UNIVERSITE / SOCIETES
BRETAGNE \ TEMPS
LOIRE / TERRITOIRES

UNIVERSITÉ DE NANTES

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE DE NANTES
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : « *Histoire* »

Par
Nicolas RIBEIRO

« La place de la mer au sein de la société coloniale des Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713 »

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 14 Novembre 2019
Unité de recherche : CRHIA

Rapporteurs avant soutenance :

Eric Roulet	Professeur à l'Université du Littoral-Côte d'Opale
Erick Noel	Professeur de l'Université des Antilles

Composition du Jury :

Président :	Eric Schnakenbourg	Professeur à l'Université de Nantes
Examinateurs :	Eric Roulet	Professeur à l'Université du Littoral-Côte d'Opale
	Erick Noël	Professeur à l'Université des Antilles
	Caroline Le Mao	Maître de conférences (HDR) à l'Université Bordeaux Montaigne
Dir. de thèse :	Martine Acerra	Professeur à l'Université de Nantes

Invité(s)
Bernard Michon Maître de conférence à l'Université de Nantes

Introduction

« Savoir ce qui dans vos yeux
berce
Une baie de ciel un oiseau
La mer, une caresse dévolue
Le soleil ici revenu
Beauté de l'espace ou otage
De l'avenir tentaculaire
Toute parole s'y confond
Avec le silence des eaux
Beauté des temps pour un mirage
Le temps qui demeure est d'attente
Le temps qui vole est un cyclone
Où c'est la route éparpillée
L'après-midi s'est voilée
De lianes d'emphase et fureur
Glacée, de volcans amenés
Par la main à côté des sables
[…]
Apitoyée cette île est pitoyable
Elle vit de mots dérivés
Comme un halo de naufragés
A la rencontre des rochers »[1]

Le poète martiniquais Edouard Glissant, par ces vers, montre combien la société antillaise est liée au monde maritime qui l'entoure. Lui qui se voulait passeur de sa culture et de son savoir, illustre ici combien l'élément maritime rythme la vie des habitants des Antilles. La mer et son usage sont vus comme gardiens du temps, des traditions, d'une culture et d'un mode de vie. En témoigne le fait qu'en 1964 est créée la « Société des Yoles et Gommiers de Courses de la Martinique ». L'objectif de cette association est alors de structurer la pratique de la course maritime dans cette île. Les pêcheurs, avant cette date, avaient déjà l'habitude de se défier au retour de leur pêche et de mettre leurs embarcations et leurs savoirs maritimes en concurrence. Depuis 1964, la pratique a gagné en notoriété et est aujourd'hui considérée comme sportive tout en ayant une forte valeur patrimoniale[2]. Chaque année des foules de visiteurs s „amassent sur les plages pour voir les embarcations dites « traditionnelles » s'élancer à l'assaut de la mer des Caraïbes. Les yoles et les gommiers sont perçus, par les personnes de passages autant que par les résidents des lieux, comme étant des embarcations garantes du souvenir de navigations ancestrales. Comment penser le contraire lorsque l'on observe la façon dont ces embarcations sont conçues et la manière dont elles sont gouvernées. Le gommier est une embarcation monoxyle car issue d'un seul tronc d'arbre du même nom. Il est fabriqué selon des techniques qui auraient été transmises par les populations amérindiennes aux nouveaux résidents des lieux, population venue d'Europe et d'Afrique. Aujourd'hui, ce sont majoritairement les populations descendantes des esclaves africains qui font usages de cette technique de fabrication et qui dirigent de telles embarcations.

A regarder ces embarcations prendre le large, nous finissons par nous convaincre qu'il y a certainement une grande part de tradition dans cette pratique. Si nous prenons le cas des gommiers de la Martinique, aucun élément moderne n'est apparent, excepté le nom du

1GLISSANT Edouard, *un champ des îles*, Seuil, Paris, 1965.

2 PRUNEAU Jérôme, DUMONT Jacques et CELIMENE Nicolas, « Voiles traditionnelles aux Antilles françaises : « sportivisation » et patrimonialisation », *Ethnologie française*, 2006/3, (Vol.36), P 519-530.

sponsor figurant sur le tee-shirt des membres de l'équipage et sur la voile du navire. L'art de la navigation réside dans la seule force des membres d'équipage et dans le savoir maritime du pilote. Aucun moteur, ni même aucune rame ne propulse le bâtiment sur les flots. Depuis, la plage le gommier est poussé jusqu'à ce que le tirant d'eau soit suffisant pour que l'embarcation soit entraînée par les courants et les vents. La grande voile carrée dressée le long du grand mat permet alors de s'élancer à travers les eaux. La suite de la navigation se fait par bordage. Le pilote situé à l'arrière de l'embarcation la dirige à travers les courants grâce à son gouvernail et gagne en vitesse grâce à l'écoute qui permet d'actionner la vergue et d'orienter la voile en fonction des vents. Pour assurer une bonne navigation, les équipages doivent alors user des chevilles de bois qu'ils déplacent en fonction des besoins de la manœuvre et sur lesquelles, ils prennent appui afin de faire tanguer le navire et lui faire changer de bord. Cette manière de naviguer demande une parfaite connaissance de la mer, des vents et des courants et exige une coordination exemplaire de la part de l'équipage. Si jamais celui-ci manque de concentration ou n'est pas assez aguerri, l'embarcation peut « démâter » c'est à dire chavirer. Or, ce savoir maritime n'est appris dans aucune école, il est enseigné en mer, au contact de marins chevronnés.

Nous comprenons bien pourquoi ces embarcations sont vues par beaucoup comme garantes de la préservation de techniques anciennes et d'une culture dite caribéenne. La yole et le gommier seraient des symboles de ce métissage des cultures qui existe aux Antilles. Inventée par les Amérindiens, transmise aux populations africaines, certainement par l'intermédiaire des populations européennes, la navigation traditionnelle incarnerait à elle seule ce que serait les populations antillaises. C'est en tout cas ce que mettent en avant les défenseurs de ces usages. La pratique maritime aux Antilles renfermerait donc une part de l'histoire de cet espace[3]. Ceci n'a rien de surprenant aujourd'hui lorsque nous savons quelle part prend le tourisme balnéaire dans l'économie locale. Ne dit-on pas aller aux îles lorsque nous prenons la direction de la Martinique ou de la Guadeloupe ? La mer serait donc un élément central dans la vie des habitants, tant aujourd'hui que dans le passé. Les « voiles traditionnelles » témoigneraient ainsi de l'existence d'une histoire maritime antillaise. Or, nous pouvons nous interroger sur la nature de cette histoire. Comment les échanges culturels entre populations amérindiennes et nouveaux venus ont pu avoir lieu ? Comment les populations esclaves ont-elles pu avoir accès aux savoirs amérindiens en termes de navigations alors même qu'elles étaient présentes sur place pour travailler aux champs ? Par l'intermédiaire des populations européennes ? Certainement, mais pourquoi ces dernières auraient-elles adoptées des modes de navigation si complexes et issus d'une population qu'ils avaient chassée des îles ? Ce sont toutes ces interrogations qui ont animé notre désir de recherche en ce domaine.

Il y a quelques années de cela, nous avons mené des travaux sur l'image des flibustiers à la Martinique au XVII° siècle. C'est alors que nous avions constaté que certains aspects de l'histoire maritime antillaise restaient encore à écrire. Nous avons donc fait le choix, grâce au soutien de Martine Acerra et de l'UFR d'histoire de l'Université de Nantes, de nous questionner sur l'histoire maritime antillaise au XVII° siècle, période durant laquelle les populations européennes, amérindiennes et africaines sont encore très largement en contact. Période aussi, au cours de laquelle, se construit une nouvelle société : la société coloniale des Petites Antilles.

3 Elle est même hissée en symbole des îles comme à la Martinique en 2019 lorsque le conseil régional a choisi de changer le drapeau de l'île en y incorporant un lambi, le crustacé devenant alors le symbole du territoire même si cela a été très vite controversé.

Le choix géographique des Petites Antilles françaises

Pour ce faire, il a d'abord fallu délimiter notre sujet au sein d'un espace géographique. La Caraïbe mesure 233 000 Km². L'espace est composé de 7 000 îles et îlots. L'étudier dans son ensemble aurait été inconcevable, surtout dans le cadre d'un travail de thèse. A l'inverse, nous n'avons pas non plus trouvé judicieux de concentrer notre regard sur une seule des îles des Antilles puisque nous voulions savoir comment la société coloniale s'était construite dans le cadre d'un environnement insulaire et en contact avec l'élément maritime qui l'enserre. Pour cela, il nous fallait des éléments de comparaison. De plus, au XVII° siècle, chaque île fait partie d'un ensemble bien plus vaste, cette période étant le temps de l'élaboration et du développement des empires coloniaux européens. La société coloniale se développe dans un ensemble qui ne se limite pas à une seule île. Déconnecter l'une d'elle de son ensemble nous aurait alors privé d'un certain nombre d'éléments de compréhension. Nous avons alors fait le choix de porter notre regard sur un ensemble d'îles et de voir comment les habitants interagissaient entre eux à une période où les échanges ne se conçoivent que par le biais de la navigation.

Les Antilles, formées d'un chapelet d'îles, apparaissent comme un demi-arc de cercle reliant l'Amérique du Sud à partir des côtes vénézuéliennes à l'Amérique du Nord par le biais des côtes de la Floride. Cet ensemble peut être subdivisé en deux parties distinctes. Au nord, il y a les grandes Antilles. Cet ensemble va de la pointe sud de la Floride aux îles vierges. Elle comprend les îles qui ont la plus grande superficie : Hispaniola, la Jamaïque, Cuba et Puerto Rico. Au XVII° siècle, seul un espace y est sous domination française : la partie ouest de l'île d'Hispaniola, nommée Saint-Domingue et qui porte aujourd'hui le nom d'Haïti. Les nombreux travaux qui ont été menés sur l'histoire de cette île nous ont alors conduit à ne pas porter notre regard sur cet ensemble de l'espace caribéen. Ainsi, nous avons choisi de mener notre étude sur l'espace plus au sud de l'arc antillais, celui qui est nommé Petites Antilles. Cet espace est composé d'îles plus petites, qui s'étendent des îles Vierges au nord jusqu'aux côtes du Venezuela au sud. Le roi de France exerce son pouvoir de façon quasi continue sur neuf de ces îles au cours du XVII° siècle. C'est même en ces lieux que viennent s'installer les premiers colons français des Antilles. C'est donc vers ces îles que s'est tourné notre regard. Nous aurions pu faire des comparaisons entre les différentes pratiques de navigation qui avaient cours dans l'espace, observant les modes de fonctionnement des Anglais, Hollandais et Français dans l'optique d'une histoire croisée mais ceci n'aurait pu être envisageable qu'à partir d'une base solide et déjà établie. Or, étant donné qu'aucune recherche sur le sujet n'avait été menée pour le modèle français, nous avons fait le choix de nous concentrer sur ce point, laissant libre cours à des recherches futures.

Notre étude porte donc sur la pratique de la navigation et sur les relations qu'entretiennent les habitants des Antilles avec le monde maritime qui les entoure au sein des neuf îles qui ont été conquises et occupées par les Français au cours du XVII° siècle. Parmi elles, la plus au sud est celle de la Grenade. Elle est située à moins de 150 kilomètres des côtes vénézuéliennes. Cette île mesure 344 km². En remontant vers le nord de l'arc antillais, se situe une autre île possédée par la France au XVII° siècle : la Martinique. C'est l'une des plus grandes îles des Petites Antilles avec une superficie de 1 128 km². Sa voisine du nord, la Guadeloupe est encore plus grande avec une superficie de 1 628 Km². A proximité d'elles, deux autres espaces sont encore occupés par les colons français : Marie-Galante d'une superficie de 158 Km² et les Saintes, archipel composé de deux îles principales et d'une superficie de 14,3 Km². Plus au nord, le royaume de France possède encore Saint-Christophe d'une superficie de 174 Km², Saint-Martin de 87 Km² et Saint-Barthélemy de 25 Km². Enfin,

au XVII° siècle, l'île de Sainte-Croix, aujourd'hui intégrée à l'archipel des îles Vierges, est considérée comme appartenant à cet ensemble nommé Petites Antilles. Cette île d'une superficie de 215 Km² a donc été intégrée à notre étude.

Notre recherche porte ainsi sur neuf îles des Antilles, toutes de tailles différentes. Nous pouvons aussi les distinguer par le fait que certaines d'entre elles sont volcaniques : la Grenade, la Martinique, la Guadeloupe, les Saintes, Marie-Galante et Saint-Christophe. Ce sont des îles marquées par le relief, des montagnes nommées mornes aux Antilles. Les autres îles sont dites calcaires. Elles sont donc assez plates et peu arrosées.

Ces îles n'ont pas été conquises par la France à la même date. Celle de Saint-Christophe est occupée dès 1625, alors que la Grenade ne le sera qu'en 1652. De même, Saint-Christophe et Saint-Martin sont divisées entre deux nations européennes. Ainsi, ces îles n'ont pas exactement la même histoire mais elles ont pour point commun d'avoir été occupées de façon continue par des colons français au moins jusqu'à la fin du XVII° siècle. Ce critère de continuité retenu explique que nous traitons peu des autres îles des Petites Antilles qui, à un moment ou à un autre du XVII° siècle, ont été intégrées à la couronne de France mais dont la colonisation n'a pas été entièrement orchestrée. C'est le cas de Sainte-Lucie, de Tobago et de Saint-Eustache qui ont, certes, appartenu à la France mais dont l'occupation n'a été que sporadique voire inexistante. De même, nous évoquerons les relations qui lient les colonies françaises aux îles neutres de Saint-Vincent et de la Dominique mais, là encore, nous n'étudierons pas en détail les relations qui unissent les populations amérindiennes de ces îles à l'espace maritime qui les entoure. Enfin, nous aurons à prendre en compte la présence des Hollandais, Anglais et Danois dans la région mais, une fois de plus, nous laisserons le soin à d'autres chercheurs de mener des études sur les pratiques maritimes dans ces espaces de la Caraïbe non occupés par les Français.

Notre étude porte sur une société vivant au sein d'un archipel et dans un espace marqué par l'insularité. Pour les géographes, ce caractère s'accompagne d'un sentiment d'isolement. Dans le cas des Petites Antilles, l'insularité est renforcée par l'éloignement du territoire de commandement. Entre le royaume de France et les Petites Antilles, il y a une distance de plus de six mille kilomètres. Au XVII° siècle, le seul moyen de rallier les îles depuis la France est de prendre la mer. Les navires, partant des ports de la façade occidentale du royaume, longent les côtes africaines. Ils bénéficient alors les vents dominants au niveau de l'archipel des Açores et voguent vers l'ouest en direction de l'Amérique. Une fois entrés dans l'archipel antillais, ils sont portés par des vents réguliers orientés nord-nord-est. Ils choisissent alors de longer les côtes en naviguant au sein de la mer des Caraïbes. Ceci présente un double avantage car les côtes de la Caraïbe, appelées côtes sous le Vent, sont les plus abritées et les navires y sont portés par des courants dominants orientés vers le nord. Arrivés au nord de l'archipel, ils peuvent bénéficier des vents et courants du Gulf Stream pour envisager un trajet de retour vers les côtes européennes. Le voyage reliant l'Europe aux Antilles dure en moyenne entre trois semaines à un mois et demi. Or, au XVII° siècle, le modèle colonial mis en place aux Antilles rend les habitants ultra-dépendants de leur métropole.

Le cadre chronologique : 1650-1713.

La date choisie pour débuter notre étude ne fut pas la plus difficile à définir. Les Antilles sont connues des Européens dès 1492, date à laquelle Christophe Colomb et son équipage partis d'Espagne mettent pied à terre dans les îles d'Amérique centrale. Ce sont même les Espagnols qui vont donner le nom à l'espace et qui vont attribuer à chacune des îles

leur dénomination actuelle. Les premiers, ils vont effacer le passage des populations amérindiennes en ces terres, écrivant ainsi une nouvelle page de l'histoire de la Caraïbe. Le traité de Tordesillas écarte alors les populations nord-européennes de l'occupation de l'espace. Il faut attendre le milieu du XV° siècle pour qu'Anglais, Français et Hollandais viennent à véritablement contester les clauses de cet accord. Pourtant, les Petites Antilles ne sont pas encore objet de la prédation européenne. Les Espagnols considèrent l'espace comme inutile à la colonisation. Le seul intérêt qui lui est concédé est celui d'escale sur la route qui relie l'Europe à l'Amérique. Ce sont les Anglais qui, les premiers, prennent possession d'une des îles des Petites Antilles en 1620 : la Barbade. Ils vont très vite être imités par leurs voisins européens. Les îles des Petites Antilles sont alors conquises puis occupées par les Français à partir de 1625. C'est à cette date que Pierre Belain d'Esnambuc met pied à Saint-Christophe et prend la décision d'occuper l'île au nom du roi de France. L'année suivante, l'île est régie par une compagnie appelée « Compagnie de Saint-Christophe ». D'Esnambuc et Du Rossey sont alors en charge de développer la colonisation en ce territoire et de le préserver des attaques espagnoles, cette nation ne voyant pas d'un très bon œil l'installation de populations venues du nord de l'Europe dans ces îles en théorie sous sa gouvernance. Pour le roi Louis XIII et surtout pour son ministre Richelieu, posséder Saint-Christophe, est pouvoir apporter dans le royaume de France des richesses issues du continent américain, principalement le tabac.

Depuis cette île, des colons français font l'acquisition d'autres territoires comme la Martinique et la Guadeloupe en 1635, au détriment des populations amérindiennes qui y résidaient. A cette date, la compagnie de Saint-Christophe laisse sa place à une nouvelle compagnie appelée des « isles d'Amérique ». Mais le principe reste le même. Des actionnaires installés pour la plupart dans le royaume de France confient à des gouverneurs et à des agents sur place le soin de développer les îles et d'orienter le commerce en priorité vers les ports du royaume de France[4]. En 1650, l'espace colonial français aux Antilles repose sur la détention de ces trois îles principales ainsi que de Saint Martin nouvellement acquise, des Saintes et de Marie-Galante.

Nous avons fait le choix de ne pas débuter notre étude dès les premiers temps de la colonisation française aux Antilles pour trois raisons précises. Tout d'abord, les années 1625-1650 sont marquées par l'élaboration d'un système colonial qui ne sera réellement adopté qu'après cette date. Ainsi les premiers temps de la conquête sont des temps d'installation. Or, nous voulions observer la société coloniale dans sa phase de développement. L'année 1650 ouvre sur une dernière phase de conquête mais marque surtout la mise en place d'une forme de stabilité aux îles. Entre 1649 et 1651, l'ensemble des îles détenues par le roi de France est acquis par des seigneurs propriétaires. En agissant de la sorte, ils lient définitivement leur destinée et celle de ceux qui les ont suivis à cet ensemble géographique. Il ne s'agit plus seulement de prélever en Amérique ce qui est nécessaire pour faire fortune, mais bien d'exploiter l'espace de façon plus pérenne. Cette volonté de pérenniser la colonisation dans cet espace n'est pas nouvelle, mais le fait que des hommes osent engager leur propre fortune dans l'œuvre coloniale antillaise indique un changement dans la perception de l'espace et fait naître un réel souci de préserver et de développer les biens acquis. La seconde raison qui nous a incités à ne pas insérer dans notre étude les vingt premières années de la colonisation française aux Antilles réside dans le fait que les sources traitant de cette part de l'histoire antillaise restent lacunaires. Certes, les compagnies chargées de la gestion des îles ont laissé quelques documents exploitables mais rares sont les sources qui traitent de la façon dont se

4 Même si, dans les faits, le commerce étranger est prohibé aux îles dès la mise en place de la « compagnie de Saint-Christophe », ce sont les marchands hollandais qui assurent la part importante des échanges commerciaux transatlantiques et ce jusqu'en 1664, date de la mise en place de l'exclusif colonial aux îles.

comportent les habitants. Si nous connaissons l'histoire des colons français avant 1650, ceci est souvent du fait de chroniqueurs comme Jean Baptiste du Tertre ou Charles de Rochefort qui n'ont pas assisté à l'installation des premiers colons et qui ne font que relater des faits entendus lors de leur venue aux îles. En choisissant l'année 1650, nous espérons alors nous rapprocher beaucoup plus de la réalité, puisque, à partir de cette date, les observations directes sur le fonctionnement de la société coloniale se multiplient et les sources se diversifient. Enfin, travailler sur les années 1625-1650 nous aurait conduit à étudier le mode de fonctionnement des compagnies qui ont en gestion les îles. Or, ceci a été réalisé tout récemment par Eric Roulet[5]. Choisir d'autres dates que l'année 1650 nous aurait conduit à reproduire les recherches de ce dernier sans apporter de faits réellement nouveaux.

Nous avons donc fait le choix de commencer notre étude au moment où un pouvoir seigneurial se met en place aux Antilles. Le choix de la date ou de l'évènement mettant fin à notre sujet a été beaucoup plus délicat. Fernand Braudel a, pour son étude sur la Méditerranée, démontré qu'il était bien plus pertinent d'étudier sur le temps long la construction des échanges maritimes et des relations qu'entretiennent des sociétés au monde qui les entoure. De ce fait choisir la date de 1664, moment où les îles repassent sous la domination d'une compagnie de commerce, ne nous a pas semblé pertinent. L'année 1674 correspond à la disparition de cette même compagnie et à la mise en place d'une administration nommée directement par le roi dans les îles. Choisir cette date ne permettait pas, une fois de plus, de rendre compte des évolutions qui ont existé au XVII° siècle dans la maîtrise de la navigation et de ses usages de la part de la société coloniale. Il nous fallait donc trouver une date plus lointaine. Elle devait correspondre à un événement ayant un impact assez significatif pour l'ensemble de l'espace antillais. L'année 1692, marquée par la perte de Saint-Christophe, aurait pu nous convenir mais ne pas prolonger notre étude à des dates ultérieures nous aurait privé de l'analyse de l'importance des acquis en termes de savoir maritime pour la constitution de nouvelles relations. L'année 1702 auraient pu, elle aussi, être choisie puisqu'elle correspond une nouvelle fois à la perte de Saint-Christophe. Cette fois, l'île ne sera pas reprise et l'espace colonial français aux Petites Antilles se redessine clairement autour de la Martinique et de la Guadeloupe, redéfinissant les circulations maritimes qui existent en son sein. Si nous avons choisi de porter finalement notre regard en 1713, c'est parce que cette date correspond à la fin de la Guerre de Succession d'Espagne et à la signature du traité d'Utrecht. Lors de cette paix, le royaume de France reconnaît officiellement la perte de l'île de Saint-Christophe. Les habitants de cette île, qui ont trouvé refuge à la Martinique et à la Guadeloupe, n'ont alors plus aucun espoir de retrouver leurs anciennes possessions, ce qui n'est pas le cas en 1692, ni en 1702. Il y a alors, à nos yeux une certaine cohérence à étudier le rapport qu'entretiennent les membres de la société coloniale à une période où, au moins dans leur esprit, le territoire qu'ils occupent s'étend officiellement de la Grenade à Sainte-Croix, d'autant plus que pour y circuler, il faut nécessairement faire usage de la mer.

La justification des choix des bornes chronologiques de notre sujet nous conduit donc dès à présent à signaler que l'histoire antillaise est fortement marquée par des décisions qui sont prises à l'extérieur de l'ensemble colonial. C'est en se rendant dans le royaume de France que Philippe Longvilliers de Poincy, Jacques Dyel du Parquet et Charles Houël font l'acquisition des îles dans les années 1650. C'est encore auprès du roi de France que les familles de ces derniers revendent les îles à la compagnie des Indes Occidentales en 1664. Cette même année, Colbert incite le roi à mettre en place le principe de l'exclusif colonial. Ainsi, les îles ne doivent produire que pour le royaume de France et dépendent exclusivement de ce dernier pour son approvisionnement. La dépendance s'accentue lorsque les gouverneurs

5 ROULET Eric, *La compagnie des Isles d'Amérique, 1635-1651*, PUR, Rennes, 2017.

sont nommés directement par le roi de France à partir de 1674. De même, tous les conflits européens ont une résonance aux Antilles. La guerre anglo-hollandaise de 1665 et 1667 et sa continuité de 1672 à 1674 provoquent des affrontements aux Antilles. La guerre de la Ligue d'Augsbourg, évoquée plus haut, qui a eu lieu entre 1688 et 1697, a elle aussi donné lieu à son lot de conflits dans les îles. Enfin, et nous l'avons déjà signalé, la guerre de Succession d'Espagne, qui s'étend de 1702 à 1713, a eu de nombreux impacts à la Caraïbe.

La période que nous étudions est donc marquée par de nombreux changements et bouleversements dans les îles. Nous pouvons distinguer trois grandes périodes. La première s'étend de 1650 à 1674. C'est le moment de l'installation à proprement dite. Alors qu'avant 1650, les colonies ne sont qu'à leur prémisse, à partir de cette date, les colons semblent assez bien maîtriser l'espace pour pouvoir envisager d'installer leur modèle de façon définitive. Ils commencent d'abord par évincer définitivement les populations amérindiennes des territoires qu'ils convoitent. Le phénomène n'est pas nouveau puisqu' à la Guadeloupe et à Saint-Christophe, ces populations n'avaient déjà plus la possibilité de s'y épanouir librement. A partir de 1650, les colons se projettent dans d'autres espaces de la Caraïbe toujours dans l'objectif d'étendre leur modèle et de faire acquisition de biens détenus par les populations amérindiennes, comme à la Grenade, aux Saintes ou à Marie-Galante. Dans le nord de l'archipel, c'est la concurrence entre les nations européennes qui poussent aussi à la conquête de Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix. Seul le traité de 1660 passé avec les populations caraïbes met une pause à cette volonté expansionniste. Les années 1650-1674 correspondent aussi à l'apparition de la culture de la canne à sucre dans les îles françaises. Alors que la première culture développée par les colons fut le tabac, la chute de son cours sur le marché européen entraîne la volonté de diversifier les pratiques agricoles et de développer de nouvelles cultures. La réussite de l'exploitation de la canne à sucre entraîne ainsi une réorganisation de la société des Petites Antilles. Les îles qui ont les meilleures qualités pour garantir son exploitation sont favorisées : la Martinique, la Guadeloupe et dans une certaine mesure Saint-Christophe. Dans les îles, une distinction se fait de plus en plus marquée entre les grands propriétaires détenteurs d'habitations conséquentes où servent engagés venus d'Europe et esclaves amérindiens et africains. A leur côté s'installent dans les bourgs et villes naissantes les « Petits blancs » artisans et ouvriers pour la plupart. La société coloniale esclavagiste se développe et l'accaparement des terres par les plus grands propriétaires se fait de plus en plus présent.

La mise en place de la compagnie confirme ce poids de la Martinique dans la Caraïbe puisque ses représentants en font leur lieu de résidence à partir de 1670. L'exploitation des îles est tournée en priorité vers l'exploitation du sucre, ce pour le compte du royaume de France de façon exclusive. C'est en tout cas ce que souhaitent le roi et ses ministres. Les marchands hollandais qui assuraient le commerce aux îles avant 1664, se trouvent exclus du marché antillais français à partir de cette date. Loin de se résigner, ils favorisent l'apparition d'un commerce interlope entre les îles hollandaises de Curaçao et Saint-Eustache et les îles françaises. Face à cet échec, la compagnie disparaît en 1674 laissant place à l'administration directe.

Les années 1674-1688 sont marquées aux îles par une période de paix et de développement. Les îles sont maintenant administrées par des représentants du roi de France. Le gouverneur général et les gouverneurs particuliers sont nommés par lui et responsables devant lui. Un intendant est nommé aux îles à partir de 1677. L'organisation administrative se développe, chacun ayant une tâche à accomplir dans l'optique d'apporter en France la richesse des îles. Le roi et ses ministres, Colbert en tête, n'ont pas mis fin à leur volonté de réserver exclusivement le commerce colonial aux marchands français. Le commerce interlope

continue donc d'exister aux îles, et ce malgré la présence d'escadres royales et de soldats permanents. La colonisation continue aussi de se développer et les habitants sont de plus en plus nombreux. La canne à sucre se répand dans les îles, même si elle n'éclipse pas définitivement les autres cultures comme le coton, le tabac, l'indigo et les agricultures de subsistance. La dépendance des habitants est aussi de plus en plus forte d'autant plus que de véritables fortunes naissent aux îles incitant les possédants à adopter les mœurs des nobles et bourgeois européens.

Cette période de prospérité s'achève avec le retour des conflits en 1688 et ce jusqu'en 1713. Naturellement les échanges avec le royaume de France s'amoindrissent. Le développement des îles est ralenti. Saint-Christophe et les îles du Nord sont perdues à plusieurs reprises. Sainte-Croix est abandonnée par ses habitants et beaucoup des anciens habitants de Saint-Barthélémy et de Saint-Martin trouvent refuge à la Guadeloupe et à la Martinique. La société coloniale se réorganise. Des grandes fortunes disparaissent pendant que d'autres émergent grâce à la course et au commerce et parviennent à se faire une place au sein de la société coloniale.

Ces quelques éléments chronologiques démontrent que la mer joue un grand rôle dans l'histoire antillaise. C'est par la mer que les colons sont arrivés aux îles. C'est en traversant l'Atlantique que la main-d'œuvre servile débarque aux îles. Ce sont ces considérations qui nous ont permis d'envisager une étude des relations entre les habitants des Petites Antilles et la mer, en nous appuyant sur les sources disponibles.

Les sources sur l'histoire maritime aux Antilles

Nous avons déjà souligné plus haut que très peu de recherches ont été menées sur l'histoire maritime antillaise. En témoigne l'absence de notice sur ce thème dans l'ouvrage collectif rédigé sous la direction de Danielle Bégot et publié en 2011 sous le titre *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise*[6]. L'objectif des différents auteurs qui ont participé à l'élaboration de cet ouvrage est de faire un état des lieux sur les différents thèmes de l'histoire antillaise qui ont fait objet de recherches et de donner des pistes aux futurs chercheurs. Or, aucune de ces notices ne traite à proprement parler de la recherche sur la mer et ses acteurs dans l'espace antillais. Comme nous aurons l'occasion de l'évoquer plus loin, ce n'est pas que les historiens des Antilles se sont désintéressés du monde maritime mais, pour diverses raisons, très peu ont fait de la mer un objet d'étude à part entière. Nous pouvons juste signaler les travaux de Myriam Alamkan sur la navigation aux Antilles dans lesquels l'auteur offre une petite place à la navigation dans l'espace caraïbe pour la période étudiée[7]. Cette absence de recherche sur le monde de la mer à proprement parler peut s'expliquer par plusieurs motifs. Parmi eux, il y a sans nul doute le fait que les sources permettant de traiter ce sujet sont assez rares et très dispersées.

Le premier réflexe du chercheur sur l'histoire des Antilles serait de se rendre dans les fonds d'archives conservés à la Martinique ou à la Guadeloupe pour pouvoir consulter les sources qui ont été produites localement. Or, pour le XVII° siècle, ces centres d'archives conservent très peu de documents originaux. Du fait des intempéries et des modes de

6 BEGOT Danielle (Dir.), *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanais*, CTHS, Paris, 2012, 2 Vol.

7 Myriam Alamkan débute son ouvrage sur la navigation aux Antilles avec l'évocation de la navigation amérindienne et sa transmission à la société coloniale au XVII° siècle laissant beaucoup plus de place à la navigation dans la région pour la seconde période du XVIII° siècle. Mais son ouvrage ne se veut que comme une ébauche pour des recherches futures et aborde brièvement la navigation aux Antilles au XVII° siècle. ALAMKAN Myriam, *Histoire Maritime des Petites Antilles, XVII°-XVIII° siècle*, Broché, Paris, 2012.

conservations, grand nombre des documents produits au cours de la période étudiée ont disparu[8]. C'est ainsi que nous savons que des actes notariés ont été établis aux Antilles au XVII° siècle mais que nous devons nous résigner à accepter le fait que nous ne pourrons jamais avoir connaissance de l'intégralité des transactions qui ont eu cours dans les îles. C'est donc en France métropolitaine que le chercheur doit se rendre pour pouvoir consulter les documents qui lui permettront de réaliser sa recherche.

Parmi les sources conservées sur le territoire métropolitain, celles issues des instances dirigeantes ont été pour nous d'une grande importance. Nous avons basé une grande part de nos travaux sur l'étude de la documentation produite par l'administration et conservée aux Archives Nationales de l'Outre-mer. A Aix-en-Provence, les archives conservées dans les séries A, acte du pouvoir souverain et B, correspondance au départ du royaume de France, ont été d'un apport certain et ont permis d'éclairer quelques-unes des informations prélevées dans d'autres fonds. Mais c'est sans conteste la série C, correspondance à l'arrivée des colonies qui nous a été des plus utiles. Dans ce fond, la sous-série C7 renferme les correspondances au départ de la Guadeloupe et la sous-série C8, celles provenant de la Martinique[9]. Notre étude portant sur l'ensemble des colonies françaises des Petites Antilles, nous avons aussi étudié les documents conservés dans la sous-série C10, correspondances provenant de la Grenade, Sainte Lucie, Saint Christophe et les îles du Nord. Ces fonds d'archives conservent les lettres et mémoires rédigés par les gouverneurs et intendants qui ont exercé aux îles au cours de la période étudiée. Ainsi, la sous-série C8 est la plus riche puisque, en plus de conserver les écrits des gouverneurs particuliers de la Martinique, elle renferme aussi les écrits des gouverneurs généraux et permet souvent d'avoir une vue d'ensemble sur l'espace caraïbe. Soulignons tout de même que les gouverneurs des autres îles ont eu tendance à écrire aux ministres pour rendre compte des agissements de leurs supérieurs hiérarchiques, ce qui rend complémentaire l'analyse de l'ensemble des documents provenant de l'intégralité de la Série C. De plus, dans cette série, il n'y a pas que les écrits des plus hautes instances dirigeantes qui y sont conservés. Nous y retrouvons en fait toutes les correspondances qui ont été rédigées aux Antilles et adressées au roi de France et à ses ministres, ce qui explique la richesse de ces fonds.

L'étude de cette série doit être complétée par l'analyse de la documentation conservée dans d'autres fonds des Archives de l'Outre-mer. La Série E renferme les dossiers du personnel colonial. Certains d'entre eux contiennent des correspondances qui n'ont pas été préservées dans la Série C. La Série F renferme, quant à elle, les documents qui ont été collectés par un érudit du XIX° siècle, Moreau de Saint Mery. Nous pouvons y trouver un certain nombre de correspondances qui viennent en complément de celles étudiées dans les fonds d'archives cités plus haut. Quelques documents conservés dans la Sous-Série F2 A, commerce aux colonies et F5 A, missions religieuses, ont été d'un apport utile à notre recherche. Enfin, nous avons pu compléter notre recherche en étudiant les archives conservées dans la Série cotée 07 DFC. Il s'agit des documents traitant de la défense des colonies. C'est dans cet ensemble, par exemple, que nous avons pu consulter les mémoires de l'ingénieur Blondel, dans lesquels il fait état de la circulation maritime aux îles[10].

---

8 Dans le cas de la Martinique, l'éruption de la montagne Pelée en 1902 a entraîné la perte d'un certain nombre de documents. De même en Guadeloupe nous ne pouvons que déplorer le fait que des inondations ont provoqué la perte d'un certain nombre des archives qui y étaient conservées.

9 Etienne Taillemite a réalisé un inventaire d'une partie de la Série C8 et l'a publié dans un ouvrage intitulé : *Inventaire de la Série Colonie C8A Martinique (correspondances à l'arrivée*), SEVPEN, Paris, 1971.

10 Nous avons tenu à consulter nous même les écrits de l'ingénieur Blondel même s'ils ont été étudiés par Françoise Thésée, travaux sur lesquels nous nous sommes aussi fortement appuyés. THESEE Françoise, « L'Ingénieur du roi François Blondel (1618-1686) : Sa mission aux Isles d'Amérique (1666-1667) », *Outre-Mer, Revue d'histoire*, Année 2008,360-361, pp. 223-240.

Si nous avons pu baser un grand nombre de nos analyses sur l'étude des documents provenant des fonds d'archives cités plus haut, ceci n'aurait pu suffire à notre recherche. Tout d'abord, l'une des limites de cette étude est le fait qu'avant l'année 1664, les correspondances entre les Antilles et le royaume de France sont assez rares. Les documents conservés aux Archives nationales de l'Outre-mer ne sont pas assez nombreux pour permettre une analyse fine de la vie aux Antilles entre 1650 et 1664 et sont peu suffisants pour donner une vision globale de celle-ci jusqu'à la fin du XVII° siècle. Il a donc fallu nous tourner vers d'autres centres de conservation des archives. La Bibliothèque Nationale de France renferme, quant à elle, d'autres documents officiels qui n'ont pas été transmis aux archives nationales. Ces archives sont conservées en grande majorité dans les fonds des manuscrits à la Bibliothèque Richelieu à Paris. Parmi les fonds consultés, nous pouvons citer ici : les fonds des Mélanges Colbert qui renferment un certain nombre de correspondances entre le ministre et les instances dirigeantes aux îles, nous avons aussi pu consulter les fonds des Manuscrits Français qui permet de pallier le manque de documentation pour les années 1650-1664. Le département des Manuscrits conserve aussi de nombreux papiers d'érudits parmi lesquels nous pouvons citer les fonds Clairambault et Moreau. Le premier renferme des papiers originaux qui n'ont pas été transmis à l'ANOM. Dans le second, il s'agit souvent de notes de Moreau. Or, l'érudit a recopié des documents qui aujourd'hui ont disparu mais dont nous pouvons avoir connaissance grâce à son travail. La Bibliothèque Nationale de France conserve aussi sur son site de l'Arsenal d'autres documents qui ont été utiles à notre recherche. Par exemple, dans le recueil de pièces formé par Valentin Conrart, le récit dit de l'Homme marin nous a permis de mieux comprendre comment les petits équipages effectuaient leurs navigations dans les eaux de la Martinique.

Les manuscrits conservés à la Bibliothèque Nationale ont permis de compléter les informations prélevées dans les sources conservées aux Archives Nationales de l'Outre-mer. Mais dans les deux cas, l'objet des correspondances est rarement de faire un état des lieux de la navigation aux Antilles. Nous avons donc dû poursuivre nos recherches dans d'autres fonds d'archives afin d'accroître le nombre de renseignements sur la façon dont les habitants se comportaient face à la mer. Pour cela, nous nous sommes rendus aux Centre des Archives Nationales à Paris. Les séries O et la Série Marine G ont été d'un apport important. Renfermant à aussi des documents issus des services de l'administration du roi, ils ont permis de compléter l'apport des sources conservées à l'ANOM. Enfin, nous avons profité d'un voyage à Londres pour nous rendre aux archives du Kew où nous avons pu consulter certains documents conservés dans les Calendar of State Papers Colonial. Cette documentation issue des instances dirigeantes britanniques stationnées aux îles permet de donner quelques éclairages sur des informations provenant de l'administration française.

Notre étude portant sur les relations qu'entretenaient les habitants avec le monde maritime, les informations issues des fonds d'archives cités plus haut ne pouvaient suffire. Ces correspondances officielles, si elles font état de la pratique de la navigation dans les îles, rendent souvent compte de la vision des instances dirigeantes, pour la plupart issues du royaume de France et pas toujours intégrées entièrement au monde colonial. Pour essayer d'atteindre au mieux la perception qu'avaient les habitants de l'espace qui les entoure, nous avons dû diversifier nos sources. Ainsi nous nous sommes tournés vers les récits des voyageurs.

Très tôt les Antilles ont fait l'objet de récits de missionnaires et de quelques voyageurs qui ont eu l'occasion de circuler dans les îles françaises. Le premier fut le père dominicain Raymond Breton. Né en 1609 et mort en 1679, ce prêtre qui a vécu à la Guadeloupe a publié plusieurs ouvrages dans lesquels il narre les évènements survenus dans l'île au début de la colonisation. En 1665, il publie un dictionnaire Caraïbe-Français sur lequel nous avons pu

nous appuyer[11]. A son exemple, d'autres missionnaires ont aussi publié leur récit de voyage comme Mathias Dupuis. Il se rend à la Guadeloupe entre 1644 et 1650. En 1652, retourné en France, il publie la R*elation d'une colonie françoise à la Guadeloupe*. Il est alors imité par le père Maurille de Saint Michel dont la relation paraît la même année sous le titre *Voyage des isles Camercane de l'Amérique*. En 1645, c'est un laïc portant le nom de Guillaume Coppier qui publie lui aussi le récit de ses aventures dans les îles sous le titre : *Histoire et voyage des Indes occidentales, et de plusieurs autres régions maritimes et esloignées.* L'auteur, un lyonnais qui est parti aux îles comme engagé et a poursuivi son aventure comme membre d'équipage, offre une vision de ce que pouvait être la navigation dans l'espace caraïbe avant 1650. L'année suivante, c'est à nouveau un père Capucin qui publie son récit de voyage aux Antilles. Il s'agit du père Pacifique de Provins et son ouvrage est intitulé *Brieve relation du voyage des Isles de l'Amerique.*

En 1658 est publié à Rotterdam un ouvrage intitulé *Histoire Naturelle et Morales des isles Antilles de l'Amérique*. L'écriture de ce livre a d'abord été attribuée au gouverneur de Saint Christophe, De Poincy et est aujourd'hui reconnu comme provenant des mains d'un pasteur nommé Charles de Rochefort[12]. Ce dernier a voyagé aux îles dans les années 1650. En 1665, il publie un second ouvrage intitulé Le *tableau de l'isle de Tobago ou la Nouvelle Oualchre*, ouvrage dans lequel nous avons aussi pu prélever quelques informations utiles à notre recherche, même si les écrits portent avant tout sur le fonctionnement des colonies hollandaises de l'Amérique. Dans les années 1650, est aussi rédigée une relation dont nous ne connaissons pas l'auteur et qui traite de la conquête de l'île de la Grenade par les habitants de la Martinique. Le texte est alors nommé *Récit de l'Anonyme de la Grenade*[13]. En 1659, paraît *Les dessins de son Eminence de Richelieu pour l'Amérique,* récit du père André Chevillard. C'est certainement à la même période qu'est publiée la relation du Sieur Laborde intitulée *Relation des origines, mœurs, coustumes, religion et voyages des Caraïbes*. En 1664, Antoine Biet, qui a participé à la conquête de la Guyane, publie à son tour un ouvrage sous le titre : *Voyage de la France équinoxiale en l'isle de Cayenne, entrepris par les François en l'année MDCLII*. Dans ses écrits, Biet relate son passage aux Antilles alors qu'il a pris la mer et s'en retourne vers le royaume de France. Nous devons aussi citer ici l'ouvrage du père Pierre Pelleprat nommé : *Relation des missions de P.P. de la Compagnie de Jésus dans les isles et dans la terre ferme de l'Amérique méridionale* et publié en 1669.

En 1671 paraît un ouvrage ayant pour titre *Relation de ce qui s'est passé dans les Isles & Terre-Ferme de l'Amérique, pendant la dernière guerre avec l'Angleterre, & depuis en exécution du traitté de Bréda*. L'auteur reste difficile à identifier car le texte est attribué à un écrivain d'un des navires du Sieur de la Barre, Jean de Clodoré sans que nous en ayons la certitude. Nous avons alors choisi de ne pas remettre en cause cette attribution, même si nous n'avons pas la conviction que les initiales apparaissant au début de l'ouvrage soient bien celles de cet homme. Dans ce récit, il est fait état des évènements survenus aux Antilles durant la guerre anglo-hollandaise, guerre qui a lieu surtout en mer pour le cas caribéen.

Parmi ces missionnaires qui ont relaté les évènements survenus dans la Caraïbe au cours du XVII° siècle, nous ne pouvions faire l'économie de la lecture des écrits du père Jean Baptiste du Tertre. En 1654, il publie un premier ouvrage intitulé *Histoire générale des isles de S. Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique, et autres dans l'Amérique*. En 1667, il

11 Breton est auteur d'autres témoignages plus anciens que nous avons étudiés mais c'est bien son dictionnaire qui a été le plus utile pour nos travaux.

12 ROUX Benoit, « Le pasteur Charles de Rochefort et l'"Histoire naturelle et morale des îles Antilles de l'Amérique », *HAL*, archives-ouvertes.fr.

13 Le récit est conservé à la Bibliothèque Mazarine mais a été largement étudié par Jacques Petitjean Roget et publié sous le tire *Histoire générale de l'isle de la Grenade en Amérique, 1649-1659,* Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1975, 230 pp.

complète son premier ouvrage et l'augmente, changeant le nom de son écrit en *Histoire générale des Antilles habitées par les François*. Ce missionnaire, qui a séjourné longuement aux îles et qui s'est investi directement dans l'œuvre coloniale, a eu le temps de côtoyer de nombreux membres de cette société en construction[14]. Nous savons, par exemple, que de son amitié avec Guillaume d'Orange, il a pu extraire de nombreuses informations lui permettant de narrer les actes des premiers habitants des Antilles. S'il n'a pas pu côtoyer directement d'Esnambuc et ses premiers fidèles, les évènements qu'il relate se basent sur un certain nombre de témoignages écrits. L'auteur a alors veillé à recopier des lettres et documents rédigés par les instances dirigeantes des années 1630, documents qui aujourd'hui ont, pour certains, disparu. De plus, il a aussi relaté sa façon de vivre aux Antilles et les évènements qui sont survenus dans les îles quand il y résidait. Grâce à lui nous avons une meilleure vision de ce que fut la vie aux îles entre 1650 et 1670.

Après la publication des écrits de Du Tertre, le nombre de récits de voyages se réduit considérablement. Peu ont été produits dans la seconde partie du XVII° siècle. Il faut attendre la fin du siècle pour qu'il en réapparaisse. Parmi eux, nous pouvons citer le texte dit de l'Anonyme de Saint Vincent et surtout les ouvrages du père Labat. Ce prêtre résidant dans les îles à la fin du XVII° siècle et au début du XVIII° se veut chroniqueur des évènements qui surviennent dans les îles au cours des guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne[15]. En 1722 est publié pour la première fois son récit sous le titre *Nouveau voyage aux isles de l'Amérique*[16]. L'auteur y raconte, par exemple, comment il a pu circuler d'îles en îles, ce qui a été d'un apport crucial pour notre recherche.

Dans les fonds des manuscrits de la Bibliothèque Mazarine sont conservés encore deux écrits de missionnaires pour le début du XVIII° siècle. Il s'agit des *Mémoires concernant la mission des pères de la Compagnie de Jesus dans les isles françoises de l'Amérique* rédigés en 1709 et des lettres du père Manguin présent aux îles à la fin du XVII° siècle. Ces écrits permettent de compléter les informations issues des sources citées plus haut.

Enfin, même si son récit traite majoritairement de la vie des flibustiers de Saint Domingue, nous nous sommes aussi appuyé sur l'ouvrage d'Alexandre-Olivier d'Oexmelin intitulé *Histoire d'avanturiers qui se sont signalez dans les Indes*. Cet homme, lui aussi arrivé aux Antilles en temps qu'engagé, a pu s'illustrer comme flibustier et est l'un des seuls à avoir rédigé ses exploits qu'il a publié en 1674. Grâce à lui nous pouvons avoir une vision générale de ce que fut la navigation aux Antilles et nous avons des éléments de comparaison.

En parallèle à l'étude des correspondances officielles et à la lecture des récits de voyages, nous avons réalisé en parallèle des recherches dans les fonds des archives des Amirautés. Ainsi nous nous sommes rendus à Nantes et à La Rochelle. Ces ports étant en relation étroite avec les Antilles, nous avons pu trouver dans ces fonds des registres d'équipages, des comptes rendus de décisions de justices et des enquêtes réalisées sur les navires qui ont eu à effectuer des voyages transatlantiques.

Les recherches dans ces fonds d'archives ont pu être complétées par l'étude approfondie des archives produites par les notaires des ports qui étaient en relation avec l'Amérique. Au début de nos travaux, nous avions eu la volonté de consulter les fonds des archives des notaires de Dieppe, Le Havre, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle et Bordeaux. Mais face à la masse d'informations qui émergeaient de ces fonds et dans la volonté de ne pas disperser nos efforts, nous nous sommes résignés à concentrer notre regard sur les seuls fonds

14 Jean Baptiste Du Tertre est envoyé aux îles à partir de 1640 et y séjourne certainement jusqu'en 1667.

15 Jean Baptiste Labat embarque pour les îles en 1694 et y réside jusqu'en 1705.

16 Le père Labat a rédigé d'autres comptes-rendus de sa vie aux îles qui sont conservés en partie à la Bibliothèque Nationale au département des manuscrits, dans le fond Moreau.

conservés dans les archives départementales de Charente Maritime. Là encore des choix ont dû être opérés. Gabriel Debien avait déjà démontré quels pouvaient être les apports des fonds des archives des notaires de La Rochelle pour la construction d'une histoire sur les Antilles. Cet historien ayant concentré sa recherche sur les engagements passés devant les notaires du port charentais, nous avons fait le choix de nous intéresser à tous les actes passés par des habitants des Antilles devant les notaires du lieu. Compte-tenu de l'étendue de la période étudiée, nous ne pouvions objectivement envisager de consulter l'intégralité des fonds des archives de La Rochelle. C'est ainsi que nous avons préféré réaliser un sondage tous les trois ans entre 1650 à 1713. Dans ces fonds, nous avons retrouvé les actes d'engagements signalés par Gabriel Debien mais nous avons aussi pu mettre la main sur des ventes de navires pour les îles, sur des inventaires de cargaisons ou encore sur de simples contrats commerciaux passés entre les habitants des îles et les marchands de La Rochelle[17].

Nous avons aussi poussé nos investigations dans les fonds d'archives des notaires du Chatelet de Paris conservés aux Archives nationales. A Paris, les notaires ont surtout conservé les documents des familles les plus importantes des îles. C'est ainsi que nous pouvons retrouver les actes de ventes de la Guadeloupe en 1664. Ce sont surtout les archives de la famille Houel qui sont conservés dans ces fonds, mais il arrive aussi que quelques habitants des Antilles se sont rendus dans la capitale du royaume de France. Le nombre d'études parisiennes étant bien trop important pour que, dans le cadre de notre recherche, nous puissions envisager de toutes les consulter voire de réaliser un sondage sur leur ensemble, nous avons choisi de privilégier la recherche dans les fonds des études notariales dans lesquelles nous savions qu'il y avait déjà au moins un document produit par ou pour des habitants des Antilles. Enfin, même si nous n'avons pu les consulter par nous-mêmes, nous tenons à remercier Tristan Franconville, qui a mené des recherches dans les archives havraises, pour ses nombreuses indications qui nous ont été fort utiles. Ainsi, grâce aux fonds des notaires, nous avons pu retracer la vie de quelques-uns des personnages que nous avions retrouvés dans les archives administratives. Ces archives permettent aussi de mieux comprendre l'organisation de la société coloniale antillaise au XVII° siècle. Enfin, grâce à ces archives, nous avons pu mieux comprendre comment les habitants ont pu faire l'acquisition d'embarcations et ainsi su se projeter sur la mer des Caraïbes.

Notre étude portant sur la façon dont les habitants ont noué des relations entre eux et avec le monde de la mer, un autre type de sources nous a été d'une très grande utilité : les rôles, recensements des habitants et registres paroissiaux produits aux îles. Le premier recensement nominatif qui a été effectué aux îles date de 1660. Il est conservé aux Archives nationales dans la Série G Marine. Il s'agit du dénombrement nominatif des habitants de la Martinique. Grâce à ce document, nous pouvons avoir une idée de la composition sociale de la population martiniquaise à cette date. Au cours du XVII° siècle, d'autres dénombrements et recensements de populations ont été effectués. Rares sont ceux qui font un relevé nominatif de l'intégralité des membres de la société coloniale. Peut-on tout de même citer les rôles des habitants réalisés dans les années 1680[18]. Dans le cas martiniquais et dans celui de la Guadeloupe, nous avons pu nous appuyer sur les travaux d'historiens qui en avaient déjà fait

17 Nous ne ferons pas ici un compte-rendu exhaustif des études notariales qui ont été les plus prolifiques en termes d'informations sur les Antilles. Cf. la liste détaillée des sources.

18 Entre 1680 et 1682, un état des lieux intégral des populations libres résidant aux îles a été effectué. Ainsi au cours de cette période, des recensements de populations ont été effectués dans l'ensemble des îles sur lesquelles porte notre étude. Ces rôles des habitants sont conservés aux archives nationales de l'Outre-Mer dans le Dépôt des Papiers Publics des Colonies.

une analyse[19]. Il en fut de même pour Sainte Croix. Pour les autres îles, nous avons dû nous rendre aux Archives nationales de l'Outre-mer pour les consulter. Ces recensements permettent de mieux cerner la composition de la société coloniale dans son ensemble et donne des pistes pour mesurer l'importance des gens de mer au sien de cette société. Mais ils ne peuvent suffire, tout d'abord parce qu'ils ne sont réalisés que de façon très aléatoire et, surtout, parce qu'après 1686, plus aucun de ces documents ne permettent d'avoir une vision claire de la constitution de la société coloniale.

Heureusement pour la seconde partie du XVII° siècle et pour les premières années du XVIII°, nous avons pu poursuivre notre analyse en nous appuyant sur les registres paroissiaux. Ces documents faisant état des naissances, mariages et décès survenus aux îles, sont conservés en partie aux archives nationales de l'Outre-mer et pour une autre aux archives départementales de la Martinique. Grâce à eux, nous avons pu identifier un nombre important de marins aux îles et les replacer dans leur environnement social et familial. Bien évidemment, ces seuls documents ne pourraient suffire, puisque tous les registres n'ont pas été conservés, tels ceux de Saint-Pierre, et ne concernent que les habitants catholiques des îles. Pour autant, ils permettent d'apporter un nouvel éclairage sur notre sujet. Nous nous sommes donc adonnés à une consultation intégrale des registres paroissiaux qui étaient à notre disposition pour la Martinique et la Guadeloupe.

Enfin, nous ne pouvions achever la présentation des sources qui ont permis d'élaborer notre sujet sans faire référence à la documentation iconographique. Les Antilles ont peu été source d'inspiration pour les artistes, dessinateurs ou peintres du XVII° siècle. C'est ainsi que nous avons dû nous baser sur l'observation des représentations iconographiques du XVIII° et XIX° siècle afin de chercher à imaginer ce qu'aurait pu être la circulation maritime au XVII° siècle. Pour autant, quelques représentations iconographiques existent pour le XVII° siècle. Il s'agit avant tout de cartes et de plans réalisés par les ingénieurs du roi et conservés aux archives de l'Outre-mer ou à la Bibliothèque Nationale de France. Des auteurs, comme le Père Plumier, ont aussi fait appel à des dessinateurs pour illustrer leurs manuscrits. Ainsi, nous avons un petit nombre de représentations des embarcations antillaises ou de la faune et de la flore marine avec laquelle les habitants ont été en contact.

Ainsi les différents types de sources que nous avons consultés ont tous des lacunes mais sont aussi tous complémentaires. C'est donc en diversifiant nos sources que nous avons pu envisager de reconstruire l'histoire maritime du XVII° siècle. Ceci nous a parfois contraint à devoir épier de brèves informations qui se trouvaient insérées dans un ensemble plus vaste et ne traitant pas du domaine maritime. Nous ne pouvons donc pas faire état à proprement parler de fonds ou de documents qui traiteraient spécifiquement de la navigation aux Antilles mais juste signaler que tout document qui traite des Antilles est susceptible de contenir des informations, même la plus minime soit-elle, sur le monde maritime antillais.

Le monde maritime antillais, un oublié de la recherche historique ?

Plus tôt dans notre introduction, nous avons souligné le fait que la mer a rarement été un objet de recherche en tant que tel pour les historiens des Antilles françaises. Tout de même, affirmer qu'il y a un désintérêt de la part de ces derniers pour le domaine maritime serait mensonger. Pour le XVIII° siècle, nous pouvons souligner le fait que Jean Sébastien

19 Les recensements effectués à la Martinique au XVII° siècle ont fait l'objet d'une publication par PETITJEAN ROGET Jacques et BRUNEAU-LATOUCHE Eugène, sous le titre *Personnes et familles de la Martinique au XVII° siècle*, 2 Tomes, Desormeaux, Paris, 2000.

Guibert[20], Myriam Alamkan[21], Tristan Yvon[22] et Michel Rodigneaux[23] ont porté une attention particulière à la pratique de la navigation dans les Petites Antilles françaises et au rôle de ses acteurs. Grâce à certains d'entre eux, nous savons que la Guadeloupe fut, par exemple, un haut lieu de la course dans les Antilles pendant la période révolutionnaire et que ces actes de navigations sont menés par les habitants eux-mêmes. Soulignons aussi l'importance des travaux, malheureusement non achevés, de Georges B. Mauvois qui portent sur la navigation des populations esclaves au cours du XVIII° siècle[24]. Pour autant, alors que le monde antillais s'est construit dans un environnement insulaire, à l'exception des travaux de Myriam Alamkan et de Caroline Seveno, la mer n'a pas fait objet d'étude à part entière pour pouvoir observer la société antillaise dans son environnement au XVII° siècle. Ceci s'explique en grande partie par le fait que l'histoire scientifique antillaise est en fait très récente.

Dès le XVII° siècle des auteurs comme Du Tertre ou Labat se veulent historiens des Antilles. Les érudits du XIX° siècle vont fortement s'inspirer de ces écrits. Parmi eux nous pouvons signaler les travaux d'Adrien Dessalles[25]. Mais comme l'écrit Anne Perotin-Dumont, il faut attendre les années 1930 pour que des historiens s'inscrivent à contre-courant de l'histoire « maritime et coloniale »[26]. Bien évidemment, dans le cadre de notre recherche, il nous a été nécessaire de consulter ces ouvrages du XIX° et début XX° siècle qui ont accordé une part importante à l'histoire maritime, principalement militaire. Les études comme celles de Guet Isidore sur la famille Collart à la Martinique ont alors été d'un bon apport pour nos travaux, car elles nous ont permis d'accéder à des informations non disponibles aujourd'hui dans les fonds d'archives et offrent une vision de ce que fut en partie la navigation dans les îles. Bien évidemment, il nous a fallu très vite nous en détacher puisque cette histoire est avant tout construite pour exalter le modèle colonial mis en place dans les îles par la France. Comme le rappelle Philippe Hrodej au sujet des travaux de Guet Isidore, « voici un ouvrage qui nécessite certaines précautions d'emploi »[27], puisque l'auteur à tendance à enjoliver l'action de François Collart et de passer sous silence certains de ses actes.

C'est donc entre 1930-1960 que se construit, d'abord dans le monde britannique, une histoire scientifique avec, par exemple, les travaux d'Edgar T. Thompson sur la société de plantation[28]. Dans les années 1950, c'est une étude globale sur les Antilles qui apparaît, menée par Eric Williams[29].

Dans le monde francophone, comme le rappelle Danielle Bégot, ce n'est que dans les années 1960 que des historiens se mettent à construire une véritable recherche scientifique sur

---

20 GUIBERT Jean Sébastien, *Mémoire de mer, océan de papiers : naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVIIe - mi XIXe siècles*, Thèse soutenue sous la direction de Danielle Bégot à Pointe à Pitre, 2013.

21 ALAMKAN Myriam*, Histoire Maritime des Petites Antilles, XVII°-XVIII° siècle*, Broché, Paris, 2012.

22 YVON Tristan, « Les îlets du Petit-Cul-de-Sac Marin et du Grand-Cul-de-Sac Marin à la Guadeloupe, attrait économique et occupations coloniales aux XVIIIe et XIXe siècles » dans *Bulletin de la société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°163, Gourbeyre, Archives départementales, p. 17-44, 2012.

23 RODIGNEAUX Michel, *La Guerre de Course à la Guadeloupe, XVIII°-XIX° siècle ou Alger sous les Tropiques,* l'Harmattan, Paris, 2006.

24 MAUVOIS Georges B., *Les marrons de la mer. Évasions d'esclaves de la Martinique vers les îles de la Caraïbe (1833-1848)*, Karthala, 2017.

25 DESSALLES Adrien, *Histoire générale des Antilles*, Paris, 1847-1848.

26 PEROTIN DUMONT Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île : Basse Terre et Pointe à Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Karthala, Paris, 1999.

27 HRODEJ Philippe, « Guët Isidore, Le colonel François de Collart et la Martinique de son temps. Colonisation, sièges et révoltes de 1625 à 1720 *», Outre-Mers*. Revue d'histoire Année 2009,364-365 pp. 391-392

28 THOMPSON Edgar T, *The Plantation*, Chicago, University of Chicago, 1932.

29 Dans le cas des Antilles françaises, il est aussi nécessaire de rappeler les travaux précurseurs d'Oruno Lara, *La Guadeloupe dans l'Histoire*, l'Harmattan, Paris, ré-édition 1999.

le monde antillais[30]. Là encore, les travaux des érudits du début du XX° siècle avaient apporté quelques jalons. Citons, parmi eux et pour exemple, les nombreuses recherches de l'abbé Renard. Mais c'est sous l'impulsion d'historiens comme Gabriel Debien que se met en place de véritables travaux historiques. C'est alors que des chercheurs comme Alain Buffon et Christian Schnakenbourg étudient les faits économiques survenus aux Antilles[31]. Alors que des historiens, sous l'impulsion de Gabriel Debien, se concentrent sur l'histoire de Saint Domingue en particulier, comme dans le cas de Jacques de Cauna[32], d'autres prennent pour objet d'étude l'histoire de la société des Petites Antilles. Nous devons citer ici la thèse de Jacques Petitjean Roget[33]. Grâce à ses recherches, nous savons qu'il y a une distinction à faire entre le modèle de la société de plantation qui se développe dans les Grandes Antilles et celui de la société d'habitation que nous retrouvons à la Martinique et à la Guadeloupe. Nous devons d'ores et déjà annoncer que les travaux de Jacques Petitjean Roget nous ont fortement influencés, ceci se ressentant lorsque nous utilisons le terme habitant comme étant une personne détenant une habitation et s'inscrivant dans le modèle décrit par l'historien.

A partir des années 1970, la recherche sur l'histoire antillaise se développe et se diversifie sous l'impulsion, entre autres, du réseau universitaire qui se crée aux Antilles. Certains auteurs en font l'étude dans leur globalité comme Paul Butel[34], Jean Pierre Sainton[35] et Felix Hilaire Fortuné[36]. D'autres vont centrer leur recherche sur une île en particulier afin de rappeler, à juste titre, qu'il existe des spécificités. La thèse de Jean Luc Bonniol sur Terre Haut des Saintes, illustre très bien certaines particularités que peuvent avoir des espaces de la Caraïbe[37]. Ainsi l'auteur se demande comment peut se développer le modèle d'habitation dans cette île alors même que le sucre, qui s'est imposé partout ailleurs comme le principal modèle agricole, n'y est pas développé. Comme lui, Lucien Abenon, Armand Nicolas, Alain Yacou, Christian Schnakenbourg, Gérard Lafleur ou Liliane Chauleau, vont concentrer leur recherche sur une îles ou sur un aspect spécifique de la société coloniale. Nous pouvons aussi citer le cas guyanais avec Serge Mam Lam Fouk. Les travaux de Liliane Chaleau ont été pour nous parmi les plus enrichissants à consulter puisqu'elle fait partie de ces chercheurs qui ont accordé une place importante au monde maritime, ne se contentant pas d'en faire une simple référence[38]. Nous devons aussi souligner que les travaux d'Anne Perotin Dumont ont été une bonne source d'inspiration pour notre propre réflexion puisqu'elle aussi laisse une grande part au fait maritime dans son étude sur la construction et le développement des villes de la Basse Terre et de Pointe à Pitre à la Guadeloupe.

Ainsi depuis les années 1970, la recherche francophone sur l'histoire antillaise s'est considérablement diversifiée. Mais elle s'est aussi construite en opposition à celle des érudits du XIX° siècle et du début XX° siècle. Ainsi, il semble que le regard des chercheurs se soit

30 BEGOT Danielle (Dir.), *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanais*, CTHS, Paris, 2012, 2 Vol.

31 BUFFON Alain, *Monnaie et crédit en économie coloniale. Contribution à l'histoire économique de la Guadeloupe (1635-1919)*, Basse terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1979 et SCHNAKENBOURG Christian, *l'Histoire de l'industrie sucrière de la Guadeloupe*, publié en 1980 ré-édité chez l'Harmattan, Paris, 2015.

32 DE CAUNA, Jacques *L'Eldorado des Aquitains. Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (17e -18e siècles),* Atlantica, Biarritz, 1998

33 PETITJEAN ROGET Jacques, *La société d'Habitation à la Martinique, un demi-siècle de formation, 1635-1685*, Lille, Atelier de reproduction des thèses de Lille III, Librairie Champion, Lille, 1980.

34 BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Broché, Paris, 2007.

35 SAINTON Jean Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe,* Karthala, Paris, 2015.

36 FORTUNE Félix-Hilaire, Les *îles françaises* d'*Amérique*, de la *vision géopolitique* de *Richelieu* à l'*Union européenne,* L'Harmattan, Paris, 2000.

37 BONNIOL Jean Luc, *Terre de Haut des Saintes : écosystème, population, ethnicité dans une île de la Caraïbe : essai d'anthropologie historique*, Thèse de 3° Cycle, Histoire, Paris, EHESS, 1977.

38 CHAULEAU Liliane, *Dans les îles du vent, la Martinique, XVII-XIX° siècles*, L'Harmattan, Paris, 1993.

détourné du fait maritime pour privilégier d'autres domaines qui n'avaient pas ou peu été étudiés comme l'esclavage aux îles françaises, l'histoire du XIX° siècle antillais ou bien la place des minorités au sein de la société coloniale. Sans citer tous les thèmes qui ont fait le sujet de travaux, nous pouvons souligner l'importance qu'ont eu pour nous les recherches portant sur les différents groupes qui constituent la société coloniale. Grâce à Gérard Lafleur, nous avons une meilleure connaissance de l'histoire des minorités religieuses. Les travaux d'Emile Hayot et Arlette Gautier permettent de mieux apprécier la position de groupes minoritaires au sein de cette société coloniale en construction. Nous avons aussi souligné l'importance qu'a eue pour nous les travaux de Jacques Petitjean Roget, rappelons alors qu'ils ont inspiré aussi d'autres recherches, telles que celles de Caroline Seveno sur lesquelles nous nous sommes appuyés[39]. Nous devons aussi accorder une place particulière aux travaux de Philippe Hrodej[40] et d'Erick Noël[41] qui, en portant leur recherche sur un personnage ou une famille marquante de cette société coloniale, les ont réinscrits dans leur temps et dans un contexte historique, ce qui nous a apporté de nombreux éclairages utiles à notre propre travail. De même, les travaux de Bernard Grunberg, à la fois sur la société amérindienne mais aussi sur les sources antillaises, nous ont été très souvent d'une aide considérable[42].

Faire une recherche sur la navigation aux Antilles ne peut avoir de sens si nous ne nous intéressons pas au savoir maritime des sociétés amérindiennes présentes avant l'arrivée des colons. Les travaux de Benoit Bérard, par exemple, ont été pour nous d'un apport utile pour essayer de percevoir comment ces savoirs maritimes ont pu être transmis[43]. Enfin, les travaux récents d'Eric Roulet sur la compagnie des « isles d'Amérique », nous ont permis d'approfondir et d'améliorer nos connaissances sur le fonctionnement du modèle colonial français avant les années 1650[44].

Bien évidemment, nous avons dû inscrire nos travaux dans un cadre général plus large, qui est celui de l'empire colonial français et même de la colonisation en général. Les travaux de Louis Abenon, de Pierre Pluchon, de Marc Ferro et de Jean-François Klein, pour ne citer qu'eux, nous ont permis de mieux cerner les enjeux qui existaient au sein des empires coloniaux en construction. De même, les travaux menés sur le monde antillais anglophone ou néerlandophone nous ont permis de mieux inscrire notre recherche dans un cadre historique plus vaste, d'autant plus que certains territoires ne faisant plus partie aujourd'hui de la France Outre-mer, ont fait l'objet majoritairement de travaux menés par des chercheurs anglophones.

Si les historiens des Antilles à proprement parlé n'ont pas consacré de recherches, en tant que telles, aux navigations inter-caribéennes, nous ne pouvons pas dire que les historiens se sont détournés de la mer des Caraïbes. Les échanges transatlantiques, autant que la pratique de la course dans les eaux caribéennes, ont été au cœur de nombreuses recherches. Les travaux d'Huguette et Pierre Chaunu permettent encore aujourd'hui de mieux comprendre comment se réalisaient les échanges entre l'Europe et l'Amérique. Ils ont inspiré les premières recherches de Jean Pierre Moreau, travaux sur lesquels nous nous sommes appuyés pour mieux comprendre le choix dans les lieux d'installation des colons aux îles. Les travaux

39 SEVENO Caroline, *La Guadeloupe 1635 à 1685, d'une polyculture vivrière à une monoculture sucrière ?* Mémoire de Master soutenu à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne en 2004.

40 HRODEJ Philippe, *Jacques Cassard*. *Armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.

41 NOEL Erick, *Les Beauharnais, une fortune antillaise*, Droz, Genève, 2003, 422 p.

42 Bernard Grunberg dirige, au moment où nous rédigeons ses lignes, une équipe de chercheurs dans l'optique de publier des sources rares et traitant des Antilles. Il y a aujourd'hui cinq ouvrages qui ont déjà été publiés.

43 BERARD Benoit (Dir.), « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVI° et XVII°siècles », *Journal de la Société des américanistes,* Vol. 102, No. 1 (2016), pp. 129-158.

44 ROULET Éric, *La Compagnie des îles de l'Amérique, 1635-1651 : une entreprise coloniale au XVII° siècle*, PUR, Rennes, 2017.

de Paul Butel, Gabriel Debien, Guy Saupin ou plus récemment ceux de Sébastien Martin[45] ou encore de Marion Tanguy[46] apportent une meilleure connaissance de la façon dont étaient organisés les échanges maritimes entre le royaume de France et les Petites Antilles. Nous savons, par exemple, avec précision comment étaient contractés les engagements à La Rochelle grâce aux travaux de Gabriel Debien et nous savons mieux comment le voyage transatlantique était organisé grâce aux recherches de Marion Tanguy. Nous avons eu à prendre en compte ces éléments puisque l'espace que nous étudions est fortement connecté, voire ultra dépendant, des échanges maritimes principalement commerciaux entre l'Europe et l'Amérique. Pour l'étude des relations commerciales, nous nous sommes aussi beaucoup appuyés sur les travaux d'Eric Schnakenbourg[47] et de Wim Klooster[48], afin de mieux comprendre comment pouvaient être effectués les échanges dits interlopes entre les différentes nations européennes présentes dans l'espace caribéen.

Ecrire sur la navigation aux Antilles conduit aussi nécessairement à aborder le thème de la course. Ainsi, la lecture des travaux de Jean Pierre Moreau[49], de Jean Meyer[50], de Patrick Villiers[51], de Peter Emmer, de Roberto Barrazutti, de Markus Rediker et le travail de synthèse mené par Gilbert Buti et Philippe Hrodej[52], a été cruciale pour l'élaboration de certaines parties de notre thèse. Même si la part accordée à la flibuste des Petites Antilles dans le cadre de ces recherches ne nous convient pas entièrement, leur lecture nous a permis de mieux nous familiariser avec le monde de la course et de repérer des ressemblances et des distinctions entre la pratique de la course dans les Grandes Antilles et celle dont il est fait usage dans l'espace que nous étudions[53]. Nous devons aussi signaler l'importance qu'ont eu pour nous les travaux de Christian Buchet, puisque ce dernier a démontré que la pratique de la course du côté français et du côté britannique n'a pas été la même et que ceci a un impact à la fois sur l'histoire des colonies mais aussi sur la domination des mers. De plus, ses travaux illustrent bien le fait que, même distants de leurs métropoles, les colonies antillaises sont touchées à chaque fois qu'un évènement à lieu en Europe[54].

Il a aussi été nécessaire, dans le cadre de notre recherche, de porter notre attention à des travaux qui ont été menés sur d'autres espaces maritimes que celui étudié. Nous ne ferons pas ici l'inventaire de l'ensemble des travaux de recherches que nous avons consulté pour élaborer nos propos mais nous en signalerons, par contre, quelques-uns dont la lecture a permis de poser les bases de l'élaboration de notre propre recherche. Ainsi, nous nous sommes intéressés à l'histoire portuaire, principalement celle qui concerne le royaume de

45 MARTIN Sébastien, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII° siècle*, Rennes, PUR, 2015, 398 p

46 TANGUY Marion Tanguy, *Le commerce entre Nantes et les Antilles sous le règne de Louis XIV (1661-1697),* Thèse de Doctorat soutenue à Nantes sous la direction de Guy Saupin, *2014.*

47 SCHNAKENBOURG Eric, *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVII-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, 375 pages.

48 KLOOSTER, Wim*, Illicit Riches*. *Dutch Trade in the Caribbean*, *1648- 1795,* Leiden, KITLV Press, 1998.

49 MOREAU Jean Pierre, *Pirates, Flibuste et pirateries dans la Caraïbe et les mers du Sud (1522-1725)* Tallandier, Paris, 2006.

50 MEYER Jean, *Les Européens et les autres, de Cortés à Washington*, A. Colin, Paris, 1975.

51 VILLIERS Patrick, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon I*, Pluriel, Paris, 2016.

52 HRODEJ Philippe, BUTI Gilbert (Dir.) *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Edition, Paris, 2013.

53 La flibuste des Grandes Antilles a beaucoup intéressé ces chercheurs. Loin de nous l'idée de remettre en cause la pertinence de leurs recherches et le fait que les actions des flibustiers de Saint Domingue ou de la Jamaïque ont eu un impact plus important que ceux de la Martinique mais nous estimons que la recherche sur la course dans les Petites Antilles a été quelque peu éclipsée par celle des Grandes Antilles. Signalons tout de même que dans leur dictionnaire, Gilbert Buti et Philippe Hrodej ont accordé de la place à un certain nombre de notices faisant références à cette pratique de la course dans les Petites Antilles françaises.

54 BUCHET Christian, *La Lutte pour l'espace Caraïbe et la façade de l'Amérique centrale et du sud entre 1672 et 1763*. Thèse soutenue à l'Institut Catholique de Paris, faculté de lettres, Paris, 1987.

France puisqu'elle a inspiré l'émergence d'un système portuaire aux Antilles. Ainsi les travaux de Martine Acerra[55], de Gérard Le Bouedec[56], de André Lespagnol[57], de Caroline Le Mao[58] et ceux de Edouard Delobette[59] nous ont permis de mieux apprécier la façon dont pouvaient être organisés les ports et comment les populations vivant dans ces espaces pouvaient interagir entre elles. Le modèle défini par Bernard Michon dans le cas nantais nous a aussi incité à voir comment pouvait s'organiser l'aire portuaire aux Petites Antilles et si ce concept pouvait vraiment y être appliqué[60]. Les travaux menés par David Plouviez sur la défense aux colonies nous ont aussi permis de mieux apprécier la façon dont l'activité maritime pouvaient être employée dans ce cadre[61]. Nous nous sommes aussi beaucoup inspirés des travaux portant sur les modes de navigations, parmi lesquelles nous pouvons citer ceux de Fernand Braudel et ceux de Gilbert Buti dans le cas méditerranéen, le cabotage étant l'une des pratiques les plus courantes aux Antilles au XVII° siècle[62]. Nous avons aussi laissé une place importante à l'histoire des techniques maritimes. Etudier la navigation aux Antilles demandait de se construire une base solide sur les techniques de navigation en général. Les travaux d'Eric Rieth, de Michel Vergé-Franceschi, de Silviane Llinares[63] et de Lilianne Hilaire Pérez[64] doivent être signalés ici. Nos travaux portant sur les relations qu'entretiennent les membres de la société coloniale avec le monde maritime qui les entoure et sur le rôle que celles-ci ont joué dans la construction d'une identité propre à la société coloniale antillaise, nous avons dû nous questionner sur la construction probable d'une identité maritime aux Antilles. Pour cela nous nous sommes basés sur les travaux d'Alain Cabantous[65], de Gilbert Buti et sur ceux de Peter Linebraugh et Marcus Rediker[66], afin de définir ce qu'est être marin et ce que signifie appartenir à la catégorie des « gens de mer ».

Enfin, nos travaux ont conduit à nous intéresser à des thématiques qui dépassaient le cadre de la recherche en histoire maritime ou en histoire coloniale. Les travaux de Daniel Roche sur les mobilités[67] ou ceux de Jean Delumeau[68] nous ont permis de mieux apprécier certains traits de la mentalité des membres de la société coloniale des Petites Antilles françaises au XVII° siècle. Nous devons aussi souligner la nécessité que nous avons eu à relire les travaux des géographes, anthropologues et sociologues qui se sont questionnés sur la vie aux Antilles. Comme l'avait déjà souligné Jean Pierre Sainton, une étude sur l'espace

55ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Librairie de l'Inde éd., Paris, 1993.

56LE BOUEDEC Gérard, *Le port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994.

57 LESPAGNOL André, *Ces Messieurs de Saint Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, édité en 1990, ré-édition au PUR, Rennes, 2011.

58LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne* : *XVIe-XVIIIe siècle,* Armand Colin, Paris, 2015

59DELOBETTE Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*. Histoire. Université de Caen, 2005.

60 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIIIe siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 397 p.

61 PLOUVIEZ David (Dir.) *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV°-XX° siècle*, PUR, Rennes, 2014.

62BUTI Gilbert, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2010.

63 LLINARES Sylviane, HRODEJ Philippe. « Techniques *et* colonies XVIe-XXe siècles *»*, *Société Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 2005, p.276.

64CARNINO Guillaume, HILAIRE PEREZ Liliane, KOBILJSKI Aleksandra, *Histoire des techniques, Mondes, sociétés, cultures, (XVI°-XVIII° siècle*), PUF, Paris, 2016.

65 CABANTOUS Alain, *Dix Mille marins face à l'Océan*, Pluriel, Paris, 1991.

66 LINEBAUGH Peter, REDIKER Marcus, *L'hydre aux mille têtes*, Edition Amsterdam, Amsterdam, 2008.

67 ROCHE Daniel, *Les circulations à l'époque Moderne*, Pluriel, Paris, 2011.

68 DELUMEAU Jean, l*a peur en Occident, XIV°-XVIII° siècle*, Broché, Paris, 1978.

antillais ne peut faire l'économie d'une approche géographique aussi mince soit-elle[69]. Dans le cadre de notre recherche, étudier la navigation sans avoir une vision de ce que sont les régimes des vents et des courants nous conduirait à quelques égarements. De même, ainsi que nous l'avons souligné au début de nos propos, la navigation du XVII° siècle a laissé des traces dans des pratiques encore courantes aujourd'hui. Grâce aux travaux des anthropologues et sociologues, nous pouvons mieux saisir ces traces et trouver des pistes de réflexions pour mener au mieux notre propre recherche sur la navigation aux Antilles.

Objectifs de la recherche.

Mettre en lumière les interactions qui ont existé aux Antilles, entre les habitants et la mer au cours du XVII° siècle ne fut pas toujours chose aisée. Nous avons signalé les deux principales difficultés auxquelles nous avons été confrontés. Il nous a fallu pallier l'absence de certaines sources, trouver des chemins de traverse pour pouvoir atteindre des brides d'informations, procéder à des recherches minutieuses au sein de documentation dont le thème apparent n'avait rien avoir avec la navigation, étendre nos recherches dans un nombre important de fonds d'archives, tout ceci afin de pouvoir collecter une base de données suffisantes dans le projet d'élaboration des propos qui suivront. De plus, nous avons aussi démontré que constituer une bibliographie solide sur le sujet n'a pas été toujours de tout repos et que nous avons dû trouver des moyens pour contourner ce nouvel obstacle. Enfin, une dernière difficulté s'est très tôt présentée : celle de se disperser, la question maritime n'ayant pas été étudiée en tant que telle, la tentation était grande de vouloir le faire dans un ensemble très vaste. C'est pour cela que, très tôt, nous avons élaboré une problématique et nous sommes cantonnés à y répondre. Cette dernière a été formulée de la façon suivante. La société coloniale en construction dans les Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713 adopte-t-elle des traits pouvant la rapprocher d'une société maritime ou se construit-elle à l'écart de la mer, ne prenant en compte sa présence que sous le couvert de la contrainte et de façon sporadique ?

Ainsi au cours des travaux que nous présentons dans les pages suivantes, nous avons cherché à savoir si les habitants des Petites Antilles se sont tenus écartés du rivage, attendant simplement sur les plages que les bateaux venus d'Europe leur apportent ce qu'il leur est nécessaire, ou bien s'ils se sont investis dans le domaine maritime, pris en main leur destinée grâce et par la mer, et donc, adoptés des modes de fonctionnement propres à une société maritime.

Avant de faire état des éléments présentés dans les pages qui suivent, nous avons jugé bon d'indiquer les choix que nous avons opérés pour l'élaboration de notre sujet. Comme souligné plus haut, nous avons dû d'abord délimiter l'espace géographique étudié. Ainsi notre recherche traite des circulations maritimes entre les îles françaises des Petites Antilles. Nous avons exclu de notre étude toutes les îles, sous domination des Français, qui ne sont pas habitées. Construire l'histoire de la mer dans les Petites Antilles françaises, étant donné que cela n'avait été fait auparavant, ne permettait pas d'envisager une étude sérieuse du fait maritime antillais dans sa globalité. Nous avons construit cette étude comme un jalon à des recherches comparatives futures avec d'autres modèles : britannique, néerlandais et même guyanais ou nord-américain. De même, notre recherche portant sur la construction de la société coloniale française, il nous a semblé judicieux d'en exclure les îles qui ont été conquises mais qui n'ont pas ou peu été occupées.

L'histoire que nous écrivons est donc celle d'une société et de sa relation avec l'espace dans lequel elle se développe. Même si nous devons faire état, par exemple, des techniques

69 SAINTON Jean Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe*, Karthala, Paris, 2015.

maritimes, le cœur de notre sujet est la société coloniale. Il ne s'agit donc ni d'une histoire des savoirs, des mentalités, des techniques, des mobilités, des échanges marchands ou une histoire militaire à proprement parler, mais de l'histoire de la construction coloniale dans laquelle tous ces aspects doivent être perçus, mais pas nécessairement développés en tant que tels. Tout de même, signalons d'ores et déjà qu'un grand nombre de ces aspects ont été pris en compte dans nos recherches. Il ne s'agit donc pas ici de faire un relevé exhaustif de l'ensemble de pratiques maritimes qui ont existé aux îles, ni même de faire un état des lieux des techniques maritimes et de leur transmission mais de voir comment l'ensemble des relations entretenues entre les habitants et la mer ont pu contribuer à la construction de la société antillaise.

Par ailleurs, les sources à notre disposition ne nous permettent pas d'envisager une histoire statistique ou quantitative. Nous n'avons, par exemple, qu'un seul état des lieux des navires présents aux îles pour la période. Aucune comparaison dans ce cadre ne pourrait être envisageable. Nous ne pouvons donc donner avec précision le nombre de marins présents aux îles au XVII° siècle, ni même assurer un nombre exact de navires et surtout nous ne pouvons que percevoir l'impact de la navigation dans l'économie locale.

Ces éléments étant fixés, nous étudions la société dans son ensemble. Il ne s'agit pas d'une histoire par le bas, même si nous nous sommes parfois inspirés de travaux s'inscrivant dans ce courant. En effet, les sources du XVII° siècle, rares, sont produites par les élites pour les élites. Ainsi lorsque nous voyons des esclaves naviguer, c'est avant tout à travers les yeux des hommes libres des colonies. Pour ces raisons, des questions resterons en suspens, sans que nous sachions si un jour nous pourrons y répondre. L'idée est bien d'essayer, le plus possible, de percevoir la société coloniale comme un tout, sans pour autant que nous fassions fi des différences qui existent en son sein. En effet, comment ne pas oublier que nous sommes au sein d'une société esclavagiste qui base sa légitimité sur une hiérarchisation sociale et ethnique. Il nous a tout de même paru plus raisonnable de voir le comportement de l'ensemble de cette société face à l'élément maritime pour ensuite extraire des particularités, s'il y a lieu.

Signalons aussi que nous avons voulu nous limiter à l'étude de l'impact des relations maritimes sur la construction de cette société coloniale uniquement dans le cadre des circulations au sein de la mer des Caraïbes. Si nous évoquons les navigations au long court et l'importance des échanges transatlantiques pour les habitants, nous ne les étudierons pas pour elles-mêmes puisque cela a déjà été fait. Bien évidemment, le fait que les archives consultées ont été produites, pour un grand nombre d'entre elles, dans les ports de France peut inciter par moment à regarder les Antilles depuis le rivage métropolitain. Nous avons tenté, autant que possible, de nous garder de cet écueil en essayant de percevoir cette société coloniale à travers les yeux de ceux qui l'ont côtoyé au plus proche, cherchant à situer notre sujet dans le cadre antillais le plus restreint possible.

Enfin, nous avons dû faire un choix sur la façon de présenter nos propos. Nous n'avons pas opté pour une approche chronologique de notre sujet. Nous avons choisi de le voir dans le temps long, nous inspirant des préceptes édictés par Fernand Braudel lors de son étude sur la Méditerranée. Il y rappelle que l'histoire du monde maritime n'est pas nécessairement touchée immédiatement par les évènements survenus dans le monde terrestre. Les savoirs persistent, s'accumulent, se remplacent mais parfois réapparaissent. Se borner à une étude événementielle ne permettrait pas de concevoir pleinement ces changements. C'est donc dans un cadre thématique que nous avons choisi de présenter notre sujet. Ceci permet d'éviter un certain nombre de répétitions, de limiter les coupures chronologiques qui n'ont pas réellement de sens dans le cadre d'une histoire maritime et enfin, de permettre de mieux percevoir les évolutions profondes dans le mode de fonctionnement d'une société.

Pour cela nous avons fait le choix tout d'abord de nous intéresser à l'espace maritime et à son appropriation par les membres de la société coloniale. Dans cette première partie, nous aborderons dans un premier temps les motivations des colons lors de leur installation dans les Petites Antilles. Une fois installés, nous chercherons à savoir comment ces colons ont continué à inscrire leur action dans un environnement maritime. Pour l'étude de ce cadre géographique, il nous faudra aussi faire la part des raisons qui incitent les habitants à rester sur les littoraux et à en faire un lieu d'habitat. Ceci nous conduira alors à étudier les routes maritimes qui traversent la mer des Caraïbes.

Dans un second temps, il sera nécessaire de voir comment les habitants se sont organisés pour pouvoir faire usage de la mer de façon autonome. Nous observerons tout d'abord le système portuaire antillais afin de chercher à savoir si l'on peut le rapprocher du système proposé par Bernard Michon. Puis, nous verrons si les habitants ont su se doter des moyens suffisants pour assurer leurs entreprises de navigations. Nous questionnerons alors sur l'élaboration des outils de navigations présents aux îles : les embarcations, les équipages et les savoirs maritimes.

Viendra alors le temps de nous questionner sur les usages de la navigation aux Antilles. Nous étudierons l'organisation des navigations marchandes. Puis nous nous intéresserons à la guerre de course et à la présence des flibustiers dans les Petites Antilles. Cette troisième partie nous conduira aussi à observer la façon dont se pratiquait la pêche. Enfin, nous étudierons la façon dont les administrateurs, religieux ou civils, arrivaient à assurer les relations maritimes entre les îles après le départ des escadres et des navires marchands européens.

C'est ainsi que dans une dernière partie nous pourrons plus facilement observer l'émergence d'une identité créole au XVII° siècle. Nous aurons alors le loisir de montrer que nous sommes face à une société mobile, alors même que la mer doit agir comme une frontière préservant les îles d'attaques extérieurs et de fuites intérieurs. Puis nous pourrons nous intéresser à l'image de la mer au sein de la société coloniale. Nous analyserons les peurs, des fantasmes mais aussi certains aspects de la réalité, perceptibles dans la façon dont les habitants se comportement face à l'élément maritime. Enfin, nous observerons l'image du marin au sein de la société coloniale afin d'y mesurer sa place et son importance. En est-il exclu ou en fait-il partie intégrante de cette société ? Si ce dernier aspect est démontré, se posera la question de savoir si cela signe l'existence d'une société maritime aux Petites Antilles.

Liste des abréviations :

ADM : Archives départementales de la Martinique

ADCM : Archives départementales de Charente-Maritime

ANOM : Archives Nationales de l‟Outre-Mer.

BNF : Bibliothèque Nationale de France

CARAN : Centre d‟Accueil et de Recherche des Archives Nationales

CSP : Calendar of States Papers Foreign.

I. Colonisation et occupation des Petites Antilles : une relation étroite avec le monde de la mer.

D'Esnambuc et les premiers colons français aux Antilles sont sans conteste des marins. S'ils prennent possession d'espaces terrestres c'est avant tout pour avoir des bases où installer les équipements qui leurs sont nécessaires pour assurer de bons épisodes de navigation dans l'espace Caraïbe. En 1650, ces premiers colons marins ont laissé place à des hommes et femmes qui font de l'agriculture leur principale activité. Pour autant un certain nombre d'éléments incitent à penser que les successeurs de d'Esnambuc et de ses hommes ne se sont pas totalement détournés du monde maritime. En témoigne le fait que les principaux lieux de résidences dans les Petites Antilles françaises sont, en 1650 et encore en 1713, placés sur les littoraux. La société coloniale est donc avant tout une société littorale. Nous pouvons alors nous questionner sur les raisons qui ont incité les colons à rester à proximité de cet espace entre terre et mer. Rechercher les causes de l'attachement des habitants des Antilles au monde de la mer et la façon dont ceci a régi leur façon de s'accaparer l'espace géographique nous permettra dans un premier temps de mettre en lumière un premier aspect de cette relation particulière qui se noue entre les habitants et l'espace maritime qui les entoure.

Pour cela, nous devrons dans un premier temps nous intéresser à la façon dont est organisée la conquête des îles dans les années 1650. Ainsi nous chercherons à comprendre ce qui incite les colons à prendre possession de différentes îles dans la Caraïbe et comment ils se sont impliqués dans ces conquêtes maritimes. Dans un second temps, il nous faudra analyser la façon d'agir des habitants pour la conservation de cet espace colonial. Ceci nous permettra de mieux apprécier l'attachement qui se crée chez les colons pour cet espace maritime qu'ils occupent. Puis nous aurons à expliquer les causes plus profondes de l'attachement aux espaces littoraux au sein des îles. En étudiant la façon dont est organisée l'occupation des îles nous aurons alors un certain nombre d'explications permettant de mieux comprendre pourquoi les habitants ont le désir de résider majoritairement sur les littoraux. Enfin, nous verrons que l'installation des habitants sur les espaces côtiers est due aussi à la volonté d'être présent sur les principales routes de circulations maritimes. Or, nous aurons l'occasion de constater que les lieux de résidences choisis par les colons ne se font pas au hasard et que, leur présence dans de nouveaux espaces génère aussi de nouvelles routes de navigations au sein de l'espace caraïbe.

IA. La mer et la conquête des îles

En 1650, les colons Français ont déjà mis en valeur trois îles de l'arc antillais : Saint-Christophe, la Guadeloupe et la Martinique[70]. Le récit du déroulement de ces premières conquêtes ayant été maintes fois évoqué et étudié, nous avons fait le choix de ne pas en faire un récit chronologique. Pour autant, nous ne pouvons envisager d'aborder la façon dont les sociétés présentes dans les Petites Antilles perçoivent l'espace maritime qui les entoure sans faire référence à leur passé colonial. En effet, en 1650, nombre des colons ont vécu les premières heures de la colonisation et ont connu ou ont fait partie des premiers conquérants. Ainsi, sans faire un historique de la colonisation de ces trois îles principales, nous devons nous pencher sur le rôle que joue la pratique maritime dans l'installation des premiers colons français dans cet espace. Nous aurons dans un premier temps à souligner l'importance qu'a eu la mer dans les premières installations des Français aux Antilles et du poids que cela a encore en 1650. Ceci nous permettra de mieux analyser les causes de la seconde expansion coloniale qui a lieu à cette période. Ainsi nous étudierons l'action des colons martiniquais lors des conquêtes des îles du Sud. Puis nous nous analyserons l'attitude des habitants de Saint-Christophe lors de l'extension coloniale de leur île. Enfin, nous observerons la façon dont se sont comportés les colons guadeloupéens afin de les comparer à leurs confrères.

1. Le passé maritime des habitants des Petites Antilles

Le poids de la mer pour le contrôle des îles par les seigneurs propriétaires

Parmi les habitants présents dans les îles en 1650, il y a, au sommet de l'échelle sociale, les nouveaux seigneurs propriétaires. Depuis la vente des îles par la Compagnie des îles d'Amérique[71], chacune d'elles a son propre gouverneur, qui agit en seigneur tout puissant. Ces gouverneurs ne doivent répondre de leurs actes qu'auprès du roi et, à ce titre, ont droit d'édicter les lois qui régissent le fonctionnement de la colonie qu'ils doivent administrer. Ces trois hommes ne sont pas inconnus des habitants puisqu'ils sont issus de la première société coloniale, exerçant déjà ces postes de gouvernance avant la vente des îles.

Ainsi, l'île de Saint-Christophe est administrée par Philippe Longvilliers de Poincy[72]. Né en 1584, il arrive dans l'île en 1639 après en avoir été nommé commandeur, en 1638, à la place du sieur de la Halde. En 1650, cela fait déjà dix ans que cet homme est à la tête de la première colonie des Français aux Antilles. Certes, il n'a pas fait partie de ces premiers marins qui prirent possession de l'île sous la conduite de Pierre Belain d'Esnambuc en 1625. En ce point, il se différencie de son prédécesseur qui avait même gardé les stigmates de la mer et de ses combats navals sur son corps :

> « Monsieur du Halde, Gentil-homme Gascon, que les seigneurs de la compagny avoient estbly son lieutenant par une commission particulière datée du septième mars 1635, luy succéda dans le gouvernement. C'estoit un brave qui avoit perdu un bras

70 Cf. Annexe 1 : Carte des Petites Antilles, P.714.

71 Ces ventes se déroulèrent entre 1648 et 1651. Voir entre autres le récit que nous en offre Jean Baptiste Du Tertre.

72 Une grande partie des informations que nous donnons ici au sujet de Philippe Longvilliers de Poincy sont issues de l'étude réalisée par CAMUS Michel Christian, « Le général de Poincy, premier capitaliste sucrier des Antilles », *Outre-mer revue d'Histoire*, année 1997, N° 317, pp 119-125.

au service du roy ; les habitants l'appeloient communément bras de fer, parce qu'il en avoit un artificiel à la place de celuy qu'il avoit perdu si glorieusement au service de son prince »[73].

Pour autant Philippe Longvilliers n'est pas un novice en matière maritime. Lorsque le cardinal de Richelieu lui a donné la charge de Lieutenant Général des îles de l'Amérique, il mit en avant son expérience maritime. Le ministre tint alors à rappeler que De Poincy eut la charge de servir dans la marine pour le roi et qu'il fut capitaine d'un navire portant le nom de la Margueritte[74]. Sans être directement impliqué dans l'histoire maritime des premiers temps de la colonisation, Philippe Longvilliers de Poincy a tout de même eu une relation plus qu'étroite avec le monde de la mer avant 1650. Ce savoir maritime semble avoir son poids dans la décision prise par le cardinal de Richelieu puisqu'il la met en avant afin de le légitimer à ce poste à forte responsabilité. Même s'il ne réussit pas à contrôler réellement la Guadeloupe et la Martinique, nous verrons plus loin que De Poincy sut nouer des relations étroites avec le monde maritime antillais. Ces relations lui seront alors bénéfiques pour l'accroissement de sa fortune mais aussi pour l'extension de son domaine colonial et la préservation de ses acquisitions[75].

Lors de son arrivée dans les îles, Philippe de Poincy eut d'abord à faire la connaissance d'un autre gouverneur. Il s'agit de Jacques Dyel Du Parquet. Neveu du fondateur des colonies françaises dans les Petites Antilles, Du Parquet est à la tête de l'île de la Martinique depuis l'année 1636. Il est né en Normandie vers 1606. Sa jeunesse peut expliquer pourquoi il ne fut pas des premiers colons à venir s'installer dans les Petites Antilles françaises avec son oncle d'Esnambuc en 1625. Arrivé à Saint-Christophe, certainement après la mort de son frère aîné dans cette île[76], il ne fut pas non plus de l'expédition des premiers colons qui s'installèrent à la Martinique en 1635[77]. Il n'est en fait pas le premier choix de d'Esnambuc pour diriger cette île. Ce dernier avait confié la direction de sa nouvelle acquisition à l'un de ses compagnons de la première heure : Jean Du Pont. Rochefort rapporte à ce propos que d'Esnambuc « alla lui-même prendre possession de l'ile de la Martinique en laquelle il mit pour son lieutenant monsieur Du Pont et pour premier capitaine monsieur de la Vallée »[78].

L'île de la Martinique aurait dû rester sous la gouvernance de Du Pont mais cet homme connu un malheureux périple en mer. Se rendant à Saint-Christophe pour acquérir des vivres, l'embarcation dans laquelle il séjournait fut emportée sur les côtes des îles espagnoles

---

73 DU TERTRE Jean Baptiste, *histoire générale des Antilles habitées par les François*, T 1, Chez T Jolly, Paris, 1667-1671.

74 CARAN, «Mélanges» (dossiers de clients) de l'étude XCVI », MC/ET/XCVI/285/C, 1668.

75 En effet avec l'achat de la Guadeloupe par Charles Hoüel et la Martinique par Jacques Dyel Du Parquet, Philippe Longvilliers De Poincy perdit définitivement le contrôle sur ces îles d'autant plus que son titre de Lieutenant Général des îles de l'Amérique avait été transmis à Noël Patrocle de Thoisy en 1645.

76 Jean Baptiste Du Tertre rapporte que l'aîné des Du Parquet qui avait accompagné son oncle dans les îles, avait trouvé la mort alors qu'il défendait l'île suite à une attaque des Espagnols. Le récit épique, que nous offre Du Tertre de cet affrontement, illustre de nouveau le fait que dans l'esprit de certains colons, Jacques Dyel ne devait sa place qu'à un concours de circonstances. En effet, l'auteur laisse entendre malgré lui que contrairement à son frère qui était mort l'arme à la main, Jacques Dyel n'avait pas eu l'occasion de s'illustrer de façon si héroïque.

77 Un acte signé de la main de D'Esnambuc retrouvé à la bibliothèque nationale cite les personnes suivantes dans la prise de possession de la Martinique « Accompagné d'hommes noble homme Jean Du Pont lieutenant de la compagnie, colonelle en la dite isle Saint Christophe, de des sieurs de la Garenne la Chesnes, l'évêque Morin et d'autres en nombre présence desquels et du capitaine Drouain, le sieur Allard et d'autres de son équipage ». Bnf, Département des manuscrits, fonds français, MF 12 562, acte de prise de possession de la Martinique, 15 Septembre 1635.

78 DE ROCHEFORT Charles, *Histoire naturelle et morale...* OP Cit, p. 41.

du nord de l'arc antillais et le premier commandant de la Martinique fut pris comme forban et emprisonné[79]. Si ce récit nous est connu c'est parce qu'il est rapporté par Jean Baptiste Du Tertre. Or, le missionnaire ne rencontra jamais Jean Du Pont puisqu'il n'était pas présent au moment où se déroula cette mésaventure[80]. Ainsi, inconsciemment, l'auteur de l'histoire des Antilles Françaises, nous donne ici un premier témoignage sur la mentalité des habitants des Petites Antilles. Tout d'abord, nous apprenons que les premiers gouverneurs des îles avaient une pratique fréquente de la mer puisque Du Pont, qui aurait pu rester à la Martinique, a lui-même tenu à s'assurer de l'approvisionnement de ses administrés. De plus, si cette histoire est encore connue des habitants des Antilles dans les années 1650, c'est certainement parce qu'elle sert d'avertissement à tous ceux qui voudrait prendre la mer, espace qui reste avant tout perçue comme dangereux. Même des hommes comme Jean Du Pont, qui ont pris possession des îles, qui en ont chassé les occupants originels et qui ont résisté victorieusement aux attaques des Espagnols et des Anglais, peuvent être de ses victimes. Garder en mémoire la mésaventure de Du Pont, est certainement un moyen de rappeler aux habitants des colonies qu'ils peuvent perdre du jour au lendemain tout ce qu'ils possèdent car l'Amérique reste encore un milieu hostile, où le danger peut provenir de la moindre côte et du moindre espace non occupé par les Français[81]. Ceux qui s'étaient installés avec Du Pont à la Martinique et qui avaient su conserver leur bien doivent donc se sentir appartenir à la classe des héros qui ont su résister à tous les dangers auxquels ce lieu confronte tout nouvel arrivant.

Le fait que cette mésaventure soit connue de Du Tertre, près de vingt ans après les faits, traduit un autre aspect de la perception qu'ont les colons de leur gouverneur. S'il est difficile de trouver des éléments négatifs dans la description que nous offre Du Tertre de son ami Du Parquet, l'histoire de Jean Du Pont peut aussi témoigner que le gouverneur de la Martinique n'est pas perçu par tous comme étant légitime dans sa charge. En effet, vingt ans après les faits, Jacques Dyel Du Parquet n'a pas réussi à faire effacer des mémoires le fait qu'il ne doit sa place qu'à la seule volonté de la mer et à la mauvaise fortune de Du Pont. Nous pouvons alors nous demander pourquoi d'Esnambuc avait confié la direction de l'île de la Martinique à un de ses compagnons plutôt qu'à son neveu. Peut-être avait-il envisagé de faire de Du Parquet son successeur à la tête de Saint-Christophe. En 1635, l'île était déjà suffisamment développée pour assurer une fortune à sa famille. Or, si tel avait été le cas, le fondateur des colonies aurait envoyé un autre de ses fidèles suite à la disparition de Du Pont et aurait gardé son neveu auprès de lui. S'il envoya Du Parquet à la Martinique en 1636, c'est certainement parce que d'Esnambuc était conscient de l'importance que revêtait cette île pour le maintien de la colonisation française dans les Petites Antilles. D'Esnambuc rapportait lui-même en 1635 « sachant que la place est d'importance et pourra tirer un grand avantage sur l'Espagnol »[82]. Il savait alors que la direction des îles ne pouvait être accordée qu'à des hommes qui étaient capables de s'imposer face aux adversaires tant sur terre que sur mer. C'est ce qui peut expliquer que son choix se porta d'abord sur Du Pont, un homme qui avait combattu les Espagnols en mer, comme lui et comme De la Halde, son successeur à Saint Christophe. Si Du Parquet ne fut que le second choix, c'est parce qu'il n'avait pas eu l'occasion d'accomplir des exploits mémorables et n'avaient donc pu démontrer sa capacité à

79 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I. p. 101.

80 Jean Baptiste Du Tertre ne sera présent dans les îles que dans les années 1640 soit plus de cinq ans après les faits rapportés.

81Rappelons que dans les premiers temps de la colonisation, les Espagnols considéraient les colons et les marins des autres nations présents dans l'espace caraïbe comme étant des pirates puisque selon le traité de Tordesillas la possession de cet espace américain ne devait revenir qu'à la couronne espagnole. Ainsi tous les colons étaient menacés de prison ou de pendaison en cas de capture de la part des autorités espagnoles.

82 BNF, département des manuscrits Français, fonds MF 12 562, acte de prise de possession de la Martinique, 15 Septembre 1635.

s'imposer face à l'ennemi. Du Parquet n'avait de légitimité que par sa parenté et c'est peut-être aussi pour cette raison que la Lieutenance des îles ne lui fut jamais accordée et fut octroyée à un homme qui avait une plus grande expérience dans le domaine maritime, De Poincy. Du Parquet dut rattraper son retard en ce domaine car il était à la tête d'une colonie où résidaient des habitants qui, eux, avaient participé aux premières conquêtes. Pour ce faire, nous verrons plus loin qu'il dut s'appuyer sur d'anciens compagnons de d'Esnambuc comme le capitaine Baillardelle.

Les exemples de De Poinsy et Du Parquet démontrent que les gouverneurs des Antilles en 1650 se doivent d'être des hommes expérimentés dans le domaine maritime. Or, à première vue, le cas de Charles Hoüel, gouverneur de la Guadeloupe, semblerait démontrer que les propos développés ici ne s'appliquent pas à toutes les possessions françaises des Petites Antilles. En effet, il est difficile de lier le gouverneur de la Guadeloupe au monde de la mer. Né en 1616, il fut envoyé en 1642 dans les îles afin de faire un compte rendu de l'avancée de la colonisation aux membres de la Compagnie des îles de l'Amérique dont il fait partie[83]. Charles Hoüel n'est donc pas issu de cette société de marins qui avaient défié les Espagnols sur les mers et qui avaient combattu militairement les Amérindiens et les Anglais pour s'installer dans les îles. A première vue, rien ne peut le conduire à la direction d'une colonie comme la Guadeloupe. Mais Charles Hoüel est un homme issu du monde des affaires. Il est membre de la compagnie et a des moyens financiers qui peuvent lui permettre de s'installer dans les îles. A cette fortune, il y associe un certain sens de l'intrigue et sait jouer avec les déconvenues que connaissent les premiers habitants de l'île. En effet, lors de son arrivée à la Guadeloupe, la colonisation y semble être très mal engagée. Contrairement à ceux de la Martinique, les colons de la Guadeloupe n'ont pu compter sur l'appui de l'île de Saint-Christophe lors de leur installation car les premiers gouverneurs de l'île y étaient perçus comme des traîtres. Selon Du Tertre, d'Esnambuc avait projeté de faire la conquête de la Martinique et de la Guadeloupe mais il s'était fait devancer par De L'Olive et Du Plessis. De ces deux hommes, seul Charles Lienart de L'Olive était un habitué des îles. Colon installé à Saint Christophe et fidèle de D'Esnambuc[84], il avait quitté les îles en 1634 pour trouver alliance en France afin de coloniser un autre espace de la Caraïbe. Afin d'obtenir les moyens suffisants pour mener à bien son projet, il s'associa à Jean Duplessis et put installer sa colonie sur l'île de la Guadeloupe[85]. Selon toutes vraisemblances, les premiers habitants de la Guadeloupe ne bénéficiant pas de l'aide de Saint-Christophe lors de leur installation, furent très vite en proie à des épisodes de famines et ne durent leur survie qu'à l'aide des populations Caraïbes[86]. Ceci n'empêcha pas ces premiers colons de faire la guerre aux mêmes Caraïbes, ce qui prolongea d'autant plus ces épisodes de famine. En 1640, Jean Aubert, qui avait épousé la veuve de Du Plessis succéda à De l'Olive à la tête de l'île. Ancien habitant de Saint-Christophe, Aubert s'inscrivait dans la lignée des premiers gouverneurs des Petites Antilles. Chirurgien, il avait connu le monde de la mer et était issu des premiers conquérants des îles. Grâce aux contacts qu'il avait conservés à Saint-Christophe, il put restaurer des relations maritimes entre cette île et la Guadeloupe.

Ainsi, lorsque Charles Hoüel arrive à la Guadeloupe, l'île peut compter, tout comme la Martinique,[87] sur l'appui de celle de Saint-Christophe. Mais en 1642, Aubert n'a pas encore su

83 DU TERTE Jean Baptise *Histoire générale des Antilles….* Op. Cit, Tome I. p. 207.

84 Lienart de L'Olive était un des lieutenants de D'Esnambuc et tout semble indiquer qu'il était déjà présent au côté de D'Esnambuc dans les premières années de la conquête de l'île.

85 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien régime*, Payot, Paris, 1928, p.15.

86 BANGOU Henri, *La Guadeloupe, histoire de la colonisation de l'île*, l'Harmattan, Paris, 1987.

87 Dès le début de la colonisation de la Martinique, des échanges sont avérés entre cette île et celle de Saint Christophe. Ainsi, grâce à ces échanges, les colons de la Martinique eurent de quoi s'alimenter le temps de devenir suffisamment autonomes pour pouvoir extraire par eux-mêmes les denrées suffisantes à leur survie

rétablir la prospérité de sa possession. Hoüel peut alors s'appuyer sur l'image négative qu'ont acquise les premiers gouverneurs, auprès des habitants, pour chasser Aubert et sa famille et prendre sa place. Si Hoüel peut agir de la sorte face à un homme qui avait fait parti des premiers conquérants français aux îles, c'est aussi parce que les colons de la Guadeloupe sont moins liés à l'histoire des premiers temps de la colonisation. En effet, les premiers habitants de la Guadeloupe qui avaient accompagné De l'Olive et Duplessis en 1635, étaient issus directement du royaume de France et n'avaient pas vécu les périples et aventures de d'Esnambuc et de ses compagnons lorsqu'ils avaient dû sillonner la mer des Caraïbes à la recherche d'un lieu où se protéger des attaques des Espagnols. Contrairement à Du Parquet, les premiers gouverneurs de la Guadeloupe ne peuvent réellement s'appuyer sur les marins colons des premières heures même si certains sont impliqués dans cette colonisation. C'est le cas entre autres de Guillaume d'Orange. Si les services de ce capitaine sont utilisés par De l'Olive pour pouvoir connaître le terrain et déterminer où s'établir à la Guadeloupe, il n'est pas certain que Guillaume d'Orange ait suivi ces deux conquérants et il est possible qu'il restât encore quelques temps sur l'île de Saint Christophe avant de venir définitivement s'installer à la Guadeloupe[88]. Ainsi, il est assez facile à Charles Hoüel de déconstruire l'image de ces premiers gouverneurs auprès des habitants de la Guadeloupe et de prendre la tête de cette île et ce, même s'il n'a pas l'expérience maritime qui semble être exigée pour les autres gouverneurs.

Pour autant, un évènement rapporté par Du Tertre semble témoigner que ce gouverneur se soucie tout de même du monde de la mer.

> « Le domestique de M Houel achepta pour son maître le navire du capitaine Paul Thomas 10 000 livres de tabac bien qu'il en valut plus de 100 000 livres car il estoit de 200 tonneaux monté de quatre pièces de canon avec leurs affuts, 100 boulets deux pierriers, 30 mousquets, 20 piques ferrés, tous les furins, arches, cables et voiles. M Houel fit conduire ce navire dans son havre de la Capesterre où après avoir dépensé huict à 10 000 livres de pétun pour le raccommoder, il donna du talon de la quille contre un rocher ce qui le mit en estat de ne jamais servir et il demeura long temps dans ce havre »[89].

Cet épisode nous informe alors sur l'importance que revêt la question maritime pour le gouverneur de la Guadeloupe. En effet, il n'hésite pas à devenir propriétaire d'un navire en dépensant 20 000 livres de pétuns[90]. De plus, il est intéressant de se pencher sur la nature de l'embarcation acquise car ce navire de deux cents tonneaux qui permet à Hoüel de développer son commerce est aussi très bien armé. Comment ne pas penser que le gouverneur de la Guadeloupe ne projette pas de s'en servir pour d'autres activités que le commerce. Ceci confirme bien le fait que même si Hoüel est un homme issu du monde des affaires, il doit aussi se donner l'image d'un gouverneur capable de faire la guerre sur la mer. Ce sentiment est encore plus éprouvé lorsque l'on sait que Hoüel ne pouvant se servir de cette embarcation, la laisse devant son château, à la vue de tous. Comment ne pas penser que cet acte traduit la volonté de la part du gouverneur de démontrer que, malgré cet échec apparent, sa fortune lui permet de porter son pouvoir sur mer comme sur terre. Ce pouvoir est tel qu'il est en mesure

---

dans l'île. Ceci permet d'expliquer pourquoi l'île de la Martinique ne connut pas d'épisode de famine à la différence de celle de la Guadeloupe.

88 Vicomte DU MOTEY, *Guillaume d'Orange et les origines des Antilles Françaises*, Paris, 1908.

89 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I. p. 470.

90 Au début de la période coloniale, les prix sont donnés en livre de pétun du fait du manque de monnaie dans les îles. A ce propos voir BUFFON Alain : *Monnaie et crédit en économie coloniale. Contribution à l'histoire économique de la Guadeloupe 1635-1919*. Basse Terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1979.

de laisser dépérir un navire devant sa demeure alors même que ce type d'embarcations se fait rare à cette date dans les Petites Antilles[91].

L'exemple de Charles Hoüel démontre donc bien que ceux qui gouvernent les îles en 1650 se doivent d'avoir une relation particulière avec le monde maritime. Le monde de la mer est un moyen pour ces premiers gouverneurs d'asseoir leur légitimité. Ceci est lié à la façon dont se perçoivent les premiers habitants des Petites Antilles. En effet, les seigneurs propriétaires, malgré leur pouvoir quasi illimité sur les territoires qu'ils contrôlent, ne peuvent faire abstraction du vécu des habitants.

Les premiers habitants des colonies, des marins, aventuriers.

Il est indéniable que le passé d'aventuriers des mers de certains habitants a un poids important dans la société coloniale de 1650. Un certain nombre de colons ont fait partie des premières expéditions qui avaient entraîné la conquête des îles par la France. Ainsi, tous les habitants présents dans les Petites Antilles ont eu écho des récits d'aventures qui avaient conduit d'Esnambuc et ses fidèles à prendre possession de Saint-Christophe en 1625 :

> « Entre plusieurs capitaines qui tachoient de faire fortune dans l'Amérique, un gentil homme nommé d'Esnambuc se voyant privé des biens deus à sa qualité et à sa naissance à cause de la rigueur des lois du pays résolut ou de mourir généreusement ou de suivre les traces de braves hommes qui avoient fait une fortune très avantageuse dans cette nouvelle et opulente partie du monde. Il partit de Dieppe en l'an 1625 avec trente cinq hommes tous bon soldats et bien disciplinés»[92].

Selon ce récit, les premiers habitants français des Petites Antilles sont des aventuriers venus en Amérique pour mettre la main sur les richesses que les Espagnols refusaient de partager avec les autres nations européennes[93]. Selon les chroniqueurs, ce n'est que lorsque d'Esnambuc fut contraint d'accoster dans l'île de Saint-Christophe que lui vint l'idée d'installer dans les îles des Petites Antilles une véritable colonie[94]. L'île conquise devint alors une zone de repli pour les marins qui souhaitaient s'attaquer aux riches galions espagnols qui repartaient vers l'Europe. Lors de la rédaction de l'acte de création de la compagnie de Saint Christophe le 31 Octobre 1629, il est même demandé aux « Sieurs d'Esnambuc et du Rossey, capitaine de navires […] de faire habituer les isles […] situées à l'entrée du golf du Mexique […] ce tant à fin instruire les habitants des dites isles en la religion Catholique, apostolique et romaine que pour y trafiquer et négocier des denrées et marchandises qui s'y pourront retirés desdites isles et de celles des lieux circonvoisins ».

---

91 Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question des navires dans les Petites Antilles, P.248.

92 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles Françaises…,* OP. Cit, Tome I, p. 3.

93 CARMEN Bernand et GROZINSKI Serge, *histoire du Nouveau Monde de la découverte à la conquête*, Fayard, Paris, 1992.

94 Dans son article sur l'« Arrivée des Premiers Habitants à la Guadeloupe en juin 1635 : les écrits des chroniqueurs et les réalités insulaires », Fortuné Chalumeau démontre qu'il serait assez juste de penser que Belain d'Esnambuc ne serait pas arrivé par hasard sur les côtes de Saint Christophe. Au vu des distances parcourues, il semble assez étonnant que l'équipage de d'Esnambuc ait accepté de traverser la mer des Caraïbes avec un navire endommagé sans savoir précisément où ils se rendaient. Voir CHALUMEAU Fortuné, « Arrivée des Premiers Habitants à la Guadeloupe en juin 1635 : les écrits des chroniqueurs et les réalités insulaires » in *Généalogie et Histoire de la Caraïbe*, numéro 214, Mai 2008.

Pour ce faire, D'Esnambuc et Du Rossey doivent « combattre, poursuivre, aborder et attaquer vaincre, saisir et prendre par toutes voies d'armes et d'hostilités […] tous ceux qui empêche le trafic et la liberté de commerce aux navires marchands françois et alliez »[95].

La colonisation de Saint-Christophe ne met donc pas fin aux actes de course de la part des équipages français qui se rendent dans les îles. Bien au contraire, cette île sert de repli et d'entrepôt pour les aventuriers qui cherchent fortune en Amérique. Si d'Esnambuc a trouvé dans la culture du tabac un autre moyen d'assurer la richesse d'une partie de ses administrés, le développement de la guerre de course est nécessaire à la défense de son acquisition et à son développement. Par exemple, en 1626, de Cahuzac est envoyé à Saint-Christophe, accompagné d'un certain nombre de navires pour approvisionner la nouvelle colonie des Petites Antilles. Une fois la mission achevée, « Monsieur de Cahuzac permit à ses capitaines d'aller courir le bon bord le long des îles habitées par les Espagnols »[96].

La venue de ces capitaines permet alors le développement du commerce et l'apport de vivres nécessaires aux premiers habitants. Sans ces capitaines aventuriers, les premiers habitants des îles ne pourraient pas se maintenir, n'ayant de quoi subsister et s'enrichir. Leur venue permet aussi de défendre les colonies puisqu'une fois installés à Saint Christophe, les colons sont exposés aux attaques des ennemis de la France. En ces années, la couronne espagnole est encore assez puissante pour pouvoir envisager de chasser les intrus des îles des Petites Antilles. C'est ce qui se produit en 1626 à Saint-Christophe où l'escadre de Frédéric de Tolède chasse de l'île les Français et les Anglais qui s'y sont installés[97]. La colonie française dispersée dans la mer des Caraïbes, les colons Anglais revenus sur l'île tentent alors de prendre possession entièrement de ce territoire. Après avoir fui Saint-Christophe, d'Esnambuc est à Saint-Martin où :

> « Il assembla son conseil, où il fut encore une fois résolu d'aller habiter l'isle d'Antigoa. Il s'embarqua avec cent cinquante hommes dans le navire du capitaine Liot, laissant le reste de la colonie dans Saint-Martin à l'Anguille et à Saint-Barthelemy, avec promesse de les envoyer querir aussi tost qu'il auroit pris terre dans l'isle d'Antigoa. Après trois ou quatre jours de navigations assez fascheuses, ils y abordèrent heureusement et par un trait de la Providence ils y rencontrèrent le navire du capitaine Giron qui y prenoit des eaux. Ils visitèrent cette isle de tous costez et l'ayant trouvé mal saine, marescageuse et difficile à habiter, ils prièrent instamment ce capitaine de les conduire à l'isle de Monserrat, habitée des sauvages qui y avoient abondance de vivres : ce qu'il fit très volontiers bien aise de trouver occasion de rendre quelque service à la colonie qui put effacer la faute qu'il avoir commise abandonnant son admiral sans la permission »[98].

Or, ce capitaine Giron qui a accompagné de Cahuzac en Amérique, ne conduit pas d'Esnambuc à Montserrat mais à Saint-Christophe et grâce à l'aide de ce capitaine, le fondateur des colonies peut chasser les Anglais des zones qui y sont dévolues aux Français et y réinstaller les colons qui l'accompagnent.

Si nous pouvons exposer ces récits de conquêtes, c'est parce que les premiers chroniqueurs des Antilles s'en font tous échos. Or, ces premiers chroniqueurs ne sont pas présents dans les îles lorsque ces faits de course sont perpétrés. Le fait que Jean Baptiste Du Tertre, par exemple, peut relater ces évènements près de vingt ans après leur réalisation indique que les colons en 1650 ont gardé en mémoire les actes des premiers aventuriers des

95 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles Françaises…* OP. Cit. Tome I, p. 9-10.

96 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles Françaises…* OP. Cit. Tome I. p. 27.

97 ROULET Eric, « Mousquet, Pique et Canon, La défense des Antilles au temps de la compagnie des îles (1626-1648) », in PLOUVIEZ David, *Défense et colonisation dans le monde Atlantique*, PUR, 2014, Rennes page 201.

98 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*, Op. Cit. Tome I. p. 34.

Antilles[99]. Ceci est dû au fait que, même si la majorité des habitants des Petites Antilles ne sont pas issus de cette première génération d'aventuriers des mers, il est fort probable que certains des cinquante marins qui ont accompagné d'Esnambuc lors de sa première expédition sont encore présents en 1650 dans les îles. Nous pouvons donc penser que certains des habitants des Petites Antilles ont ainsi pu garder le souvenir de ces premières conquêtes et de ces actes de course. A ce titre, nous pouvons penser que des habitants comme D'Orange, Des Fontaines, Beaulieu ou Du Jardin ont certainement dû accompagner d'Esnambuc dans l'une de ses expéditions maritimes. Or, en 1650, ces hommes ont tous été récompensés de leur action par l'obtention de postes à responsabilité dans les îles.

L'importance des récits d'aventures pour les nouveaux venus aux îles.

Il est par contre évident que la majorité des résidents des îles ne sont pas issus du monde de la course. Déjà en 1626, d'Esnambuc et du Rossey composent dans les ports de France les membres de la future société coloniale. Ils ont obtenu de Richelieu la somme de quarante-cinq mille livres :

> « [elle] sera employée tant à l'achapt de trois navires qui seront acheptez leur juste valeur, selon l'estat et équipage auquel ils seront estant néanmoins convenus de l'achapt du vaisseau nommé la Victoire, en l'estat qu'il est du port de deux cens cinquante tonneaux ou environ avec les agrez et munitions et autres dépendans d'iceluy, estant à part tant dans le dit vaisseau qu'en magasins au port Saint Louys en Bretagne où est le dit navire qui sera délivré à nous associez ou à celuy qui aura charge et pouvoir de nous »[100].

Ces navires transportent les futurs habitants des colonies, des hommes issus du monde de la terre en grande majorité[101]. Très tôt, les aventuriers de l'île de Saint-Christophe sont donc remplacés par des cultivateurs et des marchands de pétun[102]. Pourtant, l'esprit des aventuriers des mers n'a pas disparu. La volonté première des habitants des Petites Antilles est de faire fortune rapidement et l'Amérique est vue ainsi :

> « Une grande grosse et grasse vache à laict, que nous domptons par les cornes y guerroyant l'espagnol et y plantant de temps à autre des divers colonies. L'Anglois la tient par la queue et si bien qu'elle ne lui échappe guères des mains, attendus que nous et lui prenons assez souvent des vaisseaux et détenons plusieurs isles et contrés »[103].

Ainsi, même si Saint-Christophe est devenue une île productrice de tabac pour l'Europe, les colons présents sur place n'ont pas perdu espoir de se lancer un jour dans une entreprise de course leur permettant de faire fortune. Ceci peut expliquer l'attrait qu'a l'île de la Tortue et ses flibustiers auprès des habitants. Parmi ces hommes qui ont dû garder espoir de faire fortune en sillonnant la mer des Caraïbes, il y a Guillaume d'Orange et de L'Olive.

> « gentil homme, Lieutenant General de Monsieur d'Enambuc, dans Saint Christophe et l'un des plus riches et des mieux accomodez de l'isle, ayant résolu de faire un

99 Jean Baptiste Du Tertre n'arrive dans les îles qu'en 1640. Il ne put donc voir les évènements qu'il rapporte. Le vicomte du Motey suggère que Du Tertre tirait ses renseignements de Guillaume d'Orange qu'il avait eu l'occasion de fréquenter à la Guadeloupe et à la Martinique. La précision avec laquelle le père Jésuite relate les différentes actions coloniales des Français dans les Petites Antilles, indique qu'en parallèle d'une recherche documentaire dont il nous offre les références, il a aussi procédé à un véritable travail de relevé de témoignages auprès des habitants des Petites Antilles dont certainement D'Orange.

100 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP Cit. Tome I, p. 8.

101 DEBIEN Gabriel, *Les engagés pour les Antilles*, Société de l'histoire de la Guadeloupe, Paris, 1952, P.98.

102 Pétun est le nom donné au tabac au XVII° siècle.

103 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes Occidantales* Lyon 1645, Chez Jean Huguetan, p. 44.

établissement dans quelqu"une des isles voisines, bien qu"il en eut une connnoissance parfaite néant moins afin de n"estre pas trompé, il achepta un flibot sur lequel il mit le sieur Guillaume d"Orange et quelques autres de ses amis avec ordre de considérer exactement les isles de la Dominique, de la Martinique et de la Guadeloupe et de luy faire un rapport fidèle, de celle qu"ils jugeroient la plus propre pour y establir une colonie»[104].

Si de L"Olive fait appel à d"Orange pour avoir un rapport sur les îles des Petites Antilles c"est parce que cet homme a beaucoup d"expérience en terme de navigation dans la mer des Caraïbes[105]. D"Orange n"est pas inconnu dans les îles en 1635 puisqu"il avait été chargé auparavant, par d"Esnambuc, d"assurer la sécurité de l"île de Saint Christophe et, pour ce faire, il lui a été confié une barque. Son rôle est de faire le tour des îles pour prévenir toute attaque de la part des Anglais et des Espagnols sur la colonie française. Ces navigations ont dû conduire d"Orange et son équipage à entrer en contact avec les populations amérindiennes et à acquérir une bonne connaissance de l"espace maritime des Petites Antilles. Ceci fait alors de lui un personnage incontournable dans les projets de conquêtes de la Martinique et de la Guadeloupe, orchestrés depuis Saint-Christophe. Or, en 1650, d"Orange est encore présent dans les Petites Antilles et son équipage doit encore résider dans les îles que nous étudions[106]. C"est certainement pour cette raison que l"aventurier dans les Petites Antilles reste un personnage de grande notoriété. Si la majorité des habitants des Antilles n"ont pas pu participer à des opérations militaires sur mer, ils se sentent proches de ce monde de marins et ce, d"autant plus que l"une des raisons de leur présence dans les Petites Antilles est liée à la volonté de mettre la main sur les richesses de l"Amérique.

Un choix stratégique pour les marins lors de l'appropriation des îles par la France.

La colonisation des îles n"a pas été totalement faite par hasard. Si d'Esnambuc a choisi d"installer sa première colonie à Saint-Christophe malgré la présence des colons anglais[107], c"est parce que cette île est localisée dans un espace stratégique pour les aventuriers qui veulent faire des courses sur les navires espagnols. La route des galions qui se rendent en Amérique pour commercer avec les habitants les conduit à entrer dans la mer des Caraïbes au niveau des îles de la Martinique, de la Dominique et de la Guadeloupe[108]. Là, les équipages espagnols s"arrêtent pour faire de l"eau et pour se reposer avant de se rendre dans les ports de l"Amérique Centrale. Une fois chargés des trésors de l"Amérique, dont l"or si convoité, les navires espagnols retournent en Europe en passant par les îles des Grandes Antilles. Cette route leur permet de se positionner sur les courants portants du Golf Stream qui les conduisent en Europe avec beaucoup plus de facilité. Pour d"Esnambuc, s"installer dans les îles du centre de l"arc antillais le conduit à devoir s"opposer directement aux Espagnols et entraîne, de fait, un grand risque pour une colonie en développement. Faire acquisition d"une les îles des Grandes Antilles mène à un danger d"autant plus grand que les Espagnols y ont des colonies suffisamment développées à Cuba et Saint-Domingue[109]. D"esnambuc aurait à y combattre des équipages qui ont le temps de se reposer dans les ports de l"Amérique centrale et qui peuvent s"appuyer sur des renforts venus des îles espagnoles du Nord de l"arc antillais. A Saint-

104 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP Cit, Tome I. p. 3.

105 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP Cit, Tome I. p. 64.

106Guillaume D'Orange est mort à la Martinique en 1674 lors de l'attaque de cette île par les navires Hollandais commandés par l'Amiral De Ruyter.

107 Les anglais, conduits par Thomas Warner, s'étaient installés la même année dans l'île de Saint Christophe.

108 MOREAU Jean Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu,* Karthala, Paris, 1992.

109 LAVALLE Bernard, *L'Amérique Espagnole de Christophe Colomb à Bolivar*, Belin, Paris, 2004

Christophe, sa colonie n'est pas exposée aux attaques directes des navires espagnols venus d'Europe dont la route les conduit plus au sud. Remonter de la Dominique vers le nord de la Caraïbe expose les équipages de ces navires à rallonger leur temps de voyage et à demeurer dans des zones sans assurance de ravitaillement. Ceci explique pourquoi à l'exception de l'envoi de l'escadre de Frédéric de Toléde, la couronne espagnole ne cherche pas à chasser les colons français et anglais qui se sont installés à Saint-Christophe. Enfin, la présence des Anglais à Saint-Christophe permet à d'Esnambuc de s'appuyer sur une alliance militaire et de résister à la puissance espagnole encore très redoutée en ce début du XVII° siècle[110]. Ainsi, lors du partage de l'île de Saint-Christophe en 1625, les deux nations s'engagent à se porter assistance en cas d'attaque.

Pour d'Esnambuc, plus que les possibilités agricoles de l'île, ce qui importe dans la possession de Saint Christophe est sans conteste sa position stratégique dans ce bassin caribéen. Depuis cette île, les marins peuvent avoir écho de la venue de navires espagnols en Amérique lorsque ceux-ci abordent plus au sud pour se rafraîchir dans les sources de la Martinique, de la Dominique et de la Guadeloupe. Ceci donne le temps de préparer les équipages pour une attaque de ces navires lors de leur voyage retour vers l'Europe. De Saint-Christophe, les navires français peuvent alors facilement atteindre les îles des Grandes Antilles et y attaquer les navires qui ont chargés dans les ports d'Amérique Centrale. Une fois l'opération exécutée, les aventuriers peuvent retourner à Saint-Christophe afin de réparer leur navire, reposer et soigner leur équipage et surtout dépenser l'argent acquis lors de cet épisode de course. Tous les habitants de Saint-Christophe doivent donc entretenir des rapports avec ces aventuriers des premiers temps, certains en participant à des opérations de course et complétant les équipages des navires faisant la guerre en mer, mais surtout en revendant à ces marins les produits issus de leur exploitation agricole.

Cet état d'esprit aventurier ne se perd pas avec le développement de la colonisation. Bien au contraire, c'est la persistance de celui-ci qui explique la conquête de la Guadeloupe et de la Martinique en 1635. A cette époque, la colonie de Saint Christophe est assez développée pour que d'Esnambuc et ses lieutenants puissent envisager de s'installer dans d'autres espaces de la Caraïbe. Les îles de la Martinique et de la Guadeloupe apparaissent alors comme les meilleures zones pour une nouvelle occupation française. Le premier à avoir tenté l'aventure est de L'Olive qui, trouvant association dans le royaume de France avec Duplessis, fonde la colonie française de la Guadeloupe[111]. Ceci précipite l'action de d'Esnambuc qui « estant party de l'isle de Saint-Christophe au commencement du mois de Juillet de l'an 1635 descendit à la Martinique cinq ou six jours après. Il fit promptement bastir un fort sur le bord de la mer qu'il munit de canons et de tout ce qui estoit nécessaire pour le bien défendre »[112]. Il y va « accompagné d'hommes noble homme Jean Du Pont lieutenant de la compagnie, colonelle en la dite isle Saint-Christophe, des sieurs de la Garenne la Chesnes, l'évêque Morin et d'autres en nombre présence desquels et du capitaine Drouain, le sieur Allard et d'autres de son équipage »[113].

110REDIKER Marcus et LINEBAUCH Peter, *l'hydre aux milles têtes, l'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, Edition Amsterdam, Brezje, 2008.

111 Voir le récit de la fondation de la colonie de la Guadeloupe par DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cité, Tome I et CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence de Richelieu pour l'Amérique…* Op Cite. p. 25. Selon André Chevillard, De l'Olive et Du Plessis se contentèrent de poser la croix dans l'île de la Guadeloupe puis se rendirent deux jours plus tard à la Guadeloupe. D'Esnambuc réalisera la même démarche à la Dominique après qu'il ait pris la Martinique. Cette action de poser la croix dans une île sans y installer une colonie peut s'expliquer par la volonté de ne pas voir ces terres revendiquées par d'autres puissances coloniales.

112 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles….* OP. Cite, Tome I, p. 64.

113 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, acte de prise de possessions par d'Esnambuc de la Martinique et de la Dominique, 15 Septembre 1635.

D'Esnambuc profite de son voyage pour prendre possession de la Dominique, île voisine « Ce aujourd'hui dix septième jour de novembre mil six cens trente cinq, je suis arrivé en l'isle de la Dominique par la grâce de dieu accompagné du capitaine Baillardel de son maistre, contre maistre et matelot ensemble, de Philippe le Vayce de la Vallée, Loys David, Pierre Pradier, Loys Lors, Gref Dange et Valentin et d'autres »[114].

Si la concurrence pour la possession de ces îles du centre de l'arc antillais est si prégnante entre d'Esnambuc et de L'Olive, c'est parce qu'elles sont situées dans un espace stratégique aux yeux de ces anciens marins. En effet, nous avons souligné plus haut que ces îles sont la porte d'entrée pour les navires venant d'Europe en Amérique. Les détenir permet alors de libérer la route de navigation des navires qui se rendent à Saint-Christophe. Comme les navires espagnols, les navires venant du royaume de France ou des provinces hollandaises ont la nécessité de s'approvisionner en eau après le voyage transatlantique. Installer des colonies dans ces îles permet donc de sécuriser ces lieux d'accostages et de développer des zones où les équipages peuvent se reposer. Ceci explique pourquoi d'Esnambuc choisit de placer le premier fort de la Martinique à proximité d'une rivière[115].

Les choix faits par de l'Olive et d'Esnambuc pour l'implantation de leurs colonies dans les îles de la Guadeloupe et de la Martinique traduisent aussi le fait que l'esprit des flibustiers est encore fortement ancré dans la mentalité des premiers habitants des Petites Antilles. En effet, les deux fondateurs choisissent de s'installer sur la côte sous le vent[116]. Ainsi les premiers colons de ces îles résident au bord de la mer des Caraïbes. Ils ne sont donc pas exposés à la vue des navires espagnols qui se rendent en ces lieux, ce qui leur permet de se prémunir d'une attaque de la part de cette nation. De plus, en étant situé sur la mer des Caraïbes, ils peuvent continuer à épier la venue des navires espagnols qui se rendent à la Dominique pour s'approvisionner en eau, cela sans être vu. Dans ce cas, Saint-Pierre de la Martinique et Basse-Terre de la Guadeloupe sont tous les deux des sites appropriés pour observer les passages de navires qui traversent le canal de la Dominique.

Il est à noter tout de même que Saint Pierre semble être un endroit beaucoup plus privilégié pour qui voudrait faire une attaque sur un navire séjournant à la Dominique[117]. En effet, le site est à proximité du canal. Un équipage pierrotin qui serait informé de la présence d'un navire à arraisonner serait alors plus rapidement sur les lieux qu'un navire de la Basse-Terre[118].

Si la volonté de colonisation des îles de la Guadeloupe et de la Martinique est incontestablement liée au développement de la culture du tabac, il est donc indéniable que la possibilité de disposer d'espaces permettant d'attaquer les Espagnols en mer est aussi pris en

114 BNF, département des manuscrits, fond NAF 9323 collection Magry : Prise de possession de la Dominique, 13 Novembre 1635.

115D'Esnambuc installa son fort à proximité de la rivière Roxelane. Ceci permettait alors d'approvisionner les navires en eau douce. Si le fondateur de la colonie installa son fort en ce site c'est parce qu'il était conscient de l'importance de l'accès à cette ressource pour tous ceux qui venaient aborder dans sa nouvelle colonie.

116 Toutes les îles des Petites Antilles peuvent être partagées en deux parties : la côte au vent est la façade qui donne sur l'océan Atlantique et qui est nommée ainsi puisqu'elle est touchée par les vents d'Est et la côte sous le vent qui est protégée des alizées.

117 Au cours de nos travaux portant sur l'image de la flibuste à la Martinique menés dans le cadre de notre master, nous avons eu l'occasion d'exposer les raisons principales de l'installation des premiers colons à Saint Pierre. En effet, en nous rendant sur le site de la première implantation de la colonie Française de l'île, nous avons pu constater qu'il était aisé pour les premiers habitants d'être informés du passage des navires dans le canal de la Dominique et qu'ils pouvaient alors préparer aisément des attaques depuis Saint Pierre. RIBEIRO Nicolas, *L'image de la flibuste à la Martinique, le flibustier vu par les habitants de cette île de 1635 à 1674*, Mémoire de Master 2, Nantes, 2010.

118 Nous aurons aussi l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question des courants et des vents dans la mer des Caraïbes, P.148.

compte dans l'installation des Français dans ces îles. Ce sentiment peut être conforté par le fait que d'Esnambuc prend possession de la Dominique mais ne constitue pas d'établissements dans cette île. Certes, le lieu est habité par les populations amérindiennes mais ceci au même titre que les îles de la Guadeloupe et de la Martinique. Il est peu envisageable que d'Esnambuc arrête son entreprise par la seule volonté d'entretenir de bons rapports avec cette population. Il est possible que le conquérant n'ait pas les moyens d'occuper physiquement deux îles. Il est aussi fortement probable que d'Esnambuc ait conscient qu'occuper la Dominique reviendrait à priver les navires espagnols de zones où s'approvisionner en eau. De fait, ceci exposerait sa nouvelle colonie à un assaut de la part de cette nation. Enfin, fermer la porte de l'Amérique aux Espagnols entraînerait une disparition des galions chargés d'or et donc la perte d'une source de revenus qui a son importance pour les colons des premiers temps.

Ainsi, les nouveaux habitants de la Guadeloupe et de la Martinique sont des cultivateurs qui peuvent à tout moment se retrouver dans des navires à attaquer les embarcations des autres nations qui séjournent dans les îles. En effet, d'Esnambuc envoie à la Martinique « le sieur Du Pont accompagné d'environ quatre vingt soldats pour y habituer l'isle »[119]. En 1650, un certain nombre des habitants de cette île sont de ces premiers soldats. Ceci explique pourquoi les habitants y sont capables de mener des expéditions maritimes et pourquoi l'image du marin conquérant a perduré dans l'esprit de ses occupants.

Pour la Guadeloupe, les premiers habitants sont issus pour la quasi-totalité des ports de France. De l'Olive et Duplessis « s'estant embarquez tous deux avec quatre cens hommes et deux des religieux missionnaires dans le navire du capitaine Fel, les deux autres s'estant mis avec cent cinquante personnes qui composoient le reste de la colonie dans le petit vaisseau de David Michel, ils partirent de la rade de Dieppe le vingt cinquième de may de l'année 1635 »[120].

Sur cette île, le passé de flibustier semble à première vue être moins prégnant que dans les deux autres îles possédées par les Français. Pourtant, les colons de la Guadeloupe semblent eux aussi être en mesure de prendre la mer pour des actions militaires. Dès 1635, ils agissent de la sorte :

> « Sur la résolution sanglante de perdre les sauvages, monsieur de L'Olive fit monter le sieur de la Fontaine sur sa chaloupe biscayenne avec quinze de ses meilleurs soldats luy commandant de faire le tour de l'isle de reconnoistre les habitations des sauvages »[121].

La guerre provoquée par les premiers gouverneurs de l'île avec les populations amérindiennes transforme rapidement les premiers colons de la Guadeloupe en agriculteurs soldats à l'image de ceux de la Martinique et de Saint-Christophe. Ainsi, l'ensemble des colons des Petites Antilles partagent un passé de colons conquérants capables de mener des combats terrestres et maritimes pour acquérir de nouvelles terres.

Il est à noter tout de même que dès le début de la colonisation, les récits de marins guadeloupéens combattant sur la mer des Petites Antilles sont moins présents dans les sources que ceux des habitants des deux autres colonies. Par exemple, pour Saint-Christophe, il est rapporté ceci au sujet de la conquête de l'île de la Tortue par Le Vasseur :

> « Il amassa promptement quarante ou cinquante hommes, tous huguenots, qu'il mit dans une barque qui appartenoit à Monsieur de Poincy et à luy car tous les frais de cette entreprise furent communs entre eux. Leur première descente fut dans une petite isle appelée le Port à Margot, où ils séjournèrent prez de trois mois, pour amasser encore environ quarante ou cinquante hommes, qu'ils prirent des barques

119 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles*... OP. Cit, Tome I. p. 99.
120 Ibid. Tome I, p. 61.
121 Ibid.

des pescheurs, qui estoient aux environs de l'isle de Saint Domingue et avec ce renfort il descendit vers la fin d'Aoust de l'année 1640 dans l'isle de la Tortue »[122].

Cet épisode démontre que De Poincy peut compter sur les habitants de sa colonie pour projeter des conquêtes sur les autres îles de l'arc antillais, ici l'île de la Tortue. De même, Du Parquet peut compter sur l'appui de certains d'entre eux lors des conflits qui l'oppose à De Poinsy et qui le conduit à mener bataille sur l'île de Saint-Christophe. Dans ces deux îles, et d'une certain façon à la Guadeloupe, en 1650, les habitants des Petites Antilles ont conservé leur état d'esprit conquérant, c'est ce qui permet aux seigneurs propriétaires d'étendre la domination française dans les Petites Antilles.

Les colons de 1650, des marins ?

Peut-on pour autant qualifier la société coloniale de 1650 de société de marins ? La question vaut la peine d'être posée quand nous savons que la majorité des habitants venant s'installer dans les Antilles sont issus du monde agricole du royaume de France. S'ils sont pour la grande majorité issue des provinces maritimes du royaume, rares sont ceux qui ont exercé des activités en lien direct avec la mer avant de s'engager dans les navires qui se rendent dans les îles[123]. Ainsi, beaucoup de ceux qui mettent les pieds sur le sol antillais ont connu leur première relation avec le monde maritime lors de leur voyage transatlantique.

En 1650, nous retrouvons tout de même quelques marins avérés dans les Petites Antilles. Les exemples de d'Orange et de la Fontaine sont assez éclairants car ces deux capitaines qui se signalent aux Antilles ont couplé à leur pratique de la mer une activité agricole[124]. En effet, nombre de marins sont avant tout des propriétaires terriens qui possèdent des embarcations. Ainsi la pratique de la mer est pour eux un moyen d'assurer des revenus complémentaires à leur travail de la terre. Dans les Petites Antilles, des capitaines marchands s'y sont aussi installés comme le capitaine Baillardelle, La Belotte ou Mansel. Ces hommes ont poursuivi leurs activités maritimes et ont acquis une connaissance importante de la navigation dans la mer des Caraïbes ce qui les rend indispensables aux yeux des gouverneurs. Mais, tout comme les premiers marins des Antilles, ils ont tendance à s'installer durablement dans les îles et à acquérir des terres. De plus, ces capitaines marchands restent minoritaires au sein de la société coloniale.

En fait, la majorité des habitants des Petites Antilles en 1650 sont des personnes issues du monde agricole qui deviennent marins par opportunité. Lors de nos recherches dans les fonds des archives notariales de La Rochelle[125], nous avons pu retrouver trois cent quinze contrats passés devant notaires entre des capitaines et des habitants qui vont s'installer dans les Antilles entre 1640 et 1650. Parmi ces contrats, deux cent quatre-vingt onze d'entre eux ne font pas référence à l'emploi exercé par la personne qui part s'installer dans les îles. Pour les autres, aucun d'entre eux n'exerce des activités en lien avec le monde maritime. Ainsi, quatre sont des soldats, dix sont des artisans et cinq sont des laboureurs. Seuls les cinq chirurgiens et un chasseur[126] retrouvés pourraient être approchés du monde de la mer, sans pour autant que

122 Ibid. Tome I, p. 168.

123 DEBIEN Gabriel, *Les engagés pour les Petites Antilles...,* OP. Cit., P 113-133.

124 Vicomte DU MOTEY, *Guillaume d'Orange et les origines des Antilles Françaises,* Paris, 1908.

125 Au cours de notre recherche, nous avons fait des sondages dans les fonds d'archives notariales conservées à La Rochelle. Nous avons réalisé un sondage tous les trois ans entre 1635 et 1713. Ainsi nous avons pu relever un certain nombre d'actes passés devant les notaires de La Rochelle par les habitants des Petites Antilles ou ceux qui s'y rendaient. Voir Archives départementales de la Charente Maritimes, Fond notariaux 3E.

126 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3E 59/249, Fol 81 : engagement de Aubin Pierre, chirurgien pour Saint Christophe auprès de Auzerol François le 13/04/1645. E 3 59/249, Gomer Antoine, Chirurgien s'engage

leur activité ne soit exclusivement maritime[127]. Ceci semble donc indiquer que la majorité des habitants qui s'installent dans les Petites Antilles n'ont pas de connaissance spécifique dans la pratique de la navigation. Ceci se comprend puisque le système de l'engagement, encore fortement développé dans les années 1650, pousse à choisir des personnes qui sont prêtes à s'adonner à l'agriculture[128]. La majorité des marins que nous retrouverons dans notre description sont donc des personnes issues du monde agricole qui ont fait leur apprentissage de la mer directement dans l'espace antillais.

En 1650, les habitants qui ne s'adonnent qu'à la pratique de la mer sont donc minoritaires dans les Petites Antilles. En effet, la majorité d'entre eux sont déjà des cultivateurs. Certes tous les habitants des Petites Antilles ont vécu un épisode maritime. Certains ont fait partie des premiers équipages qui avaient conquis les îles françaises et ont donc une expérience plus développée du monde de la mer. Mais la majorité des habitants doivent partager la vision de Guillaume Coppier: « J'ai dit messieurs que je m'embarquais mais plutôt je m'ensevelis dans un tombeau vivant avec bon nombre de soldats et de matelots »[129]. En effet, qu'ils soient des engagés partis des ports de France pour chercher fortune dans les Antilles ou des esclaves qui ont fait ce voyage contraints et enchaînés dans les cales des navires, ils ont tous eu à traverser l'Atlantique et ont connu un voyage éprouvant. Ceci aurait peut-être pu inciter ces nouveaux arrivants à fuir le monde de la mer et à en acquérir une image négative. Pourtant, du fait de l'histoire de la colonisation, le poids de la mer est encore très présent dans la mentalité des colons en 1650. A lire les récits de Du Tertre ou de Rochefort, nous avons le sentiment que la population présente dans les îles est composée de marins prêts à participer à tout moment à une action de course. Ainsi, chaque habitant doit avoir en tête que la mer offre l'opportunité de vivre une nouvelle vie et de s'extraire de situations qui, à de multiples reprises, peuvent s'avérer peu enviables.

La pratique d'activités maritimes et principalement la course conserve alors une image positive dans les îles. Ceci s'explique d'autant plus que nombre de ces anciens aventuriers ont réussi à obtenir des postes à responsabilité dans les îles et font partie des familles les plus riches telles les Fontaine[130] ou Du Jardin[131]. Nous comprenons alors mieux pourquoi les gouverneurs des Antilles ont tous trois à cœur de montrer qu'ils sont capables de prendre la mer et de gagner, à la tête des embarcations qu'ils entretiennent, des victoires sur les ennemis

---

pour Saint Christophe auprès de Garos Jean, avril 1645. 3E59/250, Fermé Louis, chirurgien, s'engage auprès de Morisse Jacques pour La Martinique le 15 Mars 1646, 3E 59/250, Beaulaguet Pierre et Renaud Pierre s'engagent pour Saint Christophe comme chirurgiens auprès de Dumas Antoine le 16 Avril 1646. 3E 59/250, Raoul François, chasseur et goboyeur, s'engage pour les îles d'Amérique le 13 Avril 1646 auprès de Kaynell Christophe.

127 En effet, un certain nombre de chirurgiens s'embarquaient sur les navires afin de soigner les membres des équipages lorsque des expéditions militaires étaient engagées par les habitants des îles. Nous reviendrons sur cet aspect lorsque nous aborderons la composition des équipages dans la seconde partie de notre présentation. De même nous aurons l'occasion de traiter de la relation particulière qui unissait pêcheurs et chasseurs lorsque nous aborderons la question de la pratique de la pêche aux Antilles dans la troisième partie de notre recherche.

128 PETITJEAN ROGET Jacques, *La société d'habitation à la Martinique*, Thèse soutenue à l'Université de Lille, 1980, P.1092.

129 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes Occidantales* Lyon 1645, Chez Jean Huguetan, p. 44.

130 Nous aurons l'occasion de revenir sur la famille de la Fontaine puisque certains de ses membres qui obtinrent des postes à responsabilité dans les îles eurent de nombreuses occasions de s'impliquer dans les activités maritimes des Petites Antilles.

131 Jean Jardin est un Dieppois selon André Chevillard. Il est recensé en 1664 dans le quartier de la Rivière des habitants, âgé de 43 ans, avec trois engagés. En 1671, il apparait que sa fille Anne JARDIN, a épousé d'Isaac LEVASSEUR dit DUBUISSON. La famille Levasseur étant l'une des plus importantes de la Guadeloupe pour la période, ceci indique que Jean Jardin faisait lui aussi partie des personnes les plus illustres de la colonie. Sur ce fait, voir : « Les Caraïbes sur les bras » article du GHC N° 19 pp. 186 à 189.

de la colonie. C'est peut-être aussi la nécessité de montrer sa puissance sur les mers qui pousse les seigneurs propriétaires à étendre leur conquête sur des îles proches.

2. Les conquêtes depuis la Martinique

Le début de la décennie 1650 est marqué par la disparition de la Compagnie des îles d'Amérique et l'acquisition des colonies des Petites Antilles par leurs anciens gouverneurs. Ainsi Jacques Dyel Du Parquet fait l'acquisition de la Martinique le 22 Septembre 1650. A la même date, il achète d'autres territoires : la Grenade, les Grenadines[132] et Sainte Lucie, le tout pour 41 500 livres. Si Du Parquet tient à acquérir ces îles du sud de l'arc antillais, c'est parce qu'il vient tout juste d'y installer des colonies. Ce nouvel épisode colonial a été organisé et mené depuis la Martinique. Dans le cadre de notre recherche, il est nécessaire de nous pencher sur ces actes de colonisations car ils traduisent à la fois la vision qu'ont les habitants de l'espace maritime de la Caraïbe et nous informent sur les moyens d'actions maritimes dont dispose le gouverneur de la Martinique au moment de ces conquêtes.

Des conquêtes orientées vers le Sud de l'arc Antillais.

Avant d'analyser la façon dont ces entreprises ont été orchestrées depuis l'île de la Martinique, il nous faut d'abord revenir sur les causes qui ont poussé Du Parquet à orienter la colonisation française vers les Sud de l'arc antillais. Dans les premiers temps de l'installation française à la Martinique, les circulations commerciales et maritimes de l'île semblent être majoritairement orientées vers le Nord. Ceci s'explique par l'attrait qu'exerce l'île de Saint-Christophe sur la Martinique. Cette dernière n'est pas encore la porte d'entrée dans la Caraïbe et ses habitants doivent se rendre à Saint-Christophe afin de répondre à leurs besoins et assurer une revente aux productions locales[133]. Du Tertre retranscrit une lettre écrite par Fouquet qui enjoint à Du Parquet d'arrêter de se rendre à Saint-Christophe. Pour Fouquet, la multiplication des voyages du gouverneur le met en danger et risque de compromettre le bon fonctionnement de la colonisation de la Martinique[134]. Si le gouverneur de la Martinique se rend si souvent dans l'île principale des Petites Antilles, nous pouvons penser qu'il est imité par un certain nombre de ses contemporains. Ainsi les relations commerciales entre la Martinique et Saint-Christophe avant 1645 semblent être assez développées pour détourner les Martiniquais du sud de l'arc antillais. Un mauvais choix d'alliances va contraindre Du Parquet et ceux qui l'ont suivi dans sa démarche à trouver d'autres horizons commerciaux. En effet, en 1645, la Compagnie des îles de l'Amérique décide de destituer de Poincy du titre de Lieutenant Général des îles et de l'accorder au sieur de Thoisy Patrocle[135]. Arrivant en 1645 à la Martinique, ce dernier est reçu de la façon suivante

132 Si Du Parquet fit bien l'acquisition de ces îles, il n'y eut jamais réellement d'entreprise sur les Grenadines.

133 Nous verrons en détail l'organisation de ces circulations lorsque nous traiterons du commerce maritime, P.364.

134 Nous pouvons penser que Fouquet était ici influencé par le gouverneur de Saint Christophe avec qui Du Parquet ne semblait déjà ne pas entretenir de bonnes relations.

135 Noël de Thoisy Patrocle fut nommé le 25 Février 1645, lieutenant général des îles d'Amérique en remplacement de Philippe Longvilliers de Poincy. Ce dernier ayant réussi à se maintenir dans l'île de Saint Christophe à la suite de nombreux affrontements, De Thoisy fut alors contraint de retourner en France en Mai

« Monsieur du Parquet gouverneur de l'isle, Messieurs de Leumont et de Sabouilly le vinrent recevoir avec tous les honneurs deus à sa dignité. Monsieur du Parquet estoit à la teste de ses compagnies sous les armes. Il conduisit Monsieur le Général dans sa maison où l'on teint conseil et où il fut résolu que Monsieur le Général se présentoit à Saint Christophe. Il disna et soupa chez Monsieur du Parquet et fut traité des viandes du pays qui sont des cochons, volails d'inde, ramiers, ortolans, tortues, grenouilles et lézards, le dessert estoit de patates de figues, melons, bananes et ananas »[136].

Du Parquet ne se contente pas de recevoir, comme il convient, ce nouveau maître des îles. Il propose aussi son soutien pour asseoir l'autorité de cet homme inconnu dans le monde antillais[137]. Or, ceci pousse le gouverneur de la Martinique à s'opposer à celui de Saint-Christophe. Philippe Longvillier de Poincy refuse de céder sa place et n'accepte pas que de Thoisy mette pied à terre à Saint Christophe. Du Parquet ayant encore de la famille sur l'île principale, pense pouvoir s'appuyer sur ses relations pour destituer le gouverneur récalcitrant et, ainsi, faire appliquer les décisions de la compagnie en installant à son poste de Thoisy[138].

« Néant moins comme M du Parquet avoit la réputation de vaillant et de brave s'estant signalé par mille belles actions et qu'il estoit generalement aymé de tous les habitants, on resolut de suivre son dessein [de se rendre à Saint Christophe] et de l'y seconder autant que l'on pourroit particulièrement quand il eut asseuré des intelligences qu'il avoit dans Saint Christophe avec les sieurs la Fontaine et Camo qui estoient les capitaines les plus considérez de ce quartier »[139].

Les plans du gouverneur de la Martinique échouent. Il ne réussit pas à entraîner les habitants de Saint-Christophe dans la rébellion et doit se cacher plusieurs jours dans les bois afin d'échapper à la vengeance de De Poincy. Son aventure sur l'île de Saint-Christophe s'achève par sa mise en détention et il n'obtient sa libération qu'après l'arrestation de De Thoisy et un échange qui garantit à De Poincy son maintien dans l'île de Saint-Christophe[140]. Fort de cette victoire, De Poincy peut alors chasser de l'île un certain nombre de ses adversaires qui trouvent refuge à la Martinique. En plus d'altérer l'image du gouverneur de la Martinique auprès des habitants des Petites Antilles, ce mauvais choix tactique a des conséquences pour le commerce de l'île. En effet, la victoire de De Poincy entraîne le partage des aires d'influences de chacune des îles. Si la Guadeloupe et Saint-Christophe restent en contact du fait du ralliement de Hoüel à la cause de De Poincy, les relations entre la Martinique et Saint Christophe semblent être plus distendues. Bien évidemment, les relations entre les deux gouverneurs sont beaucoup plus délicates voire inexistantes après cet incident. De plus, les personnages les plus hauts placés des îles ont pris parti pour l'un ou pour l'autre des gouverneurs, ce qui entraîne un mouvement de population et rend difficile l'accès à certaines îles pour un certain nombre d'entre eux. Ce fut le cas de la Fontaine qui s'enfuit de Saint-Christophe de la sorte :

« Le navire où il s'adressa pour estre secouru, estoit le navire d'un capitaine Breda de Flessingue, son meilleur et son plus intime amy qui ayant entendu patoger à

1647. Cf. BNF, département des manuscrits, fond français 18593, Inventaire des pièces que produit le sieur de Thoisy, lieutenant général pour le roy au gouvernement des isles de l'Amérique demandeur, 1647.

136 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cite, p. 289.

137 Noel de Thoisy Patrocle n'avait jamais résidé dans les îles avant de s'y rendre en 1645 pour y prendre sa charge de Lieutenant-Général.

138 Nous pouvons penser que Du Parquet voyait là un moyen de plaire aux membres de la compagnie mais aussi de pouvoir reprendre ses relations avec Saint Christophe, relations qui semblent avoir été détériorées depuis que Fouquet avait exigé qu'il arrête ses circulations sur l'île de Saint Christophe.

139 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cite, p. 295.

140 Le récit de cette aventure nous est rapporté par Du Tertre.

l‟entour de son vaisseau et ayant reconnu que c‟estoit un homme qui demandoit de l‟assistance, il luy jeta une corde et le tira dedans. S‟estant reconnus tous les deux sur le pont ils s‟embrassèrent et furent long temps sans se parler que par leurs larmes »[141].

Il est évident que ce monsieur La Fontaine, comme bien d‟autres, ne peut revenir à Saint-Christophe et ne peut poursuivre ses activités sur ce territoire. Du Parquet et ceux qui l‟ont suivi dans son aventure désastreuse ne peuvent plus compter que sur les navires venus d‟Europe pour pouvoir poursuivre leur commerce. En perdant la possibilité de commercer avec Saint-Christophe, la Martinique se retrouve isolée dans cet espace colonial français des Petites Antilles. Ceci contraint Du Parquet à se tourner vers d‟autres espaces qui n‟ont pas encore été conquis par les puissances coloniales européennes.

La conquête de la Grenade.

Le gouverneur de la Martinique se tourne alors vers le sud de l‟arc antillais, en direction de l‟île de la Grenade. Il en fait la conquête le 16 Juin 1650. Jacques Dyel n‟est pas le premier à envisager cette entreprise. En 1609, une tentative de colonisation anglaise de l‟île avait échoué du fait de la forte résistance des populations caraïbes installées sur place[142]. De même en 1638, Philippe Longvillier De Poincy tenta de prendre possession de cette île mais échoua lui aussi[143]. Enfin, les gouverneurs de la Guadeloupe eurent aussi le désir d‟en prendre possession puisque Du Tertre rapporte que :

« le sieur Aubert se voyant prest d‟estre debusqué par Monsieur Houel y avoit envoyé le sieur Postel l‟un des mieux entendus des isles en faict d‟habitation pour en découvrir la qualité et pour connoistre sur les lieux la vérité des advantages qui donnoient à cette isle une si haute réputation et sur son rapport auquel je me trouvé présente il y fut allée pour s‟y establir si les mauvaises affaires qu‟il eut avec le sieur Houel ne l‟en eussent empesché »[144].

Ainsi, l‟île de Grenade a depuis longtemps attiré ceux qui avaient soif de conquêtes et de colonisations dans les Antilles. Nous pouvons donc nous demander comment Jacques Dyel réussit son projet là où les autres ont échoué.

Tout d‟abord, il peut bénéficier de la proximité entre la Martinique et la Grenade. En effet, cette dernière est à 293 Kilomètres de la Martinique ce qui lui permet de la rejoindre en quatre jours[145]. Contrairement aux Anglais de 1609 qui ne détenaient aucune île de la Caraïbe[146], Du Parquet peut donc s‟appuyer sur l‟île de la Martinique pour approvisionner les nouveaux colons et appuyer leurs actions militaires face aux populations locales. Il est aussi mieux positionné que De Poincy puisque les marins qui partent de Saint-Christophe doivent traverser l‟arc antillais du nord au sud pour pouvoir atteindre la Grenade alors que ceux de la Martinique n‟ont qu‟à longer les côtes de Sainte-Lucie et de Saint-Vincent. Ainsi, Du Parquet peut réitérer le processus employé par son oncle en 1635 lors de la conquête de la Martinique, en installant sur place deux cents colons et en envoyant régulièrement des vivres jusqu‟à ce que ces nouveaux habitants soient en mesure de subvenir seuls à leur besoin.

La réussite de cette entreprise coloniale s‟explique aussi par la volonté des habitants d‟appuyer l‟œuvre de leur gouverneur. Certes, Du Parquet offre une exemption de taxes pour ceux qui se rendent dans l‟île. Ceci ne peut suffire à expliquer pourquoi des habitants de la

141 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 300.

142 BRIZON George, *Grenade island of conflict*, Zed books Led, New Jersey, 1984.

143 Ibid.

144 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…,* OP. Cit, Tome I, p. 224.

145 C'est le temps que mit Du Parquet pour rejoindre l'île lors de la conquête de cette dernière selon Jean Baptiste Du Tertre.

146 La première île occupée de façon durable par les Anglais fut celle de la Barbade en 1620.

Martinique consentent à s'installer sur ce nouveau territoire qui est à la merci des attaques des populations amérindiennes et des autres nations européennes. Il faut aussi préciser qu'en 1650 seule la moitié de l'île de la Martinique est occupée par les colons Français. La Capesterre est encore sous domination Caraïbes[147]. Une conquête complète de la Martinique se serait avérée beaucoup plus aisée qu'une conquête plus lointaine dans un espace entièrement détenu par les Caraïbes. Il est donc évident que pour les habitants de la Martinique, le contrôle de la Grenade doit représenter une opportunité bien plus forte que le seul fait d'agrandir le domaine colonial français.

Pour comprendre les causes de l'implication des populations martiniquaises dans cette conquête, il faut tout d'abord analyser l'importance stratégique que représentait la possession de cette île pour les habitants des Antilles. Si l'île de la Grenade n'est pas dans les premières îles conquises par les Européens c'est parce que les courants venant d'Europe ne la place pas sur la route naturelle des vaisseaux[148]. Pour autant, sa situation géographique en fait la porte d'entrée dans le bassin caribéen lorsque l'on remonte de l'Amérique du Sud :

> « Après que les Caraïbes du Cap de Nord eurent tué de coups de flèches le sieur de Bretigni vice-roi des Français, depuis l'équateur jusqu'au dixième degré, monsieur de Nuaily, Lyonnais de nation, un de ses officiers, chercha son salut dans la fuite et abandonnant la Terre Ferme de l'Amérique, passa dans les îles occidentales, où il nous mènera ci-après. Il vit en chemin l'île de la Grenade, une des plus belles et des plus fécondes que les Sauvages habitent hors du continent, située à dix degrés de l'équateur, voisine de la Trinidad et de Sainte-Marguerite, d'où les Espagnols enlevaient jadis des perles, sous prétexte d'y apporter la marguerite de l'évangile beaucoup plus précieuse »[149].

Au même titre que l'île de Tobago, cette île est un trait d'union entre la Caraïbe et le bassin de l'Orénoque. Cette position géographique avantageuse a déjà été exploitée par les populations caribéennes bien avant la colonisation puisque c'est par l'intermédiaire de cette île que les Amérindiens des Petites Antilles entretenaient des relations avec les habitants du continent américain[150]. C'est aussi peut-être pour cette raison que les Caraïbes ont tenu si longtemps à résister à l'implantation de colons européens dans cette île[151]. Les premiers colons ont certainement dû entrevoir cette possibilité mais pour le bon déroulement de la pratique de leur activité de course, ils ont préféré s'installer dans les îles plus au Nord tel que nous l'avons déjà exposé. Or, avec l'installation pérenne des colons dans les Petites Antilles, d'autres activités lucratives se développent dont le commerce avec les populations amérindiennes. Le père Chevillard parle alors : « du trafic des sauvages » en ces termes :

> « Il est vray qu'à présent ils traitent avec les navigateurs et marchands des branles ou hamacs de cotton, licts de tente, du caret nommé en France de l'écaille de tortue, des cordes, depites, filasse du pays, des peroquets, de ces grands oiseaux aras et canivet »[152].

147Les colons de la Martinique détenaient la partie Ouest de l'île et les Caraïbes étaient restés maître de la partie Est, nommée la Capesterre. Ce partage va durer jusqu'en 1658, date de la conquête de l'intégralité de l'île par les colons français.

148MOREAU Jean Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu...*, Op. Cité. A la lecture de cette recherche, la route maritime qui joignait l'Europe aux Antilles pouvaient conduire les navires au niveau de la Barbade. Les vaisseaux remontaient alors en direction de la Martinique et de la Dominique ce qui les écartait alors de la direction des îles plus au sud : la Grenade et Tobago.

149Maurille de Saint Michel, *Voyage des îles Carmercanes en l'Amérique*, Paris, 1650

150 VERRAND Laurence, *La vie quotidienne des Indiens Caraïbes aux Petites Antilles (XVII° siècle),* Karthala, Paris, 2001, P.30.

151 BOUCHER Philip P. *Cannibal encounters: Européans and Island Caribs*, Johns Hopkins University press, Baltimore, 2008.

152 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence...*, Op. Cit, p. 156.

Ainsi, ceux qui se rendent dans les îles du sud de l'arc antillais peuvent diversifier leur commerce et compléter leur cargaison avec des produits venant d'Amérique du Sud qui sont apportés par les populations caraïbes de la Grenade. Ceci leur permet alors d'accroître leurs revenus.

L'île de la Grenade permet aussi de faire une pause dans la circulation qui conduit les habitants des Antilles vers le bassin de l'Orénoque. L'île est donc une zone d'échanges pour tous ceux qui veulent faire du commerce en Amérique. Ainsi Du Tertre rapporte que le commerce avec les Amérindiens se fait de la façon suivante :

> « Quand ils nous viennent visiter c'est qu'ils ont affaire de nos denrées comme de haches, serpes, cousteaux, éguilles, épingles, ameçons, toile pour faire des voiles à leurs pirogues, de cristal, de petits miroirs, de la rassave et autres petites bagatelles qui sont de peu de prix. Ils nous apportent en échange des licts de coton, des tortues, des porcs, des lezards, du poisson, des poulles, des perroquets, des fruits du pays, des arcs, de fléches, de petits paniers et du caret qui est la meilleure marchandise et de plus bas prix. Ils nous apportent aussi ce qu'ils peuvent butiner sur leurs ennemis tout ce qui n'est pas à leur usage et quelques pierres vertes »[153].

Ce commerce permet aux marchands des Petites Antilles de pouvoir écouler les produits issus d'Europe en échange de productions amérindiennes et, ce, à bas coût. Ceci représente alors une réelle opportunité pour les habitants de la Martinique qui sont limités dans leur commerce avec les îles du nord de l'arc antillais.

De plus, rappelons que la conquête des îles n'est vue que comme un moyen de s'approcher du continent qui détient les véritables richesses recherchées. Dans sa description de la Martinique, le père Pelleprat dit que l'île a comme atout le fait que « n'estant pas esloignée de la Terre Ferme on y pouvoit passer commodément »[154]. Que dire alors de la position géographique de l'île de la Grenade ? En effet, depuis cette dernière, certains marchands français partent en direction du continent comme en témoigne ces propos de De Baas en 1670 : « Sur les sauvages appelez galibis avec lesquels le dit sieur de Canchy a commancé de lier commerces parsticulièrement pour en tirer des chevaux, mules, muletier, bœufs, vaches»[155].

Les marchands français, grâce aux relations qu'ils entretiennent avec les Amérindiens du bassin de l'Orénoque, peuvent avoir accès aux produits issus des colonies de l'Amérique espagnole et ainsi répondre aux besoins des îles en produits qui ne sont pas ou peu apportés par les navires venant du royaume de France. Ce commerce avec les populations amérindiennes de l'Amérique du Sud permet de passer outre les interdits de commerce avec les habitants espagnols de l'Amérique.

Or, cette possibilité de mettre la main sur les richesses détenues par les Espagnols en Amérique par l'intermédiaire de l'île de la Grenade doit parvenir aux oreilles des premiers colons. Ceci peut alors plus aisément expliquer pourquoi Du Parquet peut compter sur deux cents hommes pour prendre possession de cette île. De plus, l'île de la Grenade et ses parages ne sont pas inconnus aux habitants de la Martinique. En effet, bien avant sa colonisation, des habitants de la Martinique s'y rendent régulièrement pour y pratiquer le commerce et la pêche. Ainsi l'anonyme de la Grenade rapporte qu'avant la conquête de l'île « La Rivière a l'habitude de faire de la pêche à la Grenade »[156].

Pour réussir son entreprise, Du Parquet peut alors s'appuyer sur des hommes qui connaissaient l'île et ses rivages. Parmi eux, il y a de La Rivière cité plus haut. Habitant de la

---

153 DU TERTRE Jean Baptiste, H*istoire Générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 195.

154 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions des pères de la compagnie de Jésus dans les isles et la Terre Ferme de l'Amérique*, chez Sébastien Cramoisy, Paris, 1655, deuxième partie p. 1.

155 ANOM, C8A 1 F° 88, Lettre de De Baas, 20 Novembre 1670.

156Anonyme de Grenade, *Histoire de la Grenade…* OP. Cit.

Martinique, ses navigations fréquentes à la Grenade l'ont amené à entrer régulièrement en contact avec les populations amérindiennes de l'île. Du Parquet l'envoie alors prendre contact avec les Caraïbes et demander la permission d'y installer quelques Français sous prétexte d'y faciliter la pratique de la pêche par les habitants de la Martinique dans cet espace. Le fait que les Caraïbes acceptent la présence des populations françaises dans l'île et ne réagissent violemment qu'une fois ceux-ci installés durablement semble indiquer une fois de plus que la fréquentation des eaux de la Grenade est régulière par les habitants de la Martinique.

Du Parquet ne se contente pas d'appuyer sa conquête sur l'aide des pêcheurs et marchands de la Martinique. Il s'implique réellement dans cet acte de colonisation :

> « Monsieur du Parquet ayant ainsi disposé toutes choses pour l'establissement de la Colonie dans l'isle de la Grenade, traita les navires du capitaine Lormier et du capitaine Le Pas qui estoient à sa rade avec deux barques qui luy appartenoient et après avoir fait entendre la messe à tout son monde, s'embarqua et fit voile au mois de Juin de l'année 1650 et arriva à la Grenade quatre jours après »[157].

Les barques utilisées sont construites à la Martinique et confiées à des capitaines qui ont l'habitude de fréquenter les eaux de la mer des Caraïbes. Ainsi cette colonisation est organisée et réalisée entièrement depuis l'île de la Martinique. Du Parquet, à l'image de son oncle, n'hésite pas à prendre la mer pour prendre possession de cette nouvelle colonie :

> « Monsieur Duparquet avoit toutes les bontés d'un père et d'un capitaine pour ceux qu'il avoit estably dans La Grenade et quoyqu'il en ait souvent de nouvelles par les barques qui vont et viennent pour la chasse et pour la pesche, toutefois il y a plus de satisfaction de les avoir de ses propres yeux que de ceux d'autruy. Pour donc la voir directement il sortit sur la fin de septembre de La Martinique par le Capitaine Lormier, ayant avec soy des rafrâichissements et quelques 14 ou 15 personnes pour y habiter ; ce fut en ce voyage que vint la première femme qui ait mis le pied dans La Grenade, et donné la première créole comme l'on parle icy »[158].

Le fait que Du Parquet s'implique tant dans la colonisation de cette île démontre de nouveau que la possession de la Grenade s'avère d'une importance significative pour les habitants de la Martinique. Pour Du Parquet, elle lui permet de redorer son image de conquérant qui a certainement été atteinte lors de sa défaite à Saint Christophe. Elle lui permet aussi de donner des postes à responsabilité aux membres de sa famille et à ses proches qui ont perdu leur bien en le soutenant à Saint Christophe. Ainsi, il confie la direction de l'île à son cousin Jean Le Comte. Avec lui, viennent s'installer des proches de Du Parquet parmi lesquels nous pouvons compter le sieur de la Valmeniére, le sieur Le Fort et Duplessis. Ces premiers habitants de la Grenade ont pour point commun d'appartenir au groupe des premiers colons à s'être installés dans les îles. Ils partagent donc avec les autres habitants des Antilles la vision de la mer qui a été décrite dans la première partie de cette présentation. Leur pratique de la mer est attestée dès les premiers temps de leur installation dans l'île. Ceci entraîne même

> « La mort déplorable de Monsieur le Comte car comme il s'en retournoit par mer à la Basse Terre tout glorieux de l'avantage qu'il venoit de remporter sur les ennemys, le canot où il estoit tourna et se renversa dans la mer tous ceux qui estoient dedans se mirent à nager de toutes leurs forces pour regagner la terre ; luy mesme s'y estoit déjà sauvé mais appercevant un officier appellé du Plessis son intime amy qui se noyoit il se rejeta à la mer pour le secourir »[159].

Ceci n'empêche pas les premiers habitants de la Grenade de poursuivre leur navigation au large de l'île comme en témoigne le cas de « la barque du grand du Plessis arrivant pour lors

157 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 426.
158 Anonyme de Grenade, *Histoire de la Grenade*,... OP. Cit, p. 51.
159 DU TERTRE Jean Baptiste, H*istoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 430.

du Kayeman et contre l'advis de Monsieur Valminière estant allé dans une rivière proche du sieur le Fort pour y faire de l'eau »[160].

Une fois la colonisation de l'île achevée, Du Parquet peut encore s'appuyer sur les navigations régulières des capitaines de la Martinique. Par exemple, il peut compter sur les circulations fréquentes du capitaine Baillardelle pour être informé de l'évolution de la colonisation à la Grenade. Du Tertre rapporte qu'en 1657 « il avoit advis par le capitaine Balliardet qu'il y avoit une pesche de perle sur un banc qui dépendoit de cette isle et qu'en un mot il en vouloit avoir cent mille livres »[161].

Grâce à l'anonyme de la Grenade, nous savons que Baillardelle n'est pas le seul de ces capitaines martiniquais à se rendre fréquemment à la Grenade puisque l'auteur parle du capitaine la Bourlotte[162] qui rend service à Valminière, nouveau gouverneur de l'île. Ceci lui permet aussi d'intervenir par l'intermédiaire de ces capitaines lorsque le conflit entre les habitants de la Grenade et les Caraïbes devient incontrôlable pour les gouverneurs de l'île[163]. Ainsi en 1654, apprenant que les habitants de l'île de la Grenade sont en situation délicate, « Du Parquet despecha dès le lendemain une barque avec des rafraîchissements et des munitions et cette lettre qui pressoit pour prévenir un plus grand malheur qui nous menaçoit »[164]. La rapidité avec laquelle le gouverneur de la Martinique arrive à répondre aux besoins des habitants de la Grenade indique qu'il a à sa disposition les moyens suffisants pour pouvoir agir sur les mers ce qui nous renseigne sur les capacités de l'île de la Martinique à se projeter sur la mer des Caraïbes. Du Parquet peut faire preuve de cette possibilité d'action comme en 1654 :

> « M du Parquet prévoyant bien que tout cet orage viendroit fondre sur les isles dont il estoit seigneur et propriétaire donna les ordres pour faire tenir tous les habitants sur leurs gardes, de peur de surprise envoya des munitions de bouche et de guerre à la Grenade et à Sainte Alouzie. Il composa une petite armée navale, du navire d'un capitaine Flamend de dix ou 12 pieces de canon, de la barque capitaine Balliardet de quatre et de deux pierriers, de la sienne, de deux petites pièces de canon de fonte et quatre pierriers ; puis ayant choisi cent cinquante des plus braves hommes de son isle, il donna la conduite au sieur de la Pierriere son lieutenant : il les mit sur ce navire, dans ces barques et sur ce bateau et les envoya à Saint Vincent, avec ordre de faire main basse sur tous les sauvages et de ne pas épargner mesme les enfants au berceau. Cette petite flotte estant arrivée à Saint Vincent, ils y trouvèrent tous les sauvages retranchés, derrière des canots et des pirogues qu'ils avoient mis bout à bout et rempli de sable d'abord la barque de Monsieur du Parquet, le grand navire et la barque de Balliardet firent grand feu et tirèrent plusieurs coups de canons sans aucun effet parce que tous les sauvages estoient couchez tous plats derrière leur retranchement mais aussi tost que les barques, la chaloupe et le bateau mirent le bout à terre pour descendre, tous les sauvages se levèrent et firent leurs grands cris et leurs hurlements ordinaires »[165].

De même, en 1654 Du Parquet :

---

160 Ibid, p. 432.

161 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 425.

162 Nous n'avons retrouvé aucune autre information sur ce capitaine. La description que nous en offre l'anonyme de la Grenade laisse supposer que ce capitaine était régulièrement à la Martinique et à la Grenade mais nous n'avons retrouvé aucune référence à ce capitaine dans les recensements et dénombrements des îles. Ceci est peut-être dû au fait que l'anonyme de la Grenade ne nous donne que son surnom ce qui ne facilite pas les recherche à ce sujet.

163 Très vite, les Caraïbes de la Grenade et de Saint Vincent opposèrent une farouche résistance à l'occupation française de l'île, ce qui entraîna des conflits tout au long des années 1650.

164 Anonyme de Grenade, *Histoire de la Grenade*,... OP. Cit, p. 101.

165 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 425.

« ayant eu avis de l'infraction faite par les sauvages à la paix publique que nous leur avons conservés avec tant de fois que même les dits sauvages ont pris et enlevé la femme de sieur de la Verindée après l'avoir tué avec trois filles à saint Vincent […] Pour ces causes nous avons commandé au sieur de Verpré capitaine en notre isle Martinique de s'embarquer dans un vaisseau flamand avec cinquante soldats pour aller à la dite isles saint Vincent »[166].

Cette implication de Du Parquet dans le maintien de la colonisation française à la Grenade entraîne des coûts si importants que le gouverneur ne semble plus être en mesure de les supporter puisque Du Tertre rapporte que :

« cette petite guerre s'estant renouvelée de temps en temps, tandis que M du Parquet en a esté le seigneur et le propriétaire ; cette colonie a épuisée la meilleure partie de son bien, car ayant esté obligé d'entretenir beaucoup de gens, une barque et quelquefois deux pleines de matelots et de soldats qui ne faisoit qu'aller et venir de le Martinique à la Grenade pour y porter toutes les choses nécessaires aux habitants et à la garnison et pour en rapporter les marchandises qui s'y faisoient, il n'est pas croyable combien il a dépensé de bien à toutes ces choses »[167].

Ceci pourrait être l'une des causes de la vente de l'île en 1655 au comte de Cérillac[168] qui en devient le nouveau seigneur propriétaire. En vue de cette transaction, Du Tertre, dans l'une de ses lettres adressées au futur acquéreur de l'île, la décrit de la sorte :

« L'habitation de Monsieur du Parquet est un grand désert qui contient toute la montagne prochaine du havre au bas de laquelle sont les magasins qui sont cent ou cent vingt pieds de bastimens de briques et de charpente »[169].

Malgré cette vente, Du Parquet a réussi dans son entreprise. Il est parvenu à installer une colonie française, colonie qui va perdurer tout au long de la période étudiée[170]. Cette installation française dans cette île permet aux capitaines qui se rendent en Amérique pour commercer de faire une pause sur leur route. Ils peuvent compter sur la présence des magasins pour s'approvisionner et compléter leur stock de marchandises, ce qui leur sera nécessaire dans leurs transactions commerciales à venir[171]. Ainsi les habitants de la Martinique peuvent compter sur la présence française à la Grenade pour accroître leurs possibilités commerciales et envisager d'atteindre plus aisément les richesses de l'Amérique.

Les autres territoires conquis depuis la Martinique.

La route qui conduit de la Martinique à la Grenade pousse les marins à longer d'autres îles[172]. Or, pour assurer la sécurité de cette route et la pérennité des relations commerciales entre la Martinique et la Grenade, Du Parquet a à cœur de prendre possession de Sainte-Lucie. Du Tertre rapporte alors que :

166 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Lettre de Jacques Dyel Du Parquet le 21 Janvier 1654.
167 Ibid.
168 Il s'agit de Jean de Faudoas comte de Sérillac qui, âgé de 55 ans, trouva là un moyen d'investir son argent dans une entreprise coloniale. Le contrat de vente peut être consulté à la BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, vente de l'île de la Grenade par Du Parquet à Sérillac le 26 Avril 1657.
169 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 514.
170 La Grenade restera Française jusqu'en 1762.
171 Nous reviendrons sur ce point lorsque nous traiterons de l'aménagement des espaces portuaires des îles.
172 Pour ce qui est de la description des routes de navigation, nous y reviendrons plus largement dans une autre partie de notre présentation.

« M du Parquet estant sur le poinct de venir en France pour traiter avec la Compagnie de l'acquisition des isles de la Martinique et de la Grenade et voyant cette isle abandonnée par les anglois, résolut d'en prendre possession auparavant que de partir, pour cet effet, il fit embarquer trente cinq ou quarante hommes bien munis de toutes les choses nécessaires à cette expédition sous la conduite du sieur de Roussellan homme vaillant et que la longue expérience dans les isles avoit rendu digne de cet employ »[173].

Tout comme pour la conquête de la Grenade, Du Parquet s'appuie sur la participation d'hommes qui connaissent suffisamment bien le monde des Antilles. Il y envoie aussi :

« Monsieur Haquet parent fort proche de Monsieur le General du Parquet, Gentilhomme d'un grand esprit et d'un grand courage. Il subsista deux ans dans l'isle avec toutes les précautions nécessaires pour éviter les malheurs où ses prédécesseurs s'estoient exposez, néant moins il ne put éviter les embusches de ces infidèles ; car vers la fin du mois d'octobre de l'année 1656 estans venus dans deux pirogues sous prétexte de traiter du caret avec les François, le sieur Haquet estant allée avec trois ou quatre de ses soldats pour leur parler, ils l'attirèrent insensiblement sur une roche et l'un d'eux faisant mine de luy vouloir donner du caret le tira à quartier et aussi tost les autres sauvages l'ayant environné, le jetèrent dans la mer »[174].

Cette conquête, tout comme celle de la Grenade, lui permet de récompenser ses proches et ses alliés. Elle permet aussi d'empêcher l'installation des Anglais sur ces terres[175]. Si tel avait été le cas, Sainte-Lucie faisant face à la Martinique[176], la présence anglaise auraient été une réelle menace pour la possession française. De plus, ils auraient été en mesure de couper les relations entre la Martinique et la Grenade, ce qui aurait entraîné de grands préjudices pour les intérêts de Du Parquet et des habitants de la Martinique. En effet, la navigation dans les Petites Antilles se réalise par cabotage[177], or, l'île de Sainte-Lucie est une étape indispensable pour ceux qui souhaitent se rendre dans le sud de la Caraïbe. Pourtant, les moyens employés pour la mise en place de la colonie à Sainte Lucie démontrent que l'intérêt porté par les Martiniquais pour cette île est moindre que pour celle de la Grenade. En effet, Du Parquet n'emploie qu'une cinquantaine d'hommes contre deux cents à la Grenade. De plus, une fois qu'il a réalisé un fort pour assurer la présence française de l'île, il ne cherche pas à la mettre en valeur. Contrairement à la Grenade, il n'est fait mention nulle part de présence de magasins ni du moindre établissement marchand dans l'île. Ceci démontre bien que dans l'esprit des habitants de la Martinique, l'orientation de la colonisation vers le sud de l'arc antillais a comme objet final le commerce avec l'Amérique espagnole. C'est peut-être aussi pour cela que Du Parquet ne se contente que d'assauts punitifs sur l'île de Saint-Vincent et ne cherche jamais à en prendre possession. La forte présence des Caraïbes suffit à empêcher sa prise de possession par les Anglais et assure le passage vers le sud pour les marins de la Martinique.

173 DU TERTRE Jean Baptiste, *histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 434.

174 DU TERTRE Jean Baptiste, H*istoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 437.

175SCHNAKENBOURG Erick, « Le contentieux franco-anglais des îles neutres antillaises » in Mission chrétienne et pouvoir colonial, *Outre-Mer revue d'Histoire* 2° semestre 2013.

176 Cf. Annexe 1 : Carte des Antilles, P.714.

177Nous aurons l'occasion de revenir sur les techniques de cabotage lorsque nous aborderons la question des circulations maritimes au sein de l'espace antillais, P.180.

Un changement dans les objectifs coloniaux à la fin des années 1650.

Ainsi, les premières années de la seigneurie de Du Parquet sont marquées par une forte présence des marins issus de la Martinique dans le Sud du bassin antillais. Grâce à la colonisation de la Grenade, les habitants de cette île peuvent envisager un commerce avec l'Amérique espagnole. Par ces actes de colonisation, elle devient alors le centre de redistribution des marchandises venues d'Europe vers le Sud de l'arc antillais. Les marchands de la Martinique peuvent, grâce à la Grenade, s'approvisionner en productions issues du continent ce qui accroît les possibilités commerciales et ce qui renforce sa position sur les routes des navires venant d'Europe pour commercer dans les îles. Dans ces conditions, nous pouvons nous demander pourquoi Du Parquet décide de vendre l'île de la Grenade alors que lui-même rappelle en 1657 « qu'il ne vouloit ny terre ny rente ny papiers ny debte en payement mais de l'argent comptant clair et net qu'il commençoit à cueillir les fruits de ce qu'il avoit semé dans la Grenade »[178]. Nous n'avons pas de réponses suffisantes à apporter à cette interrogation, faute de sources. Pour autant, nous pouvons supposer que les projets de Du Parquet changent au cours de cette première décennie.

A partir de 1654, la culture de la canne à sucre se développe dans les îles[179]. Elle vient supplanter au fur et à mesure celle du tabac. Or, la culture de la canne est plus gourmande en terre et en espace[180]. Si Du Parquet est l'auteur de la conquête des îles de Sainte-Lucie et de la Grenade, il n'a pas pour autant pris possession de l'ensemble de l'île de la Martinique. En 1655, une partie y est encore possédée par les Caraïbes. A cette date, des conflits commencent à apparaître entre les habitants de la Martinique et les populations amérindiennes[181]. Les causes de ces conflits sont certainement en partie liées à l'augmentation de la population dans l'île et à la pression foncière qui existe du fait du développement de la culture de la canne à sucre. Il est possible que Du Parquet tient à diminuer ses dépenses dans le maintien de la colonisation française à la Grenade afin d'entreprendre la conquête de l'ensemble de la Martinique[182]. Il est aussi possible que cet « abandon » de la Grenade traduit un changement dans la mentalité des colons de la Martinique. Ne serait-ce pas là un indice d'une sorte de repli sur soi qu'aurait entraîné le développement de la culture de la canne à sucre ? Les possibilités d'enrichissement étant plus élevées que pour la culture du tabac, il est fortement envisageable que certains habitants ont, pour un temps, abandonné ou délaissé le commerce vers l'Amérique espagnole afin de se consacrer à la mise en valeur de leur terre.

Pour autant, si Du Parquet met fin à ses entreprises coloniales sur les autres espaces de la Caraïbe dans la seconde partie des années 1650, les habitants de la Martinique continuent à se projeter dans le Sud du bassin antillais. Ainsi, tout au long de la période étudiée, nous aurons le loisir de rencontrer majoritairement des marins de la Martinique le long des côtes de la Grenade et des îles du sud du bassin de la Caraïbe.

178DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 504.

179 Après de nombreuses tentatives, ce sont les Hollandais chassés du Brésil qui, en s'installant à la Guadeloupe puis à la Martinique, apportèrent avec eux la culture de la canne dans les îles. Voir PETITJEAN ROGET Jacques, *La société d'Habitation à la Martinique*... Op. Cit., P. 684.

180 Même si la culture de la canne à sucre ne supplanta pas immédiatement les autres cultures, elle entraîna à terme de véritables modifications dans le fonctionnement de la société coloniale. Voir ABENON Lucien-René, Pette Histoire de la Guadeloupe, L'Harattan, Paris, 1992, P.109.

181 Ibid. P. 132.

182 Si la conquête de l'intégralité de l'île de la Martinique ne débuta qu'à la mort de Du Parquet en 1658, tout semble indiquer que, dès 1657, les habitants de l'île étaient prêts à faire la guerre aux populations caraïbes présentes sur place pour les en chasser.

3. Les conquêtes coloniales depuis Saint-Christophe

Jacques Dyel Du Parquet et les habitants de son île ne sont pas les seuls à étendre leur domination sur d'autres zones du bassin caribéen. De Saint-Christophe, Philippe Longvilliers de Poincy est aussi l'auteur de nouvelles colonies dans cet espace caraïbe. Ainsi en 1648, les habitants de Saint Christophe prennent possession de Saint-Barthélémy située à cinquante kilomètres de leur île. La même année, Robert Longvillier de Poincy prend possession de l'île de Saint-Martin qu'il doit partager avec les Hollandais représentés par le major Martin Thomas. Enfin en 1651, Philippe Longvilliers de Poncy fait l'acquisition de l'île de Sainte-Croix[183]. En prenant possession d'une des îles de l'archipel des îles Vierges, De Poincy étend alors sa domination jusqu'aux confins nord des Petites Antilles.

Lorsque nous avons évoqué les conquêtes réalisées par Du Parquet, nous avons fait référence aux conflits qui opposent les gouverneurs des trois îles principales afin d'expliquer la division que ceux-ci ont engendré dans le bassin caribéen. Les conquêtes réalisées par De Poincy et ses fidèles illustrent bien ce partage car l'ensemble des colonies issues de Saint-Christophe sont réalisées au nord de l'espace caribéen. La Martinique contrôlant le Sud, Saint-Christophe devient en parallèle le centre d'attraction des îles françaises du nord. Ceci renforce son poids dans la Caraïbe et lui permet de rester la porte de sortie des navires venus d'Europe. Tout comme pour le cas martiniquais, il est nécessaire de comprendre comment ces colonisations ont été réalisées et quel fut le rôle des habitants dans ces entreprises.

Les causes de la conquête des îles du Nord des Petites Antilles.

Tout d'abord, il faut signaler que la volonté d'extension de la colonisation au départ de Saint-Christophe ne date pas des années 1650. Les habitants de cette île qui avaient été à l'origine des colonies de la Guadeloupe et de la Martinique, cherchent très tôt à étendre leur domination dans des espaces qui leur sont beaucoup plus éloignés. Lorsque nous avons évoqué le cas de l'île de la Grenade, nous avons souligné qu'en 1638, De Poincy avait déjà envisagé de prendre possession de cette île. Ainsi, dix ans avant les habitants de la Martinique, ceux de Saint-Christophe ont ressenti le besoin de s'installer dans d'autres îles de la Caraïbe. Ceci peut s'expliquer par l'ancienneté de l'entreprise coloniale mais aussi par la géographie de l'île et par la présence des Anglais sur le territoire. En effet, lorsque Belin d'Esnambuc y installe la première colonie française des Petites Antilles, il doit accepter de partager le territoire avec les colons anglais qui y sont déjà présents. Le centre de l'île est sous domination anglaise, les Français, eux, conservant les extrémités sud- est et nord-ouest[184]. Ce partage, qui permet de limiter les conflits entre les deux nations à cette époque où il faut se prémunir des attaques espagnoles et amérindiennes, est devenu rapidement une contrainte. Cette île, étant la première occupée, voit sa population progresser rapidement. Ceci est certainement l'une des causes de la conquête de la Guadeloupe et de la Martinique. Or, la première extension de la colonisation ne règle pas le problème de surpopulation qui touche l'île de Saint-Christophe. La pression foncière exercée par ce trop-plein de population ne permet pas aux nouveaux arrivés de pouvoir envisager de s'installer convenablement. Cette pression foncière est accentuée par la façon dont l'installation des populations est orchestrée dans les îles[185]. En effet, les colons résident majoritairement sur les littoraux, ce qui laisse souvent l'intérieur des îles vide et accentue le sentiment de surpopulation. Ceci doit inciter

183 Cf. Annexe 1 : Carte des Petites Antilles, P.714.

184 Cf. Annexe 4 : Carte de Saint-Christophe, P.723.

185 Nous aborderons ce point plus en détail lorsque nous traiterons de la façon dont les colons occupaient l'espace dans chacune des îles, P.111.

nombre des nouveaux arrivants et beaucoup de ceux qui ont achevé leurs années d'engagement auprès des grands propriétaires à partir s'installer à la Guadeloupe et à la Martinique. Or, ce départ d'habitants vers d'autres colonies françaises n'est en rien bénéfique pour le gouverneur de Saint-Christophe. C'est certainement pour cette raison que De Poincy envisage très vite d'étendre sa domination sur d'autres espaces de la Caraïbe.

Dans un second temps, il est intéressant de localiser les espaces qui sont convoités par Saint-Christophe. Nous avons dit qu'en 1638 la conquête de la Grenade est envisagée. Ce premier échec ne rebute pas De Poincy puisqu'en 1640, il envoie Le Vassor faire la conquête de l'île de la Tortue[186]. Enfin, selon Rochefort, « De Poinsy a aussi envoié en la Terre Ferme de l'Amérique en un endroit appelé cap de Nord des hommes qui entretiennent un commerce avec les Indiens et qui peuvent donner le fondement à une ample peuplade »[187]. Si, à l'exception de la conquête de l'île de la Tortue, les premières expéditions de De Poincy se soldent par des échecs, leurs localisations géographiques traduisent la vision stratégique du conquérant. L'emplacement de l'île de la Grenade permet de se rapprocher des conquêtes espagnoles de l'Amérique comme nous l'avons déjà relevé. Celle de la Tortue permet aussi de se rapprocher des richesses issues du continent[188]. L'île est déjà réputée pour être le repaire de ceux qui veulent entreprendre des attaques maritimes sur les navires espagnols[189]. La tentative d'installation sur la Terre Ferme de l'Amérique souligne une fois de plus que la première motivation de De Poincy est de mettre la main sur le commerce des produits issus du continent. Ainsi, en ce début des années 1640, les habitants de Saint-Christophe n'ont pas perdu leur état d'esprit aventureux qui les avait conduits à prendre possession des îles des Petites Antilles.

Pourtant, même la conquête de l'île de la Tortue peut être considérée comme un échec partiel pour De Poincy et pour ceux qui sont restés avec lui à Saint-Christophe. En effet, le gouverneur perd très vite le contrôle sur ceux qui dirigent cette île en son nom. Les relations entre la colonie mère et sa fille semblent se distendre dans le courant des années 1640. Ceci peut s'expliquer par le fait que la navigation dans le bassin caribéen est réalisée par cabotage. Or, entre Saint-Christophe et la Tortue, il n'y a aucune île qui permette aux marins de s'approvisionner et de bénéficier de l'appui que peuvent apporter les populations des îles déjà occupées. Ainsi, nous retrouvons beaucoup plus les marins de Saint-Christophe aux abords de la Guadeloupe que sur la route qui conduit aux Grandes Antilles. C'est peut-être là l'une des raisons qui emmène De Poincy et ses hommes à envisager une conquête d'îles plus petites situées dans le nord des Petites Antilles.

Une autre raison qui pourrait expliquer l'action de colonisation de De Poincy est le fait que les Français de Saint-Christophe sont en concurrence avec les colons anglais. Des tensions sont très vite apparues entre les deux nations. Les colons français de Saint-Christophe doivent donc être conscients que la présence anglaise les met face à un danger bien plus élevé qu'à la Martinique ou à la Guadeloupe. Ceci peut expliquer en partie les besoins qu'il y a de renouveler les accords de partages de l'île dès 1638 et en 1654. Or, les colons anglais sont face aux mêmes problématiques d'occupation des terres. Ainsi avant

186 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 168.

187 DE SAINT Michel Maurille, *Voyage des îles Carmercanes…* Op.Cite.

188 A ce propos, voir article de HRODEJ Philippe, « les Antilles aux temps pionniers de la colonisation », in *La Loire et le commerce atlantique XVII°-XIX° siècle,* Cahiers de Anneaux de la Mémoire N°16, Nantes, 2015, P .310-44.

189 COLLET-SEDOLA Sabrina, « Dans le sillage de Colomb et des conquistadors espagnols : Flibustiers et boucaniers », in SANCHEZ Jean Pierre, *Dans le sillage de Christophe Colomb, l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde,* Acte du colloque international de l'Université de Rennes II, 5, 6 et 7 Mai 1992.

1628, ils ont déjà pris possession de Nièvis, Montserrat et Antigua[190]. Si les Français détiennent les plus grandes îles des Petites Antilles, les conquêtes anglaises morcellent le bassin caribéen et réduisent les possibilités d'extension. De plus, les habitants de Saint-Christophe doivent se sentir de plus en plus encerclés par les Anglais. En cas d'attaque, l'île française la plus proche est celle de la Guadeloupe mais pour bénéficier de son appui, les habitants de Saint-Christophe doivent d'abord espérer que les marins ne se fassent pas attaquer par les Anglais installés à Montserrat et à Nièvis. Prendre possession des îles du nord des Petites Antilles permet de sortir de cet encerclement. C'est, entre autres, ce qui ressort dans les propos de Du Tertre :

> « Après l'establissement de cette colonie Françoise dans Saint Martin, Monsieur de Poincy résolut d'habiter l'isle de Saint Barthelemy. La commodité du Havre de cette isle et le voisinage de Saint Christophe dont elle n'est qu'à six lieues, l'invitoit à en prendre possession mais surtout la crainte que quelques nations estrangères ne s'en emparat, l'y obligea. C'est pourquoi cette mesme année 1648, il envoya le sieur Jacques Gente, avec quarante ou cinquante hommes pour s'y establir »[191].

Ainsi, la conquête de Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix permet à la fois de s'assurer des points de contrôle sur cette route qui conduit vers les Grandes Antilles mais est aussi un moyen de limiter les conquêtes anglaises, donc une façon de préserver la colonisation dans l'île de Saint-Christophe. De plus, si les possibilités commerciales offertes par la détention de ces îles sont moindres que celles offertes par la possession de la Grenade[192], les habitants de Saint-Christophe peuvent cependant y trouver possibilités d'augmenter leur fortune. De même, la détention de ces îles permet de déverser le trop-plein d'habitants que compte la principale colonie française en 1650. Enfin, ces îles sont à proximité des possessions hollandaises ce qui permet d'accentuer les échanges avec cette nation[193].

L'importance des îles du Nord pour les habitants de Saint-Christophe.

L'île de Saint-Martin est, sur ce point, la plus avantagée. Elle est conquise par les Français et les Hollandais la même année, ce qui entraîne son partage sur le modèle de Saint-Christophe[194]. Il est évident que si aucune de ces nations ne cherche pas à chasser l'autre c'est parce que les deux forces en présence sont conscientes des possibilités commerciales qu'offre la détention en commun de cette île. Ceci traduit aussi une évolution dans la mentalité des colons dans les années 1650. Le fait de vouloir porter atteinte aux intérêts espagnols semble avoir laissé la place à une volonté de mise en valeur des îles par les habitants dans un intérêt commercial. Les îles de Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix servent avant tout de zone d'entrepôt des produits issus des îles françaises afin de les échanger avec des marchandises apportées par les Hollandais. Ainsi, De Poincy et ses fidèles peuvent continuer à affirmer qu'ils favorisent le commerce français à Saint-Christophe en y limitant le commerce étranger tout en le développant dans les îles subalternes.

---

190 BOUCHER Phillip P. *Cannibal encounters: Européans and Island Caraibs*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1992, p.41.

191 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tom I, p. 416.

192 En effet, les populations caribéennes ne fréquentaient plus ces îles du nord du bassin ce qui ne permettait pas, comme à la Grenade, de se servir de ces îles comme de zones d'approvisionnement en produits issus du monde Amérindien.

193 Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question du commerce dans les Petites Antilles, P.364.

194 Dès 1648, un traité de partage appelé Concorda de Saint Martin fut signé entre les deux nations présentes sur place.

L'intérêt commercial que représente le contrôle de ces îles permet de comprendre pourquoi De Poincy tient à restreindre les circulations entre ces nouvelles possessions et son île principale :

> « Il défendit la traite avec l'isle de Sainte-Croix tant aux François qu'aux estrangers et se chargea de faire fournir par ses commis, toutes les choses dont les habitants auroient besoin et d'en tirer en échange les marchandises »[195].

De même à Saint-Martin « Il avoit une fort belle Galiotte commandée par le capitaine Mansel qui n'estoit employé que pour la secourir ; elle y portoit presque toute l'année les munitions, les hommes et les vivres qu'il y fallloit »[196]. Rochefort rapporte à son tour : « Il a eu longtemps en mer un de ses navires commandé par le capitiaine Mancel duquel la vertu, la fidélité, le courage et l'adresse ont esté éprouvées en plusieurs rencontres signalées. Il faisoit le voyage ordinaire de saint Christophe à sainte Croix pour y porter tout ce qui pouvoit faire besoin à cette nouvelle colonie »[197]. L'exemple du capitaine Mansel[198] montre comment De Poincy envisage le développement de ses nouvelles conquêtes coloniales et leur importance pour l'île de Saint-Christophe. Il accorde une sorte de monopole à ce capitaine et interdit aux autres marchands de se rendre à Saint-Martin. Ceci lui permet de garder le contrôle commercial sur ces îles et lui assure l'augmentation sensible de sa fortune. En agissant ainsi, De Poincy accentue aussi la dépendance de ces îles secondaires vis-à-vis de Saint-Christophe. Ainsi, ceux qui s'y installent doivent travailler au service des habitants de Saint-Christophe, leur apportant le complément manquant dans l'île principale.

Tout comme lors des conquêtes réalisées par Du Parquet, l'extension de la colonisation réalisée par De Poincy lui permet aussi de récompenser ses fidèles. Ainsi le capitaine havrais Mansel, à qui il avait accordé le monopole du commerce avec Saint-Martin, ne nous est pas inconnu. Il est un appui de De Poincy lors des conflits qui l'opposent à Du Parquet. Nous retrouvons: « le nommé Mancel capitaine d'un navire François qu'il vint donner advis audit demandeur de la prison du sieur du Parquet gouverneur de la Martinique »[199]. Ceci provoque le fait que le « 21 Mai 1646 à Saint-Malo sont les premiers

---

195 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 448.

196Ibid., Tome I, p. 409.

197 DE ROCHEFORT Charles, *Histoire naturelle et morale…* Op. Cité, Tome II, p. 57.

198 A propos de Mancel dans les Papiers Le Ber conservés à la Bibliothèque de Rouen dans la série Ms G 259-8: le 7 décembre 1656 : il est fait référence à « J. Mansel, capitaine de la frégate appartenant à « Mgr le bailly de Poincy générallissime de la Souveraineté des Isles de St Christophe, lieutenant pour Sa Majesté des Isles de l'Amérique ». La charte-partie passée le 22 février 1656 devant Marion & Cordier à Brest, entre les hommes de l'équipage & le Sr J. Delestrille bourgeois de Bordeaux et ledit Augereon porte que le navire doit aller faire voyage aux Isles de l'Amérique pour y charger des marchandises et venir faire leur décharge en ceste ville. Pour faire ce voyage ils ont tardé 9 mois moins 3 jours sur lesquels ils ont reçu à Brest 2 mois d'avance. Le total des loyers fait la somme de 1494lt 3s.
Ensuite toujours dans la même série de notes (Ms G 259-8 K. 3)), Mansel est nommé capitaine dans trois autres expéditions :
Le 22 janvier 1656, il est signalé capitaine de navire ayant reçu 35 rolles de pétun à St Christophe pour en faire la vente à profit d'Antoine Legrix.
Enfin le 24 janvier 1669, il est signalé Capitaine et bourgeois de Dieppe. Il reçoit procuration de J. Bertren etc, pour faire payer ce qui leur est dû aux Iles.
Ces nombreuses citations indiquent que Mancel sut maintenir son commerce aux îles bien après la déchéance des De Poincy. Nous aurons alors l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question du commerce dans les Petites Antilles.
Nous tenions ici à remercier Tristan Franconville pour l'aide et les informations qu'il nous a apportées au cours de notre recherche sur ce personnage.

199 BNF, département des manuscrits, fond français 18593, Inventaire des pièces que produit le sieur de Thoisy, lieutenant général pour le roy au gouvernement des isles de l'Amérique demandeur, 1647.

interrogatoires du capitaine Mancel convaincu d'avoir indemement servy le commandeur de Poincy par lequel il confesse avoir esté à saint Christophe contre les defenses dudit demandeur avoit préparé son navire et l'avoit donné pour porter des soldats à la Martinique afin de prendre le dit demandeur prisonnier »[200].

De Poincy utilise donc ce capitaine lors des négociations avec les habitants de la Martinique pour la libération de leur gouverneur et la capture de De Thoisy. De même, c'est à son neveu Robert que Philippe Longvilliers de Poincy confit la mission de faire la conquête de Saint-Martin. Puis il lui accorde la direction de cette île. Ces deux exemples témoignent donc que pour les Seigneurs des îles, l'acte colonial est perçu comme une façon de récompenser leurs fidèles et de s'assurer de leur soutien.

Ceci peut expliquer pourquoi, à l'image de Du Parquet, De Poinsy s'engage lui-même dans ces entreprises de colonisation. Une de ses lettres rapportant le déroulement de l'entreprise coloniale de Saint-Martin, informe que « la fortune m'a gratifiée cette occasion, je n'avois qu'un de mes bateaux, j'ay trouvé une barque de quatorze tonneau que j'ay fretté »[201]. C'est donc le gouverneur de Saint-Christophe qui, en plus de l'envoi de sa propre embarcation, utilise ses propres fonds pour assurer le bon déroulement de la conquête de l'île. De même, c'est lui qui investit dans l'expédition de Sainte-Croix et qui fait « partir aujourd'hui le sieur Des vaugallons qui menera quatre vingt dix ou cent bons hommes à Sainte Croix »[202].

L'organisation de l'action coloniale depuis Saint-Christophe.

De Poincy doit reconnaître que ses actions, malgré sa fortune, sont limitées par le manque de moyens qu'il détient « Sy j'eusse eu quelques vaisseaux à moy toute l'isle m'auroit appartenue »[203]. En effet, la seule volonté d'un gouverneur ne peut suffire pour prendre possession de nouvelles colonies. C'est pourquoi De Poincy doit s'appuyer sur des capitaines présents sur place comme Mansel ou d'autres qui sont de passage dans l'île comme cette « petite fregatille » qui transporte « cinquante ou soixante hommes » de Saint-Christophe pour la conquête de Saint-Martin[204].

De même, De Poincy ne peut arriver à ses fins sans le soutien des habitants de son île. Pour la conquête de Saint-Martin, ce sont des Français résidant à Saint-Christophe qui viennent l'avertir du départ des Anglais chassés par les Espagnols. Il en est de même pour Sainte-Croix où

> « Depuis plusieurs années les deux nations Angloises et Hollandoises possedoient l'isle, chacune estoit gouvernée par des Officiers Generaux establis par les Seigneurs de leur pays. Cette année 1645 et non pas 49 comme écrit M de Rochefort, une querelle estant survenue entre les Anglois et les Hollandois, le gouverneur pour M des Estats Hollandois fut si grievement blessé qu'il mourut peu de jours après, de ses blessures. Après ce choc chacun des deux parties se contentant du sang qui avoit esté répandu, se retira dans son quartier. Les Hollandois voyant leur gouverneur mort en élevèrent un autre que l'Anglois qui ne respiroit que la vengeance attira adroitement chez luy sous pretexte d'accomodement. L'autre y estant venu sa parole, l'Anglois le fit arrester et le condamna d'estre passé par les armes, en punition de la mort de son

200 Ibid.

201 CARAN, « Mélanges (dossiers de clients), de l'étude XCVI, MC/ET/XCVI/285/C, lettre de De Poincy gouverneur de Saint Christophe le 18 Septembre 1650.

202Ibid.

203 Ibid.

204Ibid.

predecesseur ce qui fut exécuté. Il y avoit bien 100 ou 120 François dans la Colonie Hollandoise, presque tous déserteurs de l'isle de Saint Christophe. Ceux cy voyant les hollandois prest d'abandonner l'isle craignant quelques mauvais traitement des Anglois après leur départ, demandèrent congé à leur commandant et se retirèrent dans quelques isles françoises. Ce qu'ayant obtenu ils traitèrent de leur passage avec un capitaine de navire anglois du nom de Thomas Paul et lui donnèrent quelques habitations pleines de manyoc à condition qu'ils les portoient dans quelque isle françoise. Ils arrivèrent au mois de Juillet à la Guadeloupe et envoyèrent saluer M Houel et luy demandèrent si il vouloit accepter qu'ils habitoient dans son isle. Cette proposition ne pouvant estre désagrèable à un gouveneur qui recevoit la quelque 120 vieux habitant habituè au travail et à l'air du pays et armé et bien équipé »[205].

Certains de ces évadés viennent informer De Poincy de la possible conquête de cet espace. Sans l'aide de ces premiers habitants, De Poincy ne peut installer de colonies dans cette île, d'autant plus que les Hollandais partagent le même objectif. De même, il doit s'appuyer sur les familles les plus anciennes de Saint-Christophe pour mener à bien son projet comme « le jeune Beaulieu[206] que j'avois mis dans l'armement du sieur de Treval »[207].

Enfin lors de la prise de possession de Sainte-Croix, De Poincy ne doit sa réussite qu'à l'action des anciens habitants de Saint-Christophe qui sont encore de cette génération des premiers aventuriers :

> « Monsieur le General de Poincy qui ne laissoit échapper aucune occasion d'étendre les limites de la domination Françoise et d'augmenter la gloire de la Nation par de belles entreprises, ayant receu le mesme advis que les Holandois avoit conceu aussi le mesme dessein mais l'executa d'une autre manière. Il choisit cent soixante hommes des plus braves de son isle qu'il mit dans un navire et dans une barque sous la conduite du sieur de Vaugalan avec ordre de s'aller s'establir dans l'isle de Sainte Croix, de forcer les espagnols qu'ils y trouveroient et de prendre possession de la forteresse au nom du roy »[208].

Nous pouvons juste regretter que la forte personnalité de De Poincy ait éclipsé l'œuvre des autres personnes présentes dans les Petites Antilles et qui se sont investies dans ces actions coloniales. Contrairement à Du Parquet, le gouverneur de Saint-Christophe ne semble pas s'être déplacé lui-même dans les îles nouvellement conquises. Pourtant, il est très difficile de retrouver avec précision le nom des acteurs de ces conquêtes. Ceci démontre une fois de plus qu'il laisse très peu de place aux autres dans la direction des conquêtes et dans l'administration des îles qui en résulte. Pourtant, sans l'aide apportée par les habitants de son île, De Poincy n'aurait pu accomplir son œuvre coloniale, ce qui aurait été un frein certain à l'augmentation de son pouvoir et de sa fortune. Par l'intermédiaire de ces conquêtes, il peut accroître ses possessions en s'emparant de lopins de terre, augmentant ses productions[209].

Tout comme dans le cas de la Martinique, une fois ces entreprises réalisées, les conquêtes coloniales au départ de Saint-Christophe s'arrêtent. Certes, la quasi-totalité des îles

---

205 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 448.

206 Un Beaulieu est cité comme étant des compagnons de D'Esnambuc lors de la conquête de la Martinique en 1635. Ceci laisse supposer que cette famille était déjà installée dans les îles dès les premiers temps de la colonisation.

207CARAN, « Mélanges (dossiers de clients), de l'étude XCVI, MC/ET/XCVI/285/C, lettre de De Poincy gouverneur de Saint Christophe le 18 Septembre 1650.

208 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 409.

209 ANOM, C8B 1 N° 6, Testament de Philippe Longvilliers de Poincy, 1660 : il est attesté que le gouverneur de Saint Christophe détenait des terres à Saint Martin et une à Sainte Croix. Pour la fortune de De Poincy voir CAMUS Michel Christian, « le général de Poincy, premier capitaliste sucrier des Antilles *», Outre-Mers, Revue d'histoire* Année 1997, N° 317, pp. 119- 125.

du nord des Petites Antilles sont alors sous domination anglaise, hollandaise ou française, ce qui limite les possibilités d'actions pour De Poincy. Mais, fort de ses conquêtes, le gouverneur de Saint-Christophe aurait pu envisager d'étendre sa domination sur les Grandes Antilles ou sur le continent américain comme il l'avait envisagé au début des années 1640. Il aurait pu tout au moins chercher à reprendre la main sur l'île de la Tortue et étendre la domination française dans la région puisque la possession de l'île de Sainte-Croix lui permet d'avoir une base avancée dans la mer des Caraïbes et à l'entrée des Grandes Antilles. Or, le fait qu'il se laisse devancer dans ce projet par Jérome du Rossey et par D'Ogeron qui bénéficie du soutien de Du Parquet semble indiquer que la mentalité des habitants des Petites Antilles a évolué[210]. Les habitants de Saint-Christophe semblent laisser, à ceux qui veulent poursuivre les entreprises de courses sur les Espagnols, le loisir de rejoindre la communauté française de l'île de la Tortue. Pour ceux qui restent dans les Petites Antilles, l'objet de leur présence dans le nouveau monde semble de plus en plus s'orienter vers une occupation des terres et une exploitation des îles dans un projet commercial orienté vers le marché européen. Dans ce contexte, poursuivre les entreprises de colonisations revient à réaliser des dépenses inutiles et à compromettre le bon fonctionnement de ce commerce. Peut-être que, comme à la Martinique, le développement de la culture de la canne à sucre à Saint-Christophe a raison de l'action aventurière des premiers habitants de cette île.

4. Les conquêtes menées depuis la Guadeloupe.

A l'exemple de la Martinique et de Saint Christophe, des entreprises coloniales sont aussi menées au départ de la Guadeloupe. Celles-ci entraînent la prise de possession, par les colons français, des îles des Saintes et de Marie-Galante. Ainsi le Père Chevillard rapporte que :

> « Le 15 Octobre 1648 RP Mathias Dupuis planta les insignes de nostre rédemption dans la petite isle des Ceintes esloignées six lieues seulement de la Guadeloupe, la regardant de l'habitation de la grande Anse, belle et riche résidence appartenant à un gentil homme nommé Monsieur Desprez »[211].

L'année de la conquête de ces deux îles est confirmée par un manuscrit conservé à la bibliothèque nationale: « le 18 Novembre 1648 monsieur Des Mé capitaine pris possession des Saintes par ordre de Monsieur Houel Gouverneur de la Guadeloupe, le révérend père Mathias Dupuis y planta la croix »[212].

Si les deux auteurs ne s'accordent pas sur le jour exact de la réalisation de ces conquêtes, l'année à laquelle sont effectuées ces entreprises confirme bien que la fin de la décennie 1640 est marquée dans l'ensemble des îles par des épisodes d'expansions et par un renouveau du fait colonial[213].

---

210 CAMUS Michel Christian, *l'île de la Tortue au cœur de la flibuste Caraïbe*, Paris, 1997. Sur d'Ogeron voir aussi article de DUCOIN Jacques, « du temps des engagés au temps des esclaves : Bertrand d'Ogeron et la colonisation de Saint Domingue » in *La Loire et le commerce atlantique*, Cahiers des Anneaux de la Mémoire N°16, Nantes, 2015, P 45 à 59.

211 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence…* Op. Cit.

212 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, relation de la prise de Marie Galante, 1648.

213 Cette entreprise de colonisation suit celle de l'île de Marie Galante dont « Monsieur Houel gouverneur de la Gardeloupe prit possession le 8 Novembre 1648, le RP Alexis d'Auxerie capucin y planta la croix », Ibid.

L'implication des instances dirigeantes et des habitants.

Nous retrouvons, dans le cas guadeloupéen, des similitudes avec les entreprises coloniales orchestrées par les gouverneurs des autres îles françaises. Tout d'abord, c'est le gouverneur de l'île qui est à l'origine de l'entreprise. En effet, c'est Charles Hoüel qui désigne les hommes qui réaliseront les conquêtes. De même, tout porte à croire que c'est le gouverneur de la Guadeloupe qui finance les expéditions. Comme pour les autres conquêtes françaises, c'est lui aussi qui assure le maintien de ces colonies en les approvisionnant.

Comme De Poincy et Du Parquet, Hoüel sait aussi s'appuyer sur des hommes présents dans les îles et qui ont déjà une expérience du fait colonial. Ainsi, il peut compter sur l'aide du capitaine Des Mé. L'homme semble être entièrement à son service :

> « En 1653 les Caraïbes de Marie Galante à peine furent ils entrez dans leur isle que la joye de leur victoire se changea en pleurs, en cris et en hurlements effroyables parce qu'ils apprirent qu'un canot de la Martinique remply de méchants garnements y estoit arrivé pendant leur absence, lesquels avoient non seulement pille leurs licts de coton et pris ce qu'il y avoit de meilleur mais aussi fait mille insolences à leurs filles et à leurs femmes »[214].

Ces guerriers amérindiens se vengent alors en attaquant les populations françaises installées dans l'île. « Monsieur Houel se disposa à faire la guerre aux sauvages et à venger par le fer et par le feu, un si détestable attentat commis en pleine paix. Il envoya pour cet effet le capitaine du Mé à la Dominique, avec plusieurs barques et chaloupes dans lesquels il mit cent des plus vaillants »[215].

De même, Hoüel peut s'appuyer sur d'anciens habitants de la Guadeloupe comme un nommé du Buisson le Hazier qui est envoyé aux Saintes en 1652[216]. Surtout, il sait s'appuyer sur l'expérience d'un des conquérants de la Grenade, Le Fort[217]. C'est donc grâce à ces hommes d'expérience que Hoüel peut étendre sa domination sur les îles avoisinantes. Enfin, comme ses pairs, Charles Hoüel sollicite l'aide des membres de sa famille pour contrôler ses nouvelles acquisitions et les mettre en valeur. Il écrit en 1653 :

> « Monsieur le Chevalier Houelmon frère se transportera en l'isle de Marie Galande avec cent hommes que nous avons commandez pour cet effet lesquels seront embarquez dans les barques et bateaux nécessaires. Passera par les habitations de maistre François la Verdure, la Ramée et autres qui ont esté massacrez par les sauvages et renvoyera à terre le sieur de Blagny avec vingt fuzeliers »[218].

Le procédé de colonisation employé par le gouverneur de la Guadeloupe est donc similaire à celui employé par les autres gouverneurs.

Les différences notables dans l'œuvre de colonisation opérée depuis la Guadeloupe.

Pourtant, nous pouvons d'ores et déjà constater que les conquêtes provenant de la Guadeloupe sont opérées dans un périmètre proche de l'île principale. Contrairement à Saint-Christophe qui étend sa domination dans les confins du nord de l'arc antillais et à la Martinique qui a mainmise sur le Sud de cet espace, les habitants de la Guadeloupe se limitent à un contrôle des zones environnantes. Nous pouvons même dire que leur entreprise n'est pas

214 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…,* OP.Cit, Tome I, p. 474.
215 Ibid.
216 Ibid.
217 Ibid.
218 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* op. Cit, Tome I, p. 417.

aboutie car l'île de la Désirade n'est pas réellement occupée au cours de la période étudiée[219]. Or, si ce premier constat est assez aisé à formuler, il est tout de même nécessaire de se questionner sur les limites de l'entreprise coloniale guadeloupéenne en mer des Caraïbes.
Tout d'abord, il serait juste de rappeler que les habitants de la Guadeloupe partagent les volontés expansionnistes de leurs confrères de la Martinique et de Saint Christophe. Rappelons que « le sieur Aubert se voyant prest d'estre debusqué par M Houel y avoit envoyé le sieur Postel»[220] à la Grenade pour en faire la conquête. Si l'ancien gouverneur de la Guadeloupe a pu envisager de prendre possession d'une île aussi lointaine de son domaine principal c'est parce qu'il pouvait compter sur l'appui de marins résidant à la Guadeloupe et qui ont l'habitude de se rendre à proximité des côtes du continent américain :

> « Deux sauvages asseurerent aussi Monsieur Houel qu'ils avoient découvert une rivière dans la Terre Ferme qui estoit habitée par des sauvages qui font la guerre aux espagnols et que sur les bords de cette rivière il y avoit de très beaux pasturages et grand nombre de toute sorte de bétail et plusieurs esclaves ce qui luy donna envie d'y envoyer sa barque pour y faire quelque profit, pour reconnoistre et pour rapporter fidèlement la vérité de ce qu'il y auroit à faire. Elle partit de la Guadeloupe le septième d'Aoust 1645 en retourna le 25 Octobre et rapporta trois esclaves scavoir une jeune femme d'environ 25 ans et deux petites filles de cinq ou six ans, trente licts de coton, quelques cuirs de bœufs et de veau pour échantillon et 1000 livres de lamantins et de cochon dont ceux qui la conduisoit avoient traité avec les sauvages de la Grenade en retournant »[221].

Si Hoüel peut envisager de tels voyages maritimes c'est parce qu'il compte sur son île des hommes qui ont participé aux premières entreprises coloniales et qui sont en mesure de naviguer dans l'arc antillais et de créer de nouvelles colonies. Le plus célèbre d'entre eux est Guillaume d'Orange qui avait été à l'origine de la conquête de la Guadeloupe[222]. Hoüel tout comme Aubert a donc à sa disposition les moyens humains pour mener des entreprises coloniales à longue distance. Pourtant l'entreprise portée par Aubert sur la Grenade est un échec et Hoüel ne semble pas avoir voulu tenter une pareille aventure au-delà des eaux qui bordent son île.

Il est possible que la raison principale de ce repli soit liée au manque de moyens dont disposent les gouverneurs de cette île. En effet, si des capitaines comme Du Mé sont présents à la Guadeloupe, les gouverneurs disposent de moins d'embarcations que leurs confrères. Aubert joue de malchance car sa barque coule lors d'un voyage à Saint Christophe en 1641 :

> « Ce malheur qui arriva le troisième Février 1641, fut cause de la réunion de Monsieur Aubert avec le sieur de la Raméee car monsieur Aubert estant retourné dans un petit canot, à la Pointe de Saint Joseph »[223].

Cette aventure malencontreuse contraint le gouverneur de la Guadeloupe à être dépendant des capitaines qui se rendent dans son île, ce qui est peut-être l'une des causes de son échec et l'un des éléments qui permet à Hoüel de prendre possession de cette île. Pourtant, le nouveau

219 La véritable occupation de l'île de la Désirade semble avoir été menée par les colons français au début du XVIII° siècle. Au cours de la période, l'île semble plutôt avoir servi de réserves pour les habitants de la Guadeloupe, entre autres pour la pêche et pour la chasse. ABENON Lucien-René, *Petite Histoire de la Guadeloupe*, L'Harmattan, Paris, 1992, P 138.

220 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, Cité, p. 238.

221 Ibid.

222 DU MOTEY, *Guillaume d'Orange…,* Op. Cit.

223 Ibid.

gouverneur de la Guadeloupe ne semble pas disposer de plus de moyens que son prédécesseur. Lors de nos recherches, nous n'avons retrouvé que deux références à des embarcations appartenant à Charles Hoüel. Il acquière un navire en 1644[224]qui échoue dans la baie de la Basse Terre tel que nous l'avons évoqué plus haut. Hoüel dispose aussi d'une barque qu'il emploie en 1644 lorsque « Monsieur de Sabouilly se retira en l'isle de Saint-Eustache où Monsieur Houel l'envoya querir dans sa barque par Monsieur de Trezel »[225]. Il est probable qu'il s'agît ici de la même embarcation que celle qui est employée pour le commerce à la Grenade évoqué plus haut. Or, Du Parquet, pour la conquête de cette dernière, emploie quatre embarcations.

De plus, Du Parquet et De Poinsy peuvent bénéficier de l'appui des capitaines venus d'Europe pour commercer sur leurs îles. Ainsi, nous avons déjà démontré comment De Poincy a su s'allier au capitaine Mansel venu du Havre pour la conquête de Saint Martin. De même, Du Parquet peut s'appuyer sur l'aide apportée par les capitaines hollandais qui viennent commercer dans son île pour pouvoir conquérir et approvisionner la Grenade[226]. Le mauvais démarrage de la colonisation de la Guadeloupe et sa situation géographique rend le passage de capitaines venus d'Europe trop peu important pour lui permettre de se projeter vers des espaces lointains[227]. Ainsi, Hoüel ne peut s'appuyer que sur les forces vives de son île pour entreprendre des projets coloniaux, ce qui doit limiter son ambition.

La question de la colonisation de la Dominique.

Ces éléments permettent d'expliquer pourquoi les habitants de la Guadeloupe ne figurent pas parmi les conquérants des espaces les plus excentrés des Petites Antilles. Mais nous pourrions nous demander pourquoi ils ne prirent pas possession de la Dominique. Nous avons vu plus haut que le partage d'influences dans le bassin de la Caraïbe conduit Du Parquet et les Martiniquais à se projeter vers le sud de l'arc, ce qui les pousse à délaisser quelque peu la conquête de cette île. Hoüel a donc le champ libre pour envisager sa conquête. Or, il se contente de nouer des relations commerciales avec les populations amérindiennes qui y résident.

Nous pourrions avancer l'idée que Hoüel n'a aucun intérêt à promouvoir l'occupation française dans cette île puisque sa proximité avec la Guadeloupe permet de commercer avec les Caraïbes sans avoir à envisager de longs et coûteux voyages maritimes. En effet, les chroniqueurs des Antilles rapportent tous des récits de commerces entre les populations européennes installées à la Guadeloupe et les populations caribéennes de la Dominique. Pour autant, rien n'empêcherait à Hoüel de prendre possession de cette île sans pour autant l'occuper physiquement comme l'a fait Du Parquet pour Sainte Lucie et les Grenadines. Il est alors possible que le gouverneur de la Guadeloupe ne puisse obtenir le soutien de la part des autorités religieuses de son île ce qui l'empêche d'accomplir un acte colonial à la Dominique. Ceci pourrait provoquer la désertion des populations locales et mettrait fin à la volonté

224 Cet épisode a déjà été évoqué lorsque nous traitions de l'importance de la mer pour le gouverneur de la Guadeloupe.

225 DU TERTRE, Jean Baptiste, *Histoire des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 240.

226 Sur le rôle des Hollandais, de nombreux ouvrages traitant de la colonisation française dans les Petites Antilles font référence à leur rôle crucial pour le maintien des colonies. Nous invitons donc le lecteur à consulter les ouvrages cités en bibliographie. En ce qui concerne l'île de la Grenade voir entre autre PETITJEAN ROGET Jacques, *Histoire de la Grenade en Amérique*, Presse Universitaire de Montréal, 1975.

227 Les navires accostaient soit à la Martinique soit à Saint Christophe. La Guadeloupe n'était alors qu'une zone de passage pour nombre de navires venant d'Europe. Ceci entraîna de nombreuses difficultés pour l'île. Nous aurons alors l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question des circulations dans l'espace Caraïbe.

missionnaire des prêtres qui s'installent dans les îles. Or, les prêtres semblent préférer s'installer à la Guadeloupe plutôt qu'à la Martinique pour accomplir leur œuvre de conversion auprès des populations caraïbes. Si nous revenons quelques instants sur la conquête des îles des Saintes et de Marie-Galante, la présence des missionnaires y est fortement attestée alors que le nom des porteurs de croix lors des conquêtes menées par De Poincy et Du Parquet nous sont à peine connues. Or, la présence de missionnaires auprès des populations amérindiennes permet de nouer des liens commerciaux et les habitants de la Guadeloupe semblent être plus enclins à conserver ses liens que les autres habitants des Antilles.

Enfin, le fait que la conquête de la Dominique ne soit pas envisagée par les habitants de la Guadeloupe peut aussi s'expliquer par l'histoire particulière de la colonisation de l'île. La guerre provoquée par Du Plessis entre les premiers Européens installés en ces lieux et les Caraïbes de la Guadeloupe a engendré de fortes disettes et a décimé une grande partie de ces premiers colons[228]. En 1650, les habitants de la Guadeloupe ont accumulé du retard dans leur exploitation. Léo Elisabeth dans son ouvrage sur la société martiniquaise relève pour 1671 trois mille deux cent trente-trois colons à Saint-Christophe, quatre mille trois cent vingt-six à la Martinique et trois mille six cent quatre-vingt-sept à la Guadeloupe[229]. L'île qui pourtant est la plus grande des trois[230] ne compte que quatre cents colons de plus que Saint Christophe et sept cents de moins que sa voisine la Martinique et ce, en 1671, date à laquelle elle a pu rattraper une partie de son retard. Il est donc assuré qu'en 1650, les habitants de la Guadeloupe ne doivent pas ressentir la même pression foncière que celle qui s'exerce sur l'île de Saint-Christophe. De plus, si l'expansion de la colonisation française à Saint-Christophe est limitée par la présence des Anglais dans l'île et celle de la Martinique par le partage avec les populations amérindiennes, à la Guadeloupe, la Grande Terre est perçue comme un espace vide qui n'attend que ses futurs occupants[231]. Enfin, Hoüel et les habitants de la Guadeloupe savent conserver des relations privilégiées avec les habitants de la Dominique, ce qui rend inutile toute tentative de colonisation. En effet, lorsqu'en 1660 Anglais et Français s'accordent pour donner le statut de territoire neutre à la Dominique en échange de la paix avec les Amérindiens, c'est le gouverneur de la Guadeloupe qui est choisi pour mener à bien les négociations auprès des populations caraïbes[232].

Au moment de cet acte, Hoüel choisit parmi les colons de son île de faire « porter parolle par Jean Jardin[233] François de nation parlant et entandant la langue des sauvages ». Ce Jean Jardin que nous aurons l'occasion de retrouver au cours de notre étude, fait partie de ces habitants de la première heure qui, pour des raisons commerciales, ont su nouer des liens avec les populations amérindiennes. L'action d'hommes comme Jardin permet aux Guadeloupéens de pouvoir avoir accès aux ressources de la Dominique sans pour autant avoir la nécessité de réaliser une entreprise coloniale. Les habitants de la Guadeloupe ne doivent donc pas ressentir le même besoin d'étendre leur domination dans la Caraïbe et Hoüel ne peut bénéficier de l'appui nécessaire des habitants de son île pour envisager une colonisation à longue distance. Ainsi, les habitants de la Guadeloupe sont plus incités à mettre en valeur leur île pour attirer les marchands venus d'Europe plutôt que de participer à des expéditions coloniales qui sont

228 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'ancien régime*, Payot, Paris, 1928, p.30.

229 ELISABETH Léo, *la société martiniquaise aux XVII° et XVIII° siècles*, Karthala, Fort de France, 2OO3, p.27.

230 La Guadeloupe mesure 1780 kilomètre carrée ce qui fait d'elle la plus grande île des Petites Antilles.

231 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'ancien régime*, Payot, Paris, 1928, p.152.

232 ANOM, C8B 1 N° 4, Accord avec les Caraïbes de la Dominique, 31 Mars 1660.

233 Jean Jardin est un habitant de la Guadeloupe. Le fait qu'il sache s'exprimer dans la langue des Caraïbes démontre qu'il était un habitué des échanges avec ce peuple. Nous aurons alors l'occasion de parler de lui lorsque nous aborderons la question des passeurs de savoir.

coûteuses en hommes et en vivres[234], éléments bien moins présents dans cette île qu'à la Martinique ou à Saint-Christophe.

La vision de l'espace Caraïbe et l'action stratégique des habitants de la Guadeloupe.

Les faits évoqués plus haut permettent d'expliquer pourquoi les habitants de la Guadeloupe ne participent pas activement à la colonisation de l'ensemble de l'arc antillais. Pour autant, il serait injuste de penser que les colons de la Guadeloupe n'ont pas une vision stratégique de l'action coloniale dans les Petites Antilles. En effet, la colonisation des Saintes et de Marie Galante témoigne du fait que les habitants de la Guadeloupe sont conscients de l'intérêt qu'il y a pour eux de garder un contrôle sur leur espace proche. En effet, si les habitants de la Guadeloupe prennent possession de ces îles, c'est tout d'abord pour ne pas se faire encercler par les Anglais qui détiennent Montserrat et Antigua. Au-delà de la stratégie militaire, la détention de ces petites îles présente un autre intérêt pour les habitants de l'île principale :

> « Il y a autour de la Guadeloupe nombre de petites isles fort agréable. Les Saintes sont les plus belles ou les sauvages mesme ont encore quelques jardins à coton. Les habitants de la Guadeloupe y vont chasser et trouver de la tortue. Ils y vont chasser aussy avec un baston au trivet qui est une espèce de chauves dont ils en tuent à milliers et les salent et les font sécher et en forme d'havenez sovets. Marigalande et la Desirade n'en sont pas loing ny la petite terre desquels nous allons aussi dans la saison pour tourner la tortue »[235].

Enfin, il est possible que les habitants de la Guadeloupe aient déjà perçu la possibilité qu'offre l'anse des Saintes pour la préservation des navires en période d'ouragan[236]. Grâce à la colonisation des îles qui sont à leur proximité, les habitants peuvent s'approvisionner en produits alimentaires de première nécessité issus de la chasse et de la pêche et compléter ainsi les cultures pratiquées à la Guadeloupe. La détention de ces îles leur permet aussi de se prémunir des attaques de leurs adversaires et de continuer à assurer les liaisons commerciales entre la Guadeloupe et les autres espaces de la Caraïbe.

Si les habitants de la Guadeloupe n'envisagent pas d'étendre leur domination dans les confins de l'arc antillais, c'est surtout par manque de moyens et parce que le retard pris dans la colonisation de leur île ne les incite pas à envisager une extension coloniale conséquente. Pour autant, le fait qu'ils ont à cœur de conserver des relations commerciales avec les populations de la Dominique et le fait qu'ils peuvent envisager une colonisation des Saintes et de Marie-Galante, malgré la résistance de cette même population amérindienne, démontre que, comme leurs confrères de la Martinique et de Saint Christophe, les colons guadeloupéens des années 1650 sont en mesure de se projeter sur les mers pour assouvir leur volonté de contrôle de leur espace environnant.

234 Lorsque nous aborderons la question des routes maritimes dans les Petites Antilles nous reviendrons alors sur le déficit de navires abordant à la Guadeloupe et sur les conséquences que ceci entraîna sur l'approvisionnement de l'île.

235 BNF, département des manuscrits, fond Français 24974 : « relation des isles de la Guadeloupe faite par les missionnaires dominicains à leur général en 1647 ».

236 GUIBERT Jean Sebastien, *Le gouverneur de la Guadeloupe et la mer*, Mémoire de Master 2, Université des Antilles Guyane, 2008.

Le changement de mentalité chez les colons à la fin des années 1650.

Ainsi au début des années 1650, Saint-Christophe, la Martinique et la Guadeloupe se projettent sur des espaces plus lointains de la Caraïbe mais ce mouvement de colonisation va vite s'arrêter. En effet, jusqu'en 1664, nous ne retrouvons pas les habitants des Petites Antilles investis dans de nouveaux projets de colonisation. Bien au contraire, comme nous l'avons souligné dans la présentation de chacune de ces îles, il semble que la décennie 1650 soit marquée par une sorte de repli sur soi. Du Parquet vend l'île de la Grenade à Cerillac, De Poincy observe les entreprises de conquêtes de la Tortue sans y participer réellement et Hoüel se contente de maintenir de bonnes relations commerciales avec la Dominique sans entreprendre de la coloniser. A ce propos, l'accord passé entre les Français, les Anglais et les Caraïbes en 1660[237], semble bien indiquer que, dans l'esprit des premiers colons, la conquête de l'espace des Petites Antilles est achevée ou, en tout cas, sa poursuite n'est pas à l'ordre du jour. En effet, cet accord unilatéral stipule que les populations amérindiennes conservent le droit de résider dans l'île de la Dominique[238]. En échange, les Caraïbes doivent reconnaître la possession des autres îles par les puissances européennes et doivent accepter que les Français et Anglais puissent se servir dans cette île en denrées qui leur sont nécessaires comme le bois ou l'eau. Ainsi, Anglais et Français peuvent bénéficier de l'apport de la Dominique tout en faisant l'économie d'un acte colonial. Pour les deux nations européennes, la présence amérindienne y est aussi perçue comme un moyen d'empêcher la partie adverse de poursuivre son extension et permet de bénéficier d'un potentiel allié en cas de guerre entre elles[239].

Cet accord témoigne aussi d'un changement dans la mentalité des premiers habitants des Petites Antilles. Il illustre le fait qu'à la fin des années 1650, les colons français semblent plus enclins à mettre en valeur leurs possessions terrestres qu'à poursuivre leur action de conquête maritime. L'état de la recherche actuelle ne nous a pas permis de cibler une cause en particulier qui pourrait expliquer l'arrêt des conquêtes coloniales. Il est évident que dans le cas de la Martinique, la famille Du Parquet ne semble plus en mesure de financer les entreprises coloniales[240]. Rappelons aussi, qu'à partir des années 1650, les gouverneurs ne peuvent disposer de l'appui financier des compagnies de commerce de la métropole. La disparition de la compagnie des îles d'Amérique fait des seigneurs propriétaires les seuls responsables du bon fonctionnement de leurs possessions[241]. Ceci pourrait permettre d'expliquer pourquoi certains d'entre eux se sont retrouvés en difficulté financière et pourquoi ils ont dû chercher à limiter leurs dépenses. Si nous prenons l'exemple de la Guadeloupe, Charles Hoüel est contraint de partager ses possessions avec des membres de sa famille, ce

237 Cet accord peut être consulté dans son intégralité à l'ANOM, C8B1 N°3, accord de la Dominique, 31 Mars 1660 et C8B 1 N° 4 accord de la Dominique 31 Mars 1660. Au départ, cet accord ne concerne que l'île de la Dominique mais il va être très vite appliqué à l'île de Saint Vincent. Ainsi nous comptons deux îles neutres au cours de la période étudiée.

238 Ces îles étaient alors considérées comme neutres. En ce sens, ni les Anglais ni les Français n'avaient le droit de s'y installer. Ils pouvaient juste y aborder pour y prendre du bois, y pratiquer la pêche et la chasse et y faire du commerce. En échange, les Caraïbes s'engageaient à arrêter les guerres qu'ils menaient sur les nations européennes.

239 Tout au long du XVII° siècle, Français et Anglais auront tendance à chercher l'alliance avec les populations Caraïbes pour porter atteinte à la partie adverse. Par exemple, les Anglais purent s'appuyer sur le chef Caraïbe Warner, un métis, fils de l'ancien gouverneur de Saint Christophe et qui mena plusieurs attaques sur les îles Françaises. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question de la défense des îles.

240 BRIZON George, *Grenada Island of Conclict...,* Op. Cité

241 La compagnie des îles d'Amérique revendit les îles des Petites Antilles à De Poinsy, Hoüel et Du Parquet dans le courant des années 1650. Pour plus d'informations sur ces ventes, nous renvoyons à la partie bibliographie de notre recherche sur les ouvrages qui traitent de l'histoire coloniale de ces îles.

qui provoque des conflits au sein de la colonie[242]. Ce partage signale de nouveau que le temps n'est plus aux conquêtes mais bien à une valorisation de l'espace occupé. De plus, dans le cas guadeloupéen, les seigneurs propriétaires ne peuvent envisager de nouvelles entreprises coloniales puisqu'ils ont divisé leurs habitants et qu'ils s'efforcent surtout de porter atteinte à la partie adverse[243]. Jean Baptiste Du Tertre rapporte qu'en 1658 :

> « Le Chevalier [d'Herblay] s'estant asseuré de quelques uns de ses amis à la grande Ance en parti incontinent et revint joindre le navire qui vint passer à la portée du canon du fort de M Houel lequel l'ayant veu passer plein de soldats dit à ceux qui estoient avec luy voila bien la mine du dégraisseur, le vaisseau continua sa route sans que M Houel se deffiat de luy de sorte qu'estant arrivée au dela de la pointe de nostre habitation qui le déroboit à la veue du Fort, il fit mouiller l'ancre sans toutefois envoyer personne à terre »[244].

Cette démonstration de force de la part de D'Herbley envers Charles Hoüel prouve une fois de plus que les propriétaires de la Guadeloupe, malgré des moyens réduits, sont aussi en mesure de se porter sur les mers pour des actes militaires. Mais les différends qui les opposent, entraînent aussi la division de l'île et ne leur donnent pas les moyens d'utiliser ces forces maritimes à d'autres tâches qu'à celles d'imposer leur autorité sur la partie adverse. Or, nous avons démontré que sans l'appui des habitants, les propriétaires des îles ne peuvent envisager leurs entreprises de conquêtes.

Dans le cas de Saint Christophe, la fortune de De Poincy continue à s'accroître et devrait lui permettre de mettre sur pied de nouveau projet de colonisation[245]. Ainsi, nous ne pouvons expliquer cet arrêt des conquêtes que par des causes économiques. Il est évident que la crise du tabac qui touche les îles françaises[246] et la reconversion des exploitations agricoles pour leur adaptation à la culture de la canne à sucre affectent le mode de fonctionnement de ces premières sociétés coloniales[247]. Nous avons montré que les gouverneurs se sont beaucoup appuyés sur les principaux colons qui les avaient accompagnés dès le début de l'occupation des trois îles principales. Or, il est fortement envisageable que ces derniers préfèrent orienter leurs dépenses dans l'exploitation nouvelle de la canne à sucre plutôt que dans de nouvelles entreprises coloniales dont les résultats sont beaucoup moins affirmés. Mais la transformation du modèle agricole des Petites Antilles entraîne aussi une captation des terres par un nombre plus restreint de propriétaires[248]. Ainsi, la pression foncière déjà évoquée plus haut doit s'accroître entraînant certainement la présence de populations en recherche de bien foncier dans les îles[249]. C'est ce qui permet d'expliquer, entre autres, pourquoi les habitants de la Martinique en 1657 font le choix de la conquête totale de leur île et entrent en conflit avec les populations caribéennes installées sur place. Pourtant, à l'exception de ce nouvel acte colonial, les colons ne semblent pas avoir la volonté de déverser leur trop-plein dans d'autres îles de la Caraïbe. En effet, seules les trois premières possessions coloniales de la France

---

242 BANGOU Henri, *La Guadeloupe. Histoire de la colonisation de l'île*. L'Harmattan, Paris, 1987.

243 De Boisseret a un territoire allant de Baillif au quartier de la Madeleine à Sainte Rose et a le marquisat de Marie Galante et de la Désirade. Hoüel a des terres situées du sud-ouest de la Rivière du Baillif jusqu'à la Grande Rivière à Goyaves. Voir entre autres BANGOU Henri, *Histoire de la colonisation de l'île*, L'Harmattan, Paris, 1987.

244 DU TERTRE Jean Baptiste, *histoire générale des Antilles…* Op.Cit, Tome I, p. 450.

245 Selon Michel-Christian Camus, De Poincy aurait détenu jusqu'à 700 esclaves répartis sur plusieurs plantations dont Cayonne et La Montagne. Voir CAMUS Michel-Christian, « Le général de Poincy, premier capitaliste sucrier des Antilles ». In: *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 84, n°317, 4e trimestre 1997. pp. 119-125.

246 MAY Louis Philippe, *Histoire économique de la Martinique*, Rivière, Paris, 1930.

247 PETITJEAN ROGET Jacques, *La société d'habitation à la Martinique…,* Op. Cit, P. 1386.

248 Ibid, P.1359.

249 Ibid. P.1386.

connaissent une évolution significative de leur population et continuent à se développer régulièrement. Par exemple, la colonie française de Sainte-Lucie ne fait que survivre au cours de cette décennie[250], démontrant bien que les nouveaux arrivants ne sont pas attirés par ces espaces nouvellement colonisés. Ceux qui ne trouvent pas de quoi faire fortune dans les trois îles principales, ont tendance à partir du bassin des Petites Antilles pour aller vers d'autres horizons plus au nord[251]. Le fait que les acquisitions des années 1650 ne connaissent pas un bon démarrage doit certainement inciter les grands colons des îles à limiter voire stopper leur implication dans la colonisation des espaces plus lointains de la Caraïbe.

Ainsi, au cours de la gouvernance des seigneurs propriétaires, marins et habitants des Petites Antilles ne se projettent plus sur la mer des Caraïbes pour accomplir des actes de colonisation. Seule la conquête de la Capesterre de la Martinique est encore l'occasion de voir certains habitants prendre la mer pour un acte colonial. Du Tertre rapporte qu'en 1657 :

> « Si tost pourtant qu'on sceut qu'ils se retiroient à la Capesterre avec les sauvages, on commanda 25 hommes pour y aller lesquels estant retournez le mesme jour donnerent advis qu'ils avoient découvert un chemin fort spacieux par la Montagne Pelée. M Du Parquet y envoya le premier de Décembre en suivant un nommé Beausoleil avec plusieurs soldats qui furent jusqu'aux carbets des sauvages sans y rencontrer aucun négres. Estant retournez Monsieur le général y renvoya dans sa barque le sieur de la Fontaine Héron[252] capitaine de ses gardes avec le sieur d'Orange et quelques autres volontaires »[253].

Nous pouvons d'ores et déjà remarquer que le mode opératoire pour cette conquête s'inscrit dans le modèle des actes coloniaux perpétrés au début de la période étudiée. Du Parquet offre sa barque et s'appuie de nouveau sur les principaux habitants de son île dont Guillaume d'Orange. Le principal acteur de la colonisation de la Guadeloupe a quitté cette île quelques années auparavant, à la suite d'un conflit qui l'a opposé à Hoüel[254]. Sa présence lors de ce nouvel acte de conquête témoigne, qu'à l'image des autres habitants des îles, s'il est devenu un véritable propriétaire terrien, il est encore en capacité de naviguer et sait mettre au service des seigneurs ses aptitudes en ce domaine. Cette première entreprise de Du Parquet n'entraîne pas la conquête de la partie Est de l'île. Il s'agit plutôt là d'un acte de représailles de la part des Français suite à une attaque des Caraïbes. Ce n'est qu'à la mort du seigneur de la Martinique que la conquête intégrale de l'île est envisagée.

> « Monsieur de Gourselas[255] choisit promptement dans toutes les compagnies de l'isle six cens hommes dont la plus part estoient maistre de cases et tous très vaillants, l'on en mit deux cens sur cinq barques commandées par Monsieur de Loubière et les quatre cens autres qui devoient aller par terre furent divisez en deux bandes dont l'une eut ordre d'aller par la Montagne Pelée et l'autre de passer par le

250 BRUNEAU LATOUCHE Eugène et BRUNEAU LATOUCHE Raymond, *Sainte Lucie Fille de la Martinique*, Saint Germain en Laye, 1989.

251 SAINTON Jean Pierre, *Histoire de la civilisation Caraïbe,* Tome I, Karthala, Paris, 2002, P.207.

252Nous aurons l'occasion de revenir sur le sieur de la Fontaine Héron car ce propriétaire terrien est aussi détenteur d'embarcations qu'il emploiera à de multiples reprises au cours de la période étudiée.

253 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p..509

254 Selon Jacques PetitJean Roget et Eugéne Bruneau Latouche, Guillaume d'Orange est "venu à St-Christophe en 1628 comme serviteur de L'OLIVE, passe avec lui à la Guadeloupe en 1635, chassé de la Guadeloupe par Houel vers 1649, s'établit d'abord à Marie-Galante puis à la Martinique vers 1650". Voir PETITJEAN ROGET Jacques BRUNEAU LATOUCHE Eugéne, *personnes et familles de la Martinique XVII° siècle*, Désormeaux, Paris, 2000.

255 Major à la Martinique, il prit la Lieutenance de l'île à la mort de Du Parquet. Voir DESSALLES Adrien, *Histoire Générale des Antilles*, Paris, 1847.

Morne des Gommiers Monsieur de Loubiers envoya Beausoleil dans une de ses barques »[256].

Lors de cette nouvelle expédition, des habitants qui ont une capacité à se projeter sur les mers comme De Beausoleil peuvent s'illustrer. Il est à souligner aussi que l'œuvre est dirigée par les habitants de l'île et qu'elle est la combinaison d'une action terrestre et d'une action maritime. Ceci illustre bien l'idée que les habitants sont conscients de leur aptitude à mener des combats depuis la mer. Pourtant cet acte colonial ne ravive pas l'esprit de conquête. La mort du gouverneur de la Martinique[257], doit, dans ce cas-là être un autre frein aux entreprises coloniales. Tout comme pour la Guadeloupe, les colons de la Martinique se divisent très vite et les conflits qui secouent l'île ne sont certainement pas propices à de nouvelles implantations coloniales[258].

La fin des années 1650 est donc marquée par un repli sur soi et une valorisation terrestre des îles. Les colons semblent avoir mis de côté pour un temps leur volonté d'expansion maritime. Il faut attendre la prise en main des îles par la compagnie des Indes Occidentales pour voir surgir une nouvelle phase dans l'occupation de l'espace caraïbe par les Français.

256 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 542.

257 Jacques Dyel Du Parquet est mort à la Martinique le 3 Janvier 1658.

258 En effet, dès la mort de Du Parquet, les colons de la Martinique se révoltèrent contre Madame Du Parquet et ceux qui l'accompagnaient. Selon Du Tertre, la raison principale serait que Madame Du Parquet s'était alliée avec des Parisiens, ce qui aurait déplu aux habitants de l'île, dont les Normands, territoire dont était originaire Monsieur Du Parquet. Quoi qu'il en soit, ce conflit plongea l'île dans une sorte de guerre civile qui divisa l'île en deux clans et qui mit définitivement la famille Du Parquet en difficulté.

I.B. Contrôler la mer pour conserver les colonies au temps de l'administration directe.

La fin du régime des seigneurs propriétaires est marquée par une pause dans l'action colonisatrice. Si les circulations maritimes se poursuivent, les actes militaires sont, pour l'heure, en suspens. La prise en main des îles par la compagnie des Indes Occidentales puis par l'administration royale entraîne un changement en ce domaine. A cela s'ajoute le fait que les guerres européennes ont toutes des échos aux Antilles. Les habitants se retrouvent alors à nouveau entraînés dans des conflits qui se déroulent au sein de l'espace caraïbe. Ceci les pousse à adopter une fois de plus le rôle de conquérant des mers. L'habitant-soldat perdure encore pour un temps. Pourtant, malgré leur implication, les habitants ne peuvent rien faire contre la perte définitive de Saint Christophe en 1702. Nous pouvons alors nous demander quelles sont les causes de cette défaite coloniale?

Pour cela, il nous faut d'abord étudier le rapport qu'entretiennent les nouvelles autorités locales à la mer. Nous devrons donc concentrer notre regard sur les relations que nouent les agents de la compagnie à la mer. Puis nous poursuivrons notre analyse en étudiant les rapports entre les gouverneurs nommés par le roi et le monde maritime. Ceci nous permettra d'analyser l'implication des habitants lors des conflits maritimes dans cette seconde partie du XVII° siècle. Enfin, nous pourrons démontrer que les évolutions observées ont un impact sur l'évolution du domaine colonial français dans les Petites Antilles.

1. La Compagnie des Indes Occidentales : une transition dans la gestion des questions maritimes

Le 19 Février 1665, arrive à la Martinique Monsieur de Tracy, lieutenant général pour le roi sur l'ensemble des terres colonisées par la France en Amérique. Il est accompagné de Robert Le Frichot des Friches, seigneur de Clodoré, nouveau gouverneur de la Martinique, de Duchesne, lieutenant et enfin de François Rools de Laubières, colonel général de la milice[259]. Ces arrivées marquent la fin du régime des seigneurs propriétaires puisque l'un des objectifs de Tracy est d'installer Clodoré à la tête de l'île de la Martinique à la place des membres de la famille Du Parquet. Le nouveau gouverneur, non issu du monde colonial, a pour fonction de représenter le roi mais aussi de préserver les intérêts de la compagnie des Indes Occidentales nouvellement instaurée. Il doit alors faire respecter cet édit de 1664 :

> « La compagnie fera seule, à l'exclusion de tous nos autres sujets qui n'entreront en icelle, tout le Commerce et navigation dans lesdits pais concedez, pendant quarante années. Et à cet effet nous faisons deffenses à tous nos dits sujets, que ne feront de

259 ANOM COL C8B 1 N° 15, Acte de prise de possession de la Martinique au nom de la Compagnie des Indes occidentales. Serment prêté entre les mains de M. de Tracy par le conseil souverain et les trois états de l'île.

ladite compagnie, d'y négocier, à peine de confiscation de leurs vaisseaux et marchandises, applicables au profit de ladite compagnie »[260].

La Guadeloupe avec Du Lion et la Grenade avec Vincent, changent elles aussi de gouverneur et sont dirigées par des hommes nouveaux. Ces modifications à la tête de l'ordre colonial inaugurent une période de transition. Les îles qui étaient autonomes sous les seigneurs propriétaires, passent sous le contrôle indirect du roi de France par l'intermédiaire de gouverneurs choisis par lui et par la présence sur place d'agent de la compagnie. Si cette période dure peu de temps, dix années, elle va entraîner un certain nombre de changements dans le rapport qu'entretiennent les autorités locales avec le monde de la mer.

Contrôler la mer pour faire appliquer les décisions de la Compagnie.

De Tracy et ceux qui l'accompagnent ont alors deux grandes missions à accomplir. Dans un premier temps, ils doivent réinstaurer l'autorité royale dans les îles. Puis, ils doivent faire appliquer les principes édictés par Colbert lors de la création de la Compagnie des Indes Occidentales[261]. Les gouverneurs doivent donc mettre fin au commerce étranger dans les îles et faire appliquer le principe de l'exclusif commercial. Ceci sous-entend donc de mettre un terme à toute forme de relation commerciale que pourraient entretenir les habitants avec les nations étrangères. La charge pour les gouverneurs est d'autant plus périlleuse qu'elle doit se faire en douceur pour ne pas se retrouver face aux protestations des populations. Il est donc évident que ces nouvelles autorités doivent redéfinir les relations qu'ils entretiennent avec le monde de la mer, s'ils souhaitent avoir un contrôle sur le commerce dans les îles.

De Tracy ne restant pas aux Antilles[262], ce sont les gouverneurs particuliers qui ont la charge de faire appliquer les décisions émanant des directeurs de la Compagnie. Le sentiment d'une évolution autonome de chacune des îles perdure encore un temps même si, dans les faits, l'ensemble des dirigeants locaux suivent les mêmes objectifs. Tous les territoires doivent commercer exclusivement avec la métropole, ce qui sous-entend que tout commerce étranger doit être prohibé. La nation visée par cet interdit est avant tout la Hollande. Sous les seigneurs propriétaires, les marins hollandais avaient pris l'habitude de séjourner dans les îles françaises et de commercer avec les habitants, proposant des denrées à moindre coût. Par un système de prêts, ils avaient su se créer un réseau de clients et étaient devenus des marchands incontournables dans les îles[263]. Ceci avait été facilité par l'action des seigneurs propriétaires qui avaient autorisé la venue de ces marins. A titre d'exemple, en 1650, Jacques Dyel Du Parquet permet à tous les navires qui séjournent dans les îles de venir se protéger dans le Cul de Sac Royal lors de la saison des ouragans. Ainsi d'Août à Novembre, les marins hollandais et les habitants de l'île peuvent commercer librement. Pour les marchands de cette nation, ceci permet de pallier le manque d'opportunité qu'offrent les îles qu'ils détiennent dans les

260 ANOM, C8B 19 N° 1, rétablissement de la Compagnie, Mai 1664.

261 L'objectif de la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales est la mise en place dans les îles du principe de l'exclusif colonial. Ainsi la Compagnie avait le monopole du commerce avec les Colonies d'Amérique. Ceci devait permettre d'écarter les marchands Hollandais du commercer avec les îles Françaises des Petites Antilles.

262 Une fois le pouvoir du roi instauré dans les Petites Antilles au cours de l'année 1664, De Tracy et ses troupes partent vers le Canada. Voir W. Stewart Wallace (éd.), *The Encyclopedia of Canada*, vol. VI, Toronto, University Associates of Canada, 1948, p. 161.

263 ELISABETH Léo, *La société martiniquaise au XVII° et XVIII° siècle*, Edition Karthala, Paris, 2003, p.23.

Antilles et donc assurer un fret de retour important[264]. Pour les habitants, ceci permet d'écouler les marchandises à des prix avantageux et de compenser l'absence de navires venus de France[265].

Le rôle des gouverneurs nommés en 1664 est donc de mettre fin à ce commerce. Pour faciliter la mise en place de cet exclusif commercial, Colbert interdit le commerce entre les territoires français et la Hollande sous prétexte d'une épidémie survenue à Amsterdam. Les habitants ne sont pourtant pas dupes et des révoltes voient le jour à la Martinique dès 1665. En l'absence du Lieutenant Général, ce sont les gouverneurs particuliers qui ont la charge de les réprimer et d'imposer aux habitants le principe de l'administration directe.

Dans un premier temps, les gouverneurs doivent déconstruire l'image positive que détiennent les seigneurs propriétaires auprès des habitants. Ceci est facilité par le fait que les dernières années des régimes seigneuriaux ont été chaotiques[266]. A la Guadeloupe, le conflit opposant Hoüel à ses neveux n'a fait qu'empirer. Les habitants de l'île sont divisés et le retard de ces derniers sur leur voisin devient perceptible. Du Lion rapporte au sujet de son île que « Cy devant le nombre des habitants estoit beaucoup plus grand mais la division qui sont arrivez depuis peu parmy eux surtout depuis l'année 1656 en ont obligé plusieurs de quitter leur demeure et de se retirer les uns en France les autres aux isles voisines »[267]. Colbert et les membres de la compagnie ont même pu profiter de ces conflits pour racheter les îles détenues par la famille Hoüel[268]. Du Lion ne semble donc pas avoir eu trop de mal à imposer son autorité. Prendre possession de terres à Marie Galante, à proximité de celles de Boisseret semble être la seule mesure qu'il eût à accomplir pour assurer sa domination sur l'ensemble du territoire sous sa gouvernance[269].

A la Martinique, la prise en main de l'île par Clodoré est plus complexe. Pourtant le nouveau gouverneur bénéficie aussi de l'image négative qu'ont les frères de Jacques Dyel Du Parquet auprès des habitants. Dans un mémoire de 1663, il est rapporté qu'à Saint Pierre « les magasins qui sont les lieux destinés à mettre tant les marchandises qui se fabriquent dans la dite isle par les habitants que celles qui y sont apportées de dehors par les marchands estrangers sont très mal entretenus »[270]. Ceci aurait pour conséquence le départ de marchands: « à savoir Ambroise qui s'est retiré dans la Guadeloupe, les Rochelois ont aussi quitté, ceux de Dieppe et de Rouen ont fait leurs plaintes »[271]. La cause de ces départs serait la mauvaise gestion de Vaudroques, frère de Du Parquet et tuteur de ses enfants encore mineurs. Selon l'auteur de ce mémoire, la Martinique serait alors dans une situation délicate, le commerce étant en repli. La cause en reviendrait au seigneur propriétaire qui passerait trop de temps à se divertir et qui ne s'impliquerait pas suffisamment dans les affaires de la colonie[272]. Ceci peut expliquer pourquoi, dans un premier temps, De Tracy et Clodoré sont si bien reçus par les

264 KLOOSTER Wim, *Illicit riches : Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden : KITLV Press, 1998.

265 ABENON Lucien-René, *Petite Histoire de la Guadeloupe*, L'Harmattan, Paris, 1992, P.145.

266 C'est en tout cas ce que laisse suggérer les récits des chroniqueurs et les correspondances officielles même si nous ne devons pas perdre de vue qu'après 1664, tout est mis en œuvre pour ternir l'image des derniers seigneurs propriétaires et que ceci a pu influer sur les descriptions que nous avons à notre disposition.

267ANOM, C7A1 F° 26, Lettre de Du Lion, 8 Avril 1665.

268 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien Régime (1635-1789),* Payot, Paris, 1928, p.130.

269BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 10 P 1 D, carte de l'île de Marie Galante par François Blondel, 1667.

270BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, mémoire instructif de l'estat présent du gouvernement de l'isle de la Martinique en l'Amérique, Année 1663.

271 Ibid.

272 Sur l'histoire de la succession Du Parquet voir FORTUNE Felix-Hilaire, *Les îles Françaises d'Amérique de la vision géopolitique de Richelieu à l'Union Européenne*, L'Harmattan, Paris, 2000.

habitants et peuvent conclure un accord avec ces derniers sans avoir à l'imposer par la force. Pourtant, l'image de la famille Du Parquet n'est pas entièrement altérée en 1664. La révolte de 1665 peut en témoigner :

> « Le dimanche février au quartier du prêcheur Rodomond de Longuemaine et quelques autres estoient assemblés dans la place d'arme devant l'église avec le commis de la compagnie establi la après quelques diverse qu'ils eurent ensemble. Ils dirent quelques paroles de mespris contre la compagnie et le conseil »[273].

Les révoltés prennent alors les armes au nom des enfants du général Du Parquet. Leur première volonté est de trouver les héritiers de Jacques Dyel pour les mettre à la tête de l'île[274]. La menace est suffisante pour inciter les représentants de la compagnie à faire partir de l'île les deux enfants. Déconstruire l'image des anciens gouverneurs ne suffit donc pas à imposer les représentants de la nouvelle compagnie, il faut aussi que les nouvelles autorités démontrent leur capacité à imposer leur pouvoir. Avoir un contrôle sur la mer pourrait alors s'avérer être un bon moyen de démontrer sa puissance.

Sur ce point, les dirigeants de la Guadeloupe et de la Martinique peuvent bénéficier de la distance prise par leurs prédécesseurs vis-à-vis du monde de la mer. Comme nous l'avons exposé, à partir des années 1655, il semble y avoir une sorte de repli sur soi de la part des gouverneurs de la Martinique et de la Guadeloupe. Seuls les membres de la famille de De Poincy sont encore très impliqués dans les affaires maritimes puisque le 3 Novembre 1664 est vendu à La Rochelle le navire le Saint-Jacques Saint-Christophe par Jacques et Isaac Nicolas à Robert de Longvilliers seigneur de Poincy[275]. Cette vente indique que les gouverneurs de Saint Christophe sont soucieux de garder la main sur le commerce entre leur île principale et les îles secondaires de Saint-Barthélémy et Saint-Martin. Charles De Sales, nouveau gouverneur de l'île, peut alors s'appuyer sur les réseaux constitués par la famille de Poincy pour continuer à développer le commerce en ce lieu et le contrôler. Il en sera de même pour Saint-Laurent, nommé gouverneur de l'île en 1666.

Pour les autres îles, le contrôle du commerce ne semblant plus être assuré par les anciennes autorités, les nouveaux gouverneurs ont donc la charge de s'investir dans ce domaine. Cette reprise en main se fait en deux temps. Tout d'abord, il faut imposer la compagnie à la tête du commerce maritime sans pour autant brusquer les habitants. Ainsi, lors de la réalisation du traité entre les habitants de la Martinique et la compagnie, il est stipulé :

> « qu'il estoit permis aux habitants d'avoir barques, cannots et batteaux pour aller et venir par les isles, pour y aller prendre du sel pour la nécessité des habitants, pour s'en servir pour la pesche et chasse, pour passer les dits habitants d'icelle et autres pour vaquer à leurs affaires et qu'il restoit permis aux dits habitants de traiter les uns avec les autres ou dit sel ou provenû de leur chasse et pesche »[276].

Par ce traité, les représentants de la compagnie accordent aux habitants le droit à la libre circulation entre les îles, tant qu'ils n'y pratiquent pas commerce de produits destinés ou en provenance de l'Europe. Si de Tracy concède ce droit c'est certainement parce qu'il est conscient que les nouveaux agents de la compagnie ont besoin de l'appui de tous pour le bon

273 ANOM, 24 Miom 21, Lettre de Dubuc, Février 1665.

274 Les enfants Du Parquets sont alors sous la protection des agents de la Compagnie avant d'être envoyés en France.

275 ADCM, Fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5666/fol. 136-139, Déclaration de vente par Jacques Nicolas et Isaac Nicolas du navire Le Saint-Jacques Saint-Christophe à Robert de Lonvilliers seigneur de Poincy gouverneur de l'île Saint-Christophe (copie de l'acte). 03 Novembre 1665.

276ANOM, C8B 1 N° 16, Edit de Tracy, 17 Mars 1665.

fonctionnement du commerce inter-île. Seuls les échanges avec l'Europe apparaissent comme devant être contrôlé puisqu'il est exigé :

> « Que les marchands et maitres des navires faisoient publier et mettre affiche aux paroisses deux mois auparavant le départ de leurs navires et qu'ils iroient prendre les marchandises et tabac aux poids du roy suivant la coustûme »[277].

Le travail des nouveaux gouverneurs est alors facilité. Ils ne doivent que contrôler le départ des plus grandes embarcations et laisser les petits marchands des îles poursuivre leur commerce sous couvert de chasse et de pêche.

La situation est la même à la Grenade :

> « Aprés le départ de Monsieur de Tracy les habitants commencèrent un peu à respirer sous la sage conduite de Monsieur Vincent qui d'abord leur permit toute sorte de chasse et de pesche tant dans l'isle que dans les Grenadins laquelle leur avoit esté interdite jusques alors par le comte de Cerillac. Mais encore plusieurs y faisoient des profits considérables sur le caret et sur la viande qu'ils vendoient à ceux qui s'occupoient à faire des marchandises »[278].

Ceci ne suffit pourtant pas à imposer l'autorité de la compagnie sur les mers. Il est alors nécessaire, pour les nouveaux gouverneurs, de s'allier aussi aux familles déjà implantées dans les îles. Clodoré est le premier à s'appuyer sur ces anciennes familles. Lors de la révolte de 1665, il envoie, pour tenter de calmer l'agitation « Monsieur Dubucq commis général qui demeure au bourg Saint Pierre où est monsieur de Clodoré le lundy matin il vint au bateau au dict quartier du prescheur où se trouve Rodomond »[279]. De même, il peut s'appuyer sur le « nommé Levasseur que monsieur Clodoré envoya pour savoir l'estat des choses »[280]. En agissant de la sorte, Clodoré démontre qu'il a l'appui des membres les plus illustres de la colonie. Ceci lui facilite alors la reprise en main de l'île. Il peut aussi récompenser ces membres de la haute société coloniale en leur accordant des postes importants ou les laisser dans leurs privilèges.

Lors de cette révolte, les gouverneurs démontrent aussi qu'ils sont en capacité de s'entraider et qu'ils peuvent se projeter sur les mers afin d'assurer leur contrôle sur les îles.

> « Du Lion envoya à Clodoré promptement la Compagnie de la Jeunesse de son isle et plusieurs volontaires, commandez par M Hinselin son lieutenant et M de Chambré ayant fait tous ses efforts pour se rendre à la Martinique avec 200 bons hommes et ayant esté contraint de relascher tout malade il luy envoya par un autre navire, la compagnie auxiliaire »[281].

Cette capacité à pouvoir déplacer des troupes armés d'une île à l'autre permet aux nouveaux gouverneurs de reprendre contrôle sur les îles et, symbole de leur puissance, Clodoré « amena Rodomond au Gouverneur qui luy fit faire son procez et l'envoya tout instruit par Monsieur de Laubière à M de Tracy qui estoit à la Guadeloupe »[282]. En faisant juger les révoltés de 1665 par les plus hautes autorités de la compagnie et en l'exilant de la Martinique, Clodoré démontre qu'il est en capacité d'imposer les décisions de la compagnie et que ses membres sont en mesure de pouvoir imposer leur autorité grâce à la maîtrise de la mer puisqu'ils sont en mesure d'exclure des îles ceux qui s'opposent à leur volonté.

---

277 Ibid.

278 DU TERTRE Jean Baptiste, Histoire générale des Antilles…, OP. Cit, Tome III, p. 106

279 ANOM, 24 Miom 21, Lettre de DUBUC, Février 1665.

280Ibid.

281 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome III. p. 236.

282ANOM 24 Miom 21, Lettre de Dubuc, Mai 1665.

Contrôler la mer durant la guerre Anglo-Hollandaise.

Lors de l'année 1666, une autre occasion s'offre aux gouverneurs d'illustrer leur capacité à faire appliquer leur pouvoir sur les îles et sur les eaux qui les avoisinent. En cette année, l'île de Saint-Christophe est attaquée par les Anglais[283] en avril : « Il estoit arrivé le jour precedent 250 boucaniers anglois avec le colonel Morgan à leur teste de l'isle de Saint-Eustache qu'ils avoient depuis six mois prise sur les hollandois ». Face à cette menace « dans ce mesme temps le Saint Louys de Bayonne et la Concorde qui estoient partis par les ordres du Commandeur de Sales pour aller querir les habitants de Saint Martin et de Saint-Barthelemy et les apporter en l'isle de Saint-Christophe y estoient arrivez avec les habitants de ces deux isles au nombre de 300 hommes portants armes ».

Cette arrivée de renfort, permet au gouverneur de Saint Christophe de contenir l'attaque. Mais, en l'absence d'escadre, sans l'appui des autres îles, Saint-Christophe ne peut résister aux assauts des Anglais. Or, « La Guadeloupe et la Martinique a détaché chacun 150 bons hommes commandez par nombre suffisant d'officiers qu'ils envoyerent incessamment pour demeure dans l'isle de Saint-Christophe et y faire les fonctions militaires comme auroit pu faire une garnison ».

Ce conflit permet alors aux habitants des îles françaises de faire preuve de solidarité face à un adversaire commun, ce qui ne s'était plus produit depuis le conflit entre de De Poincy et Du Parquet.

Clodoré en profite pour démontrer sa capacité à se porter sur les mers et à prendre le contrôle d'armées puisque

> « Pendant ce temps là monsieur de Clodoré gouverneur de la Martinique voyant qu'il y avoit nombre de navires à la rade de son isle tant françois que flamans tous disposez à faire conjointement la guerre aux anglois crut qu'il faloit profiter de l'estonnement où ils estoient et sans attendre qu'ils eussent repris cœur attaquer l'isle de Nieves ».

Ainsi il décida « de s'embarquer à la teste de 700 hommes de la Martinique ». Il est alors imité par Du Lion qui « propose de s'embarquer avec 500 hommes de la Guadeloupe ». Le gouverneur de la Guadeloupe peut même démontrer son courage lors de l'attaque de la Guadeloupe par les Anglais :

> « les barques, chaloupes et autres bastimens de mer ayant esté détruits et ruinez par le houragan dans cette extrémité il s'avisa de faire chercher et raccommoder des canots avec lesquels il entreprit non sans peine et un travail extraordinaire de faire passer peu à peu des soldats dans les Saintes pour se joindre à quelques matelots et habitants de ces isles qui sous la conduite du sieur Baron capitaine de Navire et du sieur des Meuriers commandant en ce poste […] Enfin ayant rassemblé jusques à sept de ces petits bastimens [….] Il ne laissa pas de s'y embarquer avec 150 hommes ou environ et deux petites pièces de canons de fonte de quatre livres de balles avec sa flotte d'arbres creusés passa aisément le trajet qui est entre la Guadeloupe et ces isles ».

Ce conflit entre la France et l'Angleterre permet aussi aux gouverneurs de démontrer leur capacité à gouverner la mer. C'est encore Du Lion qui donne les ordres au « capitaine Bourdet commandant la frégate de Saint-Sébastien bonne voilière et montée de 24 pièces de

283Dans son ouvrage Histoire de la marine française, Volume 1, Eugéne Sue a retranscrit un certain nombre de documents portants sur cet affrontement dans l'île de Saint Christophe. Voir SUE Eugéne, *Histoire de la marine Française*, Vol 1, chez F. Bonnaire, Paris, 1835, pages 360 à 366.

Canon ». Ce « Capitaine Bourdet n'avoit que soixante hommes dans sa frégate embarrassé du nombre de prisonniers anglois qu'il avoit au nombre de 80 rendit le bord à la Guadeloupe, où il laissa sa prise et les François qui estoient prisonniers dans ce bastiment ». De même « Du Lion ordonne au capitaine Reouille de réparer le navire la Bergère qui s'est abîmé à la côte de la Guadeloupe »[284].

Ce conflit apporte donc l'opportunité à ces nouveaux gouverneurs de démontrer leur capacité à prendre le contrôle sur la mer et par là même à défendre les intérêts de la France comme l'avaient fait les premiers colons. Grâce à ce contrôle, ils sont en mesure de répondre aux menaces ennemies mais aussi de porter le danger dans les autres territoires contrôlés par les nations étrangères. A la Grenade, Vincent rapporte les faits suivants :

> « il s'y est trouvé au retour d'une barque d'un habitant d'ici armé de 25 thonneau que j'avais envoie a Tabac, elle partit d'ici le 29° du passé et le 9° du présent elle fust a l'isle de Tabac, ou ils mirent a terre 20 hommes a trois lieu pres du fort pour la nuit faire des prisonniers sur leur chemin [...] le dit capitaine fut de retour avec sa barque et est amené le gouverneur un capitaine et douze soldats avec huict à neuf françois ou flamans vieux habitants de Tabac le dit capitaine a lesse le nommé le Sergean ci devant mestre de barque avec 26 hommes de son équipage pour garder le fort »[285].

Par ces différentes actions militaires, les gouverneurs renouent avec la tradition des gouverneurs conquérants des premiers temps de la colonisation. Bien qu'issus directement de la métropole, ils construisent ici une histoire commune avec les anciens habitants des îles. Être présents lors des affrontements, qu'ils soient navals ou terrestres, leur permet aussi de démontrer qu'ils sont impliqués dans le maintien de la colonisation française aux Antilles. Ce sont tous ces éléments qui permettent alors de renforcer leur autorité auprès des habitants.

La présence des nouveaux gouverneurs sur les mers

Si la participation active à la défense des îles est nécessaire au maintien de l'autorité de ces gouverneurs, elle ne peut suffire. Il leur faut aussi démontrer qu'ils sont impliqués dans tous les domaines de l'administration. Par exemple, les nouveaux gouverneurs doivent visiter leur île et se montrer sur leur territoire. Si Clodoré est aussi le premier à réaliser une visite de son île[286], c'est Du Lion qui semble être le plus actif dans ce domaine. En effet, nous n'avons relevé qu'une visite de la Martinique par Clodoré alors que Du Lion en réalise cinq de la Guadeloupe jusqu'en 1669, date à laquelle Clodoré fut remplacé par De Baas. Nous pouvons expliquer ce déséquilibre par l'étendue géographique du territoire que doit contrôler le gouverneur de la Guadeloupe[287]. Il semble aussi que Du Lion ait une propension à se déplacer plus que ses confrères et à être plus impliqué dans les questions maritimes. Ainsi, nous avons retrouvé seize mentions d'une implication directe du gouverneur de la Guadeloupe dans des affaires maritimes au cours de sa gouvernance. Il est impliqué directement dans la défense des îles comme nous l'avons démontré plus haut. Il réalise aussi cinq visites des terres qu'il a en sa possession et se rend plusieurs fois à la Martinique pour des raisons diplomatiques. Lors

---

284CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…*, OP. Cit. p. 90-128.

285ANOM, C10A1, lettre de Vincent, le 20 Octobre 1666.

286 Du Lion rapporte le 08 Novembre 1665 que Clodoré a visité son île. Voir ANOM, C7A1 F° 26, lettre de Du Lion le 08 Novembre 1665.

287 Du Lion doit aussi gouverner les Saintes, Marie Galante et la Désirade alors que Clodoré n'a plus la direction de la Grenade et de Sainte Lucie.

d'un de ses voyages, il peut même faire une « négociation avec les Caraïbes lors de son passage devant la Dominique »[288].

Seul De Baas, gouverneur de la Martinique en 1667 et gouverneur général en 1674, est aussi présent que Du Lion sur les mers. Nous avons retrouvé vingt-quatre mentions à des implications dans des affaires maritimes de la part du gouverneur de la Martinique. Dès son arrivée, De Baas semble avoir à cœur d'imposer son autorité sur les questions maritimes puisque

> « Le dit sieur Ceberet en conséquence du traité que monsieur a désiré que le dit fermier fissent pour la traite des nègres a voulu acheter un navire aux isle pour y envoyer mais comme monsieur de Baas à cause des ordres du roi de ne point permettre le commerce avec les estrangers luy a tesmoigné que nonobstant les permissions de sa majesté de faire le commerce des dits nègres avec les estrangers il feroit confisquer les dits batiments à moins que d'avoir un ordre qui déroge expressement au premier »[289].

Pour pouvoir imposer son pouvoir, il multiplie aussi ses visites dans les îles et en réalise neuf, l'une d'elle le conduisant même jusqu'à la Tortue[290]. Enfin, à l'image de son prédécesseur, il se présente comme un personnage actif lors des conflits qui opposent la France aux autres nations européennes. En 1670, « De Baas a envoyé des soldats à la Terre Ferme »[291] et en 1673, il part lui-même prendre l'île de Corossol pour la France[292].

Cette forte présence sur les mers de la part de Du Lion et de De Baas entraîne une concurrence entre les deux hommes qui s'exprime principalement dans le domaine commercial. Du Lion sait s'unir aux marchands des îles. Il fait l'acquisition d'une habitation avec Carolof qui est très impliqué dans le commerce des esclaves[293]. De même, en 1671, « Moysel commis et procureur de monsieur Pierre Formont banquier à Paris certifie avoir livré à monsieur du Lion » des marchandises pour son île[294]. Mais le gouverneur de la Guadeloupe semble très vite être incapable de rivaliser avec De Baas. Son seul moyen d'action est alors de surveiller les agissements de son supérieur hiérarchique et d'en rapporter les actes au roi.

Grâce à Du Lion, nous savons que De Baas s'implique très régulièrement dans le commerce au sein de l'espace caribéen. Ainsi en 1670, il rapporte que « De Baas laisse le commerce avec les Hollandais »[295]. Bien plus que cela, le gouverneur général participe à ce commerce en affrétant lui-même des embarcations comme dans le cas de Eon Bernard[296], dans l'optique de commercer avec les Espagnoles[297] :« Monsieur de Baas a envoyé au mois de Juillet chargé de marchandises pour soi et pour celuy de monsieur Cartier pour les faire traité à la Trinité et à la Terre Ferme de l'Amérique espagnole par Bernardin Eon »[298].

---

288 ANOM, C7A1 F° 54, lettre de Du Lion 07 Février 1666.

289BNF, département des manuscrits, fond MF 8451/ Mélanges Colbert 171, lettre de Baas, 1667.

290ANOM, C8A 1 F° 240, Lettre de De Baas, 1673.

291ANOM, C7A1 F° 221, rapport sur les îles, 1670.

292ANOM, C8A 1 F° 224, lettre de De Baas, 16 Avril 1673.

293ANOM, C7A2 F° 11, lettre de Du Lion, 30 Janvier 1671.

294ANOM C7A2 F° 46, lettre de Du Lion le 06 Mars 1672.

295ANOM, C7A1 F° 191, lettre de Du Lion, 1670.

296 Nous aurons l'occasion d'étudier plus en détail la vie de ce marin lorsque nous aborderons la question du commerce dans les îles dans la III° partie de notre thèse.

297ANOM, C7A1 F° 107, lettre de Du Lion 30 Septembre 1669.

298 ANOM, C7A1 F° 103, lettre de Du Lion 1670.

L'implication de De Baas dans ce commerce n'est pas démentie par le principal intéressé. Bien au contraire, il en fait part au roi lorsqu'il dit lui-même que Eon Bernard et Miquel navigue pour lui[299].Cette volonté de s'impliquer dans le commerce de la part des gouverneurs est principalement dû au fait qu'ils sont exposés à un problème qui avait déjà été soulevé par de Chambré en 1665 :

> « Faisant un peu de réflexion sur les séditions de la Martinique il dit dans une lettre qu'il écrit à Monsieur de Clodoré sur ce sujet qu'elles n'ont esté causes que par deux sortes de gens premièrement par la canaille qui dans le désir de piller les richesses s'y portent avec passion sans penser à la conséquence. En second lieu par les marchands qui par l'interdiction du commerce sont demeurez sans fonction leurs magazins vides et leurs fortunes ruinées »[300].

Le fait que les magasins se retrouvent vides est dû à l'interdiction du commerce avec les Hollandais. Ceci entraîne une baisse de la venue des navires provenant d'Europe et donc un ralentissement du commerce[301]. Les gouverneurs n'ont pas d'autre choix que de laisser le commerce avec les îles détenues par les autres nations se développer.

Le problème de l'approvisionnement des îles explique pourquoi, malgré les rapports réalisés par Du Lion et la présence sur place des membres de la compagnie, De Baas continue à s'impliquer dans ce commerce. De Baas s'appuie aussi sur des intermédiaires pour développer ces échanges comme « le secrétaire de monsieur de Baas habitant de cette isle nommé Du Clerc en use de mesme à la Martinique ou a la veue des vaisseaux il achepte les marchandises et les envoye icy a sa femme et à celle du nommé Guillaume Dubec qui les a vendu à usure »[302].

Les agents de la Compagnie et les limites du respect des principes de l'exclusif.

Si le gouverneur de la Martinique peut continuer à exercer des activités commerciales, c'est aussi parce qu'il est imité par les autres membres de la Compagnie présents localement :

> « le sieur Polluche[303] a fait embarquer a fret trois cent barriques de sucre dans le vaisseau le Saint Nicolas qui appartient à des particuliers duquel le capitaine le nommé Chauvet et le commis Mars qui est d'Orléans aussy bien que le dit sieur Polluche j'ay cherché avec soin la preuve du dit embarquement pour faire lequel les sucres ont esté pris dans les magazins de la compagnie des quartiers de la Basseterre et apportez par les barques de la dite compagnie des magazins qu'elle a au quartier de la Cabesterre et autre eslognés et memse de l'isle de Marie Galante ce qui est aisé a prouver par les confessions des gardes magazins »[304].

Dès le début de l'installation de la Compagnie dans les îles, certains de ses agents ont trouvé le moyen de détourner le commerce à leur profit. Jean de Clodoré rapporte qu'en 1665 :

---

299 ANOM, C8A 1 F° 25, Lettre de De Baas, 1669.

300 DU TERTRE, Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles Françaises…* OP. Cit.Tome III, P 194

301ANOM, C8B 1 N° 32, lettre de De Baas 14 Janvier 1671.

302ANOM C7A2 F° 187, Lettre de Du Lion, 16 Janvier 1673.

303 Polluche est agent de la Compagnie des Indes Occidentales à la Martinique.

304ANOM C7A2 F° 111, lettre de Du Lion 16 Novembre 1672.

« Il est vray que la distribution de ces marchandises se fit avec assez de désordre et de confusion par des commis peu capables de leur employ, pour l'interest de la compagnie et peu propres à satisfaire les esprits mal disposez de ces peuples »[305].

Selon le même auteur, ceci est dû au fait que « les commis eslever la pluspart parmy les gens d'affaires conservent ce caractères remply de dureté de presomption et d'une forte férocité qui leur est ordinaire »[306].

Les visites des directeurs de la compagnie dans les îles ne changent rien à ce fait, les agents et commis continuent avec une certaine facilité à se tourner vers le commerce illicite[307].

De plus, faisant monter les prix des marchandises, ils incitent les autres acteurs du commerce à développer des relations avec les marchands hollandais de passage dans la Caraïbe. La mise en place de la compagnie, échouant à faire appliquer les principes du colbertisme par manque de moyen, a surtout contribué à développer un commerce parallèle qui nécessite de la part des habitants une plus grande maîtrise de la pratique maritime.

Effectivement, la cause principale de l'échec de la compagnie des Indes Occidentales est son manque de moyen pour pouvoir acheminer et distribuer les marchandises. Le peu de navires qui sont affrétés de France au cours de la période, rendent les autorités dépendantes des marins locaux. Jolinet, agent de la compagnie, rapporte qu'en 1677 :

«la barque de munitionnaire est occupée à descharger les vivres qui sont dans les vaisseaux mouillés au Cul de Sac, il m'a sommé de luy fournir un bastiment pour porter a la Grenade les vivres pour l'esquipage du vaisseau que commande le dit sieur La Clocheterie, j'ay esté obligé ne trouvant point d'autre commodité de freter la barque de monsieur de Maintenon à qui je paye pour son voyage deux cent cinquante livres monnoyes de France »[308].

Ce manque de navire avait déjà été soulevé par De Baas dès 1672 lorsqu'il affirmait qu'il ne lui restait « qu'une barque»[309]. Ainsi, les autorités locales ne peuvent prétendre à contrôler réellement le commerce dans les îles. Dépendant des marchands qui pratiquent le commerce inter-île, comment peuvent-ils leur imposer l'exclusif colonial ?

En 1670, De Baas rapporte que « Le grand nombre de navires qui sont venus aux îles ont causé un grand silence auprès des habitants »[310]. Le gouverneur est alors rassuré car un an auparavant il demandait à la compagnie d'envoyer plus de navires si elle ne souhaitait pas voir les habitants se rebeller contre son pouvoir. Mais l'envoi de navires reste faible tout au long de la période et les gouverneurs sont en permanence sous la menace d'une révolte due à la cherté des prix et à l'absence de vivre dans les îles. Ainsi, Du Lion se plaint que :

« C'est en cela que la Martinique et Saint Christophe sont bien privilégiées sur cette isle puisqu'il ne se passé année que la première n'en reçoive au moins six navires et depuis près de six ans que je suis en celle cy il n'y en a eu que deux si nous ne faisons pas mieux partager nous seront sans rien sans ressource dans notre pauvreté cette isle est néanmoins celle qui donneroit plus de profit et ou on seroit mieux la colonie estoit bien secourue »[311].

---

305 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique ….* OP. Cit. p. 7.

306 Ibid.

307 Nous reviendrons sur ce point lorsque nous aborderons la question du commerce maritime dans les Petites Antilles Françaises.

308 ANOM, C8A2F33, Lettre de Jolinet, 23 Juillet 1677.

309 ANOM, C8A 1 F° 160, lettre de Baas, 04 Janvier 1672.

310 ANOM, C8A 1 F° 32, lettre de De Baas 24 Février 1670.

311 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.

Si le gouverneur de la Guadeloupe a motif à se plaindre, il est à noter que le nombre de navires donné comme ayant abordé à la Martinique semble bien faible pour répondre aux besoins de tous les habitants. C'est certainement pour cette raison qu' « il servira peu au roy que les capitaines de ses vaisseaux et les gouverneurs de ses isles ne veuillent souffrir en aucune façon le commerce avec les estrangers si monsieur de Baas est d'un autre sentiment estant tantost de réserve et faisant grace une autre fois envers les délinquants quy seront punissables »[312].

La montée en puissance des autorités stationnées à la Martinique

Si De Baas et les membres de la Compagnie n'ont pas imposé l'interdiction du commerce étranger, c'est avant tout parce qu'en appliquant les principes de l'exclusif colonial à la lettre, ils s'exposent à une révolte des habitants due à la famine qu'engendrerait l'arrêt du commerce inter-île. N'est-il pas préférable de contrôler ce commerce en y participant que de l'interdire complètement ? C'est en tout cas le choix qu'a opéré le gouverneur de la Martinique. Si Du Lion fait état si souvent des agissements de son confrère, c'est avant tout parce qu'il n'a pas les moyens de rivaliser avec lui. Or, l'administration centrale des îles étant transférée en 1670 de Saint Christophe à la Martinique, ceci accentue le pouvoir de De Baas dans l'ensemble caribéen et réduit d'autant plus celui de Du Lion.

Ainsi, jusqu'à sa mort en 1677, aucun autre gouverneur n'arrive à s'opposer à De Baas. C'est ainsi qu'il peut prendre définitivement le contrôle sur la gestion des affaires maritimes. Pour cela, il s'appuie sur les embarcations déjà présentes sur place comme cette barque dont nous avons retrouvé la comptabilité pour l'année 1674 :

> « Attendu la nécessité ou l'on a d'entretenir une barque pour retirer les sucres de la Cabesterre et autre lieu esloigné de cette isle l'on continuera pendant l'année présente de la dépense de la barque appartenant à la compagnie »[313].

De Baas ne se contente pas d'attendre la venue des escadres dans les îles ou le bon vouloir des membres de la compagnie à lui accorder des navires. Il se charge lui-même d'acquérir des embarcations. Jolinet rapporte en1676 :

> « On travaille incessamment à faire sept mille pieds de bordage de poirier pour reborder les barques longues, si les membres le peuvent souffrir, je n'aurois pas fait cette dépense sans en estre bien certain, sy monsieur de Baas, ne m'avoit dit qu'il me rendroit responsable du dépérissement des dites barques longues qu'il veut employer contre les caraybes. Monsieur de Baas fait faire un brigantin qui nagera quinze à seize avirons par bande ce bâtiment estant bon de voile et de rame sera très propre pour faire la guerre aux dits caraybes, ce sont cinq hommes de l'équipage du vaisseau le Fort qui travaillent à cette construction, scavoir trois charpentiers et deux forgerons, je leur fournis touttes les matierres propre pour laditte construction et pour la garniture »[314].

312 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion année 1670.

313BNF département des manuscrits, fond français 11315, papiers de la Compagnie des Indes Occidentales, frais de barque pour l'année 1674.

314ANOM, C8A 1 F° 416, lettre de Jolinet 11 Septembre 1676.

La même année :

> « le sieur Jolinet pria monsieur de Grancey en partant d'icy de laisser la carcasse d'un brigantin qu'il avoit porté de France en botte, avec trois charpentiers et deux forgerons pour le construire, c'est ce qu'il fit, ces ouvriers y ont travaillé depuis, et il pourroit estre bien tost en etat de naviguer, sy ledit sieur Jolinet vouloit tirer du magasin dont il est le maistre ce quy luy sera nécessaire pour ses agrés mais il est tout plain de difficultés et tous les jours il se reprend de son entreprise, tellement que je voy que ce batiment quy nous seroit extrêmement nécessaire restera moityé fait, sy vous n'avés la bonté monsieur d'ordonner non seulement qu'il soit mis en Etat de servir mais aussy du payement nécessaire pour l'entretient de son équipage»[315].

Malgré quelques échecs, De Baas se constitue une petite flotte ce qui lui permet d'acquérir une certaine autonomie. Il peut être présent sur les mers et pour cela est capable de mettre à profit n'importe quelle embarcation. Ainsi, il est rapporté qu'à sa mort, De Baas détient une pirogue[316]. Si ce dernier a acquis ce type d'embarcation c'est certainement pour signifier qu'il est capable de s'adapter à l'environnement dans lequel il doit gouverner et qu'il sait comment s'assurer un moyen de naviguer et donc de contrôler les îles.

La mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales est donc marquée par un changement profond dans la façon de contrôler la mer. Le conflit qui oppose les Français aux Anglais permet tout d'abord de démontrer que les nouvelles autorités sont capables de se porter sur les mers et de défendre les colonies par ce biais. Apparait alors une nouvelle forme de solidarité entre les îles et ferme alors la page de l'isolement dans lequel elles étaient entrées à partir des années 1655. Pour autant, les gouverneurs ne peuvent prendre l'entier contrôle des affaires maritimes. En effet les moyens qui sont à leur disposition sont limités. Pour pallier le manque de navires, les autorités locales doivent donc s'appuyer sur les marchands et marins locaux ce qui les rend dépendants de ces derniers. Signe de cette dépendance, lorsque De Baas affrète le navire d'Eon Bernard, il lui donne comme ordre de revenir dans les six mois. Le voyage ayant duré plus d'un an, De Baas ne peut que constater que le capitaine n'a pas suivi ses instructions et qu'il a pris le loisir de commercer pour lui-même. De Baas se doit donc de sanctionner un tel acte puisque son autorité a été bafouée. Or, la seule sanction qui est appliquée au capitaine est la suivante : « Après que le sieur Eon aura faict ses comptes il pourra repartir avec ses matelots là où bon lui semblera »[317]. Si De Baas n'applique pas d'autres sanctions à ce capitaine, c'est avant tout parce qu'il n'en a pas les moyens. Comment peut-il se passer de ces marins pour approvisionner ses îles ? Ainsi, les gouverneurs sont contraints d'accepter les agissements de ces hommes de la mer car ils ne peuvent se passer d'eux pour préserver leur pouvoir sur les territoires qu'ils doivent administrer.

Si De Baas ne peut mettre fin au commerce interlope, sa présence importante sur les mers lui permet par contre d'éclipser les autres gouverneurs dont principalement Du Lion. Grâce à lui, ses successeurs au poste de gouverneur général n'ont qu'à poursuivre son action pour pouvoir s'assurer un contrôle sur l'ensemble des îles détenues par la France dans la Caraïbe. La personnalité de Blénac accentue alors ce rôle important des gouverneurs généraux dans le domaine maritime.

315ANOM, C8A 1 F° 397, Lettre de De Baas, 31 Octobre 1676.

316ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac 1679.

317ANOM, C8A 1 F° 120, Lettre de De Baas, 29 Mars 1671.

2. La question maritime sous l'administration directe

La Compagnie des Indes Occidentales n'exerce son autorité que dix années dans les îles. Ces dix années sont une période de transition à la fin de laquelle les îles sont prêtes à être administrées par des hommes nommés directement par le roi. Gouverneurs généraux et intendants ont alors la charge d'appliquer localement les décisions émanant du roi et de ses ministres. De 1674 à 1677, le Gouverneur Général exerce seul l'ensemble des pouvoirs : judiciaire, militaire et économique. Son pouvoir reste sans partage jusqu'à l'instauration de l'intendance en 1677. Le partage des tâches entre le Gouverneur Général et l'Intendant est clairement édicté lors de l'arrivée de Patoulet dans les îles en 1679. Blénac dit alors « Patoulet s'occupe de la police et du commerce »[318]. Dans son article intitulé « Fortune et plantation des administrateurs coloniaux », Michel Vergé-Francechi signale alors qu'à partir de l'instauration des intendances, les îles sont administrées comme des ports[319]. Le Gouverneur Général, accompagné des gouverneurs particuliers, est chef de l'Epée. L'intendant est lui chef de la Plume. Le rôle de ces administrateurs est d'assurer le bon fonctionnement du commerce et de contribuer au développement économique. Dans ce partage des tâches, le rôle du Gouverneur Général et de ses représentants se concentre plus sur des missions de protection de la population : défense des îles en cas d'attaque, intervention en cas de révolte, etc. L'intendant lui, est en charge d'assurer le bon fonctionnement du commerce. Ainsi, il doit s'impliquer dans le développement agricole afin que celles-ci soient en mesure de répondre aux attentes des navires venus commercer dans les Antilles[320]. De même, c'est l'Intendant qui est en charge de la redistribution des marchandises tant auprès de la population, qu'à destination des garnisons installées dans les îles[321]. Si le Gouverneur Général a un pouvoir militaire important, sans l'appui de l'Intendant qui a la responsabilité des finances, il ne peut mener à bien ses entreprises. Ceci sous-entend donc que gouverneur et Intendant doivent s'accorder sur leurs objectifs. Ce partage des tâches permet aussi d'empêcher aux gouverneurs généraux de prendre une part trop active dans les affaires commerciales. En effet, à partir de Blénac, nous ne retrouvons plus de gouverneurs généraux impliqués directement dans le commerce des îles. C'est donc principalement dans le domaine militaire que nous devons porter notre regard pour analyser les rapports qu'entretiennent les plus hautes autorités de l'île au monde maritime.

Les nouvelles autorités locales et leur expérience dans le domaine maritime.

Pour pouvoir assurer la sécurité des colonies et développer le commerce, gouverneurs généraux et intendants doivent nécessairement conserver un contrôle sur les questions maritimes. Ceci est facilité par le fait qu'ils ne sont pas novices en ce domaine. En effet, il est à noter que tous ont en commun le fait d'avoir exercé une fonction en lien avec le domaine maritime avant de se rendre dans les îles. Au cours de la période étudiée, les îles furent

318 ANOM, C8B 1 N° 56, lettre de Blénac 11 Juin 1680.

319 VERGE-FRANCESCHI « Fortune et plantation des administrateurs coloniaux aux îles d'Amérique » in BUTEL Paul (dir) *Commerce et plantation dans la Caraïbe*, acte du colloque de Bordeaux 15-16 Mars 1991, Maison des Pays Ibériques, Bordeaux, 1992, P 117.

320 Ibid.

321 Sur les troupes envoyées dans les îles voir LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat en histoire de l'Université de Tours, 2007.

administrées par sept gouverneurs généraux[322] et cinq intendants[323]. Parmi les sept premiers, quatre ont été à la tête d'équipage avant leur nomination à ce poste. Charles de Courbon Blénac fut capitaine de vaisseau du roi en 1670, fonction qu'il exerça jusqu'à sa nomination au poste de gouverneur général en 1677. Thomas Claude Renard d'Amblimont qui lui succéda, a été nommé lieutenant de vaisseau en 1663. Il a même une grande expérience de la navigation dans les îles puisqu'en 1674, à la tête du navire les Jeux, il a été de ceux qui ont défendu la Martinique lors de l'attaque de Ruyter[324]. Charles Des Nos, gouverneur général en 1701 a aussi une bonne expérience du monde de la mer. En 1669, il a été nommé lieutenant de vaisseau du roi. Ceci l'a conduit en 1678 à se rendre en Amérique au sein d'une escadre. Enfin, Charles François Machault de Belmont qui prend la direction des îles en 1707 a lui aussi exercé dans la marine royale comme lieutenant de vaisseau à partir de 1667.

Il faut ici faire une place particulière à Gabriel Jean Nicolas de Gabaret. Gouverneur par intérim entre 1709 et 1710, il n'est pas directement issu du monde de la mer mais a exercé auparavant les fonctions de gouverneur de la Grenade et de la Martinique. De plus, il est le fils de Mathurin II de Gabaret, chef d'escadre de Guyenne. Issu d'une grande famille de marins, Nicolas de Gabaret est aussi le frère de Jean de Gabaret, lieutenant des armées navales du roi durant la ligue d'Augsbourg[325]. Ainsi, nous pouvons le compter comme étant de ceux qui ont une connaissance suffisante du milieu maritime.

Parmi les gouverneurs généraux, seuls d'Eragny et de Phélypeaux ne semblent pas être issus du milieu maritime[326]. Pour gouverner les îles, le roi a donc fait le choix de se tourner majoritairement vers des officiers de marine, des hommes qui avaient déjà une grande expérience du monde de la mer, comme cela avait été le cas du temps des premiers gouverneurs. Ceci peut se comprendre car Louis XIV a donné comme mission au « lieutenant général représentant notre personne tant dans les isles de l'Amérique que dans la Terre Ferme et Pays de notre obéissance de ce costé là avec pouvoir de commander à tous nos gens de guerre tant de cheval que de pied François et estrangers qui sont présentement et qui seront cy après est dites isles et pays » et « aussy a notre armée navale qui y sera envoyée et aux vaisseaux de la dite compagnie des isles occidentales ». Il est donc logique que le roi et ses ministres préfèrent accorder ce poste à très haute responsabilité à des hommes qui ne sont pas novices dans le monde de la mer et qui savent s'y imposer facilement.

Le même constat est à noter pour le choix des intendants. Jean Baptiste Patoulet, premier intendant des îles a exercé la fonction de commissaire de la Marine en 1671 et a été commissaire-général à Rochefort en 1676. Son successeur, Michel Bégon a lui aussi exercé la fonction de commissaire-général de la Marine avant d'être envoyé dans les îles. Gabriel Dumaitz de Goimpy a aussi une bonne expérience du milieu maritime avant sa venue aux îles puisqu'il a été commissaire-général des Galères à Marseille en 1680. Son successeur François-Roger Robert a été commissaire-général de la Marine à Toulon. Enfin Nicolas-François Arnoul de Vaucresson a lui aussi exercé des fonctions en lien avec le monde de la

322 Nous prenons en compte dans notre calcul la gouvernance de Gabaret même s'il exerça les fonctions de Gouverneur Général par intérim.

323 Nous ne prenons pas en compte dans notre calcul les intendances de Le Bigot de Gastines, Croizet et Du Guay puisqu'ils ne se sont pas rendus dans les îles. Ainsi entre 1702 et 1704 il y eut une vacance de l'intendance.

324 VERGE FRANCESHI Michel, *Les chefs d'escadre marquis d'Amblimont (1663-1797*), Publication de l'Université Francophone d'Eté, Jonzac, 1994.

325 HRODEJ Philippe et BUTI Gilbert, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Edition, Paris, 2013, P.306.

326Cf. Annexe 3 : la liste des gouverneurs et intendants aux Antilles pour pouvoir situer chronologiquement chacune de ces personnes, P.719.

mer puisqu'il a été commissaire de la Marine à Rochefort et commissaire–général à Marseille. Ce sont donc des hommes d'expérience dans le domaine de l'administration maritime et navale.

L'implication des autorités locales dans les questions maritimes aux îles.

Au cours de la période étudiée, Gouverneurs Généraux et Intendants ont donc une certaine connaissance et maîtrise du monde de la mer. Cette expérience aurait dû leur permettre de s'impliquer réellement dans les questions maritimes et de contrôler le monde de la mer aux Antilles. Mais ceci dépend beaucoup de la personnalité de ces hommes. En consultant les correspondances adressées par les administrateurs, nous constatons très vite que l'implication de chacun dans les questions maritimes est très inégale. Pour pouvoir en rendre compte, nous avons comptabilisé le nombre de lettres émanant de chacun d'entre eux qui font références au monde de la mer.

A l'analyse de nos résultats, nous constatons rapidement que Charles de Blénac arrive largement en tête puisque nous avons retrouvé cent douze lettres de ce dernier faisant référence au monde de la mer. Le fait qu'il soit resté dix-huit ans à la tête des îles pèse dans cette forte représentation. Comment Eragny ou Des Nos qui n'ont gouverné qu'une année auraient pu produire autant de rapport sur le monde de la mer ? Il est tout de même à signaler que Blénac a rendu plus compte des activités maritimes que Patoulet et Bégon réunis, alors qu'ils ont exercé leur activité en même temps que ce dernier. Blénac est donc de loin celui qui semble s'être le plus impliqué dans les questions maritimes. Seul d'Amblimont qui exerce quatre années et Phélypeaux trois ans, ont été aussi très investis dans les questions maritimes.

Du côté des intendants, Du Maitz et Robert ont aussi été concernés par les questions maritimes puisque à eux deux ils ont produit cent-trente-quatre lettres dans lesquelles ils font référence au monde de la mer. Ainsi, sur les dix-huit ans de leur intendance, les deux hommes ont produit autant que Blénac. Ceci indique que les intendants ne se sont pas détournés du monde de la mer. Bien au contraire, dans ce domaine comme dans les autres, Gouverneurs Généraux et Intendants se sont retrouvés en concurrence. Celle-ci, qui a souvent engendré des rapports belliqueux entre les deux représentants du pouvoir royal, a aussi poussé chacun d'eux à s'impliquer davantage dans le monde de la mer.

Les Gouverneurs Généraux et Intendants n'ont pas fait qu'observer le monde de la mer, ils se sont aussi investis personnellement dans ce domaine. Sur ce point, c'est à nouveau Blénac qui est le plus actif. Nous avons retrouvé douze mentions à des déplacements sur mer de sa part. Dès son arrivée dans les îles en 1677, « Monsieur de Blenac s'embarqua sur le Bourbon et parti le dimanche 21 novembre avec la Maligne et l'Emerillon qui estoit de retour de la Grenade »[327]. Il peut démontrer de nouveau ses qualités de chef d'escadre en 1687 lorsqu'il se rend lui-même sur l'île de Tabac pour en prendre possession au nom de la France[328]. Comme ses prédécesseurs, Blénac a trouvé là une occasion de démontrer qu'il était capable de mener des armées sur la mer des Caraïbes et qu'il était en mesure de donner de sa personne pour assurer le maintien de la colonisation française dans cet espace. Tout au long de sa gouvernance, Blénac cherche à démontrer qu'il est avant tout un chef d'armée. C'est ceci qui le conduit à participer à l'attaque de Saint-Christophe en 1682, à celle de Saint-Eustache et de Sainte-Lucie en 1689. Au-delà de ces navigations à but militaire, il réalise

327ANOM, C8A2F46, Lettre de Jolinet le 04 Décembre 1677.

328 ANOM, C7A3 F° 174, mémoire anonyme sur la prise de Tabac, année 1687.

aussi neuf visites des îles[329]. Blénac devient alors le modèle du gouverneur présent sur les mers et soucieux du bon déroulement des navigations dans l'espace caraïbe.

Si les Gouverneurs Généraux sont dans l'ensemble soucieux d'observer et de rendre compte des activités maritimes qui existent dans les Petites Antilles, Blénac fait figure d'exception dans son investissement personnel. En effet, aucun de ses successeurs n'est aussi présent que lui sur les mers. Pour d'Amblimont nous n'avons relevé qu'un voyage dans les îles[330]. Il en est de même pour Phélypeaux qui se rend à la Grenade en 1713[331]. Nous n'avons jamais retrouvé mention de la présence de Des Nos et de Machault sur des navires voyageant au sein des Petites Antilles. Malgré leur expérience maritime, les Gouverneurs Généraux semblent plus enclins à rester à la Martinique qu'à voyager et à séjourner dans les autres îles. Ils ont donc dû exercer un contrôle sur la mer de façon indirecte en s'appuyant sur les gouverneurs particuliers.

Pour ce qui est des intendants, la fonction les conduit moins à séjourner sur les mers puisqu'ils doivent principalement être présents sur les lieux d'arrivée des navires. Les routes de navigations conduisant ces derniers vers la Martinique[332], il est donc normal que les intendants ont tendance à séjourner en priorité dans cette île. Ceci n'empêche pourtant pas Du Maitz à réaliser quatre voyages au début de son intendance, en 1686, 1687 et 1688[333]. Lors de ceux-ci, il peut s'informer sur le fonctionnement des îles et adresser des rapports sur la situation locale. Robert en fait de même lors deux voyages au début de son intendance[334], lui permettant de réaliser un « mémoire de l'estat présent des isles françoises de l'Amérique et des moyens propres pour y establir une meilleure discipline dans le service du roy et le gouvernement des habitants »[335]. Il est à noter qu'à la fin de la période, Arnoult de Vaucresson n'apparaît lui, au cours d'aucun voyage dans la mer des Caraïbes. Ceci peut s'expliquer par le fait que l'intendant ne souhaite certainement pas prendre le risque de s'exposer en cette période de conflit entre la France et l'Angleterre.

Ainsi, si les Gouverneurs Généraux et les Intendants sont sensibles aux questions maritimes, nous pouvons dire qu'à l'exception de Blénac, ils ont tendance à regarder de loin ce qui se passe dans le monde de la mer. Pourtant leur expérience du milieu maritime devrait les inciter à être plus présents sur les mers. Certes, les nombreux conflits qui émaillent la période peuvent expliquer une certaine prudence de leur part. Mais il est tout de même à noter que même en période de paix, les Gouverneurs Généraux semblent peu enclins à prendre la mer. De même, les Intendants naviguent mais ceci se produit lors de leur arrivée dans les îles. Une fois leur présence assurée, ils ont tendance à séjourner à la Martinique et à ne quitter l'île que pour retourner en France.

329 ANOM, C8A 3 F° 166, visite de Blénac 1681, ANOM, C8B 1 N° 73, visite des îles 1685, ANOM, C8A 4 F° 295, voyage en 1687, ANOM, C8A 5 F° 6, visite des îles en 1688, ANOM, C8A 5 F° 20, description des îles en 1689, ANOM, 13DFC47, description des îles 1692.

330Ce voyage dans les îles de D'Amblimont eut lieu en 1698. Cf. ANOM C8A 10 F° 173.

331ANOM, C10A1, Lettre de De la Hauterive 10 Mars 1713.

332 Cf. I.D sur les routes de navigation aux Antilles, P.148.

333ANOM, C8 A 4 F 191, C8AF321 et C8A5F88

334ANOM C8A 9 F° 98 et C8A 9 F° 266, année 1696.

335ANOM, 07DFC126, mémoire de l'estat présent des isles françoises de l'Amérique et des moyens propres pour y establir une meilleure discipline dans le service du roy et le gouvernement des habitants, 29 Octobre 1700.

Les causes de l'absence des autorités locales sur les mers.

Il serait tout de même injuste d'affirmer que l'absence des plus hautes autorités locales au sein des navires qui séjournent dans la mer des Caraïbes n'est due qu'à un simple manque de volonté de leur part. Les Gouverneurs Généraux et Intendants sont, comme du temps de la Compagnie des Indes Occidentales, contraints d'adapter leur gouvernance au manque de navire provenant du Royaume de France. Dans son ouvrage intitulé *La lutte pour l'espace Caraïbe*, Christian Buchet explique que la France et l'Angleterre ont agi différemment lors de l'envoi d'escadres militaires dans le Bassin Caribéen[336]. Alors que les navires britanniques ont pris l'habitude de séjourner longuement dans les îles, les navires français ne font que des escales assez courtes et retournent régulièrement en métropole. L'auteur démontre alors que la stratégie adoptée par les Britanniques a été la plus payante, puisque les navires étant sur place, ceci leur a permis de prendre le contrôle de la mer dans le bassin caribéen. Ainsi, si la France perd des territoires dans la seconde partie du XVII° siècle, c'est avant tout parce que les autorités locales ne peuvent pas s'appuyer sur la présence d'escadres puissantes qui pourraient soutenir leurs intérêts et ceux des populations.

Cette absence de navires envoyés par le roi pèse sur la façon dont sont administrées les îles. Les autorités locales sont contraintes d'adopter des stratégies pour ne pas être trop dépendantes de la venue des escadres. En ce domaine, c'est Blénac qui est le plus investi. Pour pouvoir se porter sur les mers, il cherche d'abord à prendre la direction des escadres qui se rendent dans les îles, comme nous l'avons vu plus haut. Blénac, du fait de sa forte personnalité, ne peut se contenter de la venue des escadres pour circuler entre les îles et exercer son emploi tel qu'il l'entend. Très vite, il prend la mesure de ce problème et prend l'habitude de garder auprès de lui une des embarcations du roi. En 1678, il annonce que « Monsieur le vice admiral [a] laissé une barque longue et une caiche pour servir dans les isles sous les ordres de monsieur le conte de Blénac»[337]. De nouveau en 1680, il est « convenu avec le sieur Patoulet de garder la flute le Large pour chercher du bois »[338].

Ainsi malgré leurs nombreuses divergences, Gouverneur Général et Intendant démontrent qu'ils sont capables de s'associer pour entretenir en commun ces embarcations. En 1682, le même procédé est employé pour conserver un nouveau navire aux îles : le Mulet[339]. La même année, Blénac a encore à son service la flute Le Large et son équipage[340]. Le Gouverneur Général semble même prendre à son compte le contrôle de cette embarcation puisqu'en 1685 c'est encore sur ce navire que « Le sieur Comte de Blénac a bien fait de renvoyer la poudre à canon qui avoit esté embarquer sur la flute le Large »[341].

La gouvernance d'Eragny est une parenthèse dans cette utilisation par les autorités locales de navires provenant des escadres royales. De retour à la tête des îles, Blénac va alors réemployer les mêmes méthodes dont il avait usées lors de sa première gouvernance. En 1692, il utilise « l'Opiniatre, le Vailland et l'Adroitte »[342]. Lors du départ de l'escadre, « Il a gardé la Perle »[343]. La même année, il annonce aussi « J'ay envoyé l'Ange et les marchands à

336 BUCHET Christian, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du sud (1672-1763).* Tome 1, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.

337 ANOM, C8A2F129, Lettre de Jolinet, 19 Décembre 1677.

338 ANOM, C8A 3 F° 14, Lettre de Blénac 1680.

339 ANOM, C8A 3 F° 178, lettre de Patoulet le 08 Octobre 1682.

340 ANOM, C8A 3 F° 178, lettre de Patoulet 14 Novembre 1682.

341 ANOM, C8A 3 F° 178, lettre de Patoulet, 08 Octobre 1682.

342ANOM, C8A 7 F° 32, Lettre de Blénac, 08 Juin 1692.

343 ANOM, C8A7 F2, Lettre de Blénac 11 Mars 1692.

la Guadeloupe sous l'escorte du Cheval Marin. Il doit estre de retour à la Martinique avant le premier de Mars »[344].

Les navires qu'il conserve servent à plusieurs fonctions. Tout d'abord, ils permettent de transporter des marchandises dans les îles. Pour l'intendant, ceci lui permet d'assurer l'approvisionnement des garnisons. Blénac se sert aussi de ces embarcations pour transporter les matières premières nécessaires à la réalisation des fortifications. C'est le cas entre autres de la flûte Le Large qui est employée à transporter la chaux nécessaire à la construction des forts à la Martinique et à la Guadeloupe. La présence de ces navires permet aussi à Blénac de transporter ses troupes lors d'attaques. C'est entre autres le cas lorsqu'il transporte « les habitants aux îles d'Aves par l'intermédiaire du capitaine Foran » en 1678[345]. Enfin, comme dans le cas du Cheval Marin, les navires issus des escadres étant armés en course, Blénac peut s'en servir pour assurer la protection des navires marchands qui naviguent dans la mer des Caraïbes.

Si la présence de ces navires offre de bonnes opportunités aux autorités locales, elles n'ont jamais pu répondre à l'intégralité des besoins de ces derniers. En effet, Blénac est très vite confronté à un certain nombre de problèmes. Le principal étant que le Gouverneur Général n'a pas les moyens nécessaires pour entretenir très longuement ces navires dans les îles. Nous aurons l'occasion, plus loin, de souligner le fait que les embarcations ont tendance à s'abîmer plus rapidement aux îles et qu'il est donc nécessaire de les entretenir régulièrement. Le coût de l'entretien des navires étant difficilement supportable par l'intendance, Blénac est donc souvent contraint de laisser repartir ces navires. C'est ce qui est annoncé en 1681 par l'ingénieur Payen « J'ay cru monsieur qu'il estoit plus avantageux pour le bien du service et pour esviter la dépense de renvoyer la flutte nommée le Large que monsieur le Comte de Blenac avoit retenu pour porter la pierre à chaux »[346]. Le même problème se pose l'année suivante « La fluste Le Mulet n'estant presque d'aucun service aux isles estant mechament boulinier » et la conclusion en est la même avec le départ de ce navire pour la France[347].

Patoulet et Blénac ne se résignent pas pour autant et cherchent d'autres moyens pour avoir des embarcations à leur service. Dans un premier temps, les autorités locales se tournent vers Versailles afin obtenir des financements pour l'entretien d'équipage dans les îles. En 1680, Patoulet adresse cette demande au roi :

> « Cependant comme il n'y auroit pas de prudence a laisser les isles sans aucun bastiment propres à porter les ordres et des secours dans les occasions on considère qu'il seroit aisé de faire porter des galiotes ou petites galleres en fagot de six vingt hommes en tout d'équipages que l'on pourroit border de planches de poiriers de l'Amérique de sorte qu'il suffiroit d'en faire apporter les membres »[348].

Nous ne savons pas si la demande de l'intendant sera accordée, mais nous savons par contre que les gouverneurs généraux et les intendants sont en possession d'autres embarcations qui ne dépendaient pas des escadres. Ainsi, Patoulet en 1678 rapporte que dans les magasins du roi il y a « Une barque et une chaloupe entre les mains de l'entrepreneur servant aux fortifications, le corps dudit brigantin lequel est monté haut et un bot flamand

344 ANOM, C8A 7 F° 2, lettre de Blénac 11 Mars 1692.
345ANOM, C8A 2 F° 97, Lettre de Blénac 20 Décembre 1678.
346 ANOM, C8A3F104, lettre de Payen 14 Avril 1681.
347 ANOM, C8A 3 F° 178, Analyse de lettre de Patoulet le 08 Octobre 1682.
348 ANOM, C8B 23 N° 1, lettre d'un habitant de la Martinique vers 1680.

vieux »[349]. Comme De Baas, Blénac cherche lui aussi à se constituer une petite flotte. Il est difficile de savoir avec exactitude quelles sont les embarcations qui sont exclusivement au service du Gouverneur Général. Nous pouvons tout de même affirmer qu'à la fin de la gouvernance de Blénac, il n'a pas acquis l'autonomie qu'il cherchait en matière maritime, puisque nous n'avons retrouvé qu'une barque longue à sa disposition tout au long de sa gouvernance.

Dans le cas des intendants, la situation semble encore plus critique, car nous n'avons relevé aucune embarcation qui aurait été exclusivement à leur service. Blénac est conscient de la situation puisqu'il signale au roi dès 1679 que « n'ayant ny vivre ny navire que la courvette », il ne peut exercer de façon convenable son emploi[350].

La dépendance des autorités locales vis à vis des hommes de la mer.

Sans navires à leurs services, les plus hautes autorités locales sont donc dépendantes des marins locaux. Payen en 1681 achève son compte rendu au roi de la sorte :

> « J'ay cru monsieur qu'il estoit plus avantageux pour le bien du service et pour esviter la dépense de renvoyer la flutte nommée le Large que monsieur le Comte de Blenac avoit retenu pour porter la pierre à chaux et de se servir des barques des particuliers en les payant, lesquelles suffiront pour nous fournir de pierre à chaux »[351].

Pour pouvoir pallier l'absence de navire du roi dans les îles, les administrateurs sont donc contraints de prendre possession des navires des particuliers. Ainsi en 1685, Blénac est contraint d'ordonner

> « aux sergents et aux soldats des trois compagnies du détachement de la marine qui tiennent garnison en cette isle de donner main forte au sieur Chaillou agent général pour messieurs les fermiers généraux et aux commis qu'il a estably sous luy pour la deffence du commerce estranger que les habitants marchands et autres demeurant en cette isle voudroient entreprendre de faire avec les anglois, hollandois et autres nations estrangères tant par mer que par terre pour cette effet les dits sergents ou soldats seront obligez de s'embarquer sur barques, chaloupes ou canots et agir ainsi que leur dit commis trouverons à propos »[352].

Ce sont donc sur des embarcations de particuliers que les soldats chargés de stopper l'interlope doivent se rendre. Le commerce avec les étrangers étant réalisé sur les mêmes embarcations, nous comprenons qu'il est impossible de la part de ces soldats de le stopper. Cette nécessité de prendre possession d'embarcations détenues par des habitants rend donc les plus hautes autorités dépendantes de leurs administrés.

Ni Blénac ni les intendants qui exercent pendant sa gouvernance ne semblent réussir réellement à s'émanciper de cette dépendance tant envers les escadres qu'envers les habitants des îles. A l'inverse, les gouverneurs particuliers sont plus facilement en mesure d'acquérir une forme d'autonomie dans ce domaine.

En 1689, Moyancourt, Lieutenant de Saint-Barthélémy affirme que « j'avois demandé à Monsieur le comte de Blénac par un bon brigantin tout neuf que j'avois achepté il y avoit

349BNF, département des manuscrits, fond français 11315, Lettre de Patoulet, 29 Mars 1679.
350ANOM, C8A 2 F° 206, Lettre de Blénac, 18 Novembre 1679.
351ANOM, C8A3F104, lettre de Payen 14 Avril 1681.
352ANOM, C10B1, Ordonnance de Saint Laurent, 20 Décembre 1685.

huit jours et qui m‟accorda sur le pied n‟ayant point d‟autres bastimens à me donner pour porter les dites munitions de guerre »[353].

De même en 1690, le gouverneur de Saint-Christophe, Guitaud envoie une barque à la Martinique commandée par un certain Preuvet. A ce propos Du Maitz écrit « monsieur de Guitaud en voit demandé à monsieur de Blenac et qu‟il luy en a envoyé mille livres par la barque que monsieur de Guitaud avoit depesché exprès pour demander du secours »[354].

Enfin, en 1695 on apprend que Gabaret, alors gouverneur de la Martinique, a lui aussi un navire à son service[355]. La situation est telle que Du Maitz est même contraint en 1695 de laisser « MM. de Guitaud, Gabaret et Dumaitz à faire trouver une barque à la Dominique habituée par des Sauvages pour y embarquer trente-huit prisonniers anglois que la frégate du roy l'Oppiniastre y avoit débarqué suivant les ordres de M. de Blénac »[356].

Les gouverneurs généraux sont donc contraints une fois de plus de s‟appuyer sur des intermédiaires. Les gouverneurs particuliers obtiennent, eux, une forme d‟autonomie grâce à ce fonctionnement. C‟est entre autres ce qui permet à certains d‟entre eux comme Du Bois à Sainte-Croix de continuer à pratiquer un commerce actif avec les nations étrangères. En 1676, on rapporte déjà à son propos que :

> « le chevalier du Bois a tiré une quantité considérable de sucre qu‟il a envoyée à l‟isle Saint Thomas danoise, entretenant une intelligence intime avec le gouverneur, avec lequel il a toujours fait un commerce sy public que ce mesme gouverneur de saint Thomas a eu longtemps un commis dans Sainte Croix faisant la recept de ce quy luy estoit dû pour la vente de ses marchandises»[357].

Pourtant le gouverneur de Sainte-Croix n‟est pas sanctionné et reste à son poste. En effet, comment aurait-il pu être puni puisque sans l‟appui des gouverneurs particuliers, intendants et gouverneurs généraux sont dans l‟incapacité d‟assurer la subsistance des colonies.

Malgré les nombreuses difficultés que rencontre Blénac, il est toujours soucieux de garder un contrôle sur les activités maritimes dans les îles. Ce n‟est par contre pas le cas de ses successeurs. En effet, il semble que les administrateurs qui lui succèdent sont très vite résignés quant à leur situation. Seul Machault en 1704 semble encore être en mesure de commander à des navires en mer puisqu‟il écrit

> « J‟ay esté détaché dans une barque pour tenir crosière et de garde coste au commencement de cette guerre et escorter et convoyer les colonies de Saint Martin, de Saint Barthèlèmy, de Saint Christophe et de Marie Galante j‟estoit dans l‟action qui se passe dans l‟isle de la Dominique pendant tout un jour en convoyant monsieur de Bois fermé contre deux corsaires anglois de 12 et 8 canons et de plus de deuxième homme »[358].

A l‟exception de ce cas, dans l‟ensemble les Gouverneurs Généraux semblent ne plus se contenter que d‟appliquer les décisions émanant du roi et de ses ministres et ont tendance à manquer d‟initiative dans le domaine maritime. Il en est de même des intendants. Les efforts consentis par les plus hautes autorités des îles semblent alors se concentrer sur la Martinique et la Guadeloupe. Ce sentiment va être encore plus affirmé après la perte définitive de Saint-

353ANOM, C8A5F417, lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.
354ANOM, C8A6F145, Lettre de Du Maitz 14 Juillet 1690.
355ANOM, C10 A1, Lettre de Saint Laurent, année 1695.
356ANOM, C8A 9 F° 68, Lettre de Du Maitz, 10 Mars 1695.
357ANOM, C8A 1 F° 383, Lettre de Grancey 27 Juillet 1676.
358ANOM, Col E 23, lettre de Beaumont, année 1704.

Christophe en 1702. La prise d'autonomie de plus en plus grande de la part des gouverneurs de Saint-Domingue semble aussi confirmer ce repli des administrateurs des Petites Antilles sur la Guadeloupe et la Martinique.

Les autorités locales, des hommes malalaise en mer.

Nous pouvons tout de même être surpris de ne pas retrouver plus souvent les gouverneurs généraux sur les mers puisque nous avons annoncé plus haut qu'ils avaient, pour la plupart, fait leurs premières armes dans des navires. Cette formation aurait dû les inciter à être plus présents sur les mers et à avoir tendance à prouver leurs valeurs lors des différents conflits qui opposa la France à la Hollande et à l'Angleterre. Nous pouvons donc nous demander si, en fin de compte, ils étaient de vrais marins. Cette question nous semble encore plus pertinente lorsque nous constatons avec quelle réticence ils ont à se porter sur des navires. Même Blénac ne semble pas être un adepte de la navigation. En 1679, il rapporte que :

> « Vous m'ordonnés d'aller au conseil, je le feray le plus souvent que je pourray, mais vous me permetrés de vous représenter que monsieur de Baas avoit une pirogue entreteneue de sept hommes, quy estoient payés des fonds du roy, je me suis pensé noyer cette année en y allant et j'ay esté au fonds de la mer, il est quelque fois impossible de le pouvoir faire, et sur tout dans la saison des houragans »[359].

Blénac apparaît alors comme un homme qui craint la noyade et ceci ne l'incite pas à se rendre de Saint-Pierre à Fort Royal par voie de mer. Il semble avoir du mal à s'adapter à la navigation dans les îles et sa réticence à s'embarquer dans une pirogue confirme ce sentiment. Comment ne pas penser que ceci a certainement dû altérer son image auprès des habitants, principalement ceux qui ont participé aux premières entreprises coloniales ?

Blénac n'est pas le seul à apparaître comme étant en fait peu habituer à prendre la mer puisqu'en 1673, De Baas doit concéder que « le navire le Belliqueux est au cap Tiberon tombé au calme qui me donne loisir d'escrire car autrement je suis si malade à la mer qu'il me faut toujours tenir couchez ». Si De Baas et Blénac surmontent leur malaise en mer, les autres gouverneurs généraux ne semblent pas avoir réussi à surmonter leur peur. Ceci devait être perceptible par les habitants. En témoigne l'image qu'a Gabaret auprès de ces derniers. Labat rapporte que lors de l'attaque de la Guadeloupe en 1702, vint de la Martinique « un secours qui étoit commandé par Monsieur de Gabaret nouveau Lieutenant Général des isles et Gouverneur de la Martinique c'étoit un homme de plus de soixante ans, fort caduc et fort incommodé et nullement propre dans l'âge et dans l'état qu'il étoit à se charger d'une pareille commission »[360]. Nous imaginons donc bien comment il était difficile pour cet homme de se faire respecter par des habitants qui avaient pris l'habitude de participer aux faits d'armes qui avaient lieux dans les colonies.

Par contre, si les Gouverneurs Généraux et les Intendants sont peu investis en mers, ils peuvent tout de même s'appuyer sur les gouverneurs particuliers et les habitants. Ainsi lors de ce conflit, Gabaret peut compter sur la présence des « Sieurs de Boisfermé gouverneur de Marie Galante, de Valmeinier et du Parquet Lieutenant de Roi : ce dernier étoit de la famille de feu Monsieur Du Parquet seigneur de la Martinique et bienfaiteur de notre mission »[361]. Cet épisode témoigne alors que la solidarité inter-îles, qui est apparue lors de la mise en place de

359ANOM, C8A 2 F° 181, lettre de Blénac 23 Septembre 1679.
360 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux îles…* Op.Cité. Tome IV p. 323
361 Ibid.

la Compagnie des Indes Occidentales, a perduré tout au long de la période. Si les Gouverneurs Généraux ont continué à la développer, elle est surtout du fait de l'implication des habitants. Ceux-ci ont compris quel est leur intérêt à participer à la préservation de la colonisation Française dans les Petites Antilles.

Les Gouverneurs Généraux n'arrivant pas à imposer leur personne sur les mers, laissent l'image de vaillants défenseurs des colonies aux habitants qui savent, par leurs actions, s'illustrer et renforcer leur situation dans les îles. Il nous faut donc maintenant analyser la façon dont les habitants se sont impliqués dans les différents conflits qui ont cour dans les îles en cette deuxième période du XVII° siècle. Ceci nous permettra alors de comprendre ce qui peut motiver les habitants à prendre la mer.

3. Le rôle des habitants lors des conflits dans l'espace Caraïbe.

Entre 1664 et 1713, les habitants des Petites Antilles rencontrent de nombreuses occasions de démontrer leur capacité à défendre les colonies. Au cours de cette période, la Caraïbe est un des théâtres de la confrontation entre les nations européennes[362]. Les conflits européens ont tous une résonance dans l'espace étudié[363]. Chefs d'escadres et gouverneurs s'appuient alors sur les habitants pour pouvoir augmenter leur force face aux ennemis. Ces conflits donnent donc lieu à une circulation de personnes entre les îles et permettent à certains habitants de s'illustrer. Le rôle que jouent ces derniers lors des affrontements fait aussi perdurer l'image des colons-soldats qui existait dès les premiers temps de la colonisation. Mais des changements dans l'attitude des habitants sont tout de même à noter. Pour pouvoir comprendre ces changements, il nous faut tout d'abord revenir sur la participation active des habitants dans chacune des guerres de la seconde moitié du XVII° siècle.

Le rôle des habitants lors de la guerre Anglo-Hollandaise.

Lors de la deuxième guerre anglo-néerlandaise[364], étant alliée à la Hollande, les Français s'opposent aux Anglais dans la mer des Caraïbes. Profitant de l'annonce de la guerre, les colons anglais de Saint-Christophe attaquent la partie française de l'île. Pour pouvoir contrer cette attaque, De Salle sollicite l'aide de ses confrères. Certaines îles sont plus impliquées que d'autres dans cette défense de Saint-Christophe. « Les isles de Saint-Martin et Saint-Barthelemy ont esté abandonnées des habitants pour courir à la défense de Saint-Christophe où ils devront arriver le jour du combat »[365].

362Pour plus d'informations sur les conflits au XVII° siècle voir BELY Lucien, *Histoire des relations internationales*, xvi°-xviii° siècles, Paris, PUF, 1991 ; BOIS Jean-Pierre, *Les Guerres en Europe (1494-1792),* Paris, Belin, 2003 ; GANTET Claire, *Nouvelle Histoire des relations internationales, t. 2 : Guerre, paix et construction des États (16181714*), Paris, Seuil, 2003.

363 Nous reprenons ici l'idée évoquée par Patrick Villiers lorsqu'il écrit : «en 1675, la guerre maritime eu lieu pour l'essentiel en Méditerranée, les Antilles resterent secondaire». VILLIERS Patrick, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique*, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, Lille, 1991.

364 Le conflit débuta en 1665 et s'acheva lors du traité de Breda en 1667.

365ANOM, C10B1, lettre anonyme le 02 Juin 1666.

Dans les premiers temps du conflit, Clodoré à la Martinique « avois envoyé cinquante soldats et cinquante habitants commandés par deux capitaines et les autres officiers ils ont apris à la Guadeloupe que cette affaire estoit exécutée ils y sont allé néant moins »[366]. Mais comme « l'on m'a de nouveau demandé du secours à Saint-Christophe, j'y ay envoyé presque deux cent hommes »[367]. Au final, Jean de Clodoré rapporte que « six cent hommes de la Martinique s'estant embarquez avec le gouverneur l'on fit voile le 15 et estant arrivez le 16 à la Guadeloupe le sieur du Lyon gouverneur fit une si grande diligence qu'en un seul jour il s'embarqua six cens hommes de son gouvernement »[368]. Le nombre total des habitants participant directement aux affrontements s'élève alors à « 1800 hommes tirez des trois isles »[369] sans compter les habitants de Saint-Barthélémy et Saint-Martin qui sont tous déplacés à Saint Christophe pour sa défense. Nous pouvons donc dire que 100% des hommes libres de Saint-Martin et Saint-Barthélémy participent à ce conflit. A leur côté, 48% des hommes libres de la Guadeloupe recensés en 1664 s'embarquent pour soutenir les habitants de Saint-Christophe[370] et 36% de ceux de la Martinique[371].

Cette forte implication des habitants peut s'expliquer par l'absence d'escadre dans les îles. En effet, l'escadre de De la Barre n'y est pas encore présente. Les gouverneurs n'ont alors d'autre choix que de s'appuyer sur les habitants pour préserver la colonie de Saint-Christophe. Cette forte présence peut aussi s'expliquer par la concurrence existante entre Clodoré et Du Lion, chacun d'eux voulant démontrer ses capacités de chef de guerre, tel que nous l'avons exposé plus haut. Enfin, pour nombre de ces habitants, ce conflit est l'occasion de se forger une expérience sur les mers et de s'illustrer lors des combats, ce qu'ils n'avaient plus eu l'occasion de réaliser dans les dernières années du régime des seigneurs propriétaires.

Il est à noter que lors de cet affrontement, les habitants de la Grenade et de Sainte-Croix ne sont pas invités à prendre la mer. La guerre de Hollande[372] permet alors aux habitants de l'île de la Grenade de s'illustrer à leur tour. En 1674, Du Clerc rapporte que « De La Clocheterie à Porto Rico envoi de 50 hommes à la Grenade »[373]. Ils peuvent accompagner De Baas et ses hommes lors de l'attaque de Curaçao :

> « Je me donois l'honneur de vous escrire de la Martinique le 16° du mois de Février que j'en partirois le 21° de ce mois pour aller attaquer Corasol, et que je me rendrois à l'isle de Sainte Croix le 4 de Mars avec le nombre d'habitants que je prendrois dans les isles de Martinique, Guadeloupe et Saint Christophe auquelles je devois joindre 400 flibustiers de Santo Domingo que Monsieur Ogeron devoit m'envoyer dans les navires du Roy, l'Ecœuil et la Legere, qui y estoit allez pour les embarquer et les conduire au rendez vous , je ne manqueray pas de me rendre à Sainte Croix ou je trouvay le navire du roy la Légere quy m'y atendois depuis trois jours avec cent hommes que le sieur Boisneau avoit embarquez »[374].

366BNF, département des manuscrits, fond MF 12536, Mélanges Colbert 138 Bis, Lettre de Clodoré le 23 Mars 1666.

367BNF, département des manuscrits, fond MF 12536, Mélanges Colbert 138 Bis, Lettre de Clodoré 17 Juin 1666.

368 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* Op Cit, p. 157

369Ibid.

370 Nous nous basons sur le recensement de 1665 de l'île de Saint-Christophe pour calculer ce pourcentage.

371 Nous nous basons alors sur le nombre d'hommes libres recensés à la Martinique en 1664.

372 Ce conflit opposa la France à la Hollande entre 1672 et 1678.

373 ANOM, C8A 1 F° 316, lettre de Du Clerc 04 Mars 1674.

374 ANOM, C 1 F° 224, lettre de De Baas, 16 Mars 1673.

Nous pouvons constater que lors de ce nouvel affrontement, c'est l'ensemble des îles qui contribuent à l'attaque. La nécessité de devoir circuler par voie de mer jusqu'au lieu d'affrontement permet de nouveau aux habitants d'acquérir de l'expérience dans ce domaine. Ainsi à partir de cette date, les escadres prennent l'habitude de renforcer leurs équipages avec des habitants. Ainsi en 1677, « l'escadre de Monsieur le vice admiral fortifiée des trois vaisseaux que commandoit monsieur de Monterché et de sept compagnies des troupes de la marine qui sont aux isles et trois cent habitans des dites islse party de cette rade le 11° de ce mois sur le midy pour l'exècution de l'entreprise de Tabac »[375]. La même année « le 25 novembre le Brilland arriva icy [à la Martinique] avec messieurs de Saint Laurens et Hinselin les troupes et les habitans destachés de leurs isles »[376]. Ces navires rapportent les rescapés de l'expédition qui avaient échoué sur les îles d'Aves[377]. Lors de cette expédition, l'amiral d'Estrées a augmenté sa flotte de sept navires auxiliaires dans lesquels les habitants des îles se sont embarqués. Malgré l'échec de l'expédition, nombre de ces habitants gagnent en expériences qu'ils sauront mettre à contribution lors des expéditions futures.

Ainsi, lors des premiers conflits qui opposent la France à la Hollande et à l'Angleterre, les habitants prennent toujours part aux affrontements. Ceci renforce un certain sentiment d'unité entre les différentes îles et contribue à la construction d'une histoire commune. Ceci apporte aussi une certaine expérience aux habitants. Ils peuvent la réutiliser pour défendre leur propre île. En 1674, lors de l'attaque des corsaires hollandais Erasmus et Adrien sur l'île de la Grenade, ce sont les habitants qui contribuent à l'arrestation de ces derniers[378]. De même, lors de l'attaque de la Martinique par de Ruyter en 1674, c'est l'action des habitants qui contribue à la victoire de la France sur l'escadre de l'amiral hollandais[379].

Après ce premier apprentissage du métier de la guerre, certains habitants continuent à participer à des actions offensives en mer, même en période de paix. Après la signature du traité de Nimègue, des habitants rejoignent les rangs des flibustiers et continuent à participer à des expéditions militaires maritimes. Ainsi en 1680, Patoulet se plaint « des causes de la grande diminution de la population j'ai appris le libertinage de la cote Saint-Domingue en avoit attiré une bonne partie qu'une autre à cause de la non-valeur du tabac »[380].

L'implication des habitants lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

Ce nouvel affrontement[381] donne une autre occasion aux habitants de s'illustrer. Dès l'annonce de la guerre, « Blénac prit Tabac le 31 Avril et est arrivée le 5 de may à la Martinique »[382]. C'est avec l'appui des habitants de la Martinique et de la Grenade que le gouverneur peut faire cette conquête. Deux ans plus tard, Blénac grâce à l'appui des habitants

375 ANOM, C8A2F20, lettre de Jolinet, 13 Février 1677.

376 ANOM, C8A2F46, Lettre de Jolinet, 04 Avril 1677.

377En 1676, suite à une erreur de navigation, l'amiral d'Estrée et sa flotte échoue sur les îles d'Aves. Nous reviendrons sur ce point dans la prochaine partie sur la navigation dans les Petites Antilles Françaises.

378 ANOM, C10A1, Lettre de De la Clocheterie, 28 Mars 1675.

379 Le roi n'ayant pu envoyer à temps les troupes nécessaires pour la défense de l'île, ce sont les habitants de la Martinique aidés du navire les Jeux qui réussirent à mettre en déroute de Ruyter et ses troupes. Voir LESSUEUR Boris, « les troupes coloniales aux Antilles sous L'Ancien Régime », *Histoire, économie et société*, Vol 28, n°4, 2009 pp. 3-19.

380 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, lettre de Patoulet le 28 Février 1680.

381 Lors de cette guerre qui se déroule de 1688 à 1697, dans les îles les Français furent opposés principalement aux Anglais, Hollandais et Espagnols.

382 ANOM, C7A3 F° 174, relation de la prise de Tabac, année 1697.

de Saint-Christophe et de la Martinique prend possession de l'île de Saint-Eustache. La même année, les Français se tournent vers la partie anglaise de Saint-Christophe où « le sieur Desnaux lieutenant d'une des compagnies entretenues avec le sieur Le roy de la Martinique soutenu de cent vingt flibustiers jeter de l'huile de poisson dans le puis quy n'estoit qu'à vingt pas du fort ce quy les a beaucoup incommodés »[383]. La présence d'habitants de la Martinique permet alors aux Français de prendre possession de l'intégralité de l'île. Alors que certains habitants sont en guerre dans des territoires écartés, pour pouvoir assurer la défense des îles, « les trois compagnies du Fort Royal ayant esté relevée par trois compagnies de milice pendant le temps de l'expédition de Saint-Christophe »[384].

Lors de cette première phase de la guerre, dans toutes les îles des habitants sont impliqués directement ou indirectement. Cette première phase aboutie à de nombreuses victoires françaises : prise de Tobago, de Saint-Eustache et de l'intégralité de Saint-Christophe.

C'est certainement cette première phase marquée par des victoires qui incite les habitants à s'impliquer davantage lors de ce conflit. Après la perte de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy, Guitaud, gouverneur de Saint-Christophe rapporte :

> « J'assembley les officiers habitants qui tous unanimement tombèrent d'accord qu'il faloit secourir cette isle et défaire les Anglois qui c'estoit un coup départi que si l'on les battoit on se metoit par la a couvert de toute crainte [...] je fais avertir les vaisseaux de s'aprester ce qui fut fait en 24 heures et il se présenta le double de gens pour s'embarquer. Monsieur de Maigne lieutenant de roy qui auroit cy devant commandé au dit lieu me parust fort propre par la connoissance qu'il avoit du pays »[385].

Malgré cet engagement des habitants, ils ne peuvent rien faire lors de la contre-attaque des Anglais sur l'île de Saint-Christophe en 1690. L'île est alors perdue et les habitants contraints de prendre la mer pour se réfugier dans les autres îles françaises. Pourtant à la Martinique « tous les habitans qui sont icy de Saint-Christophe ne respirent qu'après les terres qu'ils y ont laissé et je ne doute pas que ceux qui ont esté envoyez par le général anglois à Saint-Martin et Saint-Barthlemy ne soient dans les mesmes sentiments »[386]. En effet, nous retrouvons une grande partie des anciens habitants de Saint Christophe jusqu'à la fin de la guerre prêts à prendre les armes pour retrouver leur terre. Nombre des anciens habitants de Saint-Christophe participent alors aux conflits maritimes qui marquent la fin de la guerre de la Ligue d'Ausbourg. Ces habitants sont imités par ceux de Marie-Galante suite à l'attaque de l'île par les Anglais. Du Maitz a alors l'occasion de se plaindre en 1691 que « des habitans dans les isles dont le nombre diminue et par les armements des corsaires et par les enlevemens que font les capitaines marchands »[387].

Ces habitants peuvent s'engager dans les embarcations des flibustiers mais aussi dans celles des escadres. Ainsi la même année, « Eargny détachois mille hommes de la Martinique et de la Guardeloupe »[388]. Si les chefs d'escadre agissent ainsi c'est parce qu'ils ne peuvent se passer de l'apport de ces habitants. Sans eux, ils ne peuvent conserver les îles. Hinselin doit

383 BNF département des manuscrits, fond Clairambault 876, Journal de ce quy s'est passé à la prise du fort Anglois de Saint Christophe, 21 Août 1689.

384 ANOM, C8A5F375, Lettre de Du Mautz 25 Août 1689.

385 ANOM, C8A3 F° 71, Lettre de Patoulet 07 Mars 1681.

386 ANOM, C8A6F151, Lettre de Du Maitz 23 Mars 1690.

387 ANOM, C8A 6 F° 393, Du Maitz 16 Août 1691.

388 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz 16 Août 1691.

l'avouer en 1690, « il n'y a que la flibustiere propre pour cela et elle est toujours en campagne »[389].

Ainsi avec la perte de Saint-Christophe, les habitants des Petites Antilles se sont principalement tournés vers la course, et la guerre de la Ligue d'Augsbourg est marquée par une augmentation du nombre de personnes s'adonnant à la flibuste dans les îles. Ceci témoigne que l'esprit de conquérant des mers qui a provoqué l'installation de colons dans les îles, a perduré près de soixante-quinze ans après.

L'implication des habitants lors de la guerre de Succession d'Espagne.

A la fin du règne de Louis XIV, les Antilles sont à nouveau un des théâtres de l'affrontement des nations européennes lors de la guerre de Succession d'Espagne[390]. Dès le début de cette guerre, les Anglais s'emparent de la partie française de Saint-Christophe. Cette fois, au vu de la rapidité de l'attaque, les colons français ne peuvent obtenir le soutien de leur compatriote des autres îles. Si les habitants de Saint-Christophe n'ont pu se défendre face à cette attaque, c'est avant tout parce qu'ils y ont été mal préparés. Le fait que « des habitants de Saint-Christophe embarquez sur des barques angloises qui les devoient porter à Saint-Domingue s'en estoient rendus les maistres et estoient venus descendre à la Martinique »[391], démontre pourtant qu'il y a encore dans l'île des hommes en capacité de combattre et que s'ils avaient été mieux armés, ils auraient été en mesure d'accomplir les mêmes exploits que ceux réalisés lors des guerres précédentes.

En 1703, c'est au tour de la Guadeloupe de se faire attaquer. Cette fois, les habitants de la Martinique ont le temps de réagir et « monsieur de Boisfermé et Du parquet et six cens hommes de troupes, milices et flibustiers »[392] ont le temps de se rendre sur les lieux et de prêter main forte aux Guadeloupéens pour repousser l'attaque anglaise. Gabaret précise que lors de cette attaque son armée « estoit composée de douze compagnies scavoir deux de troupes reglees, quatre de milices et six de flibustiers toutes embarquées sur des petites vaisseaux un brigantin et neuf barques »[393]. Les principaux navires qui participent à la défense de l'île nous sont alors connus : « monsieur de Gabaret estoit sur la Trompeuse, monsieur de Boisfermé sur l'Union et monsieur du Parquet sur la Samaritaine »[394].

Lors de ce conflit, les habitants des Petites Antilles ont tout de même moins souvent l'occasion de s'illustrer par leur courage, puisque très peu d'attaques sont orchestrées par les gouverneurs en place. Après avoir défendu la Guadeloupe en 1703, le seul moment où leur aide est fortement sollicitée a lieu lors de l'attaque de l'île de Monserrat:

> « Nous étions environ mille hommes tant flibustiers volontaires qu'autres montez sur onze bateaux convoyez par un vaisseau corsaire nommé le Rolland armé de canons ; le Général qui commandait cette petite armée étoit Monsieur Du Buc lequel nous passa à la revue à la Guadeloupe éloignée de 30 lieues de la Martinique

389 ANOM, C8A6F79, Lettre d'Hinsellin, 13 Aoüt 1690.
390 Cette guerre s'est déroulée entre 1702 et 1713.
391ANOM, C8A 14 F° 35, lettre de Machault 27 Mars 1702.
392ANOM C7A5 F° 35, Relation du siège de la Guadeloupe par Auger (22 mai 1703).
393ANOM C7A5 F° 57, lettre de Gabaret, Avril 1703.
394ANOM C7A5 F° 57, Lettre de Gabaret, Avril 1703.

et sur le chemin de l'isle Angloise où nous allions cette dernière isle se nomme Monsara »[395].

Par contre, comme lors de la guerre précédente, ce sont les flibustiers français qui se sont le plus montrés entreprenants durant ce conflit. C'est ce que rapporte Vaucresson en 1709 : « Outre les habitants et le commerçants qui composent mon régiment nous avons une très grande quantité de flibustiers, metres de barques, matelots »[396].

Tout au long de la période étudiée, des habitants ont donc participé à des affrontements tant maritimes que terrestres. C'est ceci qui incite Poulain à rédiger les propos suivants « cette valeur en cette fidélité se trouvent d'amour les habitants de l'Amérique puisqu'on les voit quitter leurs biens et leurs familles avec une joie toute admirable lorsqu'il s'agit de partir en guerre aux ennemis de l'état »[397].

En effet, les habitants semblent assez souvent volontaires pour se rendre à la guerre. Ceci est même illustré par ces propos de Labat : « de sorte qu'on disoit en proverbe que la noblesse étoit à Saint-Christophe, les bourgeois à la Guadeloupe, les soldats à la Martinique et les paysans à la Grenade »[398].

L'expérience de la mer acquise par les habitants au cours de ces conflits.

Cette image des îles s'est forgée au cours du siècle. Saint-Christophe, jusqu'à sa perte définitive, est vu comme le cœur de la colonisation française aux Antilles. Étant les premiers à s'être installés dans les îles, ses habitants tiennent alors à être au premier rang lors des affrontements. Ceux de la Martinique leur succèdent car ils ont acquis le statut de défenseurs des îles. Leur victoire face aux troupes de Ruyter en 1674 a résonné jusqu'à la cour du roi.[399] Cette victoire et leur implication dans de nombreux conflits contribuent à leur donner le statut de soldats de la Caraïbe Française. Le nombre important d'armements en course partant de la Martinique, accentue ce sentiment que l'île contribuait fortement à la défense de l'ensemble des colons français des Petites Antilles. Dans ce schéma de pensée, les habitants de la Grenade, qui n'ont pas eu de nombreuses occasions de s'illustrer en temps de guerre, sont perçus comme des paysans incapables de se défendre sans l'aide des autres. Habitant de la Martinique et de Saint-Christophe, en se rendant dans les autres îles pour y faire la guerre, doivent certainement être attachés à cette image et doivent tout faire pour la préserver et la défendre.

Si les habitants ont pu se forger cette image de soldats et de défenseurs des colonies, c'est avant tout parce que les armées régulières qui sont envoyées dans les îles sont dans l'incapacité de les défendre. Nous ne reviendrons pas sur le manque d'escadres du côté français puisque ceci a été suffisamment bien explicité par Christian Buchet[400]. Mais, au-delà de ce manque, même lorsque les navires de la marine de Louis XIV sont présents dans les îles, ils sont rarement en mesure de pouvoir mener des attaques sur les colonies anglaises et hollandaises. La principale raison est que les équipages et soldats ne sont pas habitués aux

395 Draslé de Grand Pierre, *Relation de divers voyages : faits dans l'Afrique, dans l'Amérique et aux Indes Occidentales...,* OP.Cit.

396 ANOM, C8A 17 F° 168, Lettre de Jorna 05 Avil 1709.

397 ANOM C7A5 F° 116, Mémoire de Poulain 20 Juillet 1704.

398 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome IV, p. 187.

399 Louis XIV fit graver une médaille en l'honneur de cette victoire des habitants de la Martinique sur les troupes du grand Amiral Hollandais. ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique…* Op. Cité, P.109.

400 BUCHET Christian, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du sud (1672-1763*), Librairie de l'Inde, Paris, 1991.

contraintes de la vie dans les Antilles[401]. C'est pourquoi « les commandants des compagnies voulant aussi s'épargner la peine et la dépense de faire de nouveaux soldats a la place de ceux qui sont morts ne font aucun scrupule d'engager des habitants »[402].

Habitués aux combats, les habitants sont une bonne alternative aux manques de soldats et de navires de guerres dans les îles. De plus, les soldats venus d'Europe « ne sont point accoustumés à vivre de farine de Magnoc et de mil»[403]. Il est donc plus aisé d'approvisionner les équipages composés d'habitants puisque ceux-ci sont déjà acclimatés à la vie locale. Nous comprenons alors pourquoi plusieurs capitaines font le choix de remplacer leur équipage par des hommes provenant des îles.

Si l'emploi des habitants en complément des régiments de soldats envoyés aux îles permet de réduire les coûts des entreprises militaires, il en résulte tout de même une contrainte pour les autorités. Ce départ d'habitants pour des actions militaires fragilise la défense des îles, les laissant libres pour de probables attaques adverses. C'est certainement pour cela que les gouverneurs appuient surtout la flibuste tout en cherchant à la contrôler. En effet, le départ en course des flibustiers permet d'abord de donner occupation aux populations les moins stables des îles. Elle permet aussi de conserver sur place les habitants qui ont le plus à perdre en cas d'attaque et donc les plus impliqués lors des actions défensives. Ainsi l'intendant Robert rappelle en 1695 que « l'usage ou il est de donner des commissions aux corsaires de cette isle qui sont tous flibustiers et les meilleurs sujets qu'il ait pour la deffence de l'isle ». Ceci confirme l'idée que sans l'apport des habitants, flibustiers ou non, il n'est pas certain que les escadres auraient été en mesure de maintenir la présence française dans les Petites Antilles. C'est certainement pour cette raison que la décision de mettre fin à la flibuste dans la Caraïbe ne fut pas réellement appliquée dans les Petites Antilles[404].

Nous avons vu que le nombre des habitants qui participent aux conflits est assez élevé. C'est près de la moitié des hommes capables de se battre qui se déplacent sur la mer des Caraïbes pour défendre l'île de Saint-Christophe en 1665. Pour la défense de la Guadeloupe en 1703, ils sont encore six cent à venir de la Martinique. Nous pouvons alors nous demander qui sont ces habitants qui participent à ces conflits et comment ils sont recrutés.

En 2006, Yann Lagadec dans un article intitulé « les sociétés en guerre au XVII° siècle » expose une synthèse sur la façon dont les soldats sont recrutés en Europe[405]. D'après lui, la première façon d'obtenir des hommes est par le biais de la mise en place des milices. Dans le cas des Petites Antilles, le système des milices fut appliqué dès le début de la colonisation. Ce sont les habitants qui sont alors en charge de défendre les îles. A la tête de ces milices, il y a des capitaines, lieutenants et majors[406]. Ces chefs de milices sont des hommes issus de la société coloniale[407]. Ces habitants qui sont à la tête de ces milices ont une

401 Voir entre autre FORSTIN Charles, « Les enfants perdus de l'État ou la condition militaire à Saint-Domingue au XVIII° siècle », *Annales de Bretagne*, 1973, p. 317-343 et LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime,* thèse de doctorat en histoire de l'Université de Tours, 2007.

402 ANOM, C 8A7 F° 133, Lettre de Blénac, 02 Juin 1692.

403 ANOM, C8A 8 F° 73, lettre de Blénac 11 Avril 1694.

404 Nous reviendrons sur ce point lorsque nous traiterons plus spécifiquement de la question de la flibuste dans les îles des Petites Antilles.

405 LAGADEC Yann, « Les sociétés en guerre au XVII° siècle », in ANTOINE Annie et MICHON Cédric, *Les sociétés au XVII° siècle*, PUR, Rennes, 2006. P271-297.

406 La création des milices de quartiers à la Martinique date de 1647. Voir ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique…* Op.cit, P.64.

407 Il en est de même des capitaines, majors, lieutenants et gouverneurs des îles. En fait, seuls les plus hauts postes administratifs sont détenus par des hommes venus directement de la métropole.

commission qui leur donne le droit de recruter des hommes dans leur quartier et de les mener à la guerre. C'est grâce à cette commission que « sieur de la Touche eut permission de prendre cent cinquante habitans ou bon luy semblera dans cette isle »[408] pour aller mener une attaque sur les Amérindiens de Saint Vincent en 1690.

Lorsque le besoin s'en fait sentir, certains habitants peuvent avoir une commission qui leur permet de recruter dans un périmètre plus vaste que leur simple quartier. En 1676, il est spécifié dans la commission de Du Cléré, major de la Guadeloupe qu'il « puisse résider actuellement dans l'un des quartiers de la dite isle et se transporter dans les autres suivant les ordres du gouverneur ou du lieutenant de icelle ». Cette commission lui permet alors de « commander tant aux habitants de la dite isle que aux gens de guerre qui y sont ou pourront estre en a pres ou garnison »[409].

Lors des opérations militaires, leur fonctionnement s'apparente à celui des armées régulières comme en témoignent ces propos de Jean de Clodoré : « De la Guadeloupe et de la Martinique à détacher chacun 150 bons hommes commandez par nombre suffisant d'officiers qu'ils envoyerent incessamment pour demeure dans l'isle de saint Christophe et y faire les fonctions militaires comme auroit pû faire une garnison »[410].

Les habitants qui accompagnent leur capitaine de milices ou les autorités supérieures des îles sont alors appelés volontaires. Ainsi lorsque Drasle de Grand Pierre en 1711 affirme que « nous étions environ mille hommes tant flibustiers volontaires qu'autres montez sur onze bateaux convoyez par un vaisseau corsaire »[411], il fait la distinction entre les flibustiers issus des milices des îles et les autres.

Tout au long de la période, c'est sur ces milices que repose la défense des colonies. C'est pour cette raison que lors des dénombrements, les autorités ne manquent pas de compter le nombre des hommes portant les armes. De même, le fait que tous les intendants se montrent soucieux de bien armer ces milices démontre que sans elles, les îles peuvent s'offrir facilement à l'ennemi.

A côté de ces milices, il y a les troupes régulières entretenues directement par le roi. « En 1681, la garnison des Antilles se compose de six compagnies, ayant chacune un capitaine, deux sergents, trois caporaux, trois anspesades, quarante deux soldats et un chirurgien »[412]. Pour assurer la présence de ces soldats dans les îles et pour amoindrir le coût d'entretien de ces armées, les autorités locales vont alors les inciter à s'installer durablement dans les îles. Par exemple, en 1680, Patoulet annonce que « vingt-deux soldats s'établissent comme habitants »[413]. Ainsi certains habitants sont directement issus de l'armée régulière et logiquement, en cas de conflits, sont les premiers à intervenir. Mais la présence des soldats dans les îles ne peut suffire à les défendre. Comme beaucoup des nouveaux venus, ils ont du mal à s'habituer au climat et aux contraintes de la vie dans les îles. De plus, avec logique, les soldats mariés cherchent à retourner en France[414]. Enfin certains cherchent à déserter ou à

408ANOM, C8A6F217, Lettre de Gémosat 11 Avril 1690.

409 CARAN, Maison du Roi O1/20 F 188, Provision de major de la Guadeloupe pour le sieur Du Clere, 26 Avril 1676.

410CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* OP.Cit, p. 150.

411Drasle Le Grand Pierre *Relation de divers voyages : faits dans l'Afrique, dans l'Amérique et aux Indes Occidentales…* OP. Cit.

412Ces chiffres sont issus de l'article de SAINT-YVES Gilles, « Les Antilles françaises et la correspondance de l'intendant Patoulet », *Journal de la société des américanistes* Année 1902 4-1 pp. 55-71.

413 ANOM, C8A 2 F° 363, Lettre de Patoulet, 28 Février 1680.

414 LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime,* thèse de doctorat en histoire de l'Université de Tours, 2007.

rejoindre les navires des flibustiers. C‟est ce que fait remarquer Phélypeaux en 1711, en disant d‟eux que ce « sont des enfants adonnés à la desertion, au vol et à tout autre vice»[415]. Vaucresson dit aussi à leur propos : « La plus part des officiers n'ont dans la teste que le commerce et la course ». L‟intendant sous-entend alors qu‟il est peut être préférable pour le roi de s‟appuyer sur la flibuste et les habitants qui, au final, s‟avèrent être plus contrôlables.

La seule présence des milices et des soldats dans les îles ne peut pourtant pas suffire à assurer la protection des habitants. Pour pouvoir pallier l‟absence de navires de guerre, les gouverneurs font donc appel à des armateurs privés à qui ils donnent des commissions pour armer en course. C‟est grâce à ces armements constitués directement dans les Petites Antilles que de nombreux conflits ont pu être gagnés par la France au cours de la période. De plus, lorsque nous traiterons de la flibuste dans les Petites Antilles, nous aurons l‟occasion de démontrer que sans ces flibustiers, les îles n‟auraient pu être approvisionnées.

Les autorités locales, du fait de l‟absence des escadres, sont donc dépendantes des habitants. Ceci entraîne quelques difficultés dans le maintien de la sécurité et de la police dans les îles:

> « j‟ay remarqué en plusieurs rencontres le peu de fondement qu‟il y avoit a faire dans les occasions du service du roy sur les armateurs de ces pays appellez philibustiers lesquels contribuent plustost a la destruction des colonies par les gens qu‟ils en enlevent qu‟ils n‟y apportent d‟utilité et leurs navigations se decidant a la pluralité des voix de tout l‟equipage composé de libertins et de gens qui évitent autant qu‟ils peuvent de se rendre dans les ports ou sont establis des commandans de la part du roy, on ne peut compter sur leur retour dans le temps qui leur sont marquez ou ils pouvoient estre necessaire pour quelque entreprise, on auroit de la peine a leur fixer des capitaines »[416].

En effet, flibustiers et habitants semblent avoir acquis une certaine fierté dans ces combats. Or, fort de cette fierté, ils se laissent difficilement conduire par les représentants du roi. C‟est ce que sous-entend Blénac en 1690 lorsqu‟il dit des habitants « permettez moy de vous dire monsieur qu‟il n‟est pas aisé de mener des paysans à la guerre a quy on oste tout et quy savent que lorsqu‟ils seront estropiés on n‟a pas le pouvoir de leur rien donner »[417]. Le Gouverneur Général signale alors qu‟il serait préférable d‟avoir dans les îles des troupes régulières car elles sont plus habituées à recevoir les ordres et à les exécuter. Sa demande ne sera pas réellement entendue et les gouverneurs devront continuer à s‟appuyer sur les habitants pour pouvoir se défendre pendant les guerres.

L’identité des habitants-soldats qui prennent la mer pour la défense des îles.

En 1665, Colbert met en place le système des classes. Ainsi tous les habitants du royaume exerçant une activité maritime civile doivent se faire recenser afin de servir sur les vaisseaux du roi. Ceci remplace progressivement l‟enrôlement forcé. Ainsi tout marin doit un service à l‟Etat. Si les autres systèmes de recrutement des armés sont appliqués aux îles, le système des classes ne fut lui, pas instauré. C‟est ce que confirme Du Maitz en 1693 :

415ANOM, C8A 18 F° 23, lettre de Phélypeaux, 16 Juin 1711.
416ANOM, C8A 6 F° 437, Lettre de Du Maitz, 25 Novembre 1691.
417ANOM, C8A 6 F° 1, lettre de Blénac, 05 Avril 1690.

« Les bastimens qui sont pris sur les ennemys et amenez dans ces ports sont vendus a des particuliers des isles et les chargent soit a fret ou de leurs effets après les avoir armez des gens du pays qui ne sont points enrollez dans les classes »[418].

Ainsi les habitants sont libres de s'engager dans les équipages des flibustiers ou de venir suppléer les équipages des escadres comme bon leur semble. Si le système des classes n'a pas été mis en place dans les Petites Antilles, c'est peut-être parce que la majorité des hommes libres sont en mesure de participer à des équipages et de combattre les ennemis de la France. A quoi servirait de recenser les marins des Antilles si tous les résidents de ces lieux ont d'une façon ou d'une autre participé à un affrontement maritime ?

En effet, il serait difficile de donner le profil type de l'habitant soldat. Tout habitant en âge et en capacité de se battre fut à un moment ou à un autre amené à monter sur une embarcation pour accomplir un acte de guerre. Les membres de la haute société coloniale doivent participer aux conflits puisque ce sont eux qui sont à la tête des milices des îles. Or, ils accomplissent leur recrutement avant tout dans leur quartier et sont donc accompagnés des habitants qui y résident. Les armées d'habitants sont donc très hétéroclites. Vaucresson décrit celles-ci de la sorte :

« Outre les habitants et les commerçants qui composent mon régiment nous avons une très grande quantité de flibustiers, maitres de barques, matelots parti establi dans ce pais partie vagabond et déserteur des navires marchands tous ces derniers ne sont ni gens qui conseilles ni qui commandent »[419].

A côté de ces habitants, il y a aussi quelques esclaves. Ainsi lors de la venue des troupes de la Martinique pour la défense de la Guadeloupe en 1703, il y a la présence de « la Perle négre libre commandant une compagnie de négres »[420]. Nous savons que les esclaves ont très tôt été armés pour défendre les colonies[421]. Il est tout de même à noter que lors des déplacements des habitants pour la défense des autres îles, il est rarement fait mention de présence d'esclaves. En effet, à l'exception de 1703, nous n'avons pas retrouvé de mention d'esclaves de la Guadeloupe ou de la Martinique qui seraient venus pour prêter main forte à leur maître lors de la défense d'autres îles. Si les esclaves ont toujours participé à la défense des îles dans lesquelles ils résidaient, il semble donc moins fréquent qu'ils se soient transportés sur les mers pour accompagner les troupes de milices.

Nous avons alors deux hypothèses pour expliquer ces faits. Dans un premier temps, il est probable que les autorités locales n'ont pas jugé bon de faire mention des esclaves. Le fait que nous n'avons pratiquement pas connaissance des noms des Petits habitants qui ont participé à ces affrontements pourrait confirmer cela. En effet, les personnalités que nous repérons facilement lors de ces affrontements sont avant tout les membres de la haute société coloniale. L'autre explication peut résider dans le fait que les habitants des Petites Antilles n'ont pas jugé bon de conduire avec eux les esclaves et de leur faire prendre la mer pour participer à ces affrontements. Il est probable que les maîtres ont craint que ces esclaves ne profitent de leur déplacement pour fuir et rejoindre le rang des ennemis. Mais ces craintes ne sont pas partagées par tous les habitants puisque dans les équipages des flibustiers nous retrouvons la présence d'esclaves. Ainsi Auger rapporte en 1696 que « Les corsaires et les

418ANOM, C8A 7 F° 425, Lettre de Du Maitz 13 Janvier 1693.
419ANOM, C8A 17 F° 81, lettre de Vaucresson le 18 Avril 1709.
420ANOM C7A5 F° 57, Relation du siège de la Guadeloupe par Gabaret, Avril 1703.
421DORIGNY Marcel, *Esclavage, résistances et abolition*, Éditions du CTHS, Paris, 1999.

flibustiers faisant la seconde raison levant du monde à l'insu des gouverneurs qui doivent scavoir ceux qui peut sortir de leurs isles et ce qui ne le doit pas, ils enlèvent mesme des soldats et des mulatres esclaves et ne ramenent personne »[422].

Parmi les populations qui participent aux conflits au côté des troupes régulières, il y a aussi les Amérindiens. En 1665 De la Barre est aidé lors de l'attaque de Montserra par « trente caraybes qui etoient venus joindre les françois avec dix piraugues »[423]. Les Caraïbes ont souvent été impliqués dans les conflits opposant Français et Anglais, prenant parti pour l'un ou pour l'autre en fonction de leur propres intérêts[424]. Nous connaissons particulièrement bien l'un d'entre eux, le capitaine Warner qui se battit au côté des Anglais[425]. Mais les Français ont souvent pu compter sur leur présence soit pour être épaulé lors des affrontements soit pour obtenir des informations sur les ennemis. Il est tout de même à noter que lors de la guerre de Succession d'Espagne jamais la présence d'Amérindiens nous est contée. Peut-être y a t-il là un signe de l'incapacité de ces derniers à prendre part aux affrontements des Européens et donc à défendre leurs intérêts dans les Petites Antilles au début du XVIII° siècle ?[426]

Ainsi, tout au long du XVII° siècle, dans toutes les franges sociales de la société, des hommes des Petites Antilles ont eu l'occasion de s'illustrer dans des combats qui nécessitaient de circuler sur les mers. Seuls les femmes et les enfants ne sont pas conviés à ces affrontements. Pour autant, le fait que ces derniers eurent à fuir régulièrement les îles attaquées, les a conduits aussi à rencontrer le monde de la mer. Les guerres européennes qui résonnent dans les Petites Antilles font perdurer l'esprit des premiers marins soldats qui avaient réalisé la conquête des îles. Les Petites Antilles restent le lieu de vie des habitants soldats qui sont capables de protéger leur colonie en se projetant sur les mers. Cette capacité à prendre la mer pour pouvoir accomplir des actions militaires permet même à certains habitants de s'illustrer et d'acquérir dans les colonies un statut particulier.

Les causes de l'implication des habitants dans les combats aux îles.

La mise en place de l'administration royale dans les îles n'empêche pas à certains habitants de conserver une place de choix en haut de la société coloniale. Pour ce faire, ces habitants se sont très tôt engagés dans les combats militaires dans les îles. Comme nous l'avons exposé plus haut, lors de la révolte à la Martinique, Dubuc et Levasseur s'impliquent directement dans les affrontements. En prenant le parti de la compagnie, ils acquièrent un statut de défenseur des colonies et conservent les postes à responsabilité accordés par les seigneurs propriétaires. C'est ce qui permet à ces premiers habitants et aux membres de leur famille de conserver leur statut privilégié au sein de la société coloniale. Tout au long de la période, nous retrouvons ces hommes à la tête d'expéditions militaires maritimes, ce qui conforte leur statut dans les îles. Ainsi, en 1711, « monsieur Dubuc capitaine de Milice avoit

422BNF, département des manuscrits, fond MF 12 56, Etat des îles par Auger, le 11 Mars 1696.

423CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique*…, OP.Cit, p. 243.

424GRUNSZBERG Bernard, *Les Indiens des Petites Antilles*, l'Harmattan, Paris, 2011.

425Warner est le fils du gouverneur de Saint Christophe. Enfant métis, il va rejoindre la famille de sa mère à la Dominique et va participer à de nombreux conflits au côté des Anglais. Voir entre autre Du Tertre Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles*… OP. Cit.

426Si au début de la période les populations Amérindiennes sont très impliquées dans les conflits qui opposent les nations européennes, leur présence au côté des troupes coloniales décline en même temps que l'emprise des nations européennes sur les îles neutres augmente.

mouillé en cette rade avec luy, des barques corsaires une courvette et un brigantin soubs les ordres pour une entreprise sur les ises angloises »[427]. De même Le Vasseur de La Touche participe activement à la défense des îles puisqu'en 1694, Blénac rapporte que « Je ne puis refuser des congés à monsieur La Touche et La Chardonnière pour passer en France, ils vont soliciter au près de vous des graces pour les services qu'ils ont rendus à l'attaque des anglois »[428].

Le fait de participer à ces attaques et de s'y illustrer permet aussi à ces habitants d'acquérir une certaine aura au sein de la société coloniale. Nous avons démontré plus haut que les gouverneurs et intendants ne réussissent pas à avoir une image réellement positive auprès des habitants des Petites Antilles. A contrario, tous les membres de la haute société coloniale qui participent activement à la défense des îles acquièrent une certaine respectabilité. Celui qui semble avoir eu le plus de prestige auprès de ses contemporains est sans nul doute le sieur d'Orange. Il avait déjà su se forger une image positive dans les îles par ses actions lors de la colonisation. Sa participation active lors de l'attaque de Fort Royal par de Ruyter en 1674 et sa mort en ce lieu fait de lui un modèle pour les colons[429]. Ses actions et sa mort au combat contribuèrent aussi à la prospérité de sa famille :

> « Leur fils se nommoit Guillaume dorange s'establit dans le cul de sac royal. Il fut longtemps capitaine du port avant que le roy y eut envoyé un officier de sa marine pour remplir ce poste [...] l'ainée des filles fut mariée au sieur Chapelle son mari etoit un bon colon sucrier du Prêcheur [...] ils ont laissé cinq garçons et cinq filles tant de ce mariage que d'un précedent, l'ainé se nomme Jean Le Roux Chapelle qui après avoir eté long temps capitaine au quartier du prêcheur et capitaine des grenadiers s'est allé establir au grand cul de sac de la Guadeloupe »[430].

Cet exemple, démontre aussi que les enfants des premiers habitants continuent à s'investir dans les affaires maritimes même après la disparition des premiers colons.

Participer à des actes militaires sur mer permet aussi à un certain nombre des habitants de s'élever au sein de la société coloniale. C'est le cas entre autre de « Beltgens, Jean Ignace, gentilhomme flamand, colonel de la milice de la Grenade »[431]. Cet homme, nouveau venu dans les îles, a le loisir de participer à des expéditions maritimes et d'être en contact avec le monde de la flibuste. Il se marie même avec une des filles d'un de ces flibustiers illustres de la Martinique, Collart[432]. Ses actions lui permettent aussi d'amasser une certaine richesse et, comme bon nombre de ses confrères, il réinvestit son argent dans des domaines fonciers. Ayant atteint les hautes strates de la société coloniale, il ne lui reste plus qu'à officialiser son statut privilégier dans les îles en obtenant le titre de noble, ce qu'il demande en 1715.

Comme lui, à la fin de la période, de nombreuses familles des îles demandent l'acquisition d'un titre de noblesse du fait d'être descendant d'hommes illustres de la colonisation. C'est le cas des enfants de Pierre de la Vigne qui demandent en 1712 un titre de noblesse sous prétexte que leur aïeul a toujours été impliqué dans la défense des colonies[433]. Ils mettent en avant le fait que lors de la révolte de 1664 :

---

427 ANOM C7A6 F° 74, Lettre de La Malmaison, 05 Août 1711.

428 ANOM, C8A 8 F° 64, Lettre de Blénac 20 Mars 1694.

429 DU MOTEY Vicomte de, *Guillaume d'Orange et les origines des Antilles Françaises*, Paris, 1908.

430 BNF, département des manuscrits, Clairambault 1219, Mémoire sur la famille d'Orange, 1731.

431 ANOM, COL E 26, dossier personnel Beltgens Jean Ignace, année 1715.

432 Sur François Collard voir GUET Isidore, *Origine de la Martinique, le colonel François Collard et la Martinique de son temps. Colonisation, sièges, révoltes et combats de 1625 à 1720*. Vannes, 1893.

433BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 499, dossier de La Vigne, année 1712.

« Les nommés Pleineville, Segally et consorts appuyés de plusieurs habitants du Precheur ayant excité de nouveaux désordres qui mirent toute l'isle à deux doigts de sa perte, il n'y eut personne de qui le sieur de Goursolas lieutenant général sut plus puissamment assisté que du sieur de la Vigne ».

Surtout ils rappellent que « Le prompte secours qu'il [Pierre II la Vigne] donna au navire le Saint-Pierre venant de France qu'il empêcha d'estre pris par deux corsaires anglois qu'ils furent obligé de se retirer après un long combat ».

Ceci démontre que les membres de la haute société coloniale ne se détournent jamais de la mer et continuent à en tirer une source de prestige. Ils savent le mettre au service des autorités locales comme « en 1712 voulant avoir part à l'entreprise de Monsieur Cassart sur l'isle angloise de Montsarrat et sur celle de Corosolle hollandoise il [Pierre II La Vigne] leva une compagnie de volontaires qu'il y mena sous les ordres de monsieur Collar commandant les troupes de isles françoises »[434].

Fort de leur implication et de leur prestige, ces descendants des premiers colons ont continué à faire des entreprises maritimes. S'ils s'investissent tant dans ce secteur c'est aussi parce qu'ils attendent en retour une reconnaissance et principalement l'obtention d'un titre de noblesse. Le roi répond très vite à leurs attentes :

« Lors de l'attaque de la Guadeloupe en 1666 le roi accorda des lettres de noblesses à Bernard de la Fond, sieur de L'Esperance, lieutenant de compagnie de Saint Christophe, Pierre Giraud, sieur du Poyet, fils d'Antoine Giraud, lieutenant civil, juge et premier capitaine de Saint Christophe, sieur Guillou, capitaine de compagnie de Saint Christophe et Chamat sieur de Contamine commis général à Saint Christophe »[435].

Les titres de noblesses sont au départ surtout accordées aux descendants des premiers colons comme dans le cas présenté ci-dessus. Bien évidement, les autres habitants vont imiter ces représentants de la société coloniale afin d'avoir une chance de s'élever dans la société comme en 1704 :

« Connaissant que la qualité de noble élève le coeur des hommes, fait passer la vertu des pères aux enfans et la rend héréditaire dans les familles pour entretenir cette émulation dans nos sujets, nous avons estimé à propos d'anoblir par notre édit du mois de mai 1702 le nombre de 200 personnes qui seront choisies parmi ceux qui se sont le plus distinguées par leurs mérites, leurs vertus et leurs bonnes qualités, en exécution duquel édit nous avons fait choix de la personne de notre cher et bien amé Antoine de Massias de Bonnes, Capitaine de Milice dans l'Isle de la Martinique, pour être du nombre desdits 200 anoblis, lequel s'est rendu recommandable par divers emplois dont il a été chargé pour notre service et notamment dans celui de Capitaine de Milice dans ladite Isle, en l'année 1693 lorsqu'elle fut attaquée par les Anglois et Hollandois, lors de laquelle il se trouva à la descente des ennemis et donna plusieurs marques de sa valeur et de son courage, et dans laquelle occasion ayant été détaché avec 50 hommes pour empescher 3 à 4000 hommes qui vouloient gagner les hauteurs, il les attaqua avec tant de valeur qu'il les repoussa, les mit en désordre et força l'ennemi à se retirer, et ensuite, étant revenu en France pour rétablir sa santé, il se trouva dans Diépe lorsqu'elle fut bombardée par les Anglois et Hollandois, qu'il y commanda un

434 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 499, dossier La Vigne 1712.

435DE BEAUMONT, Lettre du révérend Père Philippe de Beaumont, 08 Avril 1688.

détachement de 150 bourgeois à la teste duquel il s'opposa aux ennemis qui vouloient aborder avec un bâtiment plein d'artifice dont il empescha l'effet par une décharge qu'il fit faire sur eux »[436]

Tout au long de la période, les principaux habitants conservent l'idée qu'il est de leur devoir de participer à leur défense. Ils en tirent un certain honneur et une certaine fierté. C'est ce qui explique que tant d'habitants participent à ces combats et ne reculent pas devant le fait qu'il soit nécessaire de s'exposer aux dangers de la mer pour pouvoir obtenir cet honneur. Certains se sont même délibérément tournés vers la mer pour pouvoir préserver leur fortune et leur statut lorsque ceux-ci sont mis en danger par les incursions ennemis comme dans le cas de monsieur Pinel que nous aurons l'occasion de recroiser plus loin.

Pour pouvoir conserver leur statut privilégié, les membres de la haute société coloniale se doivent donc de participer aux conflits armés qui ont lieu dans les îles. Pour cela, ils doivent prendre part aux équipages qui conduisent ces armées. Fortune et honneur leur sont garantis aux retours de ces combats. Certains peuvent même se construire de véritables carrières grâce à leur participation active lors de ces affrontements. C'est entre autres le cas d'Auger. Labat rapporte alors que « Monsieur Auger gouverneur de la Guadeloupe et ensuite de Saint-Domingue étoit creolle de Saint-Christophe »[437]. Si Auger a pu obtenir ces postes à forte responsabilité, c'est avant tout parce qu'il a su s'impliquer lui-même dans la défense de la Guadeloupe lors des nombreuses attaques qu'elle subit.

La présence de membres de la haute société coloniale lors des conflits peut alors s'expliquer par une volonté de maintenir leur position d'élite dans les îles. Par contre, nous pouvons nous demander quelles sont les réelles motivations des autres habitants lors de leur participation à ces combats ? Dans les premiers temps de la colonisation, les petits habitants se battent pour acquérir une terre, symbole d'une possible richesse future. Nous avons démontré plus tôt dans notre présentation que les habitants ont été les fers de lance de la colonisation, parfois dépassant les attentes des premiers gouverneurs. A partir des années 1655, la colonisation se stabilise et les habitants sont moins enclins à s'installer sur de nouveaux territoires. Ainsi, lorsque la France met la main sur les îles de Tobago et de Saint-Eustache, les autorités locales sont en mal de trouver des habitants pour venir les peupler. Dans le cas de l'île de Saint-Eustache, Blénac escompte s'appuyer sur le fait qu'« il y a beaucoup de famille riches dans Saint-Christophe et ou il y a nombre d'enfants qui s'accommoderont facilement des titres qu'on voudra bien leur donner dans Saint Eustache »[438]. Blénac se retrouve dans la même situation en 1688 : « le roy juge a propos que vous fassiez en sorte d'y faire establir quelques familles de celles qui ont des establissements moins considérables dans les autres isles »[439]. Ces tentatives de colonisations sont un échec et aucun établissement ne se développe dans ces îles tant qu'elles sont détenues par la France.

Pourtant, des habitants ont participé à leur conquête, comme il en a été le cas pour la Martinique ou la Grenade par exemple. Ceci indique qu'un changement s'est opéré dans la façon de percevoir l'espace caribéen de la part des habitants. Il semble que ces derniers, s'ils tiennent à participer aux expéditions militaires, n'ont plus en tête d'étendre la domination française au-delà des territoires qu'ils possèdent déjà dans l'espace caraïbe[440]. Ils se

436 BNF, département des manuscrits, fond Nouveau d'Hozier n° 228, demande de noblesse, année 1704.

437 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…,* OP.Cit, Tome IV, p. 415.

438ANOM C7A3 F° 173, lettre de Blénac 20 Avril 1689.

439ANOM, C8A 5 F° 168, Lettre de Blénac 16 Mai 1688.

440Nous aurons l'occasion de voir plus loin que ceci est certainement aussi dû à la façon dont l'espace caribéen était perçu par les autorités locales.

contentent donc de se rendre dans les espaces où ont lieu les affrontements puis retournent vers leur lieu d'habitat premier.

Pour pouvoir expliquer l'abandon de cette volonté d'extension, nous avons plusieurs hypothèses. Tout d'abord, s'installer dans ces nouveaux territoires sous-entend s'écarter des routes maritimes et s'éloigner du système de communication qui est organisé et développé dans les Petites Antilles[441]. Vivre à Saint-Eustache ou à Tobago sous-entend aussi être isolé et en proie à de possibles attaques des Anglais ou Hollandais sans pouvoir compter sur l'appui des autres colonies. De plus, les îles conquises sont d'anciennes colonies hollandaises. Chasser les Hollandais de ces territoires revient à les inciter à quitter l'espace caribéen des Petites Antilles. Or, nombre d'habitants commercent avec les Hollandais. Ils ne doivent donc pas voir d'un si bon œil la disparition de leurs partenaires commerciaux. Enfin, au cours de la période, la colonisation de l'île de la Tortue se développe continuellement grâce à l'arrivée de celles des Petites Antilles. Les actions des flibustiers de cette île ont un écho favorable dans les Petites Antilles et elle apparaît comme le nouvel « El Dorado » des Français[442]. Ainsi, de nombreux habitants préfèrent tenter leur chance dans cette colonie en pleine expansion plutôt que de s'offrir au péril d'une colonisation vouée à l'échec à Tobago ou à Saint-Eustache. Cette non-implication des habitants explique pourquoi ces îles ne restent que très peu de temps aux mains de Louis XIV[443].

Les colons ne sont donc plus les conquérants des premiers temps. Leur combat n'a plus pour motivation l'acquisition de nouvelles terres. Seuls lors de la perte de Saint-Christophe en 1692, ils démontrent une réelle volonté de faire la guerre pour réacquérir leurs terres perdues. Mais, même une fois l'île reprise, très peu des anciennes familles reviennent s'installer sur ces terres. C'est aussi cela qui facilite la perte définitive de l'île en 1702. Signe de ce repli, les habitants de Saint-Christophe contraints de s'installer à la Martinique après cette date ne manifestent plus leur volonté de reprendre possession de la première colonie française dans les Petites Antilles. Et si l'île ne revient pas à la France à la fin de la guerre, c'est peut-être parce que les habitants se sont résignés à résider à la Guadeloupe et à la Martinique, laissant la puissance britannique s'étendre dans le reste des Petites Antilles.

Ce n'est donc pas la volonté d'acquérir de nouvelles terres qui motive la présence des habitants lors des conflits qui ont lieu au cours de la période. La réelle motivation est le fait qu'ils peuvent s'adonner à des pillages lors de ces attaques et donc rapporter chez eux un certain nombre de richesses. Dès l'attaque des îles anglaises en 1665, les habitants s'adonnent à de nombreux pillages. Jean de Clodoré rapporte même que sans eux, la prise de certaines îles aurait été possible. C'est peut-être à cause de cela que Blénac dit que les habitants qu'il mène au combat sont des paysans incapables d'exécuter les ordres. D'un autre côté, les autorités locales ne peuvent limiter ces pillages car ils permettent de récompenser les habitants pour leur participation comme le rappelle ces écrits :

> « Monsieur D'esragny a déclaré qu'il avoit ordre du Roy de faire distribuer tout le pillage a ceux qui se trouvoient à ces expéditions les vaisseaux du Roy et troupes estant entretenues à ses dépens sont payez et entretenus pour se trouver dans ces occasions, il n'y a que les milices qui y peuvent prétendre »[444].

441 Cf. I.D: les routes de navigations aux Antilles, P.148.

442 DE CAUNA Jacques *L'Eldorado des Aquitains: Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (XVIIe-XVIIIe siècles),* Biaritz, Atlantica, 1998.

443Parmi ces nouvelles conquêtes seule l'île de Tobago va rester dans le domaine Français jusqu'à la fin de la période.

444 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz, 16 Août 1691.

De même Mesnier rapporte :

> « au mois de février 1706 je fus nommé pour faire les fonctions de commissaire sur l'escadre commandée par monsieur de Chavagnac lors de la descente qu'il fit avec les habitants de ces isles du cent en l'isle de Saint Christophe et au retour chargé de rendre compte du provenu du pillage et de la vente qui en fut faite ce que je fis a la satisfaction tant de monsieur d'Herville qui arriva à la Martinique au mois de mars suivant que de monsieur de Chavagnac et des habitants auxquels je fis la distribution de ce qui leur revenoit du pillage suivant la liquidation que j'en fit »[445].

La motivation première des habitants n'est donc plus d'acquérir de nouveaux espaces de colonisations mais de mettre la main sur les richesses des adversaires. C'est certainement pour cette raison que les habitants sont si souvent volontaires lors des opérations offensives dans les autres îles. C'est aussi pour cela que nombre d'entre eux se tournent vers la flibuste afin d'accroître leur revenu et augmenter leur fortune.

Parmi les éléments convoités, il y a les esclaves. Ces derniers sont devenus la nouvelle richesse des Antilles. Ils sont dérobés à l'adversaire pour les revendre dans les îles françaises. C'est ce dont témoignent ces propos :

> « Mais le sieur de Sainte Marie ayant dit et soutenu dans ses deffenses que les nègres dont on avoit traité des fonds des 1400 livres n'estoient que pour les flibustiers de l'expédition de Cartagenes qui sont establis à Saint Domingue et qu'ils n'estoient point pour ceux establis dans les autres isles Françoises comme la Martinique et autres, j'ay crû devoir vous supplier monseigneur en faveur des flibustiers establis à la Martinique et autres isles Françoises d'ordonner à Saint Domingue qu'ils soient traité de même que ceux establis à saint Domingue, il ne paroist pas qu'il soit juste d'en user autrement ils sont également sujets du roy, ils ont également fait leur devoir à l'expédition de Carthagenes »[446].

Le souhait premier des habitants de mettre la main sur les richesses des navires espagnols a donc perduré même si l'adversaire a changé. C'est peut-être cela qui permet d'expliquer pourquoi les habitants abandonnent l'idée de s'installer dans les îles non-occupées par les nations européennes comme la Dominique et Saint-Vincent. Le colon-soldat qui fait la guerre pour occuper de nouveaux territoires a laissé sa place à un colon-soldat qui accomplit des actes militaires pour acquérir une fortune rapide. Seule la défense des principales colonies est maintenue mais la volonté d'extension territoriale semble s'éclipser au fur à mesure que le siècle s'écoule. Ceci a pour conséquence la perte d'un certain nombre de colonies dont Saint-Christophe. Rendre les habitants seuls responsables de cette perte serait tout de même leur faire un faux procès car il est indéniable que la vision géopolitique des autorités locales contribue aussi à redessiner les contours de l'occupation française dans les Petites Antilles à la fin du XVII° siècle.

445 ANOM, COL E 310, lettre de Mesnier année 1679.

446 ANOM, C8A 12 F° 190, lettre de Robert 20 Juin 1700.

4. L'évolution du domaine colonial français dans la seconde partie du XVII° siècle.

L'année 1713 est marquée par la perte définitive de Saint-Christophe. Si le traité d'Utrecht accorde définitivement la domination de la mer des Caraïbes aux Anglais, la perte d'influence française ne s'est pas faite en un jour. En fait, dès les années 1660, nous pouvons observer que les autorités locales ont souvent peine à mener à bien leur volonté colonisatrice. Ainsi la présence de moins en moins marquée des autorités locales sur les mers est aussi perceptible dans la gestion et la préservation du domaine colonial français.

La Compagnie des îles et sa volonté expansionniste

Pourtant, la disparition des régimes seigneuriaux devait coïncider avec la reprise de l'expansion coloniale française dans la région. En 1663, dans la commission que le roi accorde à de Tracy, il est stipulé que l'un des rôles du Lieutenant Général est de se rendre « dans l'Amérique à y faire de nouvelles découvertes et de nouvelles conquêtes »[447]. L'objectif est encore à cette date de prendre pied sur le continent américain et d'y poursuivre l'extension française. Pour ce faire, De Tracy doit s'appuyer sur les colonies déjà développées, celles des Antilles et celle de la Guyane. L'objectif de cette reprise de la colonisation est elle aussi clairement énoncée : « puise y servir à l'accroissement du christianisme et à l'augmentation du commerce »[448]. Le Lieutenant Général doit donc poursuivre l'œuvre de christianisation des populations amérindiennes. Il doit aussi mettre la main sur les richesses de l'Amérique au nom du roi de France. Les objectifs premiers de la colonisation sont donc ici réactivés. L'ennemi est à nouveau la couronne espagnole et ses colonies d'Amérique. Mais le prolongement des conflits européens dans l'espace caribéen va très vite détourner le regard des administrateurs locaux de l'Amérique espagnole.

Par souci de respect des ordonnances royales, dès 1665, De Tracy et ses gouverneurs sont donc en mer pour pouvoir conquérir de nouveaux espaces. Or, ceux-ci sont en faits les îles anglaises des Petites Antilles[449]. Ces premières entreprises se soldent par la prise des îles de Montserrat et d'Antigua donnant même lieu à la réalisation d'un traité entre les autorités françaises et les habitants de ces îles, par lequel les habitants reconnaissent la domination du roi de France. Malgré cela, les gouverneurs français ne réussissent pas à conserver ces îles et ils doivent se contenter d'observer de loin la prise des îles hollandaises par les Anglais :

> « Que les Anglois ont fait aux Hollandois qu'ils ont depuis 4 ou 5 mois chassez des isles de Saba, de Saint Eustache, de Tobago et de trois ou quatre postes qu'ils occupoient dans la Terre Ferme; ils ont mesme envoyé depuis trois mois quelques navires chargez d'hommes pour les chasser encore de l'isle de Coracol le seul endroit

447 ANOM, COL E 343, Commission de De Tracy, 19 Novembre 1663.

448ANOM, COL E 343, Commission de De Tracy, 19 Novembre 1663.

449 Sur les conquêtes réalisées sous la direction des agents de la Compagnie des Indes Occidentales voir Jean de Clodoré, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme*… OP.Cit.

qui leur reste dans l'Amérique et où il y a abondance de chevaux dont ils fournissent les autres isles »[450].

Le renversement des alliances de 1672 se ressent dans la stratégie coloniale des autorités françaises installées dans les îles. Cette fois, ce ne sont plus les îles anglaises qui sont visées. Les gouverneurs s'intéressent plutôt aux îles hollandaises. C'est De Baas qui en 1673 est le premier à se concentrer sur la conquête d'un territoire contrôlé par la Hollande. En cette année, « monsieur de Baas avoit destin d'attaquer l'isle de Tabac sur les hollandois »[451]. Mais, tout comme lors des prises des îles anglaises, la France ne réussit pas à conserver ces nouvelles colonies. Ainsi à la fin de la guerre de Hollande, le domaine colonial français reste le même qu'en 1664.

Pourtant, des tentatives coloniales sont aussi entreprises dans les îles non occupées par les puissances européennes. Dans ce domaine, c'est l'île de la Dominique qui attire très vite le regard des nouveaux gouverneurs. Dès 1665, « Monsieur de Tracy a examiné de près les suites de l'establissement qu'il avoit esté presque résolu pour la Dominique »[452]. Ce projet est alors appuyé par le roi à une condition : « Le souhait de notre roy estant que cet establissement ne se fasse qu'avec le souhait des caraïbes »[453]. Le projet de conquête de l'île est à nouveau repris en 1670 par De Baas. Mais ni de Tracy ni De Baas ne sont en capacité d'imposer le pouvoir du roi de France sur l'île. Seule la présence des missionnaires est acceptée par les populations Caraïbes de l'île[454]. Ainsi la Dominique reste une île neutre tout au long de la guerre de Hollande[455].

Au cours de la guerre de Hollande, les autorités locales ont surtout pour objectif de conserver le domaine colonial français. Déjà à cette période le mirage qu'avait exercé le continent américain sur les premiers colons commence à s'éclipser. Même si de Chambré en 1671 propose encore que l'on réalise « l'établissement d'une puissante colonie à la Grenade d'où l'on peut entreprendre sur la terre Ferme »[456], les colonies espagnoles ne sont plus réellement l'objet d'attaques. Ainsi lors de l' « échec de l'attaque de d'Ogeron à Portorico »[457], il ne semble pas que des habitants des Petites Antilles participent à cette expédition. Ceci démontre une fois de plus que l'état d'esprit conquérant des premiers colons semble s'éclipser. C'est à peine si les habitants de la Martinique manifestent leur volonté de reprendre l'île de Sainte Lucie aux Anglais, île qu'ils ont perdue peu de temps avant la disparition du régime des seigneurs propriétaires.

L'une des raisons qui pourrait alors expliquer ce manque d'intérêt dans l'œuvre colonisatrice est le développement de l'industrie sucrière. Il est probable que l'attrait de l'or blanc soit plus fort que celui des richesses extraient des mines de la Terre Ferme. De plus, en développant les îles, les habitants se dotent de produits commercialisables dans l'Amérique espagnole. Par ce biais, ils peuvent envisager de mettre la main sur les richesses de l'Amérique tout en faisant l'économie de conflits armés. Dès la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales, le monde colonial espagnol apparaît comme un potentiel partenaire commercial et ce, malgré les interdits dus à la mise en place du principe de

450ANOM, C10B1, mémoire anonyme, 02 Juin 1666.

451ANOM C7A2 F° 187, Lettre de Du Lion le 16 Juin 1673.

452BNF, département des manuscrits, Mélanges Colbert 128 Bis, lettre de Du Lion, 25 Avril 1665.

453 BNF, département des manuscrits, Mélanges Colbert 128 Bis, lettre de Du Lion, 25 Avril 1665.

454 Cf. I.D: les routes de navigations aux Antilles, P.148.

455 Il en est de même pour l'île de Saint Vincent qui fut convoitée par la France et l'Angleterre mais qui ne fut jamais conquise par les nations européennes au XVII° siècle.

456 ANOM, C10A1, lettre de Chambré, 1673.

457 ANOM, C8A 1 F° 260, lettre de De Baas, 06 Février 1674.

l‟exclusif. Si les flibustiers de Saint-Domingue continuent à butiner dans les colonies de cette nation, ceux des Petites Antilles sont plus enclins à réaliser des prises sur les navires anglais et hollandais.

L'action coloniale dans les premiers temps de l'administration directe.

La fin des hostilités de la part des puissances coloniales entre 1678 et 1688 est aussi marquée par un nouvel arrêt dans la conquête coloniale. Seule l‟occupation des îles neutres est encore à l‟ordre du jour. Ainsi en 1685 l‟intendant Bégon rapporte :

> « Il y a dans le voisinage deux isles désertes dont la propriété ne peut légitimement estre contesté à sa majesté. La première et la plus importante est Sainte Alouzie scituée entre la Martinique et Saint Vincent qui est une très belle et très grande isle remplie de bons ports très féconde et très commode pour les autres isles qui en tirent du bois en très grande quantité »[458].

Pourtant, malgré l‟absence de menaces de la part des autres puissances coloniales, les autorités locales ne sont pas en mesure de prendre possession de ces îles. Ceci démontre une fois de plus que les gouverneurs et habitants ont pour principales préoccupations de développer les territoires colonisés et que la conquête de nouveaux espaces n‟est plus à l‟ordre du jour.

Plus encore, la non-reprise de la colonisation de l‟île de Sainte Lucie démontre que les colons ne ressentent plus le besoin d‟occuper physiquement ces territoires excentrés, tant qu‟ils peuvent en exploiter les ressources. En effet, les habitants de la Martinique ne réagissent qu‟en 1686 lors de « la venue à *Sainte-Lucie* d'une frégate anglaise qui aurait prétendu chasser tous les Français établis dans l'île »[459]. Cette année, « au mois de Juillet 1686, le sieur Temple commandant un vaisseau de vostre majesté fit descente dans l‟isle de Sainte-Lucie en chasse les François et pilla leurs effets »[460]. A cette occasion, certains habitants portent alors réclamation[461]. Mais une fois les biens récupérés, les habitants de la Martinique ne tentent aucune reprise en main de l‟île. La colonisation de Sainte Lucie reste au point mort, les Martiniquais se contentent juste d‟y extraire les ressources nécessaires à leur île.

Les conflits de la fin du siècle e tl évolution du domaine colonial.

Lors de la guerre de la Ligue d‟Augsbourg, le repli des autorités locales et des habitants sur les îles principales se fait encore plus ressentir. Pourtant, avant même la déclaration de la guerre « monsieur le comte de Blénac prit possession de l'île de Tabac »[462]. Puis en 1689, Blénac prend de nouveau une île hollandaise : celle de Saint Eustache[463]. Même si « sera public dans tous les quartiers de l‟isle le dessein que le roy a d‟habituer Tobago »[464], très peu de volontaires se présentent pour aller occuper ces nouvelles conquêtes. Blénac se

458 ANOM, C8B 1 N° 77, lettre de Bégon, 12 Avril 1685.

459ANOM, C8B 19 N° 44, lettre anonyme, 30 Août 1686

460ANOM, lettre anonyme, 1687.

461Parmi eux nous pouvons compter Jean Roy qui a dressé un mémoire et rédigé une lettre dont nous aurons l'occasion de reparler. Cf. ANOM, C8A 4 F° 187, lettre de Jean Roy, 04 Novembre 1686

462 ANOM, C7A3 F° 174, Mémoire anonyme vers 1687.

463 ANOM, ANOM C7A3 F° 173, Lettre de Blénac 20 Avril 1689.

464 ANOM, C8A 5 F° 168, lettre de Blénac 16 Mai 1688.

contente alors de « traité avec des gens pour emporter tous les effets de cette isle et ruiner les maisons » et il explique que « s'esté mon sentiment afin d'oster aux hollandois tout envie d'y retourner »[465].

Comme nous l'avons démontré plus tôt, ces entreprises coloniales sont des échecs avant tout parce qu'elles ne sont pas réellement appuyées par les habitants des îles françaises. Plus le siècle avance, moins ces derniers semblent enclins à s'engager dans de nouvelles entreprises coloniales dans les Petites Antilles. Les habitants les mieux installés sont avant tout soucieux de préserver leurs biens. Ceux qui sont à la recherche de richesses sont attirés par l'île de Saint-Domingue alors en pleine essor[466]. En 1692, Hinselin rapporte que « le Guadeloupe périra dans peu si on n'y restably le commerce en donnant de forts convois aux navires marchands qui voudront venir de la Martinique en cette isle y vendre leur marchandises et emporter celles qui si fabriquent »[467]. La guerre rendant les circulations entre les îles périlleuses, il est compréhensible que les habitants ne souhaitent pas tenter l'aventure sur de nouveaux territoires sans avoir l'assurance d'être approvisionnés tant que les premières récoltes ne viennent à germer.

La prise de nouveaux territoires lors des périodes de conflits ne change rien à ces faits. Bien au contraire, l'action conquérante est marquée par un certain repli. Ainsi en 1694, Blénac annonce qu' « à Saint-Christophe, Saint-Martin et Saint-Barthellemy les Anglois y sont les maistres »[468]. Face aux attaques anglaises sur l'île de Saint-Christophe, la stratégie française a été de vider les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélémy comme il l'avait fait lors des conflits précédents. Or, lors de cette guerre, la stratégie est perdante puisque l'île de Saint-Christophe ne peut se défendre ce qui entraîne la perte des deux îles secondaires en même temps que l'île principale. Si le traité de Ryswick n'avait pas redonné à la France la possession de ses anciens territoires, le domaine colonial se serait alors limité à la Guadeloupe et ses dépendances, à la Martinique, à la Grenade et à l'île de Tobago. Ainsi la reprise de la partie française de Saint-Christophe est surtout liée à des tractations menées en Europe lors de la conclusion du traité de paix.

Une fois le traité conclu, très peu des anciens habitants de Saint-Christophe se réinstallent sur leur île. Nombre d'entre eux s'installent durablement à la Martinique, Guadeloupe ou Saint-Domingue. Peut-être pouvons-nous y voir un premier signe de repli de la part des habitants sur les deux principales îles détenues par la France.

La période de paix entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la guerre de Succession d'Espagne est alors une parenthèse dans cette phase de déliquescence de l'empire coloniale français dans les Petites Antilles. En 1700, il est encore constitué ainsi :

> « l'isle et Terre Ferme de Cayenne, les isles de la Grenade, la Martinique, Marie Galante, les Xaintes, la Guadeloupe, parti de l'isle de Saint Christophe, les isles Saint Barthélémy et Saint Martin, la Tortue et partie de la coste de Saint Domingue, on regarde encore l'isle de Tabago comme appartenant au roy depuis qu'elle a esté prise sur les Hollandois par une escadre de vaisseaux de sa majesté mais les François ne s'y sont jamais estably et l'ont point occupée »[469].

---

465 ANOM, C8A 5 F° 204, lettre de Blénac 27 Avril 1689.

466 Sur l'Histoire de la Tortue et de Saint-Domingue voir entre autre HRODEJ Philippe, *L'amiral Du Casse l'élévation d'un gascon du temps de Louis XIV,* 2 tomes, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.

467ANOM C7A4 F° 2, lettre d'Hinselin, 08 Février 1689.

468 ANOM, C8A 8 F° 69, lettre de Blénac, 20 Mars 1694.

469 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Robert 29 Novembre 1700.

Dès le début de la guerre de Succession d'Espagne, la supériorité de l'Angleterre sur la France se fait ressentir. Lors de la première année de la guerre, les îles de Sainte-Croix, Saint-Barthélémy et Saint-Martin sont abandonnées. Pire encore, De Gennes est contraint d'annoncer la perte de l'île de Saint-Christophe sans véritable combat. Une fois cette île perdue, les habitants des autres îles françaises se contentent alors de défendre leurs biens et aucune entreprise de reconquête ou de représailles n'est réellement entreprise. Signe d'un changement dans les mentalités, aucun des anciens résidents de Saint-Christophe ne signale sa volonté de retour dans son île d'origine. Seuls les habitants de l'île de Saint-Martin ont tenu à rester sur leur terre. C'est ce que rapporte entre autre Labat :

> « Nos généraux voulurent lever cette colonie pendant la guerre de 1702 de crainte que sa faiblesse et son éloignement de nos autres colonies ne la fit tomber entre les mains des ennemis. Mais les habitants fatiguez de changer si souvent de domicile ont mieux aimé courir ce risque que de quitter leurs maisons »[470].

La guerre de Succession d'Espagne est alors marquée par un net repli de la part des autorités locales et des habitants sur les îles de la Guadeloupe et de la Martinique. Ceci peut être expliqué par trois raisons. Tout d'abord, il est évident que, même suppléées par les habitants, les autorités locales n'ont pas les moyens physiques de rivaliser avec les Anglais. Même si elles ont réussi à reprendre possession des colonies perdues, les autorités locales n'ont pas les moyens de s'imposer réellement sur les mers et ne pourraient donc pas approvisionner ces îles. De plus, les îles concédées à l'ennemi sont des îles moins propices à l'exploitation de la canne à sucre. Il semble donc que les habitants ont préféré s'investir d'avantage dans les îles propices à l'agriculture sucrière. Cette agriculture demandant plus d'espace que la culture de tabac qui avait incité à la colonisation de Saint-Christophe. Les îles de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Grenade apparaissent alors plus propices à un investissement de la part des membres de la haute société coloniale. De même, le conflit qui débute en 1702 est marqué par un rapprochement de la couronne de France et de celle de l'Espagne. Cette nation, qui était déjà plus un réel ennemi, devient même un partenaire commercial officiel. Ainsi certains habitants vont s'impliquer dans le développement de la compagnie de l'Asiento[471]. L'occupation de Saint-Christophe et de ses dépendances pour pouvoir accéder aux richesses du continent n'a plus lieu d'être. Enfin, l'île de Saint-Domingue apparaît de plus en plus comme le nouveau territoire à développer. Il est donc probable que certains habitants aient commencé à détourner les yeux des Petites Antilles pour fixer leur regard plus au nord.

Il est à noter tout de même que les habitants de Saint-Christophe qui devaient être envoyés à Saint-Domingue se sont révoltés et ont fait le choix de détourner leur navire vers la Martinique. Cela signifie qu'à la fin de la période étudiée, la grande île du Nord n'a pas encore atteint toute sa renommée en tant que « perle des Antilles » et les Petites Antilles n'ont pas encore perdu de leur attrait.

La seconde moitié du XVII° siècle est donc marquée par une instabilité dans la gestion du domaine colonial français. Les habitants ont souvent à circuler entre les îles, pour les défendre ou pour s'enfuir face aux ennemis. Cette instabilité résulte de deux phénomènes. Tout d'abord, elle est liée à l'incapacité qu'ont les autorités locales à imposer dans l'espace

470 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit. Tome IV, p. 293.

471 Nous aurons l'occasion de parler plus longuement de la Compagnie de l'Asiento et de l'implication de certains habitants dans cette compagnie lorsque nous aborderons la question du commerce dans les îles puisque cette compagnie avait pour objet le transport d'esclaves dans les colonies Espagnoles de l'Amérique.

caribéen la domination de la France. Face à la puissance de l‟Angleterre et à cause du manque d‟escadres, les autorités locales sont contraintes de se replier sur les îles les plus développées. A cela s‟ajoute le manque d‟engagement des habitants. Si ces derniers ont conservé leur état d‟esprit conquérant, ils se limitent souvent au pillage. Ceux-ci ne manifestent pas une réelle volonté de prise de possessions de nouveaux espaces. C‟est l‟association de ces deux phénomènes qui permet d‟expliquer le repli des populations françaises sur les îles de la Guadeloupe et de la Martinique.

L‟évolution du domaine colonial va impacter les circulations maritimes au sein de l‟espace caribéen. Au cours de la période, c‟est la Martinique et la Guadeloupe qui ressortent vainqueurs de cette désorganisation. Ceci est dû au fait que ces deux îles ont su conserver un lien étroit avec le monde de la mer. C‟est cette relation particulière qui permet à ces deux îles de poursuivre leur développement en ces temps marqués par des conflits incessants et une perte d‟influence de la France. Or, la préservation de ces relations déjà anciennes avec le monde de la mer sont facilitées par le mode d‟occupation des îles par les habitants. C‟est ce que nous aurons alors l‟occasion d‟observer dans la partie suivante.

I.C La société des Petites Antilles françaises, une société littorale.

Gilbert Buti, étudiant la relation entre les habitants de Saint-Tropez et le milieu maritime écrit: « Toutes les îles n'apparaissent pas, par nature, aussitôt vouées à la mer. Certaines, méfiantes, lui tournent totalement ou partiellement le dos, d'autres s'ouvrent résolument sur le large, d'autres enfin ont pu, au fil des années, connaître les deux attitudes »[472]. Ce n'est donc pas parce qu'une population a élu domicile sur une île ou sur un espace littoral que son regard est nécessairement tourné vers le rivage. Or, pour pouvoir qualifier une société de maritime, n'est-il pas nécessaire au préalable de s'assurer qu'il existe une véritable volonté d'appropriation de l'estran? Dans le cadre de notre recherche, il nous a paru nécessaire d'accorder une place à l'étude de la façon dont les habitants des Petites Antilles ont occupé l'espace à la suite des conquêtes réalisées. En effet, même si « ce n'est pas parce qu'une société vit les pieds dans l'eau qu'elle accorde nécessairement beaucoup de place à cet élément »[473], se questionner sur l'appropriation des espaces littoraux par la société étudiée est un premier jalon de notre recherche puisque c'est depuis cette frontière entre « terre et mer »[474] que s'instaurent les principaux échanges entre une société insulaire et l'espace maritime qui l'entoure.

Dans un premier temps, nous avons donc fait le choix d'observer quels espaces ont été choisis par les habitants comme lieu de résidence. Ceci peut nous permettre de savoir si les membres de la société coloniale ont cherché à s'éloigner du rivage, au moins physiquement. Après cette observation, nous analyserons les causes de ces choix afin de percevoir comment les habitants ont cherché à contourner les contraintes géographiques qui se présentent à eux lors de leur installation. Enfin, nous avons dû distinguer ce qui relève de la volonté des autorités locales et ce qui provient des choix librement réalisés par les habitants, afin de faire état d'un aspect de la pensée collective face à l'occupation des littoraux.

472 BUTI Gilbert, *Les chemins de la mer,* PUR, Rennes, 2010, page 36

473CHARPENTIER Emmanuelle, *Les peuples du rivage, le littoral Nord de la Bretagne au XVIII° siècle*, PUR, Rennes, 2013.

474 Françoise Péron dans son introduction sur le patrimoine maritime rappelait que « c'est sur les littoraux que les groupes humains ont développé des techniques et des cultures en relation avec le milieu marin ». Nous reprenons ici sa qualification de l'espace maritime. Cf PERON Françoise (dir) *Le patrimoine maritime*, PUR, Rennes, 2002.

1. Une société installée incontestablement sur les littoraux.

Étudier les choix effectués par les habitants pour leur lieu d'habitation informe sur la mentalité de ces derniers, sur la façon de percevoir et de s'approprier l'espace dans lequel ils s'inscrivent. Dans le cas des Petites Antilles, il est donc nécessaire de savoir si les occupants des îles ont laissé traces d'une volonté de s'écarter du rivage ou s'ils ont, au contraire, cherché à investir les zones de bord de mer. Cette question peut se trouver légitimée par le fait que la vocation première de l'occupation des îles est la culture du tabac puis de la canne à sucre. La pratique de ces activités ne requiert donc pas nécessairement une forte présence d'hommes sur les littoraux. Bien au contraire, la pratique de ces activités agricoles nécessitant de l'espace, laisserait supposer que les habitants des Antilles durent, très vite, être attirés par les espaces intérieurs des îles. Ceci devrait donc avoir laissé un vide sur les littoraux. Cette première impression peut être confortée par les propos de De Baas : « on ne verroit qu'yvrogenrie et putanisme dans les logis le long de la mer que les pauvres gens habitent »[475]. A en croire le gouverneur, en 1670, les habitants des Petites Antilles auraient délaissé les espaces en bord de mer. Ces lieux abandonnés par la majorité des membres de la société coloniale, seraient donc restés aux mains de la partie la moins stable de la population. Ceci suggérerait l'idée que les habitants résidant sur les côtes n'y seraient pas par choix mais parce qu'ils n'ont pas pu ou su trouver les moyens de s'installer plus convenablement dans les îles. Ainsi, la société que nous analysons serait encline à s'écarter des espaces maritimes.

Les littoraux des zones à forte concentration humaine.

Pourtant les recherches que nous avons menées, nous ont permis d'entrevoir une tout autre société. En nous penchant sur les récits de voyages, les descriptions faites par les autorités locales, les recensements réalisés pendant la période et l'élaboration des registres paroissiaux, nous avons pu constater qu'avant de prendre possession des espaces les plus éloignés de la mer, les colons ont d'abord occupé et aménagé les espaces littoraux faisant de ces lieux les territoires les plus habités des îles. C'est ce que nous avons alors choisi de présenter ici, en offrant une analyse chronologique de l'occupation de l'espace pendant la période étudiée.

Il faut attendre 1664 pour que soit effectué un premier recensement des habitants des Petites Antilles[476]. Ainsi il est très difficile de savoir avec certitude comment étaient occupées les îles françaises au cours des quinze premières années de notre recherche. De plus, la seule représentation qui nous soit parvenue d'une habitation pour cette période est celle qui fut reproduite dans l'ouvrage de Jean Baptiste Labat. Il s'agit du château de la Montagne de Saint-Christophe[477]. Cette demeure fut construite pour le gouverneur de l'île, De Poincy, certainement au cours des années 1640. Lorsque nous observons la gravure insérée dans l'ouvrage de Labat, le premier constat que nous pouvons faire est qu'il n'y a aucune référence au monde maritime. Au centre de l'image une habitation de quatre étages est entourée par des jardins emmurés. A droite, un certain nombre de petites demeures apparaissent. L'ensemble est compris dans un espace agricole et montagneux. Au loin seules les collines sont figurées.

475 ANOM, C8A 1 F° 32, Lettre de De Baas, 24 Février 1670.

476 Le recensement fait à la Martinique en 1660 n'est que partiel et ne permet pas de rendre compte de façon pertinente de l'occupation de l'espace dans l'île.

477 LABAT, Jean Baptiste, *Voyage aux Isles de l'Amérique*…. OP. Cit, Tome IV p. 181.

Rien n'indique que nous sommes dans une île. Ceci s'explique par le choix que fait De Poincy de s'écarter des espaces littoraux et de s'installer à l'intérieur de son île. Ceci laisserait supposer que la volonté des colons est de s'écarter rapidement des littoraux.

Si tel est le cas, en 1650, une grande partie de la population doit donc être majoritairement installée à l'intérieur des îles. Or, les descriptions qui nous sont parvenues pour cette date démontrent tout autre chose. En effet, loin d'avoir fui les rivages, les habitants sont restés dans les premières zones colonisées et s'y sont multipliés. A Saint-Christophe, Jean Baptiste Du Tertre rapporte que :

> « Bien que Monsieur de Poincy n'eut plus rien à craindre ny du costé des Espagnols ny de celuy des Anglois ; il ne se laissa pas d'achever ses fortifications et après les avoir mis dans leur perfection, il appliqua tous ses soins à embellir son isle. Il fit accommoder les grands chemins et bastir quatre grands magasins pour les seigneurs de la Compagnie, pour la commodité des habitants et des marchands de dehors, l'un à la Basse terre, l'autre à la pointe de Sable, le troisième à l'Ance à Louvret, et le quatrième à la Capesterre »[478].

Une carte réalisée par Nicolas Sanson nous aide alors à localiser les quartiers nommés par Du Tertre[479]. Grâce à elle, nous constatons que les quatre lieux d'habitats principaux de l'île sont tous situés sur les côtes. Seul le logis de De Poincy apparaît comme étant à l'intérieur de l'île. Ceci laisse donc supposer qu'en 1650, la majorité des habitants de Saint-Christophe réside à proximité de la mer. Nous pouvons donc dire sans prendre de risques, que la majorité des habitants de l'île, vingt-cinq ans après la colonisation, a conservé les littoraux comme espace de résidence.

A cette date, le constat est le même dans les autres îles occupées par les Français. Une carte réalisée de nouveau par Nicolas Sanson pour la Guadeloupe nous apporte le même sentiment[480]. Ici, seuls les espaces littoraux sont nommés. Les installations militaires ou religieuses sont toutes en bord de mer. Ce sentiment est renforcé par le fait qu'aucun espace à l'intérieur de l'île n'a reçu d'appélation. Dans cette île, l'occupation semble donc être exclusivement littorale. De plus, tous les chroniqueurs rapportent que les espaces les plus occupés de l'île sont ceux des bords de mer, principalement le bourg de la Basse-Terre[481]. Ceci démontre que les membres de la haute société coloniale de cette île n'ont pas abandonné les premiers espaces colonisés. Contrairement à son confrère de Saint-Christophe, Charles Houël, lui-même, a choisi d'installer son habitation dans un espace en bord de mer, au quartier de la Basse-Terre.

Pour ce qui est de la Martinique, le père Pacifique de Provins rapporte que :

> « Cette île de la Martinique est fort grande. Elle est habitée de Français, qui sont environ au nombre de mille, tout au plus, et de Sauvages, environ quatre cents, qui ont leur quartier à part. Aussi prendriez-vous plaisir de voir le long du rivage de la

478 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles….* OP.Cit, Tome I p. 126.

479BNF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (9073) , Carte de l'île de Saint Christophe par Nicolas Sanson chez Mariette, 1650.

480BNF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (9089), Carte de l'île de la Guadeloupe par Nicolas SANSON, chez Mariette, 1650.

481C'est en ce lieu que réside par exemple « Mr Le Febvre jeune Bourgeois de Rouen et marchand tenant magasin à la Guadeloupe dans la rue Saint Louis à la Basse Terre proche du château de Monseigneur Houel » CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence….* OP.Cit. p. 130.

mer quantités de petites cases, ou maisonnettes de roseaux, assises sur la pointe de ces mornes pointus comme autant de coqs sur la cime des clochers en France »[482].

Là encore, les habitants n'ont pas déserté les premiers espaces occupés. Bien au contraire, la carte de l'île réalisée par Nicolas Sanson montre que l'occupation coloniale se fait principalement au Nord-Ouest de l'île, c'est-à-dire à l'endroit où les premiers colons ont mis pied à terre[483]. A cette date, l'île est encore divisée en deux, l'Est restant aux mains des Amérindiens, ce qui accentue ce sentiment d'une très forte occupation du littoral caribéen. Nous pouvons y percevoir un mouvement de colonisation avec une prise de possession d'espaces plus au Sud, dans les quartiers des Trois Ilets, des Anses d'Arlet et du Diamant, mais là encore les colons semblent choisir les espaces de bord de mer pour y installer leurs habitations.

Pour le début de la période étudiée, nous ne prenons aucun risque à dire que la majorité des habitants des Petites Antilles françaises vit sur les espaces littoraux. A l'exception du logis de De Poincy, l'intérieur des îles est quasi-inoccupé et aucun bourg ne s'y développe. Si nous ajoutons à cela, le fait que dans les nouvelles îles occupées, la jeunesse de l'installation n'a pas laissé le temps aux habitants de s'écarter des littoraux, nous pouvons dire que la plupart des habitants en 1650 sont domiciliés sur des espaces côtiers.

Les descriptions faites par les voyageurs qui se rendent dans ces îles confirment cette impression. Un récit de missionnaires se rendant à la Martinique rapporte :

« Le dernier jour d'aout nous apperçumes la Martinique mais le vent n'y permis d'y mouiller l'ancre que le lendemain. La nuit se passa donc avec grande impatience des uns estonnement des autres qui voyent les feux des cases et les flambaux de nos François qui cherchoient des crables des montagnes »[484].

Le fait que ces voyageurs puissent observer aussi bien les gestes des habitants depuis leur embarcation indique que, bien loin d'avoir fui les espaces littoraux, les colons s'y sont installés de façon durable de telle façon que ceci est visible depuis la mer. Ces éléments permettent alors de dire que pour le début de la période étudiée, notre analyse porte bien sur une société littorale.

Persistance de l'occupation humaine sur les littoraux.

Entre 1650 et 1664, si la population des îles augmente[485], le choix dans le lieu d'habitat ne semble pas évoluer comme à Saint-Christophe :

« Les François outre leurs demeures qui sont ainsi écartées, on encore baty en leur quartier de la Basse Terre une agréable ville qui s'augmente tous les jours et dont les édifices sont de brique et de charpente. Elle est prés de la rade où les vaisseaux ont coutume de mouiller. Tous les plus honorables habitants de l'isle et les marchants étrangers y ont leurs magasins »[486].

482PACIFIQUE de Provins, *Brève relation du voyage des îles de l'Amérique …* Op. Cit.

483 BNF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (9102), Carte de la Martinique par Nicolas SANSON, chez Mariette, 1650.

484 BNF, département des manuscrits, NAF 9320, Mémoire de 1650, Relation des PP. Carmes sur les Antilles, depuis leur embarquement avec M. de Wailly à Paimbeuf jusqu'à leur établissement à la Guadeloupe et à la mort de trois de leurs religieux, 1646-1650.

485 RUFZ Etienne, *Etudes historiques et statistiques sur la population de la Martinique*, Saint-Pierre, Vol 1, 1850.

486 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP cité, p. 45.

Le bourg de la Basse-Terre, situé en bord de mer, n'est pas le seul à se développer[487]. Le quartier de la Pointe des Sables, lui aussi installé sur le littoral, attire les populations même si « Le plus considérable après celui là est à la rade ou au mouillage qu'on appelle de la Basse-terre»[488]. Ainsi, la présence humaine sur les littoraux de Saint-Christophe s'accentue au cours de la période étudiée.

La situation est similaire à la Martinique puisqu'en 1660 :

> « la partie le plus habitées de la Martinique est la coste de la Basse terre qui a bien 8 lieues de long et elles est aussi la partie la plus montagneuse de l'isle laquelle les habitants ont choisis tant parce qu'elle est la plus forte d'assiette contre les incursions des caraïbes ou sauvage que par ce que l'air y est plus sain comme estant plus achevé et que la coste y est commode pour les vaisseaux qui y peuvent aisément mouiller l'ancre »[489].

Dans cet espace, Saint-Pierre continue de se développer de façon régulière.

L'étude des premiers recensements de population effectués dans les îles confirme le sentiment d'une forte concentration d'habitants sur les espaces littoraux. En 1660, un premier rôle des habitants est effectué à la Martinique[490]. Les quartiers recensés sont alors ceux du Nord-Ouest de l'île, c'est-à-dire les mêmes qui sont habités depuis les premiers temps de la colonisation. Ce rôle semblant être incomplet, nous ne pouvons réellement nous appuyer dessus pour mener à bien notre analyse. Il nous faut attendre l'année 1664 pour avoir une réelle « photographie » de l'occupation humaine des îles[491]. Nous constatons que l'impression d'une forte densité humaine sur les littoraux est confirmée. A la Martinique, elle s'est accentuée dans le nord-ouest de l'île. Les habitants résident majoritairement dans des quartiers en bord de mer entre le Prêcheur et la Case Pilote. L'expulsion des Amérindiens incite les colons à étendre leur domination sur l'ensemble des côtes. Pour autant, aucune réelle installation de l'intérieur de l'île n'apparaît. Les nouveaux quartiers sont situés à Sainte Marie ou à la Trinité, c'est-à-dire sur les espaces côtiers à l'est ou au Diamant et au Marin, espaces du littoral sud de la Martinique.

De même à Saint-Christophe, où le nombre d'habitants de la Basse-Terre et de la Pointe des Sables a augmenté, les quartiers créés ne sont situés qu'aux abords des côtes. A la Guadeloupe, l'occupation humaine est aussi forte sur les côtes et la prise de possession de la Grande Terre en 1658[492] ne change rien à la donne. Dans cette île, le quartier de la Basse-Terre reste le plus développé et les quartiers secondaires comme Vieux Habitants, Baillif, Sainte-Marie ou Saint-François ont pour point commun d'être installés sur les côtes.

Le recensement effectué à Marie-Galante en 1665 permet aussi d'avoir une idée de l'implantation humaine dans les îles plus récemment colonisées. Ici, l'installation des nouveaux arrivants se fait dans les quartiers du Fort, Des Basse, de la Savane, des Grandes

487Ibid.

488 Ibid.

489 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, Mémoire Anonyme, 1660

490 CARAN, fond Marine, MAR/G//222, « Rôle du nombre des familles et habitans de l'île de la Martinique au commencement de l'an 1660 ».

491 ANOM, 5DPPC/23, Rolle général de la Martinique, année 1664.

492 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien Régime*, Payot, Paris 1928, p.165.

Anses et du Vieux Fort[493]. Le constat est le suivant, l'occupation humaine de l'île est avant tout une occupation littorale.

Cette préservation de l'habitat aux abords des côtes est confirmée par les voyages effectués dans les îles par l'ingénieur Blondel à partir de 1666. Ainsi, il rapporte que :

> « Quoy que les sujets du roi soient absolument les maistres de la Martinique, ils n'ont pourtant pas encore pu la défricher toute entière. Le milieu de l'isle et sa partie orientale qu'ils appellent la Cabesterre n'ayant point d'autres habitations que de quelques Caraïbes sauvages que l'on y souffre »[494].

Il le confirme en disant « Les principales habitations de la Martinique sont du costé de l'Occident parce que le mouillage y est sur »[495]. De même à la Guadeloupe « La rade de la Basseterre est la plus fréquentée de toute l'isle à cause des magasins du bourg, quoique les navires soient obligés de mouiller au large sans pouvoir s'approcher plus prés de deux cents thoises de la coste »[496].

Ayant voyagé dans l'ensemble des possessions françaises des Petites Antilles, l'ingénieur transmet alors une image de l'occupation humaine des îles deux ans après qu'elles soient revenues dans le domaine royal. A l'image de la Martinique et de la Guadeloupe, l'ensemble des îles sont décrites comme étant occupées depuis les espaces côtiers. C'est dans ces lieux que se sont développés les plus grands bourgs comme à Sainte-Croix où « Le plus beau port de Sainte Croix est ce qu'ils appellent le Bassin en la coste du Nord et sous un Montagne qui porte le nom de Fort Saint jean parce que les Espagnols y avaient autrefois construit une petite redoute dont il reste encore quelques vestiges »[497]. Ainsi quelle que soit l'île choisit pour résidence, les nouveaux habitants continuent de développer les espaces littoraux laissant l'intérieur des îles quasi-inoccupés comme à la Martinique.

Au cours de la période étudiée, la population reste très mobile. Lorsque les habitants choisissent des nouveaux lieux de résidence, ils portent toujours leur regard en premier lieu sur des espaces littoraux encore non occupés: « Monsieur l'Abbé de Boisferet abandonne le marquisat de Sainte Marie et va deffricher les terres que le roy leur a laissées à Marie Galande, le sieur de Beausoleil abandonne celle qu'il avoit à la Cabseterre et s'en va à la Grande Terre de cette isle »[498].

Ceci est confirmé par les recensements des années 1680 qui confortent le sentiment d'une forte occupation des espaces côtiers. Ainsi à Saint-Christophe, les quartiers les plus développés restent Basse-Terre, Cayonne et la Pointe des Sables[499]. De même à Sainte-Croix, l'occupation se fait en priorité dans des quartiers installés sur les littoraux comme Le Nord, Fond Demonéry, de la Maistre de Camp, Rivière Salée, Sud et la Pointe des Sables[500]. A la Martinique, le recensement de 1680 montre aussi un maintien des populations dans le Nord-

493ANOM, 5DPPC/52, Contrôle des habitants de l'île de Marie-Galante tant des hommes portant armes, femmes, enfants, engagés qu'esclaves et les armes à feu qui sont en icelles (n° 16).

494 ANOM, 07DFC126, Description des îles par Blondel, 1666.

495 ANOM, 07DFC126, Description des îles par Blondel, 1666.

496 ANOM, 07DFC126, Voyage de Blondel 1667

497 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Blondel en 1667.

498ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac le 10 Mars 1669.

499ANOM, 5DPPC26 F° 306, Rôle et dénombrement général des habitants de la partie française de l'île Saint-Christophe (Basse-Terre) (1681).

500ANOM, 5DPPC52, Rôle général des habitants de l'île de Sainte-Croix avec le dénombrement de leurs femmes et enfants, ensemble de tous leurs esclaves, bestiaux, et religions qu'ils professent comme aussi du défrichement de ladite île et de la quantité d'habitations [...] (n° 70) (16 avril 1681).

Ouest de l'île[501]. L'ensemble des quartiers qui se sont développés au cours de la période étudiée sont tous des quartiers situés dans des espaces littoraux comme celui du Mouillage ou celui de la Trinité.

La population reste donc majoritairement attachée aux espaces côtiers. Cette situation reste inchangée malgré la perte de Saint-Christophe et le déplacement des habitants de Sainte-Croix. Les populations déplacées de ces îles à la Guadeloupe et la Martinique vont préférer s'installer dans des zones en bord de mer. Dans le cas martiniquais, un certain nombre de ces anciens habitants de Saint-Christophe trouvent asile dans les nouveaux établissements de la côte Est, près du quartier de la Trinité.

Ainsi, au gré des migrations choisies ou contraintes, les habitants des Petites Antilles restent des résidents des littoraux. C'est ce que relève Gémosat en 1692. Cherchant à placer les prisonniers anglais dans les habitations de la Guadeloupe, il remarque qu'« ils ne peuvent les garder dans leurs maisons qui sont la plupart au bord de la mer exposées à tous les corsaires qui seront partout leurs moindres ennemis »[502].

Cette forte occupation des littoraux va perdurer jusqu'à la fin du siècle et même au début du XVIII° siècle. Lors de sa visite des îles à partir de 1696, l'intendant Robert note que la totalité des quartiers habités par les Français dans les îles de sa gouvernance est située en bord de mer. Ainsi à la Guadeloupe, il fait le constat suivant : « Dans tout le contour des isles il y a des ances ou les barques peuvent mouiller et qu'auprès de ces ances il y a des habitations »[503]. Plus de soixante ans après leur installation, les colons ne se sont donc pas détournés des espaces littoraux. Bien au contraire, c'est l'espace intérieur des îles qu'ils ont laissé à l'abandon comme « L'isle de Saint Christophe qui a 25 lieues de tour tout le milieu de l'isle est inhabitable parce qu'il n'est rempli que de montagnes hautes et stériles »[504].

Jean Baptiste Labat se rendant dans l'île en 1700 après que la partie française ait été rendue par les Anglais, peut observer le château de la Montagne et constate que cette partie intérieure de l'île a été complètement abandonnée par les habitants, à tel point que ceux-ci n'ont même pas pris la peine de reconstruire cette habitation fortifiée qui aurait pu être un lieu approprié pour leur défense en cas de nouvelle attaque des voisins anglais[505]. Lors de son voyage, Labat offre la description d'une société qui a conservé son choix de vivre sur les côtes.

Le constat est le même dans la description qu'il fait de l'île de la Guadeloupe lors de son voyage en 1696. Grâce à son récit, nous pouvons faire un premier constat : la quasi-totalité des quartiers décrits est située en bordure de mer. Seul le quartier du Marigot est donné comme étant situé à « une lieu de la mer »[506]. C'est seulement en cet endroit que l'auteur n'a pas longé la côte pour réaliser son voyage. Plus encore, il est à noter qu'une grande partie de son périple a lieu en mer. Ainsi, pour se rendre à l'Anse Ferri depuis le quartier des Plaines, il doit prendre un canot.

Le témoignage de Labat, nous permet aussi de voir comment les habitants des Antilles perçoivent leur espace en ce début du XVIII° siècle. L'une des raisons de son séjour à la Guadeloupe est le fait qu'il doit accompagner le gouverneur Auger et le conseiller sur le lieu

501ANOM, 5DPPC/23, Rôle général de l'année 1680 de tous les habitants de la compagnie colonelle commandée par le sieur Peltier (22 mars 1680).

502 ANOM, C10 A1 F 62, Copie d'une lettre de Gémosat, 21 Décembre 1692.

503ANOM, C8A 10 F° 279, Lettre de Robert, 06 Mars 1698.

504 BNF, département des manuscrits, fond Français 25163, Mémoire Anonyme du 29 Janvier 1692.

505 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles….* Tome IV, p. 187.

506 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles….* Tome III, p. 134.

le plus propice pour l'"installation d'"une nouvelle ville fortifiée dans l'"île. Le Cul de Sac de la Guadeloupe est alors proposé pour cela :

> « entre plusieurs utilitez qui reviendroient de cet établissement, qui seroit en peu de tems le plus considérable de tous ceux que les François ont à l'"Amérique, on peut assurer qu'"il seroit la ruine des colonies angloises de Monsarat, Nevers, Antigues et la Barboude parce que nos corsaires se tenant derrière le Fort de l'"islet à Fanjou seroient en état quand ils le jugeroient à propos de courir sur tout ce qui entreroit ou sortiroit des rades de ces isles et d'"y faire des descentes continuelles pour enlever leurs esclaves et piller leurs maisons ayant toujours vent largue pour aller et pour revenir et étant surs de trouver un bon mouillage et une retraite assurée derrière le Fort de l'"islet »[507].

Tout comme dans le cas de la Guadeloupe, il est à noter que tous les projets de nouveaux bourgs réalisés ou envisagées sont placés sur les littoraux. Fort Royal de la Martinique ou le nouveau bourg de l'"Etang de la Grenade sont installés dans des espaces littoraux faciles d'"accès et pouvant protéger les navires et développer le commerce dans le lieu. Au cours de notre recherche, nous n'"avons trouvé qu'"une seule fois évoquée l'"idée d'"installer une ville dans un espace montagneux de la Martinique mais celle-ci fut si vite éclipsée qu'"elle ne parut plus dans les propositions de développement de l'"île. Il est donc certain que les habitants des Petites Antilles ont conservé leur volonté d'"être au plus près des littoraux et le seul développement des îles n'"est envisagé que par une occupation encore plus forte du bord de mer.

Les recensements réalisés dans les îles confirment tous cette tendance à l'"augmentation des habitants dans les premiers espaces colonisés et donc à la préservation d'"une forte occupation des littoraux. Cette impression est renforcée par l'"étude de l'"élaboration des registres paroissiaux. Avant de donner les résultats de notre étude, nous devons préciser que l'"apparition de ces registres dans un quartier signifie que la population résidant dans les lieux est assez significative pour que la paroisse soit desservie par un prêtre. Ainsi, observer l'"apparition de ces registres permet d'"avoir une idée de l'"évolution de l'"installation des colons dans une île. Même si un grand nombre d'"entre eux ne nous sont pas parvenu, nous pouvons tout de même déterminer quels sont les lieux d'"habitat choisis et observer si la tendance est à un déplacement vers l'"intérieur des îles. Comme pour les recensements, à la Martinique, l'"étude des registres paroissiaux témoigne d'"une forte occupation des espaces littoraux car ceux qui nous sont parvenus proviennent de Basse Pointe, Case Pilote, Grand Ance, le Carbet, le Marigot et Macouba, tous étant des quartiers situés en bord de mer. Si tous les registres paroissiaux n'"ont malheureusement pas été conservés, nous pouvons tout de même noter qu'"aucun de ceux encore existants ne sont issus de l'"intérieur de l'"île. Ceci est dû tout simplement au fait que jusqu'"en 1713 si des habitants se sont installés à l'"intérieur des terres, les communautés n'"y sont pas assez développées pour qu'"une paroisse y soit établie[508].

Il en est de même à la Guadeloupe où les registres paroissiaux font état de la présence des habitants à la Basse-Terre, à la Capesterre, au Gosier, à Petit Bourg, à la Pointe Noire, à

507 Ibid.

508 La dernière paroisse établie au cours de la période étudiée fut celle du Vauclin en 1712. Il faudra attendre 1742 et l'édification de la paroisse du Gros Morne pour qu'une occupation de l'intérieur de l'île soit repérable dans les registres paroissiaux. Cf, RENNARD Joseph *La Martinique, historique des paroisses des origines à la séparation*, Société d'édition Savoyarde, Thonon les Bains, 1951.

Saint-François, à Trois Rivières et aux Vieux Habitants. Les registres paroissiaux confirment donc à leur tour que l'occupation des îles est avant tout portée sur les littoraux.

Une volonté d'être au plus proche des littoraux.

Si nous pouvons localiser avec précision quels étaient les quartiers occupés dans les îles, les recensements et les registres paroissiaux ne nous permettent pas de connaître l'étendue réelle de ces quartiers. Ainsi, nous pourrions penser que les habitants qui, au départ, ont occupé les espaces les plus proches des côtes, se sont écartés des rivages, édifiant des habitations dans des espaces plus éloignés, sans pour autant que ceci provoque l'apparition de nouveaux quartiers. Si tel est le cas, pourrions-nous vraiment qualifier cette société de littorale ? Il est en effet difficile de savoir où résident réellement les habitants des Antilles. Seul le rôle de 1671 réalisé à la Martinique nous permet de savoir comment est organisée l'occupation spatiale au sein des différents quartiers de l'île[509]. Dans ce rôle, sont données à la fois la taille de l'habitation nommée mais aussi sa localisation dans le quartier. Ainsi, nous pouvons classer l'ensemble des habitations de l'île autour de trois critères[510].

D'abord peuvent-être dénombrées les habitations qui ont un accès direct à la côte. Nous avons alors retrouvé quatre cent cinquante-trois habitations sur six cent cinquante-huit ayant au moins un côté donnant accès à la côte. Ainsi 68% des habitations de la Martinique en 1671 sont directement placées sur les littoraux.

Cent dix-huit d'entre elles sont séparées de la mer par une autre habitation. Nous pouvons penser que cet éloignement est dû au fait que l'espace en bord de mer est déjà occupé au moment de l'installation de l'habitation. Si tel n'avait pas été le cas, il est fort probable que l'habitation aurait atteint la côte.

Enfin, quatre-vingt-sept d'entre elles peuvent vraiment être considérées comme étant éloignées des rivages dont trente-cinq situées dans les zones les plus élevés de l'île. Seuls 13% des habitations de la Martinique sont situées dans les zones les plus écartées de la mer. Ceci confirme bien l'impression que nous avons dans notre étude : les habitants de la Martinique sont avant tout des résidents des littoraux. Cette forte occupation est bien entendu renforcée dans les nouvelles zones occupées. Par exemple au Cul de Sac du Marin, les dix-huit habitations sont toutes situées en bordure de mer. Dans des quartiers comme le Fort Saint-Pierre, occupé de longue date, nous constatons que la majorité des habitants restent installés sur les littoraux puisque quatre-vingt-onze habitations sur les cent trente-cinq citées pour Saint-Pierre le mouillage et Saint-Pierre le fort sont situées en bord ou à proximité des côtes. En fait, il n'y a qu'à la Rivière Blanche que les habitations éloignées sont plus nombreuses que celles situées sur les côtes.

Ceci va donc à l'encontre des propos de Baas cités plus haut[511]. Sa description est encore plus contestable si nous considérons le fait que les membres de haute société coloniale résident tous dans des zones proches de l'espace maritime. Ainsi Jean Jaham de Verpré et Guillaume Pinel à Basse Pointe, Nicolas Leroy à Macouba, Le sieur Desjardins à Grand Rivière, Jean Roy à l'anse Couleuvre, le Sieur de la Rivière au Prêcheur ou François Le Vassor au Fort Saint-Pierre, sont installés en bord de mer. La haute société coloniale, bien loin d'avoir abandonné les espaces littoraux, l'a investi et y a édifié ses habitations.

509 ANOM, G1 470, Etat du Procès Verbale des terres de la Martinique 1671.

510 Cf. tableau en annexe de la répartition des habitants de l'île de la Martinique selon le recensement de 1671, P.732.

511 ANOM, C8A 1 F° 32, Lettre de De Baas, 24 Février 1670.

Malheureusement, nous ne pouvons que déplorer le fait de ne pas disposer d'autres documents comme celui-ci pour le reste de la période ou pour l'étude des autres îles. Seuls quatre cartes peuvent permettre de comparer les résultats obtenus pour le Martinique avec d'autres îles étudiées[512].

Lorsque l'ingénieur Blondel se rend à Marie-Galante en 1667, il fait un relevé des habitations dans l'île[513]. Sur le plan qu'il réalise, il dessine des petites habitations plaçant par la même occasion le nom de chacun des principaux résidents de l'île sur son lieu d'habitat. Cette carte étant accompagnée d'une échelle, nous pouvons classer ces habitations en fonction de leur distance par rapport à l'espace littoral. Nous constatons alors que sur cinquante-cinq habitations, seize sont situées en bord de mer. Douze autres sont situées à moins d'une lieue des rivages. Ainsi, la moitié des habitants de l'île résident sur les littoraux. Ceci laisse supposer que dans le cas marie-galantais, la population serait moins encline à résider sur les littoraux puisque 50% des habitants aurait investi le cœur de l'île.

Deux éléments viennent contredire cette première impression. Tout d'abord, il est à noter que, comme à la Martinique, les principaux habitants sont installés sur la côte. Par exemple, De Boisseret et Du Lion ont tous deux choisi comme lieu d'installation des espaces en bord de mer. De plus, il est facilement observable, grâce à cette carte que les Marie- galantais ont en particulier investi un espace de leur île, celui qui donne sur le fort, zone de première installation de la colonie. Si le Sud de l'île est très fortement occupé, la façade Nord est complètement abandonnée. Ceci laisse supposer que les habitants ont à cœur de rester à proximité des espaces les plus occupés. Or, ces espaces sont aussi les lieux d'arrivée des navires. Ainsi, nous pouvons penser que certains habitants sont poussés à investir les espaces intérieurs de Marie-Galante car les espaces côtiers les plus faciles d'accostages sont déjà occupés au moment de l'arrivée des nouveaux colons.

Nous ne pouvons donc véritablement dire que les habitants de cette île se sont délibérément détournés du bord de mer. Au contraire, une seconde carte de l'île réalisée par Lapointe dix ans plus tard démontre que son occupation est avant tout littorale[514]. Sur cette carte, les limites de chacune des habitations sont clairement établies. Grâce à l'échelle indiquée, nous les avons classés en fonction de la distance qui les sépare de la mer. Ainsi sur cent-sept représentées, soixante-et-une d'entre elles sont situées en bord de mer. Parmi celles restantes, trente-sept sont situées à moins d'une lieue de la côte. En fait, seul neuf sont réellement à l'intérieur de l'île et ne peuvent être qualifiée de littorales. Ainsi 91% des habitants de Marie-Galante peuvent être qualifiés comme habitants du littoral.

Ces résultats peuvent paraître contradictoires avec ceux retrouvés lors de l'étude de la carte de Blondel. En effet, comment expliquer un tel repli sur les littoraux en dix ans ? En fait, l'explication la plus probante que nous ayons trouvée est le fait que Blondel, n'a pas eu le souci de placer avec exactitude les habitations de l'île mais a plutôt cherché à observer les forces vives de cette dernière. Le but du voyage de l'ingénieur est avant tout de relever tous les moyens de défense des îles. Il ne cherche pas à rendre compte de la réelle occupation de l'espace. Nous pouvons penser que sur son plan, il s'est contenté de signifier où étaient approximativement les principaux habitants capables de défendre l'île en cas d'attaque. La carte de Lapointe a pour but de délimiter chacune des habitations et l'auteur semble chercher

512 Cf. le tableau en annexe sur la répartition des habitants dans les îles de la Grenade et de Marie Galante, P.734.

513 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 10 P 1 D, carte de l'île de Marie Galante par François Blondel, 1667.

514 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 10 P 3 D, carte de l'île de Marie Galante par Lapointe, 1671.

l'exactitude dans sa réalisation. Il nous semble donc plus raisonnable de porter plus de crédit aux informations apportées par l'étude de la carte de Lapointe et affirmer sans prendre de risque que la majorité des habitants de Marie-Galante résident bien sur les littoraux.

Enfin en 1703, une dernière carte de cette île est réalisée[515]. L'auteur a fait le choix de montrer son occupation en dessinant soixante petites habitations. Vingt-deux d'entre elles sont placées en bord de mer et treize sont à moins d'une lieue de la côte. L'occupation de l'île est toujours fortement marquée autour du fort et les habitants n'ont pas abandonné les premiers espaces occupés en ce lieu. Le nord de Marie-Galante est toujours vierge. La réalisation de la carte étant exécutée dans les mêmes circonstances que pour Blondel, nous pouvons donc y appliquer les mêmes constats.

Une autre île bénéficie aussi d'une représentation de son occupation. Il s'agit de celle de la Grenade. En 1667, un relevé cartographique y est effectué[516]. A l'image de Marie-Galante, y sont représentées les principales habitations. Ceci nous a alors permis de classer les habitations selon les mêmes critères que ceux appliqués à Marie Galante. Ainsi sur cent huit habitations représentées, quatre-vingt-dix sont placées en bord de mer et les dix-huit restantes sont installées à moins d'une lieue de la côte. Si l'occupation de l'île est plus étendue qu'à Marie Galante, nous retrouvons une forte occupation à proximité du Fort Saint-Louis, lieu de la première installation des colons dans l'île. Cette carte vient alors confirmer ce que nous avions pressenti à l'étude des recensements et des descriptions de l'île : les habitants de la Grenade sont des résidents des littoraux. Bien plus que dans les autres espaces, ici, ils n'ont pas quitté les espaces côtiers et n'ont jamais osé l'aventure d'une installation à l'intérieur de leur île.

Ainsi, l'ensemble des éléments étudiés nous permet de dire sans conteste que tout au long du XVII° siècle, les habitants des Petites Antilles sont des résidents des zones littorales. Nous pouvons malgré tout nous questionner quant aux causes de l'abandon des espaces intérieurs des îles afin de savoir si ce choix est lié à une contrainte non surmontée ou dû à une réelle volonté de la part des habitants.

515 BNF, département Cartes et plans, GE D-13312, L'Isle de Marigalande... gouvernée par Mr. de Ternericourt / F. Lapointe, sculp. 1 lieue, 1703.

516 BNF, département des cartes et plans, P184789 [Vd-22 (1)-Fol.], Veue du fort royal, bourg, estang et du fort Louis de l'isle de La Grenade : Plan du fort royal de La Grenade, 1667.

2. Les contraintes de la vie sur les littoraux

Avant tout, il est nécessaire de rappeler que vivre sur les littoraux expose les habitants à un certain nombre de contraintes. Nous pouvons en distinguer deux : les risques naturels, d'autant plus importants dans les zones tropicales, et par ailleurs, les risques anthropiques : les attaques extérieures. Il est donc nécessaire de voir comment les habitants réagissent face à ces dangers.

Vivre sur les littoraux expose aux caprices de la nature.

En ce qui concerne les risques naturels[517], les Antilles sont exposées une fois par an aux cyclones. D'août à octobre, les habitants doivent faire face à des risques de submersion dus à de fortes montées des eaux[518]. Au moment du cyclone du 17 septembre 1672 « elle [la mer] a esté si horriblement émue qu'ayant porté ses ondes beaucoup plus loin qu'elle n'avait jamais fait, elle a razé un grand nombre de maisons qui faisoient le faux bourg de Saint-Pierre, depuis la forteresse jusques à la rivière quy passe à l'habitation des Jésuites dans l'espace est de sept à huit cents pas »[519].

La population des îles, majoritairement installée sur les littoraux se trouve donc souvent exposée aux risques de submersion mais aussi à des glissements de terrain causant la perte de nombreux habitants et la destruction des infrastructures.

Parmi les îles françaises, certaines sont plus touchées que d'autres. La Grenade est réputée pour ne pas être sur la route des phénomènes cycloniques. Ce n'est pas le cas de la Guadeloupe qui, par exemple, en 1657 fut frappée durement par un de ces épisodes. Hoüel explique au roi de France le 18 Mars 1657 que : « le Ouragan ne nous a pas laissé de quoy nourrir un homme, les vents extraordinaires et brulans ont ruiné toutes les pièces de pois toutes entières et fait mourir ce que les chenilles ne mangent pas »[520].

Ainsi les habitants des Petites Antilles cherchent très tôt des moyens de se prémunir contre la violence des vents, au moins en préservant leurs habitations puisque « lors de ouragans il y en a même qui se retirent dans de petites cabanes que les esclaves nègres ont batis sur le modèle de celles des Caraïbes »[521]. Pour autant, la plupart d'entre eux continue de vivre dans des zones exposées aux risques naturels. Dans le cas martiniquais, la volonté des administrateurs de reloger la population de Saint-Pierre à Fort Royal est certainement liée au fait que le cul de Sac Royal est réputé pour être une zone de protection contre les ouragans. Or, la résistance des habitants face à ce déplacement témoigne du fait qu'ils se soucient très peu de cette contrainte car ce qui importe le plus est d'être à proximité des zones de

517 Pour plus d'information sur les risques naturels aux Antilles voir SAFFACHE, Pascal, MARC, Jean-Vincent et HUYGUES-BELROSE, Vincent *Les cyclones en Guadeloupe : quatre siècles de cataclysmes*, Paris, Ibis rouge,2003 et DESARTHE Jérémy, « Ouragans et submersions dans les Antilles françaises (xviie - xxe siècle) », *Études caribéennes,* N° 29, Décembre 2014.

518 SAFFACHE, Pascal, "Vulnérabilité des îles antillaises face à la montée du niveau de la mer" in CRUSE et RHINEY (Dir.), *Caribbean Atlas*, http://www.caribbean-atlas.com/fr/thematiques/geographie-physique-et-ressources-naturelles/vulnerabilite-des-iles-antillaises-face-a-la-montee-du-niveau-de-la-mer.html.

519 ANOM, C8A 1 F° 190, Lettre de De Baas le 01 Octobre 1672.

520 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 220.

521 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale….* OP. Cit, p. 246.

commerce et donc des littoraux[522]. Ainsi, tout au long de la période étudiée, les habitants des Petites Antilles françaises restent exposés aux risques naturels du fait de leur choix de résidence. Le fait que « la tranchée de pierre pour la défense du bourg [de Saint-Pierre] contre la mer a été considérablement endommagée en plusieurs endroits, toutes les maisons hors de cette tranchée et sous l'escarpe du bourg au bord de la mer ont été détruites »[523] ne change rien à la situation[524].

Plus encore, l'exposition aux risques naturels est accentuée par le fait que les habitants étendent leur occupation sur la façade atlantique des îles, tant à la Capesterre de la Martinique qu'à la Grande Terre de la Guadeloupe. Or, les ouragans venant de l'Atlantique, ces zones sont davantage exposées à la violence des vents en cette période de l'année[525]. Ceci est d'autant plus vrai à la Grande Terre de la Guadeloupe où, faute de reliefs, les vents ne sont pas stoppés et s'y abattent plus fortement. Pourtant, ce risque n'empêche pas aux habitants de s'y installer. Enfin, les espaces les moins exposés comme l'île de la Grenade sont pourtant peu estimés par les habitants et ne connaissent jamais une forte occupation.

Les littoraux des espaces plus propices aux attaques extérieures.

En continuant à vivre sur les littoraux, les habitants s'exposent aussi à un autre danger qui est celui de se faire attaquer plus aisément. Dans un premier temps, ils sont menacés par les Amérindiens, comme à la Guadeloupe où « ayant fait un gros de huit à neuf cens hommes, armez d'arcs, de flèches et de boutou, ils se rendent du petit matin au quartier du grand Carbet, pour surprendre la colonie dans le travail »[526]. Ces attaques sont majoritairement menées depuis la mer :

> « On avoit appris à la Guadeloupe, que les sauvages de Saincte Alouzie avoient cruellement massacré trois équipages de François, habitants de la Martinique, le sieur de la Pierriere équipa promptement quelques canots qui amenerent au Fort trois pirogues de Caraïbes, lesquels les voyant pris, dirent que les sauvages des isles de Saint Vincent avoient commis ces actes d'hostilités, mais on crut que Monsieur de Poincy les avoit envoyez »[527].

Si ces attaques amérindiennes s'estompent à mesure que la colonisation progresse, elles sont remplacées par les menaces dues à la présence des autres nations européennes. Ainsi en 1696, « La nuit du 20 au 21 de ce mois une barque angloise a desbarqué du monde et enlevé cinquante negres dans une habitation de cette isle appartenante au sieur Le Roy située a l'ance à la Voile entre le Prescheur et le Macouba »[528].

---

522 C'est ce dont témoigne Patoulet lorsqu'il explique le refus des habitants de Saint-Pierre à venir loger à Frt Royal. Nous reviendrons sur ce point lorsque nous aborderrons la question des infrastructures portuaires dans la seconde partie de nos travaux. Cf.ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.

523 ANOM, C 8 A 19, Lettre de Phelypeau, année 1713.

524 Seule la catastrophe de 1902 incitera réellement les habitants de Saint-Pierre à quitter les lieux et à se rendre à Fort de France. Ainsi, bien au-delà de la période étudiée, la ville de Saint Pierre restera le centre principal de la Martinique, même exposée aux intempéries.

525 Ceci est très vite connu des habitants puisque les colons divisent les îles en deux espaces : les côtes dites sous le vent appelées aussi Basse-Terre qui sont à l'abri des vents atlantiques et les côtes au Vent ou capesterre qui sont exposés aux vents de l'Est.

526 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence...* OP. Cit, p. 29.

527 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 54.

528 ANOM, C8A 9 F° 369, Lettre de Robert, 26 Mai 1696.

Au cours de la période étudiée, nombreuses sont les attaques menées par les pirates et flibustiers sur les propriétés les plus proches des littoraux. L'enjeu est avant tout de mettre la main sur les esclaves. Labat raconte comment elles se déroulent :

> « Nos flibustier qui l'ont appris des caraïbes s'en servent aussi bien qu'eux pour entrer la nuit dans les ports dans des rades ou dans d'autres endroits où ils veulent faire descentes où la réussite dépend de la surprise qu'ils seront à leurs ennemis dont les sentinelles ne pouvant les voir à cause de l'obscurité de la nuit pourroient entendre le bruit des avirons si on ramoit au lieu qu'on les surprend en nageant avec des pagalles qu'on plonge dans l'eau et qu'on retire aussi souvent que l'on veut et sans faire le moindre bruit »[529].

Le même auteur rapporte aussi :

> «Les Anglois qui scavoient que la paix étoit prête d'être conclue voulurent profiter du tems qui leur restoit pour gagner quelque chose sur nous. Ils mirent en mer autant de corsaires qu'il leur fut possible et nous ne manquâmes pas de faire la même chose de nôtre côté. Un des leurs nommé Goerge Roche, qui montoit une barque de huit canons de soixante et dix à quatre vingt hommes d'équipage »[530].

Arrivé à la Guadeloupe, le capitaine Roche partage son équipage en deux : la majeure partie de ses hommes part à l'assaut des habitations les plus isolées pendant que d'autres surveillent les embarcations. Ainsi, les flibustiers attaquent en priorité les habitations en bordure de littoral afin de ne pas avoir à quitter trop longtemps leur embarcation et risquer que celle-ci soit prise par l'adversaire ou détruite car, si ceci se produisait, ils seraient contraints de trouver refuge dans l'île.

Cette menace qui pèse sur les habitations littorales ne semble pas avoir incité les habitants à quitter les côtes. Bien au contraire, à la Guadeloupe en 1702, alors que l'on sait l'attaque anglaise assurée, « on obligea les habitants qui étoient dans les quartiers éloignez de se retirer du bord de la mer et de se loger dans les hauteurs avec leurs familles et leurs nègres »[531]. Si les autorités guadeloupéennes doivent contraindre les habitants à se déplacer, c'est bien parce qu'instinctivement ceux-ci ne voient pas le refuge à l'intérieur comme un moyens de se prémunir contre les attaques extérieures.

Au contraire, c'est par le biais de la mer que les habitants escomptent se sauver. Ainsi en 1701, alors que les habitants de Saint-Christophe se sentent menacés par une attaque anglaise imminente, ils ne cherchent pas à cacher leurs biens à l'intérieur de leur île mais ils s'efforcent d'envoyer leurs effets les plus précieux dans les autres îles. Cela les expose alors aux attaques des corsaires et flibustiers. Pourtant ils n'hésitent pas à «envoyer leurs femmes et enfants et ce qu'ils voudroient sauver de leurs meubles icy et à la Guadeloupe et nous avons laissé aller des barques de la Martinique à Saint-Christophe pour servir au transport des femmes qui prennent ce party »[532]. Ces actions ne sont pas sans conséquences puisque c'est ainsi que la femme de De Gennes, gouverneur de Saint Christophe, est enlevée.

Pourtant, bien avant cette date, des évènements avaient déjà montré la limite de la défense des espaces littoraux. Lors de l'attaque de la Martinique en 1674, les Hollandais

529 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…*. OP. Cit., Tome II p. 10

530 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux Isles…*. Op. Cité, Tome IV, p. 323

531 Ibid.

532ANOM, C8A 13 F° 110, Lettre de Robert, 24 Avril 1701.

passent par le Sud de l'île en brûlant la quasi-totalité des bourgs situés sur les littoraux[533]. Seules les habitations installées à l'intérieur de l'île comme à La Rivière Pilote sont épargnées[534]. Ceci n'incite pas pour autant les habitants à déserter les lieux de bord de mer. Bien au contraire, ils réinvestissent ces zones attaquées et les renforcent. De même, à la Guadeloupe, si l'attaque du fort en 1691 et 1703 incite les occupants à se déplacer, ceux de Basse-Terre choisissent de nouveau un lieu de résidence en bordure de littoral[535]. Rien ne vient donc remettre en cause la propension qu'ont les colons à s'installer en bord de mer alors même que ceci les expose à des dangers bien plus grands.

Les autres contraintes liées à l'occupation des littoraux.

Résider sur les littoraux apporte une autre contrainte. Exposés à l'humidité de l'air, certaines habitations côtières sont décrites comme insalubres. « A la Basse Terre les logements bas du chasteau qui sont à couvert du canon et qui servent de magasins sont si humides que les poudres, mèches et farines ne peuvent s'y conserver »[536].

La baie du Fort Royal de la Martinique impose aux habitants les mêmes contraintes, ce qui explique pourquoi ce quartier connaît un retard dans son développement malgré l'avantage qu'il a d'assurer une protection face aux ouragans. En effet, il faut d'abord assécher les marais avant d'envisager une réelle occupation du lieu, ce qui donne l'avantage à Saint-Pierre et qui explique le peu de présence humaine dans ce port pourtant si souvent loué par les administrateurs. La même problématique va se présenter sur l'île de la Grenade où en 1700 :

> « on assure qu'autrefois on a veu jusqu'à 600 habitants portants armes dans l'isle de la Grenade et a présent il ne s'y en trouveroit pas cent » et ceci est dû au fait que « pour rendre le pays agréable ou les habitants se contentassent de rester et d'y passer leurs séjours il y faudroit une ville mais il faudroit qu'elle fust establie dans une scituation ou l'air fust pur et sain assez esloigné de la mer pour n'estre point incommodée du mauvais air des bords de la mer hors de portées d'un bombardement par mer à une distance ou il fust aisé de transporter les marchandises du bord de la mer et proche d'une rivière»[537].

L'île de la Grenade a de tout temps réputation d'être insalubre car les principales habitations de l'île sont regroupées autour d'un étang. La délocalisation du bourg vers un espace plus aéré de l'île à la fin du XVII° siècle, ne changera rien à la situation. En effet, malgré la volonté des administrateurs, les habitants continuent à occuper l'espace proche de l'étang car c'est en ce lieu que viennent aborder les navires. Cet exemple démontre que malgré cette incommodité, les habitants des Petites Antilles ne délaissèrent pas les espaces côtiers même si cela devait les exposer à l'humidité et aux maladies qui s'y développaient plus aisément.

Vivre sur les littoraux expose aussi les habitants à des risques sanitaires. En plus de l'humidité de l'air propice au développement des maladies tropicales, résider en bord de mer

533 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 888 p. 167, Relation de l'attaque de la Martinique par les Hollandais, Saint Marthe, 1674.

534 RENNARD Joseph *La Martinique, Historique des paroisses des origines à la séparation*, Société d'édition Savoyarde, Thonon les Bains, 1951.

535 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien Régime*, Payot, Paris, 1928, page 182.

536 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, Etat de la Guadeloupe par Auger le 11 Mars 1696

537 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Robert, 29 Septembre 1700.

offre la possibilité aux locaux d'entrer plus rapidement en contact avec les marins ce qui les expose aux maladies que ces derniers apportent avec eux. C'est ainsi que l'ensemble des habitants des Petites Antilles sont exposés à la maladie de Siam apportée par le navire l'Oriflamme[538].

Une dernière contrainte liée à l'installation sur les côtes est l'isolement dans lequel se trouvent certains habitants. Sur les premiers espaces colonisés, les terres se raréfient et ceci pousse certains à quitter ces lieux pour d'autres espaces côtiers plus lointains. Or, en s'éloignant de ces premiers centres urbains, les habitants se trouvent dans la contrainte d'utiliser la mer comme moyen de communication. Ceci nécessite tout d'abord d'avoir à disposition une embarcation, ce que nous aurons alors l'occasion d'exposer plus loin[539]. Bien plus que cela, certains habitants se retrouvent isolés. Les routes terrestres n'étant pas encore réalisées, les habitants doivent prendre la mer pour commercer et échanger leurs produits. Cet isolement touche d'abord certaines îles comme « dans les isles de Saint Barthelemy de Saint Martin de Marie Galande et de Sainte Alouzie où les religieux vont tentost les uns tantost les autres selon les occasions et la nécessité des habitants »[540]. Les habitants de ces îles peu abordées sont alors dans l'obligation de rester à l'affût des navires passant au large, ce qui les contraint à résider à proximité des zones de mouillage.

Dans les îles où la colonisation est plus ancienne et plus avancée, la situation d'isolement n'est pas pour autant diminuée. Ainsi à la Martinique en 1680 : « comme les quartiers de cette isles sont extrêmement eloignez et qu'il y en a mesme ou il est difficile de venir par terre au lieu ou se tient le conseil souverain »[541].

La situation ne semble pas s'améliorer dans les îles malgré l'ouverture d'un certain nombre de routes puisque le père Labat rapporte que se rendant « dans un canot de monsieur de la Vigne Granval pour aller faire les mesme fonctions au cul de sac François »[542], il n'a pas le choix de se transporter par voie de mer étant donné que la route est impraticable du fait d'un passage de rivière sans gué. De même à la Guadeloupe, l'auteur doit se rendre à l'anse Ferry par la mer du fait de l'absence de route[543]. Et que dire des habitants des petits îlets qui sont aux abords des îles principales comme l'îlet Goyave à la Guadeloupe ?

Devant prendre la mer régulièrement, ces habitants sont alors plus facilement exposés au risque de noyade comme dans le cas de la « mort du père Fontaine par un accident il s'est noyé à la lame et au bord de la mer s'estant embarquez dans un canot pour aller de la Capesterre de la Guadeloupe à la Basse terre»[544]. Ainsi, les propos suivants issus de Du Tertre peuvent s'appliquer à toutes les îles:

> « Il se rencontre des habitations si esloignées des Eglises qu'il faut faire quelque fois trois ou quatre lieues par mer avec danger de se noyer pour venir à la messe ceux cy n'y vont pas régulièrement toutes les festes et dimanches et ce seroit trop exiger

538 Arrivant aux Antilles en 1690, ce dernier apporte avec lui la fièvre jaune, maladie qui se propage très rapidement et qui touche les colonies pendant une dizaine d'années. ANOM, C8A 6 F° 108, copie de mémoire de Saint-Vincent, capitaine de l'Oriflamme le 30 Décembre 1690.

539 Nous aborderons ce sujet lorsque nous aurons l'occasion de parler des embarcations présentes dans les Petites Antilles dans la seconde partie de notre présentation.

540 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome III, p. 303.

541 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire Anonyme, 1680.

542LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles….* OP. Cit, Tome III, p. 58.

543 Ibid.

544 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome III, p. 297.

d'eux que de les y vouloir contraindre bien qu'il y en ayt tousjours quelques uns de la case qui n'y manquent point »[545].

Ainsi vivre sur les littoraux, c'est d'abord être confronté à un certain nombre de contraintes et s'exposer à des risques tant naturels, (les ouragans, les noyades), qu'humains puisque ces espaces sont l'objet des attaques des nations étrangères. Nous pouvons donc nous interroger sur les raisons qui ont poussé les habitants à continuer de résider en ces lieux et à s'exposer à ces dangers.

3. Une installation littorale contrainte

Si nous retrouvons tant d'habitants sur les littoraux, c'est avant tout parce que les nouveaux venus ne peuvent élever leur habitation là où bon leur semble. En effet, ne connaissant pas l'espace dans lequel ils sont invités à s'installer, ils doivent s'adapter aux choix effectués par les premiers colons lors de leur établissement. Or, ces derniers ce sont installés dans des zones en fonction des besoins des premiers conquérants qui sont des marins[546]. Pour comprendre les causes des choix opérés dans l'édification des lieux d'habitat, il faut donc porter notre regard sur la physionomie de l'espace habité et, sans tomber dans un déterminisme géographique, faire état des contraintes qui ont conduit les habitants à se détourner des espaces intérieurs de leurs îles.

Les causes de l'installation des premiers colons sur les littoraux

Nous avons déjà signalé que, tout au long de la période, les habitants restent installés en priorité dans les premières zones occupées par les Français. Même si certains administrateurs cherchent à développer d'autres espaces, ces premiers lieux de colonisation restent des pôles de grande attraction pour les nouveaux colons. Si nous prenons l'exemple de la Martinique, lorsque Blénac tente de déplacer les habitants de Fort Saint-Pierre à Fort Royal, il se trouve face à un refus de leur part car la ville de Saint-Pierre est déjà trop développée et les habitants trop attachés à ce lieu[547]. Ainsi, plutôt que de remettre en cause les premiers choix effectués lors de la colonisation des îles, les habitants des Petites Antilles accentuent l'occupation des espaces sur lesquels les premiers colons ont jeté leur dévolu.

Or, nous avons démontré dans la première partie de notre présentation que d'Esnambuc et ses lieutenants sont avant tout des marins. Ces espaces fortement occupés au XVII° siècle s'inscrivent tous dans un modèle édicté par des hommes qui pratiquent la mer. Ces espaces ont alors un certain nombre de points communs. Ils sont, tout d'abord, dans des anses où il est facile d'accoster et où les navires peuvent être protégés depuis la terre. Le choix de déplacer la première population de la Guadeloupe de Vieux Fort à la Basse-Terre en témoigne puisqu'il permet d'occuper une anse bien plus praticable que la première, même si

545 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome III. p. 249

546 CHALUMEAU Fortuné, « Arrivée des premiers habitants à la Guadeloupe en Juin 1635 : les écrits des chroniqueurs et les réalités insulaires ». GHC n° 214, Mai 2008.

547 BNF, département des manuscrits, fond français 22802 CCX ANN2E 1692, Lettre de Le Vassor le 17 Mars 1692.

Blondel rappelle que « la rade de la Basseterre est la plus fréquentée de toute l'isle a cause des magazins du bourg, quoique les navires soient obligés de mouiller au large sans pouvoir s'approcher plus pres de deux cents thoises de la coste »[548]. Ainsi les colons continuent de résider principalement dans des espaces facilement accessibles par les navires venus d'Europe.

Nous avons aussi souligné que l'installation des Français dans les Petites Antilles s'explique par la volonté d'avoir des espaces où reposer les équipages et les réapprovisionner. Ceci explique pourquoi les trois principaux centres urbains sont situés à proximité de rivières, ce qui permet de donner accès à l'eau pour ces navires qui ont fait une grande traversée.

Enfin, nous avons souligné qu'au début du XVII° siècle, l'ennemi principal est encore l'Empire espagnol et qu'il est donc nécessaire de se protéger des attaques des navires venant d'Europe. Il faut aussi se placer dans des lieux stratégiques pour attaquer ces navires et atteindre les richesses de l'Amérique. Il est donc à noter que les trois bourgs principaux des Français sont situés aux abords de la mer des Caraïbes, le regard tourné vers l'Amérique espagnole et dans des espaces à couvert des regards des navires venus de l'Atlantique. Le modèle pour l'emplacement des premiers lieux d'habitats coloniaux peut alors être décrit de la sorte : ce sont des zones arrosées, situées à proximités d'anses assez profondes et relativement bien protégées, placées sur la côte caribéenne.

Or, ceux qui ont poursuivi l'acte colonial ne se contentent pas d'occuper et de développer ces espaces, ils en transportent aussi le modèle lors de l'acquisition de nouvelles îles. Ainsi à la Grenade, le lieu choisi pour l'implantation de la colonie française, le Port Louis, a exactement les mêmes caractéristiques que celles citées plus haut. Le site est placé sur la façade caraïbe et « la bonté du port y fournit aux François une retraite assurée »[549]. Si la colonisation ne s'y développe pas autant que dans les autres îles, c'est surtout à cause de son isolement et de la mauvaise réputation qu'elle a plutôt qu'à cause de l'emplacement choisi.

Le constat est le même dans les autres îles colonisées par les Français à partir de 1650. A Sainte Lucie, ils s'installent une fois de plus sur la façade caraïbe dans un espace facilement abordable par les navires[550]. Aux Saintes[551], à Marie-Galante[552] et à Saint-Barthélémy, ce sont aussi dans des rades assez profondes que les premiers colons choisissent comme lieu d'installation. Même à Saint-Martin où le choix de l'emplacement est dicté par le partage de l'île avec les Hollandais, les colons français occupent un espace en bord de mer où les navires peuvent accoster aisément[553]. Enfin à Sainte-Croix, les colons qui prennent possession d'une île anciennement espagnole, vont s'installer autour du « plus beau port de Sainte-Croix est ce qu'ils appellent le Bassin en la coste du Nord et sous un Montagne qui porte le nom de Fort Saint jean parce que les Espagnols y avaient autrefois construit une petite redoute dont il rester encore quelques vestiges »[554]. Il est à noter que les Espagnols ont appliqué à Sainte Croix le même procédé de colonisation que celui des Français à Saint-Christophe. Ceci démontre que les choix faits par les Français sont en fait communs à toutes les nations européennes venues s'installer dans les Petites Antilles.

548 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de Blondel, 1667.

549 ANOM, C10C1, Mémoire adressé au Roi le 05 Mars 1687.

550 Les premières installations à Sainte Lucie ont été réalisées dans l'anse de Roseau.

551 L'installation dans cette île s'est tout d'abord réalisée dans la baie de Terre de Haut, probablement dans l'anse du Fond Curé.

552 Les premières installations dans cette île ont été réalisées à l'anse du Vieux Fort.

553 Il semblerait que les Français se soient d'abord installés dans la Baie du Marigot de cette île.

554 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de Blondel, 1667. Cet emplacement des colons nous est confirmé par la carte de 1671.

Le modèle ci-dessus décrit n'est pas seulement appliqué lors de la colonisation d'autres îles mais il l'est aussi lorsque les habitants s'installent dans d'autres espaces au sein des territoires déjà occupées. Cette occupation qui se fait de proches en proches[555], porte toujours les nouveaux arrivants sur les littoraux. Le même modèle est alors appliqué. Le nouveau quartier colonisé est placé dans une rade facile d'accès et pour le début de la période étudiée, il est situé dans la majorité des cas sur la façade caribéenne. Ceci témoigne du fait qu'en 1650, le regard des habitants est encore porté sur les richesses de l'Amérique. C'est à la Guadeloupe que ce regard semble en premier s'être quelque peu détourné du continent avec l'occupation de la Grande Terre en 1658[556]. Pour autant, même dans cette île, la colonisation se fait par la mer, ainsi les zones principalement occupées sont en bordure de côte. A la Martinique, si elle est réalisée par voie terrestre et maritime, l'occupation de la Cabesterre, elle, ne s'est faite qu'à partir de colons venus de la mer. Ainsi l'abbée Rennard dans son Histoire des paroisses de l'île rapporte que le François fut constitué à partir de ses îlets par Pierre Bouchard et La Vigne Grand Val vers 1694. Ceci est confirmé par l'héritier de De la Vigne qui rapporte que son père :

> « a rendu un service très considérable par l'etablissement des quartiers du cul de sac François, Robert, Rozeaux, Fregattes, Simon, Sans Coucy, Vauclain et Macabours où à son exemple et sous son commandement plusieurs habitants se sont establis aydés de son secours ce que personne n'avoit ozé entreprendre non seulement a cause de la difficulté des chemins, des risques de la mer et des ecueils par ou entrée des ports estoient inconnus »[557].

La façon dont cette colonisation tardive d'un espace non occupé de la Martinique est réalisée témoigne bien que les habitants des Petites Antilles continuent de peupler leur île à partir des rivages.

Les causes géographiques de l'installation sur les littoraux.

Cette obsession de l'installation sur les rivages peut s'expliquer par le fait que les choix des colons sont dictés par la topographie des lieux. Dans le bassin des Petites Antilles, il existe deux modèles d'îles : les îles calcaires qui par leur formation géologique sont assez basses et les îles volcaniques qui, elles, sont caractérisées par la présence de montagnes et une élévation assez rapide du sol. Dans le cas des îles françaises, la majorité d'entre elles sont des îles volcaniques[558]. Il s'agit donc d'îles montagneuses comme la Grenade :

> « Tous les environs du Port et du Cul de Sac sont fort hachez il est vrai que les mornes ne sont pas fort hauts mais en récompense, ils sont fort près les uns des autres et ne laissent entre eux que de très petits valons »[559].

A son exemple, Sainte-Lucie, la Martinique, la Basse-Terre de la Guadeloupe et Saint-Christophe sont des îles marquées par une très forte élévation du niveau du sol. Seuls les espaces les moins colonisés par les Français sont caractérisées par un terrain plus plat : la

555 RUFZ Etienne, *Etudes historiques et statistiques sur la population de la Martinique,* Vol 1, Saint Pierre, 1850.
556 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien régime*, Payot, Paris, 1928, p.165.
557 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 499, demande de lettre de Noblesse par de la Vigne, 1712.
558CRUSE, Romain, "La géologie des îles de la Caraïbe et son influence sur les sociétés humaines" in Cruse & Rhiney (Eds.), Caribbean Atlas, http://www.caribbean-atlas.com/fr/thematiques/geographie-physique-et-ressources-naturelles/la-geologie-des-iles-de-la-caraibe-et-son-influence-sur-les-societes-humaines.html
559 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit, Tome IV, p. 141.

Grande Terre de la Guadeloupe, Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix. Il est donc à noter que les premiers colons jettent leur dévolu sur les îles les plus montagneuses des Petites Antilles. Or, ceci a pour effet de limiter l'étalement des habitats car l'élévation rapide du niveau du sol rend difficile la pratique de l'agriculture à l'intérieur de l'espace choisi[560]. Nous pouvons tout de même nous demander quelles sont les causes de ce choix.

Une première réponse est assez facile à apporter. Ces espaces montagneux sont aussi les plus arrosées[561]. Les premiers colons cherchant un accès rapide à des sources, s'approcher de ces hautes montagnes leur permet de s'assurer un accès aisé aux rivières qui jaillissent des mornes et volcans. Dans les îles les plus plates, il y a nécessité de réaliser des citernes comme aux Saintes, ou de faire transporter de l'eau comme à Saint-Martin, ou enfin de réaliser des installations coûteuses et difficiles à entretenir comme à Saint-Christophe où sont construites des « gouttières pour apporter l'eau de la rivière de Cayonne dans la sucrerie et indigoterie »[562]. Bien plus que d'avoir accès aux meilleures rades de l'île, c'est l'accès aux rivières qui détermine l'installation des colons et le développement de la colonisation dans le lieu choisi. L'exemple de la Guadeloupe illustre parfaitement ce propos. Alors que l'île est composée de deux espaces différents, une Basse-Terre très élevée et une Grande Terre plate, les premiers colons s'installent dans la Basse-Terre fortement arrosée par les rivières venant des volcans. La colonisation de l'île est d'abord réalisée à l'embouchure de ces rivières et, même si elle atteint la Grande Terre, cette dernière est toujours décriée pour son manque d'eau.

Ainsi, les colons préfèrent résider au pied des volcans. Ces espaces montagneux fortement arrosés par les pluies, leur donnent aussi accès à des terres plus faciles à cultiver et plus fertiles, comme à la Grenade qui « est une isle grande et fertile arrozée de plusieurs rivières et pourvue de bons ports »[563]. Sainte-Croix, quant à elle, est vue comme « une île petite montagneuse et stérile sans havre ou port où il puisse entrer que des barques et en un mot sans aucune qualité qui mérite la peine »[564], ce qui explique en partie son abandon par les Français[565]. En revanche, en s'installant dans les îles les plus montagneuses, les habitants se trouvent face à une nouvelle contrainte : celle de ne pas pouvoir étendre leur occupation ailleurs que sur les littoraux puisque les montagnes agissent comme une frontière quasi-infranchissable.

Or, c'est aussi ce sentiment de frontière qui est recherché. En effet, les Petites Antilles sont exposées une fois l'an aux fortes précipitations et aux rafales de vents portés par les ouragans venant de l'Atlantique, tel que nous l'avons exposé plus haut. Les premiers colons sont conscients de ce risque. Si à la Martinique le premier cyclone auquel ils sont confrontés

560 Il nous faut tout de même rappeler que les habitants ont su très vite pratiquer l'agriculture en terrasse mais cette méthode ne fut appliquée que sur les versants tournés vers l'espace maritime.

561CRUSE, Romain, "La géologie des îles de la Caraïbe et son influence sur les sociétés humaines" in Cruse & Rhiney (Eds.), Caribbean Atlas, http://www.caribbean-atlas.com/fr/thematiques/geographie-physique-et-ressources-naturelles/la-geologie-des-iles-de-la-caraibe-et-son-influence-sur-les-societes-humaines.html.

562 Le cas de Saint-Christophe est particulier car lors du partage de l'île, les Français n'eurent accès qu'à très peu de rivières, celles-ci s'écoulant dans la partie Anglaise. Ainsi, même si le choix de l'installation des Français s'est réalisé dans le même modèle que celui décrit plus haut, ce partage va défavoriser les Français et les contraindre dans certains espaces de l'île dont principalement le quartier de Cayonne à trouver des substituts aux rivières pour continuer à être approvisionner en eau.

563 ANOM, C10A1, Lettre de l'ingénieur Cailus, 01 Mars 1705.

564 ANOM, C10D2, Mémoire sur l'île de Sainte-Croix en 1704.

565 A ce propos, nous ne pouvons que constater que les îles abandonnées en 1690 sont avant tout des îles à très faible élévation : Sainte-Croix, Saint-Barthélémy et Saint-Martin. La plus part des îles volcaniques ont été conservées à l'exception de Sainte-Lucie.

ne date que de 1656[566], à la Guadeloupe ils sont très vite touchés par les tempêtes tropicales qui surviennent entre le mois d'août et le mois d'octobre[567]. Le fait que les premières installations se font au pied des volcans et sur la façade caribéenne peut aussi être lié à cette conscience qu'ont les premiers occupants de se trouver dans des espaces moins exposés à ces risques naturels. La poursuite de la colonisation doit se faire avec ce souci de rester dans des zones protégées des intempéries et des aléas climatiques. C'est ce que suggère cette description de la Martinique faite par Rochefort :

> « La meilleure rade de cette île est entre le Carbet et le Fort Saint Pierre. Elle est beaucoup plus assurée que celle des iles voisines étant à demy entourée de montagnes asses hautes pour la mettre à couvert des vents et tenir les vaisseaux en seureté »[568].

De même lorsque l'occupation de la baie du Fort Royal est évoquée l'une des motivations est la suivante :

> « L'on rencontre à une anse du pays habité un golphe nommé le cul de sac royal de dans lequel il y a encore autre petit golfe appelé le Carénage. C'est là où tous les vaisseaux qui se trouvent dans les autres isles viennent se retirer durant les grandes tempestes qu'ils appellent ouragan. Ce port estant tellement à couvert de tous les vents par le moindre barques y sont très grande assurance »[569].

Mais rares sont les espaces protégés comme la baie du Fort Royal. Dans les autres espaces de la Caraïbe s'installer aux pieds des volcans, permet alors de limiter les risques dus aux rafales de vents. Il est donc certain que la protection qu'offrent ces espaces montagneux face aux intempéries a joué un rôle dans l'installation des premiers colons et au développement des plus grands centres urbains en ces lieux.

Enfin, résider au pied des espaces montagneux permet aux habitants de se sentir protéger en cas d'attaque extérieure. La colonisation des îles s'est faite au détriment des Amérindiens qui ne restent pas passifs face à cet acte colonial et réagissent en attaquant les nouveaux venus afin de les chasser de leur territoire. Dans les premiers temps de la colonisation, ces attaques se font tant de l'intérieur que de l'extérieur des îles. Si à la Guadeloupe et à Saint-Christophe, la présence amérindienne dans l'île est vite supprimée, il n'en est pas de même à la Martinique, à Sainte-Lucie ou à la Grenade. Les Amérindiens résidant en ces lieux peuvent à tout moment attaquer les colons depuis les zones qu'ils contrôlent et en passant par l'intérieur des terres. Les colons doivent donc se prémunir de ces attaques. Or, leur petit nombre les incite à rester regroupés et à prendre possession des territoires les plus aisés à défendre. Être au pied d'un morne permet de limiter les zones d'attaques, l'assaillant ne pouvant que très difficilement surgir dans le dos des colons. S'installer au pied de la Montagne Pelée ou de la Soufrière permet alors de limiter les espaces à contrôler. En ces lieux, les attaques ne peuvent provenir que de la mer et sont observables

---

566DESARTHE Jérémy, « Ouragans et submersions dans les Antilles françaises (xviie - xxe siècle) », *Études caribéennes* n°29, Décembre 2014.

567 Mathias Dupuys dans sa relation sur les Antilles fait déjà état en 1652 de la menace des ouragans puisqu'il dit à leur sujet: « le vent est extrêmement impétueux et fait le tour du compas c'est-à-dire il souffle de tous les costez du monde ce qui fait qu'il y a presque de seureté pour les navires ». Cf : DUPUYS Mathias, *relation de l'établissement d'une colonie françoise dans la guadeloupe isle de l'amérique et des mœurs des sauvages …* OP. Cit. Pour plus d'informations sur les cataclysmes qui ont touchés cette île voir SAFFACHE Pascal, *Les cyclones à la Guadeloupe, Quatre siècles de cataclysmes*, Ibis Rouge, Matoury, 2003.

568 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…*, OP. Cit, p. 40.

569 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Mémoire Anonyme de 1660.

de loin. Ainsi à la Martinique mais aussi à la Guadeloupe et aux Saintes nous constatons que les moyens de surveillance et de protection des côtes sont installés dans des espaces surélevés.

La présence du relief au dos des habitations conserve son caractère rassurant pour les habitants des Antilles puisque lors de l'installation des colons à la Trinité de la Martinique, le père Labat rapporte :

> « Le port de la Trinité est un grand enfoncement qui forme une longue pointe, appelée la pointe de la Caravelle, qui a plus de deux lieues de long. Cette longue pointe le couvre du côté du sud est l'autre est fermée par un morne assez haut et d'environ 350 à 400 pas de longueur qui ne tient à la terre ferme de l'isle que par un istme ou langue de terre de 35 à 40 toises de largeur »[570].

La présence d'une élévation, en plus des caractéristiques de sa passe, va faire de la Trinité le troisième port de l'île durant la période[571].

A première vue, bien plus qu'une occupation des littoraux, c'est surtout une installation au pied des zones surélevées des îles qui attirent les premiers habitants. Ces zones sont avant tout appréciées parce qu'elles sont arrosées par la pluie et les rivières, les terres y étant alors plus fertiles et la présence de la montagne rassurante, protégeant des attaques humaines et naturelles. La présence de rades accueillantes les rend encore plus propices à une occupation mais elle n'en est qu'un élément de plus, pas nécessairement le plus déterminant. Si les habitants restent sur les littoraux, c'est avant tout parce que les espaces choisis ne permettent pas une avancée aisée de la colonisation au sein de l'île, celle-ci étant rapidement stoppée par l'élévation du sol. Les nouveaux arrivants sont alors incités à se projeter sur d'autres espaces du bord de mer, appliquant le même modèle et sélectionnant les nouveaux lieux à occuper selon les mêmes critères.

Les littoraux perçus comme les espaces les plus sécurisés des îles.

L'explication développée ci-dessus, si elle peut paraître plaisante ne suffit pourtant pas à comprendre pourquoi en 1680, les habitants « occupent le bord de la mer le dedans de l'isle estant restée inculte »[572]. A cette date, la présence amérindienne n'est plus réellement marquée et la forte population côtière peut permettre à des habitants d'envisager une installation à l'intérieur des îles. Pourtant, ils continuent à préférer les espaces littoraux et délaissent les zones les plus profondes. La volonté de se préserver des risques naturels ne peut suffire à expliquer cela. Bien au contraire, installer au bord de la mer, les habitants s'exposent à des risques bien plus grands tel que nous l'avons déjà démontré. Nous pouvons donc nous demander quelle est la cause d'une aussi grande résistance de leur part à quitter l'espace maritime alors qu'ils y sont exposés à de si grands dangers.

La perception qu'ont les habitants des espaces intérieurs peut expliquer leur réticence à quitter les littoraux. Très tôt, ces espaces éloignés des côtes sont perçus comme des zones de dangers. Marqués par une forte présence de la forêt, ils apparaissent comme des lieux où le colon s'expose à l'inconnu et où il peut difficilement être secouru. Ce fait est plus fort à la Martinique et à Sainte-Lucie car rapidement la présence de serpents à l'intérieur de l'île est évoquée. Selon Du Tertre, c'est même la forte présence du reptile qui incite Du Plessis et de

570 LABAT Jean Baptiste, *Voyages aux Isles…* Tome I, p. 112

571 Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point lorsque nous aborderons la question des ports aux Antilles.

572 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet le 26 Décembre 1680

L'Olive à préférer la Guadeloupe à la Martinique[573]. Cette peur du serpent est présente encore tardivement à la Martinique puisque Blénac en 1685 affirme que « Il y a plus d'un an qu'on a travaillé à la réparation des chemins ce quy empesche la communication des quartiers et exposent ceux qui y passent à la morsure des serpens et à plusieurs autres »[574]. Ainsi un colon martiniquais qui aurait l'audace de s'installer à l'intérieur de l'île s'exposerait à la morsure de l'animal et n'aurait aucun moyen d'en réchapper. A la lecture des premiers chroniqueurs des Antilles, nous avons même le sentiment que le coeur de la Martinique grouille de ces animaux. Si ce sentiment est partagé par les premiers colons, nous pouvons alors comprendre leur réticence à s'installer plus avant dans l'île.

En s'installant sur les littoraux, les colons incitent aussi les populations amérindiennes à se déplacer plus à l'intérieur des îles. Ceci rend à leurs yeux, ces espaces intérieurs peu fréquentables comme l'illustre cette description de la Martinique datée de 1666 :

> « Quoyque les sujets du roy soient absolument les maîtres de la Martinique, ils n'ont pourtant pas encore pu la desfricher toute entière. Le milieu de l'isle et sa partie orientale, qu'ils appellent la Cabesterre n'ayant d'autres habitations que de quelques Caraîbes sauvages que l'on y souffre »[575].

Il en est de même à Marie-Galante où :

> « Ceux qui se sont depuis resolus de s'habituer dans cette isle ont voulu se poster en un lieu de difficile acces aux pirogues des sauvages et ou ils ne pussent pas estre attaqués sans avoir le temps de s'assembler et de se tenir prests pour se desfendre »[576].

Si la menace amérindienne est de moins en moins forte à mesure que la colonisation s'accentue, elle reste présente jusqu'à la fin de notre période puisqu'en 1705, il est rapporté que :

> « nous y avons appris que dans une nuit le nommé Olivier caraibes estant avec 3 autres et s'en retournant à son quartier de la Capesterre fit rencontre du nommé Catinat habitant qui faisoit pour lors sa ronde son fusil sur l'epaule et après s'estre donné les uns les autres le bonsoir ce Caraibe venu par derrière saisir le fusil de cet habitant le renversa par terre et luy donna plusieurs coups d'une bayonnetes dont il le cru mort l'ayant transporté hors du passage qui cependant n'est mort de ses blessures que huict jours après. A ma sortie de ce massacre ce mesme Caraibe fit encontre d'un matelot auquel il vouloit en faire autant »[577].

Ainsi pour se prémunir de ces attaques, les habitants font le choix de rester à proximité des espaces les moins exposés des îles : les lieux fortifiés. Rappelons à ce propos que la première action des conquérants est d'établir des forts et que ces forts sont tous situés à proximité des littoraux. Ces constructions permettent aux habitants de pouvoir se réfugier en cas d'attaques. Lorsque nous étudions le plan géométrique de la rade de Saint Christophe daté de 1677, nous observons que les principales habitations sont toutes à couvert du fort de la Basse Terre[578]. Les habitants s'éloignant peu de ces zones fortifiées, restent à proximité des

573 ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique, des Arawaks à 1848*, Tome 1, l'Harmattan, Paris, 2002, P.51.

574 ANOM, C8B 19 N° 39, Lettre de Blénac le 22 Janvier 1685

575 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Blondel, 1666.

576 Ibid.

577 ANOM, C8A 15 F° 394, Lettre de Machault, 12 Décembre 1705.

578 BNF, département Cartes et plans , GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 8/2 Plan géométrique du fort à faire au cartier de la Basseterre de l'isle de St. Christophle fait par PAYEN en 1682

espaces côtiers. Le constat est le même lorsque nous observons la carte de la Grenade réalisée en 1667[579]. La zone la plus fortement occupée est à proximité du Fort Saint-Louis.

Dans des îles comme la Guadeloupe ou la Martinique, où la colonisation est plus développée, les habitants se regroupent dans un premier temps aux abords des littoraux avant d'étendre leur occupation dans des espaces plus lointains. Les habitants peuvent alors bénéficier du soutien de leurs voisins en cas d'attaque mais peuvent aussi plus facilement rejoindre la mer. Depuis la côte, ils bénéficient de l'appui des autres quartiers grâce à la venue d'autres habitants par la mer et peuvent envisager plus facilement la fuite.

Même si la menace amérindienne s'amenuise avec le temps, le besoin de se défendre reste fort puisque les colons sont exposés aux attaques des autres nations européennes. Le souci de protection reste donc le même. De plus, être à proximité des littoraux permet d'avoir un œil sur la mer et donc d'être plus facilement averti en cas d'attaque. A cela s'ajoute le fait que les forts construits en bord de mer, s'ils sont l'objet d'attaques ennemies restent aussi les zones les mieux défendues des îles. En ces lieux, les habitants peuvent se tenir en sécurité et envisager de sauver leurs biens en profitant du passage des embarcations qui viennent aussi s'y protéger. En effet, lorsque nous observons la carte de l'île de Saint-Christophe réalisée par Nicolas Sanson en 1650, il est facile de constater que les zones frontières entre la partie anglaise et les parties françaises semblent inoccupées[580]. Il est logique de penser que les habitants ne se sentent pas réellement en sécurité à proximité de la frontière et ont préféré développer les espaces les plus éloignés de celle-ci, c'est-à-dire les zones littorales de l'île. Cette crainte permanente d'une attaque explique même le non-développement de certaines îles comme la Grenade où « l'incommodité des Caraïbes de l'air des eaux qui y a causent de grandes maladies, c'est l'aversion des peuples des isles »[581]. C'est cette menace qui incite les habitants à ne pas trop s'aventurer dans les espaces intérieurs de ces îles et de continuer à résider sur les littoraux.

L'abandon des espaces intérieurs en font une zone de refuge pour les populations les plus déshéritées. Contrairement à ce que dit De Baas, ce n'est pas sur les littoraux que se retrouvent les populations les moins aisées mais bien à l'intérieur des îles. C'est avant tout dans ces espaces les moins fréquentés que se réfugient les esclaves en fuites[582]. A la Martinique, dans les années 1650, les habitants se plaignent que, du fait du partage de l'île avec les amérindiens, certains esclaves s'enfuient à la Capesterre. De même à la Grenade, des esclaves en fuite rejoignent les populations amérindiennes de l'intérieur de l'île et de là, vont grossir les rangs des caraïbes noirs installés à Saint-Vincent. Les communautés de « marrons » qui se réfugient dans les espaces intérieurs savent s'organiser et peuvent présenter un certain danger pour les colons comme en 1677 à la Martinique :

> « il a esté pris un naigre marron que l'on a trouvé saysy de deux morceau de toile semblable a celle qui a esté volé au roy, le dit négre ayant esté interrogé dit qu'allant la nuit chercher du pain dans une chaloupe marchande il y avoit pris la dix toile »[583].

De même à Marie-Galante en 1690 c'est dans la forêt que les Anglais peuvent « emmené plusieurs nègres libertins qui se sont rendus d'eux même »[584]. C'est à ce propos que

579 BNF, département des cartes et plans, carte de l'île de la Grenade, 1667 (au vue de la date et des similitudes avec celle de Marie Galante, nous estimons que la réalisation de cette carte peut être attribuée à Blondel).

580 BNF, département Cartes et plans, GE DD-2987 (9073), Carte de l'île de Saint Christophe par Nicolas Sanson chez Mariette, 1650.

581 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac le 10 Mars 1679.

582 DEBIEN Gabriel, « Le marronage aux Antilles françaises aux XVIIIe siécle » Rio Piedras, Puerto Rico, *Caribbean Studies*, 1966.

583 ANOM, C8A2F39, Lettre de Jolinet le 8 Octobre 1677.

dans les Antilles, il est dit que les esclaves en fuite « se jettent dans les bois »[585]. Et c'est encore dans les bois que se rend Jean Baptiste Labat lorsqu'il est à la recherche de deux de ses esclaves qui se sont enfuis[586]. L'intérieur des îles non défrichées offre une protection à ces esclaves qui fuient leur maître. Le risque d'être attaqué par les « marrons » ne doit donc pas inciter les colons à s'aventurer en ces lieux et encore moins à y envisager une véritable installation. Comme à Saint-Christophe, dans ces zones reculées, ils s'exposent plus facilement au passage des esclaves en fuite : « Une vingtaine de petits habitants de Saint Christophe s'estoit retiré pour aller à Saint Domingue afin d'adviter le vol et le souvagement de leurs plantations par les négres des plus fortes habitations qui ne les nourrisse pas »[587]. C'est aussi ce dont témoigne La Vigne disant au sujet de son aïeul qui s'est installé au François là où « personne n'avoit ozé entreprendre [...] aussi à cause de la grande quantité de nègres fugitifs qui s'éstoient joints aux sauvages résidents encore dans le quartier »[588].

Seuls les plus déshérités des îles osent fréquenter les espaces intérieurs accentuant l'idée que ces lieux sont peu fréquentables. Par exemple, arrivant à Sainte Lucie, le père Labat peut constater que l'île « a été depuis ce temps là le refuge des soldats et des matelots déserteurs »[589]. C'est en effet dans les espaces non colonisés que nous retrouvons les populations européennes les plus en marge de la société coloniale. Dans les espaces intérieurs des îles, le nouveau colon peut tomber entre les mains des forbans, des soldats déserteurs, de quelques ermites[590]…. Les exclus de la société ne sont donc pas installés majoritairement dans les ports à attendre qu'une opportunité se présente à eux mais plutôt à l'intérieur des terres guettant tout ce qui pourrait les déloger. Ceci explique aussi pourquoi les habitants préfèrent se regrouper en bordure de mer plutôt que de s'exposer à ces populations.

L'absence de réseau routier terrestre élément d'explication à l'occupation littorale.

L'ultime raison expliquant la présence des habitants sur les littoraux est la façon dont les îles sont aménagées. Pour pouvoir échanger leurs marchandises, les habitants ont besoin d'avoir accès à des routes sures et praticables. Nous n'analyserons pas ici l'évolution des réseaux de communications au sein des îles, puisque ceci fera l'objet d'une autre partie de notre présentation[591], cependant nous pouvons évoquer le fait que l'élaboration des routes terrestres se fait très tardivement.

L'île qui semble être dotée en premier d'un réseau de transport terrestre est celle de Saint-Christophe. Mais étant partagée, les habitants doivent traverser la partie anglaise à chaque fois qu'ils veulent relier les deux quartiers français. Même si l'ensemble des concordats signés ont rendu les chemins libres, il semble que les habitants préfèrent rejoindre par voie de mer l'autre partie de l'île plutôt que de s'exposer à une attaque terrestre lors de leur voyage.

---

584 ANOM, C7A3 F° 212, Lettre d'Auger le 09 Janvier 1690.

585ANOM, C8A 2 F° 87, Lettre de Blénac le 01 Octobre 1678.

586 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles de l'Amérique…* Op. Cit. Tome III, p. 176.

587ANOM, C8A 3 F° 97, Lettre de Blénac, 1681.

588 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 499, Demande de Lettre de noblesse par De la Vigne en 1712.

589 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux Isles d'Amérique…* Tome IV, p. 154.

590 Nous faisons ici référence à l'ermite de Saint-Christophe dont nous aurons l'occasion de reparler lorsque nous aborderons la question des passeurs de savoirs.

591 Nous traiterons de cette question dans la quatrième sous parties de cette présentation lorsque nous aborderons la question des circulations dans les Petites Antilles.

A la Guadeloupe, seuls les quartiers les plus anciennement colonisés sont reliés par voie de terre. Ainsi, lorsque Labat se rend sur l'île dans les années 1690, il ne peut rejoindre le Nord et la Grande Terre que par voie de mer. De plus, l'auteur rapporte que ces routes suivent quasi-exclusivement le littoral. Ainsi, un habitant qui réside dans les terres n'a à sa disposition aucun moyen de communication avec les autres espaces de l'île.

A la Martinique, la situation est identique. Le système routier terrestre se développe à partir du bourg de Saint-Pierre. Les routes sont réalisées sur les littoraux pour la plupart. Si une route relie, Saint-Pierre à Fort Royal en passant par l'intérieur de l'île, sa sinuosité rallongeant les distances parcourues, les habitants préfèrent encore prendre la mer. Enfin, pour rejoindre la partie Est de l'île, aucune route ne semble avoir été réellement réalisée avant 1678[592]. Même après la réalisation de cette voie reliant Saint-Pierre à la Trinité, les autres quartiers de l'île ne sont pas fondés le long de cet axe de communication. C'est au bord de la mer que sont constitués les nouveaux quartiers et ce n'est qu'une fois l'espace côtier occupé que l'on se soucie de le relier aux autres par voie de terre. Ainsi, les habitants sont contraints de résider en bordure de mer ou à proximité des cours d'eau afin de pouvoir conserver une communication avec le reste de l'île ~~et~~ échanger leur production. Par exemple, au Robert en 1696 :

> « Monsieur de la Vigne Granval […] à sa maison. Elle est à cinq ou six cens pas plus haut de l'endroit où la rivière François n'est plus navigable pour les barques mais il a creusé un canal de neuf à dix pieds de large qui porte les canots et les chaloupes jusqu'à la porte de sa sucrerie »[593].

Si cet habitant est contraint à de tels dépenses, c'est parce que sans la venue d'embarcations sur son habitation, résidant dans un nouveau quartier dépourvu de chemins, il serait complètement coupé du monde. Même s'il a fait le choix de s'éloigner de l'espace maritime, De la Vigne Granval est tout de même contraint de conserver un lien étroit avec la mer par le biais de ce canal puisque sans elle, il ne peut revendre les produits issus de ses récoltes.

Du fait de l'histoire de la colonisation mais aussi à cause du relief et de la frontière physique que marquent les hauts sommets des îles, les habitants sont fortement incités à résider dans des lieux proches des littoraux, laissant le cœur des îles vierge de toute colonisation. Les espaces les moins élevés des îles étant peu arrosés et offrant peu d'accès à l'eau sont souvent dépréciés par les habitants, ce qui explique cette forte concentration humaine sur le littoral caribéen. L'intérieur des îles laissé à l'abandon est une zone propice à l'installation des exclus de la société coloniale : esclaves et soldats en fuite, pirates ou amérindiens. Ceci accentue le sentiment que les espaces littoraux sont plus surs. Tous ces éléments expliquent en partie pourquoi la société coloniale des Petites Antilles a tendance à se développer les pieds dans l'eau.

592 Dans une lettre de Blénac datée du 04 Juin 1678, l'auteur affirme que « Le chemin de la cabesterre au fort royal est fait ». Cf. ANOM, C8A 2 F° 72.

593 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome I, p. 34.

4. Une installation littorale due à la volonté des habitants.

Le poids des contraintes est donc nécessaire à prendre en compte si nous souhaitons expliquer la présence de la majorité des habitants sur les littoraux. Mais François Ploux dans son article titré « le déterminisme ou la stratégie » met en garde l'historien et lui conseille de se méfier de vouloir tout expliquer par le seul fait de la contrainte[594]. L'auteur fait référence à une autre étude, celle de Rosental sur les migrations en France au XIX° siècle[595]. Dans cette étude, nommée les « sentiers de l'invisible », l'auteur démontre que la migration dans le milieu rural résulte en partie de choix et que l'acteur de ces migrations l'effectue en fonction des réseaux qu'il détient. Lors d'une installation dans un nouveau milieu, les acteurs ne sont pas passifs. Bien au contraire, ils font des choix, en fonction des contraintes certes, mais aussi en fonction de leur volonté propre. Dans le cas antillais, dire que l'installation sur les littoraux proviendrait de la seule nécessité de s'adapter à l'environnement, reviendrait à faire des nouveaux venus des acteurs passifs et éclipserait d'autres causes explicatives de cette forte attractivité des espaces maritimes. Dans le cadre de notre recherche, il est nécessaire de savoir quelles sont les réelles volontés des habitants. Puisque vivre en bord de mer ne signifie pas toujours que le regard est tourné vers le rivage, il faut cerner la volonté profonde des acteurs de la colonisation pour savoir si cette présence au bord des littoraux résulte d'un réel désir d'accaparer l'espace côtier. Ainsi, il faut étudier les stratégies des différents acteurs dans le choix de l'occupation de l'espace. Pour cela, nous accorderons une place importante à l'action des administrateurs mais nous devrons aussi nous questionner sur les stratégies adoptées par les habitants pour pouvoir soit appliquer ces choix soit les contourner. Ainsi, nous pourrons déterminer si les habitants des Petites Antilles ont réellement investi cet espace frontière entre terre et mer ou s'ils se sont juste contentés de l'occuper.

Le rôle des administrateurs dans l'occupation humaine des littoraux.

Dans un premier temps, il est nécessaire de laisser une place particulière à l'étude du rôle des administrateurs locaux. En effet, ce sont les gouverneurs de chacune des îles qui, tout au long de la période, déterminent l'emplacement des nouvelles résidences[596]. Il s'agit là d'une prérogative qu'ont obtenue les premiers gouverneurs. D'Esnambuc et ceux qui vont prendre sa suite ne se contentent pas de coloniser les îles, ils attribuent aussi les parcelles de terre à exploiter. C'est donc sous leur impulsion que va se développer la colonisation et ce sont eux qui dressent les plans de l'occupation des îles. Le schéma est souvent similaire. Il s'agit avant tout d'édifier une zone protégée au sein de l'île occupée. C'est donc autour des forts que se développent les premiers bourgs. Lorsque nous observons la forme du bourg de la Basse-Terre[597] et que nous la comparons à celle de Saint-Pierre[598] ou de Saint-Louis à la Grenade[599], nous ne pouvons qu'être marqués par les similitudes.

---

594 PLOUX François. « Déterminisme ou stratégie », in LE BOUEDEC Gérard. PLOUX François. CERINO Christian. et GEISTDOERFER Aliette. *Entre Terre et Mer, société littorale et pluriactivité*, PUR, Rennes, 2004

595 ROSENTAL, Paul-André, *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations dans la France du XIXe siècle,* Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1999, 256 p.

596 BUTEL Paul, *Histoire des Antilles Françaises XVII° - XVIII° siècle*, Edition Perrin, Paris, 2002, sur les pouvoirs des premiers gouverneurs, voir les pages 31 à 45.

597 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 3 D, Plan du fort de la Basse terre de l'isle de St. Christophe, Decombes ; Blenac ; Plan reformé veu Patoulet, 1678.

A la Basse-Terre de Saint-Christophe, le fort est en bord de mer. Les espaces marchands sont situés à sa gauche, eux aussi en bordure du littoral. A l'arrière du fort, les habitations les plus importantes adoptent le tracé de côte même si elles sont protégées des rivages par la présence de la fortification. Ainsi, ce premier ensemble urbain est organisé de telle façon que les gardes du fort peuvent à la fois protéger le lieu d'ancrage des navires, les zones de commerce et le lieu de résidence des personnages les plus importants de l'île. A Saint-Pierre de la Martinique, le même modèle est adopté : les espaces commerciaux se situent à la droite du fort et les zones d'habitations les plus développées sont situées en arrière de la fortification. Le tout est surmonté de l'habitation de la Montagne, résidence des premiers gouverneurs dans le quartier. Cette habitation a alors les yeux tournés vers l'ensemble urbain mais aussi en direction de la rade et de la baie. Du Parquet, comme Charles Houël à la Guadeloupe, a donc fait le choix de garder un œil sur le rivage.

Ce modèle urbain est aussi transposé dans les îles secondaires puisqu'à la Grenade, l'espace marchand et la zone d'ancrage des navires se situent aussi à la droite du fort et les zones d'habitations principales sont placées dans le dos de la fortification. Il y a donc, dès le début de la colonisation, une réelle volonté de partage de l'espace au sein de ces premiers bourgs, sans pour autant que les installations créées soient réellement écartées des littoraux. A la fin du XVII° siècle, le bourg de la Basse-Terre de la Guadeloupe est décrit ainsi par Jean Baptiste Labat :

> « Le bourg que les Anglois avoient brulé en 1691 étoit presque entièrement rétabli. Il commence au dessous de la hauteur sur laquelle le fort est situé, c'est une longue rue qui va depuis cet endroit jusqu'à une ravine appelée la ravine Blanc. Elle est coupée inégalement environ aux deux tiers de sa longueur par la rivière aux Herbes. La partie la plus grande et la plus considérable est entre cette rivière et le Fort et retient le nom de Bourg de la Basse Terre. Celle qui est depuis la rivière aux Herbes jusqu'à la ravine Billau se nomme le bourg Saint François, parce que les Capucins y ont une Eglise et Couvent. Il y a dans ces deux quartiers cinq ou six petites rues de travers avec quatre églises »[600].

Tout au long de la période étudiée l'organisation des principaux bourgs n'est jamais remise en cause, ni par les habitants, ni par les administrateurs. Les principaux centres urbains continuent à se développer sur les littoraux selon le modèle édicté par les premiers gouverneurs. Les nouveaux arrivants continuent à l'appliquer comme à la Guadeloupe où « Les carmes et les jésuites se sont establis dans cette isle environ l'an 1650 proche de la rivière aux Herbes contre les magasins où l'on commence une forme de bourgade »[601].

Il n'est pas surprenant que les administrateurs de chacune des îles aient tenu à développer ces premiers centres urbains puisque ces espaces sont les vitrines de leurs îles et de leur pouvoir[602]. Lieu d'arrivée des navires venus d'Europe, les principaux bourgs des îles se

---

598BNF, département Cartes et plans, GESH18PF156DIV6P1D, Rade du Fort Saint Pierre de la Martinique, par François Blondel, 1657.

599BNF, département Cartes et plans, GE D-15557, L'Isle de la Grenade, 1657.

600 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux Isles…* Op. Cit, Tome II, p. 74.

601 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op.cit. Tome III, p. 297.

602 Nous avons eu l'occasion de faire état de ce point lors d'une rencontre organisé à Nantes lors de la journée d'études sur les Européens et les Antilles (XVIIe siècle - début XVIIIe siècle). Nous avions alors fait une présentation sur la circulation des marchandises dans l'espace caraïbe Français sous le thème Après le départ des navires: l'approvisionnement des habitants des Petites Antilles françaises en produits venus d'Europe entre 1625 et 1674 .

doivent d'"être en mesure d'"accueillir les équipages qui ont réalisé la longue traversée de l'"Atlantique et doivent permettre un bon déroulement des actes commerciaux. Ainsi les administrateurs ne doivent « compter pour former un bourg que sur les négociants, les marchands, gens de mestiers et les gens de mer et c'"est en effet ce qui fait aujourd'"huy toute la force du bourg Saint Pierre »[603].

En effet, si Basse-Terre de Saint-Christophe, Basse-Terre de la Guadeloupe et Saint-Pierre de la Martinique sont les centres urbains les plus développés au cours de la période étudiée, c'"est parce qu'"étant en bord de mer, dans des rades facilement accessibles par les navires à fort tonnages, les gouverneurs y ont cherché à embellir et développer ces quartiers de telle façon qu'"ils puissent attirer un nombre important de navires et de marchands. C'"est pour répondre à ces attentes que Philippe Longvilliers de Poincy y fit réaliser des magasins en dur. Ce modèle urbain développé à Saint Christophe est imité dans les autres îles des Petites Antilles. Ainsi chacune d'"entre elles a son centre urbain placé en bordure de côte où sont installés les magasins et où réside la plus grande partie de la population de l'"île.

Si ce modèle n'"est pas remis en cause, c'"est parce qu'"il répond aux attentes de ceux qui font le commerce aux îles et assurent le développement des espaces colonisés comme à la Guadeloupe où « la rade de la Basseterre est la plus fréquentée de toute l'"isle a cause des magazins du bourg, quoique les navires soient obligés de mouiller au large»[604]. Développer ces espaces de commerce en bord de mer parait nécessaire puisque « les plus renommées de toutes les colonies que ces trois nations possèdent en Amérique et celles qui sont les plus fréquentées des marchands comme estant les plus avantageuses pour le commerce sont celles des Antilles »[605].

Les administrateurs ne se contentent pas d'"appliquer ce modèle à un espace particulier de leur île. Ils le transposent dans de nouveaux espaces de colonisation. A l'"aide de la gravure réalisée par Pierre Brisssart du Fort Royal de la Martinique lors de l'"assaut des Hollandais en 1674, nous pouvons faire le constat que ce quartier est édifié sur le même modèle que celui présenté plus haut[606]. Les prémices du bourg s'"étendent sur le littoral de part et d'"autre de l'"entrée de la baie. Le fort est alors sur une hauteur permettant de protéger les habitations des attaques extérieures mais aussi de le contrôler plus aisément. Le plan de la rade et du port de Fort Royal réalisé par la Galissonnière en 1702 démontre que ce modèle de réalisation urbaine n'"est pas remis en cause puisque cette gravure, offrant une vue du bourg vue d'"en haut, nous permet de constater que les habitations ont continué à se développer de part et d'"autre du fort tout en restant à proximité de l'"espace littoral[607]. Enfin, la vue du Fort de la Martinique réalisée par François Denis Née en 1780 permet de voir combien les habitants du Fort Royal devaient être proches des littoraux au XVII° siècle[608]. En effet, le modèle édicté ne semblant pas avoir été remis en cause au cours du XVIII° siècle, ceci nous laisse à penser que le bourg ici représenté doit être similaire à celui de la fin du XVII° siècle. Or, le premier constat est

603ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire sur l'Etat des colonies par Robert le 21 Avril 1696.

604 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Blondel, 1667

605 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale...* Op. Cité. Tome I, p. 3.

606BNF, département Cartes et plans, GESH18PF156DIV5P3D, Assaut Des Hollandois Repoussés du Fort Royal de la Martinique par Mr le Chevalier de Sainte Marthe, P. Brissart, 1674.

607BNF, département Cartes et plans , GE SH 18 PF 156 DIV 5 P 6 D, Plan de la rade, port, habitation et Fort Royal de la Martinique avec les principales habitations des environs au mois de janvier 1702 / Par Le Chevalier De La Glissonnière.

608 BNF, département Estampes et photographie, LI-72 (8)-FOL, IIIme. Vue du Fort de la Martinique du coté de la Rade des Flamands : prise à mi-cote du Morne de l'Habitation de Madame Claverit : [estampe] / dessinée par Mr. le Chevalier d'Epernaÿ Capitaine au Corps Roÿal de l'Artillerie ; Gravé par Née, 1780.

une forte concentration des demeures sur les bords de la mer. Seule la limite édictée par les cinquante pas du roi semble empêcher les habitants de s'installer les pieds dans l'eau[609]. De plus, l'ensemble des maisons est tourné vers le rivage. Nous pouvons donc dire que les habitants du Fort Royal vivent les yeux tournés vers le rivage.

Nous savons aussi que ce modèle est appliqué à la Trinité de la Martinique puisque Labat ajoute à sa description que « le bourg de la Trinité n'étoit composé dans ce temps là que d'environ soixante à quatre vingt maisons partie de bois et parties de roseaux, couvertes de paille, bâties toute sur une ligne courbe qui suivoit la figure du golfe ou du port »[610].

Si nous avons très peu d'informations sur les autres espaces habités des Petites Antilles françaises, nous ne prenons aucun risque à dire que l'ensemble des quartiers habités par les Français sont constitués sur le même modèle. Le cœur de ces quartiers est composé des magasins et des édifices religieux, chapelle ou église. Le long de la côte s'étendent les premières habitations et lorsque l'espace littoral est saturé, les habitants s'écartent alors du rivage, le plus souvent le long des cours d'eau.

Or, ce sont avant tout les gouverneurs des îles qui établissent ce modèle d'occupation de l'espace. Si parfois, ils sont contraints d'entériner des choix orchestrés par certains habitants, dans la majorité des cas, les nouveaux venus ou les engagés en fin de service doivent demander leur accord pour prendre possession d'une terre à défricher dans l'île. Ainsi en 1669, De Baas rapporte que « quelques particuliers de Saint Christophe et de la Guadeloupe quy ont presque tout perdu par le dernier ouragan, il y en a cinq ou six qui m'ont demandé la permission d'aller à la Grenade »[611]. Ce sont donc les gouverneurs qui fixent les espaces à coloniser et qui placent les habitants sur les côtes. Nous pouvons donc nous demander quel était l'intérêt d'une forte occupation des littoraux pour les administrateurs locaux.

Le premier intérêt est sans conteste la volonté de donner un sentiment de plein. Dès les premiers temps de la colonisation, la volonté première des administrateurs est d'attirer les nouveaux habitants et de peupler rapidement leurs îles. Cette préoccupation est effective tout au long de la période puisqu'une île bien remplie est signe d'un bon fonctionnement et d'une prospérité pour les habitants. L'île prise pour modèle par les administrateurs est celle de la Barbade[612]. Ce souci d'augmentation constante de la population au sein des îles est accentué lors de la prise en main des Petites Antilles par l'administration royale puisque celles qui sont les plus peuplées sont celles qui bénéficient le plus des attentions des nouveaux administrateurs. Ainsi, si le déplacement de la lieutenance générale des Antilles est orchestré au profit de la Martinique, c'est parce que le nombre des habitants de cette île a dépassé celui de Saint-Christophe[613]. Les recensements peuvent alors témoigner de ces évolutions démographiques mais, n'étant réalisés que peu régulièrement, l'occupation effective des îles n'est évaluée qu'à l'estime. Or, dans ce cas, placer les populations sur les littoraux peut

609 C'est De Baas qui instaura les 50 pas du roi là où les arbres et les herbes commencent à croître. Il a donc pu empêcher l'installation des nouveaux arrivants dans ces zones qui étaient dévolues à la défense et à la circulation dans l'île. Mais le gouverneur ne put déloger les habitants qui s'y étaient déjà installés.

610 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles de l'Amérique…* Op Cité, Tome I, p. 112.

611 ANOM, C8 A1 F13, Lettre de De Baas, 26 Décembre 1669.

612 Les chroniqueurs ont tendance à prendre cette île en exemple puisqu'elle est la plus peuplée des Antilles et selon eux la mieux administrée. Elle fut déjà érigée en modèle par Du Tertre et Rochefort. Jean Baptiste Labat qui l'a aussi visité, fait état de cet imaginaire collectif et affirme avoir été un peu déçu en arrivant sur les lieux entre autre par le fait que l'île ne semble pas si bien protégée qu'il n'y parait. L'auteur propose même qu'une attaque soit organisée par les Français et y expose alors ses idées.

613 ELISABETH Léo *La société martiniquaise aux XVII° et XVIII° siècles*, Karthala, Fort de France, 2003, p.11.

rapidement donner le sentiment d'un trop plein et laisser supposer que l'espace colonisé a les qualités suffisantes pour permettre à sa population de se développer.

A l'inverse, donner le sentiment que l'espace est vide peut vite devenir dangereux pour les habitants. Tout d'abord, l'île n'attire pas les marchands ce qui ajoute à son manque de développement mais en plus elle est délaissée par les administrateurs locaux, principalement à la fin du XVII° siècle. C'est le cas des îles de Saint-Barthélémy, Saint-Martin et Sainte-Croix qui, n'arrivant pas à attirer les populations, les administrateurs préfèrent les laisser aux mains des ennemis plutôt que de mettre en danger les populations locales et leurs biens[614].

La prise de possession de l'ensemble des espaces côtiers permet de défendre l'île des attaques extérieures. Ceci est alors une seconde raison de la forte occupation des littoraux. Lorsque nous analysons les cartes réalisées par Nicolas Sanson en 1650, nous constatons tout d'abord que les espaces côtiers sont tous nommés[615]. Or, si nommer est s'approprier un espace, c'est aussi une façon d'empêcher les adversaires d'en prendre possession. Rappelons que dans la première partie du XVII° siècle, lorsqu'une nation veut prendre possession d'une île, elle doit démontrer qu'aucune autre nation européenne ne l'a occupée et aménagée auparavant. Or, donner un nom à un espace côtier est une façon d'informer les potentiels adversaires qu'il a déjà été observé et que les populations locales s'en sont approprié. Y installer des populations conforte alors cette idée et assure aux administrateurs locaux leur domination sur ces territoires. C'est peut-être aussi pour cette raison que les habitations sont si espacées en dehors des centres urbains. Les gouverneurs n'ont pas les moyens humains d'occuper toutes les côtes, espacer les habitations permet alors d'assurer une sorte de continuité dans l'occupation du littoral. Si Nicolas Sanson a relevé de jaune le trait de côte de l'île de la Basse-Terre de la Guadeloupe, nous pouvons penser que l'auteur souhaite ainsi signifier que l'île est bien occupée et que tenter de déloger les Français de cet espace est impossible. De même, si les colons de la Guadeloupe se sont projetés dès 1658 sur l'île de la Grande Terre, alors même que la Basse-Terre est encore peu peuplée, c'est certainement parce qu'il parait nécessaire d'assurer une occupation des espaces littoraux de l'île du Nord afin d'empêcher les Anglais ou Hollandais de prendre possession de cette partie de l'archipel et donc de mettre en danger les intérêts français dans cet espace.

Ainsi, les gouverneurs installent les habitants sur les littoraux car ils comptent sur leur présence pour assurer le maintien de leur colonie et ce d'autant plus que ces populations participent à la défense des îles. En effet, dès les premiers temps de la colonisation, les gouverneurs ne peuvent compter que sur leurs habitants pour pouvoir se défendre physiquement en cas d'attaque. Si la prise en main des colonies par l'administration royale engendre une venue plus régulière des escadres et l'implantation dans les îles de soldats, les habitants restent tout au long de la période, les forces vives de la défense des colonies[616]. Ainsi à Saint-Christophe, la défense de l'île est assurée de la sorte :

> « L'heure de vêpres étant venue, chacun se rend derechef à l'église entendre la prédication des révérends pères capucins et à l'issue des vêpres ou quelquefois de la messe, les sergents et caporaux font lecture du rolle de ceux qui doivent entrer le lendemain en garde, savoir un homme de chaque maison composée de douze hommes ou de plusieurs ensemble faisant même nombre, lequel homme se rend le

614 Nous aborderons cette question lorsque nous traiterons de la gestion des îles par les autorités locales dans la troisième sous partie de cette présentation.

615 SANSON Nicolas, *l'Isle de la Guadeloupe*, chez Pierre Mariette, 1658.

616 Nous aurons l'occasion de revenir sur la question de la défense des îles lorsque nous aborderons la question de l'image de la mer aux Antilles, P.583.

lendemain matin à la forteresse de son quartier, où il demeure en garde toute la semaine »[617].

Tous les gouverneurs s'appuient sur les milices pour pouvoir défendre les espaces colonisés. La menace venant de l'extérieur, les premières zones à défendre en cas d'attaque sont les anses où les barques peuvent débarquer. Il n'est donc pas surprenant de voir que les anses les plus faciles d'accès sont aussi celles rapidement occupées car c'est depuis elles que les habitants peuvent se préparer aux attaques ennemies comme à Saint-Christophe où « les habitants ne sont qu'à trois lieues de Nieves ils sont de garde toutes les vingt quatre heures »[618]. Grâce à la présence des habitants sur les littoraux, les gouverneurs peuvent, à de nombreuses reprises, empêcher des excursions de corsaires[619].

Dans les îles les moins peuplées, la défense repose uniquement sur les habitants et sur un contrôle des côtes :

> « A sainte Croix a Saint Martin et a Saint Barthellemy et a Marie Galande il n'y a point de forts de sorte qu'il faut que ce soit leurs retranchements qui les sauvent et les bonnes armes dont ils manquent aussy bien que toutes les isles comme vous le verrés par l'estat que les gouverneurs vous envoyent »[620].

Enfin, grâce à la présence des habitants sur les littoraux, les administrateurs locaux peuvent être informés rapidement en cas d'attaques. Ainsi en 1690, Guitaud rapporte :

> « Des gens destinés pour découvrir lorsqu'il paroisse des vaisseaux m'avertirent le 26 décembre qu'il avoit passé barques et brigentins qui faissoient route vers les isles de Saint Barthelemy de Saint Martin ce qui me fit craindre pour la perte des dites isles »[621].

Les habitants ont aussi la charge de contrôler le commerce qui a lieu dans les îles. En effet, n'arrivant pas à interrompre le commerce interlope, les administrateurs développent un principe de délation, ceux qui dénoncent les membres du commerce défendu sont alors récompensés. De ce fait, sans la présence d'habitants sur les littoraux, les administrateurs ne pourraient faire appliquer les volontés du roi et ne pourraient conserver les colonies. Il est même plus aisé pour les administrateurs de contrôler ce qui se passe sur mer que dans les terres, c'est en tout cas ce que suggèrent ces propos de Blénac au sujet de Saint-Christophe :

> « Il n'y a pas d'autre expedien pour empescher le commerce estranger a Saint Christophe que d'obliger les françois d'avoir communication par mer les uns avec les autres et de condamner aux galeres ceux qui le feront »[622].

Il est donc logique que les administrateurs continuent à favoriser une installation côtière et ne cherchent pas à développer des centres urbains à l'intérieur des îles.

Les témoignages du choix des habitants lors de leur installation sur les littoraux.

La présence des habitants sur les littoraux s'explique donc en partie par la volonté des administrateurs d'avoir l'assurance d'une plus grande facilité de contrôle de l'espace et de ses

617Anonyme de Saint Christophe, *Histoire de la Grenade…* Op. Cité.
618 ANOM, C8A6F116, Lettre de Du Maitz, 25 Mai 1690.
619 Sur ce point voir IV.B. La mer un espace à défendre indéfendable, P.583.
620ANOM, C8A 5 F° 222, Lettre de Blénac sur la défense des îles le 31 Juin 1689.
621 ANOM, C10B2, Lettre de Guitaud le 02 Mars 1690.
622ANOM, C8A 3 F° 166, extrait de lettre de Blénac en 1681.

occupants. Mais il serait injuste de ne pas accorder une place à la volonté propre des habitants. En effet, les nouveaux venus aux Antilles ne sont pas passifs dans ce choix d'installation. Plusieurs éléments en témoignent dont la localisation de lieux de sociabilités. En 1666, l'ingénieur Blondel rapporte au sujet des habitants que c'est :

> « Au bord de la mer ou ils se joignent ensemble pour la société publique et pour la conservation de leurs marchandises dans les magasins et faciliter de leur embarquement »[623].

C'est donc sur les littoraux que sont implantés les lieux où les habitants peuvent se côtoyer, élément nécessaire pour le maintien de leur commerce mais aussi pour avoir des informations et obtenir des produits venus de l'extérieur. Ces rencontres se réalisaient principalement le dimanche et les jours de fête comme dans le cas suivant :

> « L'honnête exercice des hommes surtout y est louable et l'ordre qu'ils observent en leur milice est tel que, tous les dimanches à 7 et 8 heures du matin, tous les habitants de St Xpofle vont à la messe de leur paroisse, chacun le mousquet et la pique sur l'épaule et l'épée au côté, et en attendant l'heure ordinaire de la chanter, ils s'assemblent en une grande place publique, où les capitaines, sergents et caporaux leur font faire l'exercice jusqu'à ce que la cloche sonne, qu'alors chacun pose ses armes, s'en va entendre la messe; à laquelle se font la procession, eau bénite et pain bénit et toutes les cérémonies accoutumées de faire aux paroisses »[624].

Parmi ces lieux de sociabilité, nous retrouvons les places d'armes où les hommes s'exercent au maniement des armes mais où ils peuvent également discuter et fomenter des révoltes comme dans le cas de Rodomond en 1658 :

> « Le dimanche février au quartier du prêcheur Rodomond de longuemaine et quelques autres estoient assemblée dans la place d'arme devant l'eglise avec le commis de la compagnie establi la après quelques diverse qu'ils eurent ensemble mes […] Dirent quelques paroles de mespris contre la compagnie et le conseil »[625].

C'est aussi sur ces bords de mer que sont les églises. Ainsi chaque dimanche les habitants les plus éloignés viennent rejoindre les autres membres du quartier dans ces espaces littoraux. Certains sont même contraints d'effectuer de grandes distances par voie de mer :

> « D'autant que nous François contiennent bien neuf ou dix lieue d'estendue le long du bord de la mer, en un pays si rude à cause des mornes qu'une Eglise ne peut s'estendre que deux ou trois lieues au plus »[626].

Cette situation décrite par Bouton en 1640 ne semble pas réellement évoluer au cours de la période. Il faut tout de même préciser que si la majorité des colons sont catholiques, les juifs et protestants ne sont pas tenus de se rendre dans ces lieux de cultes. Ce n'est pas pour autant qu'ils ont fui ces espaces littoraux. Bien au contraire pour la communauté juive, nous retrouvons un grand nombre de ses membres à proximité des espaces marchands côtiers des Antilles. C'est en particulier le regroupement de cette communauté dans ces lieux de commerce qui est utilisé par l'auteur d'un mémoire de 1680 cherchant un prétexte pour les expulser des îles:

> « quand aux juifs s'il semble ce n'est pas augmenter une colonie que d'y en attirer des familles comme ils n'y viennent qu'à cause du commerce par le désir et

623 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Blondel en 1666.

624 ANONYME DE SAINT-CHRISTOPHE, *Histoire de l'isle de Saint Christofle*… OP. Cit.

625 ANOM, 24 Miom 21, Lettre de Dubuc Février 1665.

626 BOUTON Jacques, *Relation de l'établissement des François*… OP Cit. p. 27.

l'espérance du gain, ils n'y demeurent qu'autant de temps que leur commerce succède heureusement et la plus part n'ayant point d'habitation transportent aisément en d'autres lieux ce qu'ils ont amassez et s'ils ne le font entièrement il y envoyent la meilleure et la principale partie avec leurs fils ou filles qu'ils marient en d'autres colonies suivant leurs différents interests»[627].

Quelle que soit la religion des colons, il est évident que les espaces côtiers leur offrent un cadre parfait pour réaliser leurs affaires. En effet c'est sur les côtes que l'on retrouve « des hoteleries »[628]. Ces lieux où l'on peut faire affaire sont situés en bord de mer, principalement dans les espaces les plus fréquentés par les marchands venus d'Europe.

Les habitants, conscients de la nécessité qu'il y a à entretenir des relations avec le monde de la mer, séjournent fréquemment dans ces espaces côtiers à tel point que « Le fort Saint-Pierre est un Babilone a proportion des autres etablissements des isles ou il faut beaucoup d'officiers pour y maintenir l'ordre »[629]. Pour pouvoir rester en contact avec les autres membres de la colonie, les habitants doivent se rendre sur les côtes puisque c'est en ces lieux que se sont développés les bourgs et où sont installés tous les éléments nécessaires à la survie des colons dans leur nouvel environnement. Ainsi Labat rapporte au sujet du quartier de Macouba à la Martinique : « il y avoit au bord de la mer la maison du maitre d'école celle d'un chirurgien et quelques magazins où les habitans du quartier renfermoient leurs sucres et autres marchandises en attendant que les barques les vinssent chercher »[630]. De même « le bourg du Marigot, ne consistoit alors qu'en vingt cinq ou trente maisons ou magasins où l'on met les sucres et les autres marchandises en attendant que les barques les viennent prendre. Il y avoit trois ou quatre marchands quelques ouvriers et des cabarets qui ces pays la font partie essentielle des bourgs »[631].

Nous pourrions malgré tout dire que la venue des habitants sur les côtes ne résulte pas d'un choix délibéré mais plutôt d'une obligation liée au fait que ces lieux de sociabilité ne se sont pas développés à l'intérieur des îles. Or, nous avons plusieurs témoignages qui montrent que les habitants ont tendances à se rendre sur les littoraux les jours de repos. Cette présence des habitants sur les bords de mer est rapportée dès le début de la colonisation de la Guadeloupe puisque Houël doit « dresser une requeste, qu'il fit signer à plusieurs habitants aux uns par menaces aux autres par importunité dans laquelle ils exposoient qu'ils n'estoient plus en seureté dans leurs cases que les sauvages les surprendroient dans leurs jardins, où à la pesche dans quelques culs de sac »[632].

Plutôt que de rester au sein de leurs habitations ou de se rendre dans des espaces écartés des rivages, il semble que les habitants ont pris l'habitude de se rendre sur la côte même pour leurs loisirs et ce, afin d'y rencontrer les autres membres de leur communauté. Les littoraux,

627ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire Anonyme vers 1680.

628 Selon une lettre de Monguin datée de l'année 1669 conservée à la Bibliothèque Mazarine Fond Marcel Chatillon, Ant Ms 9 Recueil, les premiers hôtels des îles seraient apparus à la fin des années 1660 dans le bourg de Saint-Pierre.

629ANOM, C8A 12 F° 31, Lettre d'Amblimont 01 Juillet 1700.

630 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Tome I p. 46.

631 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Tome III p. 150.

632 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit, Tome I, p. 207.

bien plus que de simples lieux d'habitats, sont donc des lieux de vie à part entière dans lesquelles sont pratiqués des activités en lien avec la mer[633].

Ainsi la présence d'un grand nombre d'habitants sur les côtes ne résulte pas que d'un ensemble de contraintes. Les colons se sont appropriés l'espace littoral et y ont développé le cadre de vie propice au développement de la colonie. Pour en témoigner, les habitants ne se sont pas contentés d'occuper les côtes des îles qu'ils habitent, ils ont aussi pris possession et investis les îlets présents au large de leur lieu d'habitat. Ainsi à la Guadeloupe, l'îlet Goyave a été très tôt occupé par les habitants. Il est même difficile de dire si l'anse du même nom fut à l'origine de l'installation d'habitants sur l'îlet ou si c'est l'inverse qui s'y est produit. Lors de sa visite de l'île de la Guadeloupe, le gouverneur Auger fait état de retranchement à l'îlet Goyave alors même qu'il ne dit mot de l'anse du même nom qui est en face de ce dernier[634]. De même, lorsque Labat fait le recensement des milices présentes pour la défense de la Basse-Terre en 1702, il parle de la milice de l'îlet Goyave, ce qui laisse supposer que l'îlet est suffisamment important pour donner son nom à l'ensemble du quartier dans lequel il est situé. Il est fort probable que la colonisation de cette partie de la Guadeloupe fut orchestrée comme celle du Robert à la Martinique où le début de la conquête se fait depuis les îlets et anses de la Caravelle[635].

Même lorsque les îlets ne sont pas assez importants pour recevoir une réelle occupation humaine, elle n'est pas pour autant laissée à l'abandon. Par exemple, Labat rapporte que

> « Le Mercredy après midi nous allames visiter notre islet [ilet Monsieur au Robert]. Un habitant du cul de sac de la Trinité y vouloit mettre des cabrittes et des cochons dont nous partagerions le profit. Nous y avions eu autrefois des negres pour y cultiver du manioc et du mil et y élever du menu bétail et des volailles mais on avoit été obligé de les retirer parce qu'étant trop éloignez de l'habitation, ils negligeoient le travail et qu'ils auroient pu être enlevez soit par les Anglois avec qui on étoit en guerre, soit par les Forbans »[636].

Un choix volontaire d'installation sur les littoraux.

Il est remarquable de constater que les habitants préfèrent investir les îlets, même les moins favorables à la présence humaine, que de développer la colonisation à l'intérieur des îles. Nous pouvons donc nous demander pourquoi les habitants tiennent tant à être si proches du rivage. Les raisons sont multiples et dépendent des acteurs. Pour les « Petits Habitants », principalement ceux dont parle De Baas en 1670, l'intérêt est avant tout de trouver une opportunité pour s'installer convenablement dans les îles. En effet, le gouverneur de la Martinique parlant des ivrognes de bord de mer, fait état de la présence dans le bourg de Saint Pierre d'une population assez pauvre. Installée certainement dans le quartier des magasins et attendant là un moyen de faire fortune comme en participant à des équipages partant en course ou en trouvant dans ces lieux un moyen d'atteindre d'autres îles afin de pouvoir y tenter leur

633 Nous aurons l'occasion de revenir sur la pratique de la pêche dans la troisième partie de notre présentation, P.467.

634 ANOM, C7A4 F° 97, Lettre d'Auger 16 Novembre 1696

635 RENNARD Joseph, *La Martinique, Historique des paroisses, des origines à la séparation*, Société d'édition Savoyarde, Thonon les Bains, 1951.

636 LABAT, Jean Baptiste, *Voyage aux Isles….*, OP Cité, Tome I p. 153.

chance, elle compte ne pas avoir à subir « une cherté extrême pour ceux qui n'ont point de terre à cultiver comme sont les ouvriers, les passagers et les résidents sans habitations »[637].

Pour les autres habitants, l'intérêt est de pouvoir continuer à pratiquer un commerce sans être gêné par les administrateurs. En effet, résidant sur les côtes, ils peuvent bénéficier de la venue des navires à proximité de leur lieu d'habitat et ainsi « les habitants ne passent jamais par le poids »[638]. L'administration n'étant pas en capacité de contrôler l'ensemble des espaces côtiers, les habitants peuvent en tirer des bénéfices tels qu'en témoignent ces propos :

> « il ne se trouve presque jamais de témoins pour déposer contre eux parce que tous les habitants et marchands généralement favorisent ce commerce et ceux qui le font sous prétexte de l'avantage qui en revient aux isles par le moyen de quelques noirs qu'on en tire qui se rependent sur les habitations cela estant et les fermiers n'ayant aucun garde sur les plages ny de patache à la mer il n'est pas surprenant que ce commerce se fasse sans qu'on en soit averty »[639].

De plus, les habitants des Petites Antilles ont en tête que leur situation dans les îles est précaire et semblent être près au départ. Rappelons que nous sommes face à une société mobile. Or, résider en bordure de littoral offre un cadre parfait à ce besoin de mobilité, malgré la volonté des administrateurs d'empêcher ces départs, comme en témoigne Bouloc en 1704 « voilà deux fois que des habitants se sont embarquez malgré moy depuis qu'il est en ce pays icy sans que j'aye jamais peu obtenir aucune justice ny des habitants ny des maistres de barques qui les ont embarquez malgré mes défenses »[640].

Etre écarté des littoraux signifie être écarté de la vie active des colonies et en conséquence, mettre en péril ses intérêts. C'est pour cette raison que l'ensemble des plus grandes familles des Antilles vivent au bord de mer. En effet, même lorsque les habitants ont le choix, par leurs actions et leurs notoriétés, de prendre résidence où bon leur semble, c'est toujours au plus près de la mer qu'ils s'installent. En témoigne le fait qu'à Marie-Galante, De Boisseret et Du Lion ont installé leur habitation sur les littoraux[641]. L'exemple le plus significatif que nous ayons trouvé au cours de notre recherche est celui de Monsieur Roy à la Martinique. Ce riche habitant subit en 1696 une attaque de flibustiers sur son habitation côtière, tel que nous l'avons évoqué plus haut[642]. Ce désagrément, commun à l'ensemble de ceux qui résident sur les littoraux, n'incite pas pour autant Roy à changer de lieu d'habitation. Pourtant, Léo Elisabeth estime sa fortune à sa mort en 1706 de l'ordre de 5% des richesses de l'île[643]. Ceci aurait pu lui permettre de s'écarter des littoraux et de s'installer plus à l'intérieur des terres. Pourtant ce grand propriétaire fait le choix de garder son domaine sur les côtes. C'est encore le récit de Labat qui permet de comprendre quel est l'intérêt de cet homme à ne pas s'écarter du rivage. L'auteur rapporte que lors de son arrivée à la Martinique alors que le navire dans lequel il a pris place est encore entrain de longer les côtes de l'île : « Quelques

637 ANOM, C8 A1 F342, Lettre de De Baas, 26 Juin 1665.

638 ANOM, C8 A1 F13, Lettre de De Baas, 26 Mars, 1669

639 ANOM, C8A 10 F° 124, Lettre de Robert le 13 Octobre 1697

640 ANOM, C10 A1, Lettre de Bouloc sur la Grenade le 01 Mars 1704.

641 Sur la carte de l'île de Marie-Galante réalisée par Blondel en 1667, les deux habitations nommées ici sont placées sur le bord de mer. Voir BNF, portefeuille 155 du Service hydrographique de la marine consacrée à l'île de Marie-Galante et à ses ports ; 1 D, Carte de Blondel 1667.

642ANOM, C8A 9 F° 369, Lettre de Robert le 26 Mai 1696.

643 ELISABETH Léo, *La société Martinquaise aux XVII° et XVIII° siècles*, Karthala, Paris, 2003, p.299.

parents et amis de M Roy vinrent à bord et nous apportèrent des fruits et des poissons. M Roy le père nous envoya un grand diner de poisson, de pain frais et de fruits en quantité »[644].

En effet, pour Roy comme pour tous les autres habitants, vivre près des côtes permet d'être présent lors de la venue des navires. Tout au long de la période étudiée, les gouverneurs n'ont de cesse de faire état d'habitants qui se rendent par eux-mêmes sur les navires pour être les premiers à avoir accès aux marchandises. Ces pratiques s'expliquent plus simplement par la raison de l'installation des colons dans les îles : faire fortune rapidement. Ainsi s'écarter des routes maritimes et des points de rencontre avec les navires venus d'Europe, revient tout simplement à s'isoler et donc à rallonger les temps de parcours pour le transport des marchandises. Être à proximité des littoraux permet de mieux apprécier la venue des navires et donc de pouvoir se préparer, soit pour les attirer vers soi, soit être présent dans les lieux de débarquement au moment propice. Ceci explique pourquoi les plus grandes familles des îles ont fait le choix d'investir les espaces littoraux comme les d'Orange qui après avoir été chassés de l'île de la Guadeloupe se sont installés dans le quartier du Prêcheur[645], les De Loouer à la Basse-Terre de la Guadeloupe, les Beausoleil au Carbet, pour ne prendre que ces exemples[646].

Pour conclure nos propos sur ce sujet, nous souhaitions revenir sur une gravure conservée aux archives de la Martinique qui offre une représentation du port Saint-George de la Grenade réalisée en 1780 par Ozanne[647]. Elle porte le nom de « le Port Saint-George de l'isle de la Grenade vu du côté de l'est ». C'est une représentation de la baie du port depuis une de ses hauteurs. Au premier plan, il y a une petite habitation faite de paille et de roseaux. L'entrée de la demeure donne sur le port de telle façon que même écartés de la baie et en hauteur, les résidents ont toujours le regard tourné vers le rivage. Pour accentuer cette attraction qu'a le milieu maritime sur les habitants, l'auteur a dessiné onze personnages. Seul trois ne regardent pas en direction du port. Au second plan, s'étend le bourg le long de l'espace côtier donnant le sentiment d'une très forte occupation de ce lieu, ce même sentiment que nous avons relevé dans les autres représentations des bourgs qui nous sont parvenues. Comme à Fort Royal, les logements de ce bourg sont tous tournés vers les côtes. Ainsi nous pouvons dire que les habitants de la Grenade, un siècle après notre présentation sont encore accaparés par la mer et les navires qui la fréquentaient.

Cette gravure aurait pu être produite un siècle plus tôt, le sentiment qui s'en dégagerait aurait été le même car, si la contrainte de vivre sur les littoraux explique la forte présence en bord de côte, il est indéniable que les habitants ne sont pas restés passifs face à cet état de fait mais ont investi ces espaces côtiers de telle façon que nous pouvons dire que la société des Petites Antilles au XVII° siècle est une société qui vit le regard tourné vers le rivage. Ceci s'explique principalement par le fait que les habitants, dès les premiers temps de la colonisation sont dépendants de la venue des navires et qu'ils doivent toujours être présents au moment et au lieu où les navires accostent. Pour rendre compte complètement de la situation dans laquelle vit la société étudiée, il nous faut donc maintenant nous intéresser aux routes maritimes et aux points d'ancrage des navires dans les Petites Antilles.

644 LABAT Jean Baptise, *Voyage des isles d'Amérique,* ….. Op. Cité, Tome I, p. 22.

645 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 1219, Mémoire sur la famille d'Orange, 1653.

646ELISABETH Léo sur la société Martiniquaise fait référence aux familles les plus aisées de l'île. ELISABETH Léo, *La société martiniquaise au XVII° et XVIII° siècle*, Karthala, Paris, 2003, p. 23-81.

647ADM, 15Fi149, « Le Port Saint George de la Grenade » Estampe réalisé par N Ozanne et F Ozanne en 1780, extrait d'un recueil de ports des différentes isles Antilles desinées en 1780.

I. D. Les routes maritimes et la navigation au sein des Petites Antilles.

Les travaux de Pierre et Huguette Chaunu ou encore ceux de Jean-Pierre Moreau, nous permettent aujourd'hui de bien visualiser quelles étaient les routes prises par les navires qui, dès 1492, reliaient l'Europe à l'Amérique[648]. Au XVII° siècle, le tracé de ces routes n'a pas changé et les circulations transatlantiques s'inscrivent dans un modèle déjà centenaire. Par contre, l'installation de façon pérenne de populations françaises, hollandaises ou anglaises, au côté des colons espagnols entraînent nécessairement une réorganisation de la circulation maritime au sein du bassin Caribéen. Ce n'est pas tant la route principale reliant les métropoles à leur colonie qui change mais plutôt ses étapes. Certaines d'entre elles apparaissent pendant que d'autres s'éclipsent. Dans cette partie, il nous faut donc dans un premier temps décrire la route principale de circulation aux Antilles afin d'en souligner les aspects qui semblent immuables puisque conditionnés par les vents et les courants. Une fois cela réalisé, nous aurons alors l'occasion de démontrer que si cette route n'évolue pas vraiment au cours du siècle, les points de passages qui l'organisent sont, par contre, marqués par des changements profonds liés à l'histoire de la colonisation. Puis, il nous sera nécessaire de démontrer que la principale route de navigation reliant l'Europe aux Antilles ne peut suffire pour assurer l'approvisionnement des colonies. Ainsi des routes secondaires apparaissent au sien de la mer des Caraïbes. Il nous faudra alors expliquer les raisons de cette apparition. Enfin, nous pourrons décrire ces routes et leur organisation.

1. L'influence des éléments naturels sur la navigation aux Antilles.

L'influence des vents dans les circulations atlantiques.

Dès leur départ d'Europe, les équipages ne sont pas libres de choisir leur route afin de se rendre aux Antilles. Les navires faisant le voyage transatlantique suivent les itinéraires tracés par les vents dits alizées. Auguste Jal dans son glossaire des termes nautiques indique que « L'avis le plus suivi est qu'il faudroit dire vents Eliser comme qui diroit vents Electi, vents choisi, bons vents, parce qu'estant toujours les mêmes, on peut compter sur eux, et que sans eux les longues navigations seroient impossibles »[649]. Grâce à ces vents, les navires venus

648 CHAUNU Pierre et Huguette, *Séville et l'Atlantique*, A Colin, Paris, 1955. MOREAU Jean Pierre, *Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVIe et débuts du XVIIe siècle*, sources documentaires et approche archéologique, Paris, 1985.

649 JAL Auguste, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, chez F. Didot frères, Paris, 1848.

d'Europe peuvent rejoindre en cinq à six semaines les Antilles[650]. Après une étape aux Canaries, ceux-ci sont alors portés par ces vents de l'Atlantique sans avoir à fournir des changements de caps. Cette route partant des côtes africaines conduit alors les navires en droite ligne vers les îles de la Barbade puis de la Dominique et de la Martinique[651]. Déjà au XVI° siècle, ce n'est qu'après avoir atteint ces deux dernières îles que les marins espagnols entraient dans le bassin caribéen[652]. Etant régie par la route des vents, cette circulation ne connaît aucune modification au cours de la période étudiée.

Si cette route peut paraître à première vue bénéfique pour les marins du XVII° siècle, elle peut aussi très vite devenir une contrainte. Elle permet rapidement d'atteindre les Antilles mais oblige les navires à emprunter le même chemin et à entrer dans le bassin caribéen en passant devant les mêmes îles. Nous avons alors déjà démontré combien ceci influença le choix de d'Esnambuc et de ses compagnons lors de leur installation dans le bassin caribéen. Or, cette route est aussi contraignante dans les circulations au sein du bassin caraïbe. Dans un premier temps, elle exclut les îles les plus au sud. Si un navire a pour projet d'atteindre en priorité l'île de la Grenade, il ne le peut qu'en allongeant son temps de navigation. Deux choix s'offre alors à lui. D'abord, il peut longer les côtes africaines jusqu'à atteindre les alizées qui le portera vers le plateau des Guyane et, de là, il peut remonter vers l'île de la Grenade en entrant dans le bassin caribéen par son extrémité sud[653].La seconde solution qui est la plus souvent envisagée, est de passer par la Martinique ou la Barbade. C'est la route que choisit alors Cérillac en 1657 pour se rendre sur l'île qu'il venait d'acquérir auprès de la famille Du Parquet[654].

La Grenade n'est pas la seule à se trouver lésée par ce régime des vents. Les îles du Nord ne peuvent pas être les premières accostées. Or, les navires, après la longue traversée de l'Atlantique ont besoin de reposer leur équipage et de s'approvisionner en eau et nourriture. Ceci les incite alors à marquer une pause à la Barbade ou à la Martinique même si ces dernières ne sont pas l'objet premier de leur venue aux Antilles.

La contrainte des vents une fois arrivé dans le bassin caribéen.

Une fois arrivée dans le bassin caribéen, les choix de routes ne se démultiplient pas. Bien au contraire, la présence des alizées sur la façade atlantique entraîne la présence de fortes rafales de vents sur la côte Est de la Caraïbe[655]. En plus d'exposer les navires aux risques d'un échouage sur ses côtes dites « au vent », elle rend la navigation difficile et ne permet pas d'envisager des abordages aisés. C'est ce qui explique que les navires font tous le choix de rentrer au plus vite dans la mer des Caraïbes et de traverser rapidement les canaux

650 Chiffres donnés par GRUNBERG Bernard « A l'épreuve de la foi et des éléments naturels des voyages dans les îles » in MICHAUD Michel-Christine et HRODEJ Philippe (dir.) *Entre mer et ciel, le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde,* PUR, Rennes, mai 2015.

651 MOREAU Jean Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Karthala, Paris, 1992.

652 CHAUNU Pierre et Huguette, *Séville et l'Atlantique*, Armand Colin, Paris, 1959.

653 ROULET Eric, « Parcours et détours des navires vers les îles de l'Amérique dans la première moitié du XVII° siècle » in MICHAUD Michel-Christine et HRODEJ Philippe (dir.) *Entre mer et ciel, le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde*, PUR, Rennes, Mai 2015. Ceci est confirmé par le fait que c'est la route que prit par exemple en 1704 le Saemslag, armé par Saupin et Compagnie, avec pour capitaine de La Chapelle. Cf CARAN, fond Marine, MAR/4JJ/69/2, Campagne du Saemslag (1704).

654 Anonyme de la Grenade, *Histoire de la Grenade …* OP. Cit.

655 SAINTON Jean Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe, Tome I les temps de la genèse*, Maisonneuve et Larose, Paris, 2004, P. 207.

qui séparent les îles. Le canal entre la Dominique et la Martinique et celui entre Sainte Lucie et la Martinique sont alors des lieux de passages privilégiés. La présence du rocher du Diamant entre Sainte-Lucie et la Martinique est, de plus, appréciée par les marins. Il permet à ces derniers de se repérer et d'ajuster leurs navigations pour pouvoir atteindre les ports où ils pourront reposer leurs équipages. Ainsi en 1658, Rochefort rapporte déjà :

> « Il y a un rocher une demye lieue avant en mer que l'on appelle le Diamant à cause de sa figure qui sert de retraite à une infinité d'oiseaux et entre autres aux ramiers qui font leurs nids. L'accès en est difficile mais on ne laisse pas de le visiter quelquefois en passant pendant le temps que les petites Ramiers sont bons à manger »[656].

En entrant dans la mer des Caraïbes, les navires se retrouvent plus à couvert des vents et peuvent envisager une navigation plus sereine. Pour autant, leur route reste encore contrainte par un certain nombre d'éléments naturels. Tout d'abord, les courants et vents de la mer des Caraïbes portent vers le nord et nord-ouest. Ceci facilite les navigations en direction nord du bassin ou en direction de l'Amérique espagnole mais écarte encore une fois les îles du Sud. Il est donc facile pour un navire de remonter les 4700 km de côtes des îles Caraïbes en direction du nord mais le voyage vers le sud de l'arc est extrêmement contraignant. Il demande une connaissance aiguë des vents et des courants. Lorsque les équipages sont peu expérimentés, les trajets peuvent se retrouver lourdement rallongés voire irréalisables[657]. C'est ce que rapporte Jean Baptiste Labat. Le prêtre cherchant à se rendre à la Martinique en partant de la Guadeloupe se retrouve dans un navire en compagnie d'un capitaine peu informé sur la mer des Antilles. Après un passage par l'île des Saintes, le capitaine choisit de longer l'île de la Dominique par sa façade atlantique. L'équipage se retrouve alors aux prises avec les vents et courants contraires durant toute la nuit. Au petit matin, les personnes présentes sur le navire peuvent observer la côte de la Guadeloupe alors qu'ils auraient dû avoir dépassé la Dominique et être prêts à aborder à la Martinique. Labat relate la suite de l'épisode de navigation de la sorte :

> « Le vendredi à l'aube du jour nous découvrîmes deux voiles qui portoient sur nous. Nous nous crûmes pris et nous l'étions en effet si elles avoient été angloises. Mais dans ce moment le vent s'étant tourné à l'est nous portames sur les Saintes et entrâmes dans le port aiant en queue une corvette et une barque qui alloient en course qui aient reconnu notre batiment bien avant que nous les eussions reconnus n'avoient pas voulu forcer de voiles afin de nous laisser le chemin libre et que nous n'allions pas nous échouer elles entrerent dans le port des Saintes où elles alloient prendre des légumes et se mocquerent bien fort de notre maitre et de sa navigation »[658].

Cette difficulté à naviguer du nord au sud de l'arc est aussi exprimée en 1700 dans un mémoire anonyme :

> « La coste de Saint-Domingue habituée par les françois est non seulement fort esloignée de toutes les isles françoises mais parce qu'elle est beaucoup sous le vent il est très difficile que les barques et autres bastiments puissent remonter de la dite coste aux isles de la Martinique et la Guadeloupe c'est ce qui fait qu'il y a peu de commerce d'un endroit à l'autre»[659].

---

656 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit, p. 29.

657 ROULET Eric, « Parcours et détours des navires vers les îles de l'Amérique dans la première moitié du XVII° siècle » in MICHAUD Michel-Christine et HRODEJ Philippe (dir.) *Entre mer et ciel, le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde,* PUR, Rennes, Mai 2015.

658 LABAT Jean Baptiste, *Voyages aux isles…* OP. Cit, Tome IV, p. 173

659 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Robert, 29 Octobre 1700.

Pour pouvoir surmonter cette contrainte due aux courants orientés du sud vers le nord, les navires sont alors obligés de longer les côtes des différentes îles. Pour aller de la Martinique à la Grenade, ils doivent longer les côtes de Sainte Lucie et de Saint Vincent. Ceci explique pourquoi les habitants de la Martinique ont tenu à empêcher les Anglais de s'installer dans ces îles. De même, il est fréquent que les navires au départ de la Guadeloupe qui se rendent à la Martinique marquent une pause à la Dominique.

Rester à proximité des îles apporte d'autres avantages. Tout d'abord, ceci permet de pouvoir envisager plus facilement une pause sur la route, ceci étant nécessaires pour pouvoir reposer les équipages et pour pouvoir réapprovisionner le navire. Certaines d'entre elles permettent aussi de prendre sur les lieux des pierres afin de lester les navires. En chargeant du lest sur son navire, le capitaine peut alors plus aisément adapter sa navigation et circuler dans cette mer comme dans le cas suivant :

> « Thimothée Clay maitre sur la prise qui a dit qu'il est de la Barbade aussy bien que son bastiment convient qu'il estoit informé des deffences de commercer aux isles françoises à quoy il ne s'est point aussy exposé qu'il y a trois semaines que son bastiment, ou il n'estoit alors que matelots venant de la Barbade et allant à Montsara mouilla pendant deux jours à la rade du bourg Saint Pierre pour y chercher du bois et de l'eau, ayant a son bord trois negres et une negresse avec quarante barils de bœufs qu'il continua ensuite sa route a Montsara ou n'ayant pas trouvé le pris de ses marchandises, il retourna a la Barbade qu'il en est reparti quatre jours après y ayant laissé six ou sept barils de bœufs et s'en alloit avec le reste excepté à Tabac lorsqu'il a esté pris qu'il n'a mouillé à l'ance du Diamant que pour y lester son bastiment de roches qu'il a mises sur les barils pour ne pas desarimer le bœuf et n'a vendu, chargé ny commercé aucunes marchandises aux rades françoises »[660].

Ne pas s'écarter des îles permet aussi aux équipages de se repérer et aux pilotes de s'assurer qu'ils sont sur la bonne route. Tout au long du XVII° siècle, les cartes marines sont imprécises et en cours d'élaboration. La navigation se fait à l'estime. Pour pouvoir se repérer, les pilotes disposent alors des informations données par les autres marins et par les voyageurs qui ont rapportés des descriptions plus ou moins précises des îles. Ainsi les marins ne se repèrent qu'en reconnaissant les lieux. Si la position géographique des îles est plus ou moins connue[661], rester à proximité des côtes permet de s'assurer que l'on ne s'écarte par du bassin antillais. La crainte est alors de se retrouver à « vaut le vent », c'est-à-dire entraîné par les vents soit dans la mer des Caraïbes soit dans l'Océan Atlantique. C'est ce qui arrive en 1670, lorsque « de Bordenave que j'avois [De Baas] envoyé à Commana pour une navigation de deux cent lieus à l'aller et au retour a été constraint à une navigation de plus de quatre milles »[662]. Le capitaine avait été pris par les vents au nord de l'arc antillais et avait été contraint de traverser l'Atlantique de part en part pour revenir dans l'arc antillais. Il arrive la même mésaventure à Labat lorsque celui-ci voulut se rendre dans le nord de l'arc antillais depuis la Guadeloupe. Son équipage et lui-même abordèrent aux îles d'Aves sans l'avoir choisi. Or, dans ce cas, si son navire se détourne de sa route, c'est simplement parce que le pilote fait le choix de s'éloigner des îles pour tenter de remontrer plus rapidement l'arc

660 ANOM, C8A 10 F° 407, Lettre anonyme, année 1698.

661 SEVENO, Caroline, «La formation des territoires antillais au prisme de leur cartographie (XVIe-XVIIIe siècles) », *Outre-Mers: Revue d'Histoire*, 2013, Issue 378/379, p105-118. 14p.

662 ANOM, C8A 1 F° 62, Lettre de De Baas, 18 Juillet 1670.

antillais. Le navire se retrouve alors entraîné dans la mer des Caraïbes et l'équipage ne doit sa survie qu'à la présence de ces îles au cœur du bassin caraïbe.

La présence de ces vents et courants, s'ils influencent les routes de navigations entre les îles, contraignent aussi les équipages dans leur choix lorsqu'ils veulent aller d'un point à l'autre. C'est pour la Martinique que nous sommes le plus informé de cette contrainte. Blondel rapporte en 1666 :

> « auprès de la baye de la Trinité, allant à l'Ouest Nord Ouest, il y a l'isle du Fort Sainte Marie, entre laquelle et la terre de la Martinique, il y a une petite anse du mesme nom, ou les barques et vaisseaux du petit port peuvent mouiller en passant pour l'embarquent des marchandises sans qu'ils doivent s'arrester en aucun lieu de la coste jusqu'au pescheur, si ce n'est au Marigot et Vertpré, où les canots et chaloupes peuvent entrer et éviter le péril qu'elles courent en tous les autres endroits par les violences des courants et des vagues qui en desfendent incessamment les abords »[663].

Pour aller de l'est à l'ouest de l'île, les navires ont alors deux options. La première est de passer par le Nord en louvoyant et en restant le plus près possible des côtes pour ne pas être entraînés vers la Dominique. La seconde solution est de passer par le sud et de rejoindre les courants remontant au nord une fois la passe du Diamant traversée. Dans tous les cas, la navigation n'est pas aisée et comporte de nombreux risques.

Il en est de même entre Marie-Galante et la Guadeloupe. En 1669, Téméricourt rapporte que « la crainte du passage ou transport des équipages et la difficulté de se trouver ont fait jusqu'icy que pas une personne n'a encore voulu aller au conseil souverain à la Guadeloupe et que plusieurs ont mieux aimé abandonner leur prétention »[664]. La difficulté pour les habitants de Marie-Galante à rejoindre la Guadeloupe pousse même nombre d'entre eux à se rendre à la Martinique plutôt que de risquer leur vie dans une navigation en direction de l'île voisine.

Courants et vents présentent donc une véritable contrainte pour tous marins qui osent s'aventurer dans le bassin caribéen. Mais le vent n'est pas toujours présent aux abords des îles et les équipages peuvent rapidement se retrouver dans des calmes plats qui mettent leur vie réellement en danger. Lors de ces calmes, les équipages sont très vite contraints de devoir attendre pour pouvoir accoster dans les îles. Ceci peut arriver subitement et peut rallonger considérablement les temps de navigations. C'est ce qui arrive à Labat lors d'un voyage qu'il réalise entre Saint-Christophe et la Guadeloupe.

> « Je m'embarquai le Samedy au soir de Saint Christophe nous mimes à la voile le Dimanche 4 mai sur les trois heures après minuit. Le lundy 5 nous nous trouvames par le travers de l'islet à Goyaves. Cependant le calme étant venu, les marées, nous efflorent tellement que le Mardy martin nous avions presque perdu la terre de vue. Nous portames dessus toute le reste du jour et le Mercredy toute la journée, sans beaucoup avancer, enfin le Jeudy matin nous étions à trois lieues au large par le travers du bourg. Monsieur Auger notre gouverneur avoit été averti par un canot à qui j'étois dans ce bâtiment et voyant le calme le reprenoit il eut la bonté de dépecher une pirogue pour me venir chercher »[665].

663 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de Blondel, le 25 Décembre 1666.
664 ANOM, C7A1 F° 138, Lettre de Téméricourt le 14 Décembre 1669.
665 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*… OP. Cit. Tome III, p. 300.

Les ouragans, un élément à prendre en compte.

Nous ne pourrions aborder les contraintes naturelles auxquels sont confrontés les marins aux Petites Antilles sans traiter de la question des ouragans. Ces tempêtes qui s'abattent sur l'arc antillais d'août à octobre étaient déjà connues des marins européens du XVI° siècle. Ainsi la marine espagnole à partir des années 1550 décida de restreindre la navigation dans l'arc antillais pendant les mois les plus propices au développement des tempêtes tropicales[666]. Au XVII° siècle, la crainte d'être exposé à ce risque naturel majeur est encore présente au sein de la société coloniale. Le père Mathias Dupuis explique pourquoi ce phénomène naturel est craint par l'ensemble des habitants des Petites Antilles, « le vent est extrêmement impétueux et fait le tour du compas c'est-à-dire il souffle de tous les costez du monde ce qui fait qu'il y a presque de seureté pour les navires ». Et celui-ci rappelle qu'« A cause d'un ouragan à Saint-Christophe 30 à 32 vaisseaux perdus une partie des équipages noyés »[667].

Pour se prémunir des tempêtes tropicales, les équipages ont alors tendance à stopper toutes pratiques maritimes entre les mois d'août et d'octobre. Au cours de cette période, les équipages qui font la liaison entre l'Europe et l'Amérique ont tendance à quitter l'espace antillais. Ainsi le départ depuis l'Europe est dicté par cette nécessité de ne pas se retrouver dans l'arc antillais pendant cette période. Le départ des ports atlantiques a tendance à se ralentir à partir du mois d'avril et est quasi inexistant durant les mois d'été. Il reprend en automne et connaît une forte croissance entre décembre et février.

Cette peur des ouragans écourte aussi les durées de navigation des embarcations qui se rendent aux Antilles. Pour être sûr de ne pas devoir hiverner sur place, les équipages ont tendance à quitter les îles avant le mois d'août et ce quelle que soit leur date d'arrivée dans le bassin antillais. Ceci explique en grande partie pourquoi la durée moyenne du temps de passage d'un navire faisant le commerce transatlantique est de trois mois aux Petites Antilles.

Pour ceux qui n'ont pu quitter les îles avant les saisons des ouragans, la navigation dans l'arc antillais devient alors des plus périlleuses. Les équipages peuvent à tout moment être exposés à la force des vents et, dans le meilleur des cas, être complètement détournés de leur route. Pour limiter les risques de se voir emportés par les vents, les équipages font alors le choix de ne jamais s'écarter des côtes. Ceci leur permet de pouvoir atteindre plus rapidement des anses et des rades afin de tenter de se protéger. C'est ce que rapporte ce récit :

> « Monsieur le marquis de Grancey estant arrivé à la Grenade il envoya aussy tost avis à monsieur de Baas qui luy fit reponse et luy manda de luy envoyer incessament une barque longue, ce qui l'embarassa extremement a cause de la saison et de la cenieneture de la lune ; mais la crainte qu'il eut de mal ensabler avec monsieur de Baas et qu'il ne prit sen retardement pour un esprit de refus et d'independance ; il resolu de s'embarquer luy mesme pour aller concerter avec luy sur les avis que la cour avois donné du dessein des ennemis et pour le soulager mon dit sieur de Baas dans sa maladie et croyant aussy qu en cas de mauvais temps il prendroit mieux son party que celuy qui commandoit la dite barque longue ; il raisonna juste car le ouragan layant surpris entre les isles de Saint Vincent et Sainte Alouzie, il se jeta

666 CHAUNU Pierre et Huguette, *Séville et l'Atlantique*, Armand Colin, Paris, 1959.
667 DU PUIS Mathias, *relation de l'établissement...*, OP.Cit.

contre le sentiment de peur des gens qui estoient avec luy dans une crique ou il essuya le plus terrible coup de vent qui ayt jamais esté »[668].

Si De Grancey ose braver les éléments naturels, rares sont les équipages qui tentent le même acte. De ceux qui restent séjourner aux Antilles pendant la saison des cyclones, la majorité fait le choix de s'abriter dans les rades des îles. Sur ce point, toutes les îles des Petites Antilles françaises ne sont pas exposées de la même façon à ce risque naturel. Du fait de l'ancienneté de la colonisation, les navires avaient d'abord pris l'habitude de stationner dans la rade de la Basse-Terre de Saint-Christophe. Mais très vite, l'île va apparaître comme un lieu peu sûr pour assurer la protection des navires pendant la période cyclonique. Le père Du Tertre rapporte qu'en 1642, un ouragan dura vingt quatre heures :

> « Pendant lesquelles 23 Navires entre lesquels estoit celuy de Ruyter à présent Admiral de Hollande, tous chargez et prest à faire voile pour l'Europe, furent briser à la coste et les hommes qui estoient dedans furent noyez. Il ne resta de ce débris que le vaisseau du capitaine Volery, qui prevoyant cette tempeste ayant coupé promptement son cable sur l'écubier, pour gagner la mer fut porté par la violence des vents à 200 lieues plus bas que Saint Christophe »[669].

Face à ce danger, les équipages cherchent très vite de nouvelles zones où ils peuvent rester en sûreté. La Guadeloupe, du fait de sa position géographique est très vite connue comme étant peu propice à assurer cette protection. Si le détroit qui sépare l'île de la Guadeloupe proprement dite à l'île de la Grande Terre est souvent mentionné comme pouvant abriter les navires, l'île reste tout de même parmi les plus exposées aux cyclones[670]. La protection que peuvent apporter les îles des Saintes est déjà connue des marins mais n'est pas encore exploitée[671]. Ainsi pendant la période cyclonique, nombre de navires font le choix de quitter les îles de la Guadeloupe pour atteindre d'autres espaces plus protégés. Dans le sud de l'arc antillais, l'île de la Grenade peut s'avérer être un espace plus sûr pour les navires. Elle est moins souvent exposée aux phénomènes cycloniques et les vents y sont moins violents. Ainsi en 1669 De Baas rapporte :

> « L'isle ne peut augmenter ses habitants que d'un fort petit nombre et ce petit nombre ne peut venir que du dégout de quelques particuliers de Saint Christophe et de la Guadeloupe quy ont presque tout perdu par le dernier ouragan, il y en a cinq ou six qui m'ont demandé la permission d'aller à la Grenade »[672].

Les habitants des Petites Antilles ne sont pas les seuls à chercher refuge dans le Sud de l'arc antillais, les équipages européens, aussi, sont conscients de l'avantage qu'il y a de séjourner à la Grenade au cours de la période des ouragans. En 1670, « Gabaret est parti le 16 de ce mois à la Grenade pour se protéger des ouragans après avoir sondé le Cul de Sac Royal »[673].

668ANOM, C8A 1 F° 361, Mémoire de Jolinet le 10 Décembre 1675.

669 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome III, p. 97.

670 DESARTHE Jérémy, « Ouragans et submersions dans les Antilles françaises (xviie - xxe siècle) », *Études caribéennes*, n°29, Décembre 2014.

671GUIBERT Jean Sébastien, *Le Gouverneur, la Guadeloupe et la mer*, mémoire de master II, Université des Antilles Guyane, 2008.

672 ANOM, C8 A1 F13, lettre de De Baas 26 Décembre 1669.

673 ANOM, C8A 1 F° 62, Lettre de De Baas, 10 Juillet 1670.

Plus que la Grenade, l'île qui accueille les navires voulant être en sûreté pendant cette période de l'année est celle de la Martinique. Il y a là un espace qui est naturellement propice à la protection des navires. Ainsi un mémoire anonyme de 1660 rapporte :

> « L'on rencontre a une lieue du pays habité au golf nommé Cul de Sac Royal, dedans lequel il y a encore un autre petit cul de sac appelé le Cranage, c'est la ou tous les vaisseaux qui se trouvent dans les autres isles viennent se retirer durant les grandes tempestes qu'ils appellent ouragans. Ce port estant tellement a couvert de tous les vents que les moindres barques y sont en très grande assurance »[674].

Nous ne savons pas à partir de quand les qualités du Cul de Sac Royal furent réellement connues des habitants des Petites Antilles mais nous savons que le lieu est réputé dans toutes les Antilles. En 1650, Du Parquet peut déjà profiter de la bonne réputation de son anse pour pouvoir attirer à la Martinique tous les navires français et étrangers. Au cours de la période étudiée, les autorités locales ne vont avoir de cesse de développer ce port naturel du Cul de Sac Royal ce qui va accentuer son attrait sur les équipages qui séjournent dans les Petites Antilles[675]. En plus de se savoir à l'abri des vents, le fort placé dans le Cul de Sac assure une protection aux navires qui y séjournent. Un bourg se développant au pied du fort, les équipages peuvent enfin y trouver de quoi s'approvisionner et se divertir. Ceci rend le passage de la saison des ouragans plus agréable et incite de plus en plus de navires à venir séjourner à la Martinique. C'est ce que rapporte déjà De Baas en 1670 : « Dans cette isle qui est la principale de toutes par sa grandeur, par la bonté de la terre, par les bonnes rades, par son port assuré contre les houragans, par son revenu qui est grand et par sa situation qui est au vent des autres »[676].

C'est entre autres en s'appuyant sur cette situation géographique particulière et sur la présence du Cul de Sac Royal que les habitants de la Martinique vont réussir à concurrencer ceux de Saint-Christophe et à imposer leur île comme un lieu incontournable sur la route des navires qui séjournent dans les Petites Antilles.

Permanence des routes de navigation au sein de la mer des Caraïbes.

Du fait des contraintes imposées par la nature, les équipages qui se rendent aux Antilles ont donc tendance à adopter les mêmes routes et les mêmes modes de navigations, utilisant au XVII° siècle celle qui était déjà en usage le siècle précédent[677]. Seules les étapes de cette route se précisent. Il ne s'agit plus d'accoster dans le lieu le plus propice de l'île, il s'agit d'atteindre les ports et bourgs les plus développés. Mais la route reliant les Petites Antilles à l'Europe reste la même tout au long de la période.

L'entrée dans l'arc antillais se fait toujours du côté de la Martinique. De là, la majorité des navires remontent vers le Nord en direction de Saint-Christophe et en profitent pour s'arrêter à la Guadeloupe. C'est depuis l'île de Saint-Christophe que les navires orientent leur navigation en fonction de la destination choisie : à l'ouest pour atteindre Saint-Domingue et l'Amérique espagnole, au nord vers l'Amérique du Nord française et à l'est pour un retour vers l'Europe. La navigation dans l'arc antillais fonctionne alors comme un vase fermé en son

674 ANOM, C8B1 N°3, Mémoire anonyme, description de la Martinique, année 1660.

675 Nous aborderons ce point lorsque nous analyserons le développement du système portuaire antillais, P.200.

676 ANOM, C8A 1 F° 32, lettre de De Baas, 24 Février 1670.

677 CHAUNU Pierre et Huguette, *Séville et l'Atlantique*, Armand Colin, Paris, 1959.

bas. Ainsi, si certains habitants ont cherché à commercer avec la Guyane depuis la Martinique, l'idée semble très vite être abandonnée. Patoulet rapporte en 1680 :

> « Une barque qui estoit partie d'icy pour tenter quelque commerce avec l'isle de Cayenne n'ayant pû y remonter a relasché dans la rivière de Carvany esloigné de celle de Surinam de 40 lieues. L'équipage est entré en commerce avec les sauvages de cette coste dont il a tiré sept nègres pris sur les hollandais de Surinam et sur les Espagnols de la rivière d'Oranoc »[678].

La raison de l'échec du commerce entre les Antilles et la Guyane est alors le suivant : « On se persuade aux isles que pour aller à Cayenne il faut retourner en France ou tout au moins que le voyage est plus long qu'un voyage de France »[679].

La Grenade est alors l'île la plus en contact avec Cayenne mais, si elle reçoit les navires qui viennent du plateau des Guyanes, nous n'avons pas trouvé mention d'équipage de la Grenade qui s'y rend. Ceci limite le développement d'un réseau commercial entre ces deux espaces.

A l'inverse, le Québec étant au nord de l'arc antillais va très vite attirer certains marchands des Antilles. Ainsi en 1691, Du Maitz fait la proposition suivante :

> « Se trouvant en Canada a sept lieues de Quebec un endroit appelé la baye de Saint Paul d'où l'on peut facilement tirer des mats soit pour des vergues ou des mats d'hune les vaisseaux marchands qui reviennent dans les isles faire leur chargemens en sucre pourroit en apporter sans qu'il en cousta beaucoup au Roy »[680].

Commercer avec le Canada ne sert pas qu'à s'approvisionner en matériaux de construction, c'est aussi un moyen pour les habitants des Petites Antilles de revendre les denrées qu'ils produisent, ailleurs que sur le marché européens[681]. Ceci permet d'augmenter les possibilités commerciales. C'est ce que n'apporte pas l'île de Saint-Domingue. Si les relations sont fréquentes entre les îles des Petites Antilles et la colonie française des Grandes Antilles, elles sont plus dues aux navires qui pratiquent le commerce transatlantique. Les habitants des Antilles ont peu d'intérêts à commercer avec l'île du Nord puisque les productions locales sont identiques. Les marchands des Petites Antilles qui font commerce avec ceux de Saint-Domingue se retrouvent surtout en position de relais au sein du commerce atlantique.

Par contre, à de nombreuses reprises, les habitants des Petites Antilles vont trouver dans les îles hollandaises et dans les colonies espagnoles de l'Amérique de nouveaux espaces de débouchés pour leur production. Ces marchés se trouvent majoritairement au nord de l'arc antillais : Saint-Thomas, Puerto Rico principalement, où nécessite un passage par les îles du Nord. L'horizon maritime des Petites Antilles se situe alors principalement vers le Nord, en direction de la Métropole et des colonies d'Amérique, la route maritime est donc une route sud-nord. Du fait de sa constance au cours du siècle étudié, nous pouvons alors élaborer un modèle de description.

Pour les quelques navires qui passent par l'île de la Grenade, la remontée de l'arc antillais se fait toujours en direction de la Martinique. Une fois parti de la Grenade, le navire passe entre les îles des Grenadines afin de rester dans un espace relativement protégé des vents et

678 ANOM, C8B 1 N° 58, lettre de Patoulet 26 Décembre 1680.

679 ANOM, C8B 1 N° 77, mémoire de Bégon 12 avril 1685.

680ANOM, C8A 6 F° 367, lettre de Du Maitz, 05 Juin 1691.

681MATHIEU Jacques : « Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle »*Outre-Mers, Revue d'Histoire*, Année 1982 257pp. 372-373

des courants[682]. Une fois les îles des Grenadines passées, il est alors aisé de poursuivre sa route en direction de Saint-Vincent puis de longer les côtes de Sainte Lucie avant d'atteindre la Martinique comme le fait le Saemslag en 1704[683]. Le navire part le 8 août de Grenade et arrivent le 13 août à la rade du Fort Saint-Pierre. Comme lui, en moyenne la durée de navigation entre les deux îles est de quatre à cinq jours. Cette navigation est assez aisée pour ceux qui arrivent à accrocher les vents et les courants. Dans le sens inverse, elle apparaît plus complexe. De la Martinique, le cap est mis automatiquement vers l'île de Sainte-Lucie. Depuis cette île, deux possibilités s'offrent aux équipages. Soit, ils longent l'île de Saint-Vincent puis rejoignent la Grenade en passant par les îles des Grenadines. Soit, ils peuvent se porter en direction de la Barbade et de ce point rattraper les alizées du sud pour rejoindre la Grenade. C'est la route que prend Labat lors de l'un de ses nombreux voyages dans l'arc antillais.

> « Je partis de la Martinique le deuxième jour de Septembre dans une barque appelée la Trompeuse belle grande et très bonne voilière qui devoit toucher à la Barbade la plus considérable des Antilles Angloises et sans contredit la plus riche et la mieux peuplées. Le 3 nous vimes les Pitons de S Alouzie. Nous nous élevames en louvoyant et le 4 sur les sept heures du matin nous mouillames dans la Baye de Carlille vis-à-vis du Pont »[684].

Après être resté trois jours dans l'île, l'auteur repart en direction de la Grenade qu'il atteint le lendemain. Il est alors évident que le choix du passage par l'île de la Barbade dépend beaucoup du contexte politique au moment de la navigation. Lors des périodes de conflits, les navires ne prennent pas le risque de s'approcher des côtes de cette île anglaise et rejoignent la Grenade par l'île de Saint-Vincent et les Grenadines. Quel que soit la route choisie, un habitant de la Grenade qui veut accomplir un voyage à la Martinique doit au minimum compter huit jours pour un aller-retour.

Arrivé à la Martinique, les navires longent la côte ouest car plus propice à la navigation.

> « Bien que toute la coste de cette isle soit si saine et si seure pour la navigation, qu'il n'y ait à l'entour d'elle aucun banc, ny escueil, ny rochers, contre lesquels un navire tant soit peu bien conduit puisse faire naufrage : si est ce qu'il y a quantité de lieux où les barques, les chaloupes et les canots peuvent estre brisez contre les kayes et rochers et emplis d'eau par des moutons ; comme aussi des passages très difficiles où ils sont bien souvent contrains d'estre longtemps arrestez de relascher ou de s'y perdre »[685].

La route de ces navires les conduit surtout vers le nord-ouest de l'île car

> « Depuis la pointe du Diamant jusqu'à celle que l'on appelle du Cul de sac, la coste court Nord Est et Sud Ouest, pleine de belles rivières, de cames et bayes d'assez grande etendue, quoique le mouillage n'y soit pas seur pour les navires, à cause qu'il y a peu de fonds, et pour les basses qui s'y rencontrent»[686].

682C'est la route qu'emprunte Pelleprat pour se rendre à la Martinique « Comme nous estions à l'anchre au retour de Terre Ferme à une isle des Grenadins attendant le vent favorable pour continuer nostre route ». PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* OP.Cit. Deuxième partie p. 1.

683CARAN, fonds marines MAR/4JJ/69/2, Campagne du Saemslag (1704).

684 LABAT, Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. , Tome III, p. 127.

685 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I.

686 Ibid.

Les navires qui rejoignent la Martinique se retrouvent sur la route principale qui traverse l'arc antillais et relie les îles entre elles. Cette route part du nord de la Martinique en direction de la Guadeloupe. Elle conduit toujours les navires à longer l'île de la Dominique. Certains d'entre eux choisissent d'y faire une pause pour s'approvisionner en matière première et pour commercer avec les populations amérindiennes qui y résident. Une fois cette île longée, les navires passent à proximité de l'archipel des Saintes puis rejoignent la Basse-Terre de la Guadeloupe. La durée de navigation moyenne entre l'île de la Martinique et celle de la Guadeloupe est alors comprise entre vingt-quatre et quarante-huit heures. Dans le sens inverse, la navigation est plus périlleuse et les navires sont souvent contraints d'accoster aux Saintes et à la Dominique pour attendre l'arrivée de vents favorables. Pour pouvoir passer le canal de la Dominique, les navires sont alors contraints de tirer des bords, ce qui les expose parfois aux risques de se retrouver bien trop au large. C'est ce qui se produit en 1671. De la Barre étant à la Dominique préfère aller prendre des vivres et de l'eau à la Grenade que d'aller à la Martinique car il a peur de « louvoyer devant les côtes sans pouvoir les approcher »[687]. Il met alors trois jours pour aller à la Grenade et trois jours pour aller à la Martinique. Ceci ne rallonge pas fortement son voyage car il faut compter une moyenne de trois à quatre jours de navigations pour un aller-retour entre la Guadeloupe et la Martinique. C'est cette route que décrit le père Pacifique de Provins en 1645 :

> « Étant donc partis de la Guadelouppe avec les pères jésuites, nous trouvâmes, à dix lieues de là, une très grande île, nommée la Dominique, qui n'est habitée que de Sauvages, dont nous parlerons ci-après, séparément, et, après avoir demeuré deux jours à l'ancre dans leur rade, sans descendre à terre, nous poursuivîmes notre route jusqu'à la Martinique, qui est à sept lieues de là, où je tiens à grande faveur du Ciel que nous n'ayons été submergés des ondes ou que nous n'ayons relâché à la Nouvelle-Espagne par l'extraordinaire irritation des vents et de la mer. Étant arrivés à la Martinique, nous n'y séjournâmes que trois jours et y fûmes fort bien reçus et régalés de monsieur du Parquet, qui en est gouverneur. Nous dînâmes une fois chez les révérends pères jésuites, qui nous y convièrent. Au sortir de la Martinique, nous revînmes sur nos mêmes pas à la Dominique, mais avec un vent plus favorable »[688].

Une fois arrivé à la Guadeloupe, les navires peuvent alors plus facilement entreprendre de visiter les îles du nord de l'arc antillais. Les navires longent la côte caraïbe et partent en direction de l'île de Saint-Christophe. La seule difficulté de cette portion de route est le passage entre les îles anglaises de Montserrat et d'Antigua. Le contexte géopolitique de la période ne permet pas toujours d'envisager une navigation sereine entre ces deux îles. En effet, les équipages protégés des vents en passant par cette route, s'exposent tout de même aux attaques des navires ennemis. Le risque étant tout de même trop grand de s'aventurer dans la mer des Caraïbes, les navires préfèrent passer entre ces deux îles pour rejoindre Saint Christophe. Le voyage entre la Guadeloupe et Monserrat semble pouvoir être réalisé assez rapidement puisque Phillipe de Beaumont rapporte en 1668 qu' « ayant attendu deux ou trois heures qui est plus qu'il ne faut ordinairement pour aller des Xaintes à Montserrat »[689]. Ainsi le voyage entre la Guadeloupe et Saint-Christophe semble pouvoir être réalisé en une journée.

Dans le sens inverse, le voyage peut lui aussi être effectué rapidement. Labat rapporte : « je m'embarquai le Samedy au soir de Saint Christophe nous mimes à la voile le

687 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome I, p. 79.

688 Pacifique de Provins, *Brève relation du voyage des îles de l'Amérique…* OP.Cit.

689 DE BEAUMONT Philippe, Lettre du révérend Père Philippe de Beaumont, 08 Avril 1668.

Dimanche 4 mai sur les trois heures après minuit. Le lundy 5 nous nous trouvames par le travers de l'islet à Goyaves »[690]. Ainsi en vingt-quatre heures, une embarcation partant de Saint Christophe peut atteindre les côtes de la Guadeloupe. La route empruntée au retour peut être la même ou différer légèrement en passant par la côte Est de l'île et en longeant les îles de Marie-Galante et de la Désirade. Le navire choisissant cette seconde option peut alors rejoindre la Basse-Terre de la Guadeloupe ou partir en direction de la Martinique sans nécessairement accoster à la Guadeloupe.

Une fois arrivé à Saint-Christophe, le voyage se prolonge vers les îles du nord de l'arc antillais. Ces îles ont alors un avantage par rapport à celles du sud :

> « Elles sont aussy plus fréquentées que celles de Tobago, de la Grenade et de Sainte Alousie à cause que les navires qui se sont rafraichis à la Martinique et qui descendent à Saint Christophe les peuvent visiter les unes après les autres sans se détourner »[691].

Une fois arrivée à Saint-Christophe, les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélémy sont sur la route qui conduit les navires vers l'Europe ou l'Amérique espagnole. L'île de Saint-Barthélémy présente tout de même un désavantage : « Elle est difficile accez pour les grands navires à cause qu'elle est entourée de plusieurs rochers »[692]. Mais étant très proche de Saint-Christophe, l'île reste facilement connectée à sa « grande sœur ».

Ainsi il faut compter un voyage de vingt-quatre heures pour escompter faire l'aller-retour entre ces deux îles et celle de Saint-Christophe. C'est depuis le quartier de Cayonne que ces îles sont le plus en connexion avec Saint-Christophe. C'est certainement pour cette raison que Giraud a choisi de s'installer dans ce quartier :

> « Feu monsieur Giraud entre ses autres maisons en avoit aussi fait bâtir une pres de l'hostel de monsieur le Général et une autre à Cayonne qui sont les plus accomplies. Ce personnage qui estoit de grand mérite et qui par sa sage conduite s'etoit acquis l'amitié de tous les habitans des isles portoit la qualité de sergent de bataille de Saint Christophe et autres iles de dessous le vent c'est à dire Saint Martin de Saint Bartelemy et de Sainte Croix »[693].

Enfin, plus au nord, l'île de Sainte-Croix va très vite se présenter comme la dernière étape avant la sortie du bassin des Petites Antilles. Là, les navires peuvent encore approvisionner leur équipage avant d'envisager une traversée de l'Atlantique. En s'arrêtant dans cette île, les équipages peuvent aussi envisager une navigation plus aisée vers l'île de Saint-Domingue. Enfin, de cette île les communications sont plus facilement envisageables en direction de Saint-Thomas et de Puerto Rico.

Pour atteindre cette île, les équipages ont alors deux possibilités : soit ils partent de Saint-Christophe en mettant le cap à l'ouest, soit ils rejoignent Saint-Martin par le nord puis mettent cap à l'ouest en direction de Sainte-Croix. La seconde solution offre une assurance plus grande de ne pas se retrouver emporté dans la mer des Caraïbes.

Le temps de navigations entre Saint-Christophe et Sainte-Croix est en moyenne de vingt-quatre heures. Le temps de retour depuis Sainte-Croix peut être doublé et les équipages font souvent le choix d'aborder à Saint-Martin pour mieux adapter leur navigation aux vents

690 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome III. p. 300.
691 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 56.
692 Ibid.
693 Ibid.

et courants. C'est le choix que fait De la Barre en 1671. Lors de ce voyage, l'escadre mit alors huit jours pour aller de Sainte-Croix à la Martinique[694].

Ainsi la durée moyenne de navigation d'un équipage qui visite l'ensemble des îles détenues par la France est de sept à huit jours[695]. Certaines parties de son voyage vont être plus faciles à réaliser, principalement le circuit le conduisant de la Martinique vers le nord de l'arc antillais. Par contre, ce navire est contraint de circuler le long des côtes en cabotant. Cela se fait principalement dans des îles possédées par la France ou dans les îles neutres de Saint-Vincent et de la Dominique. En temps de paix, les navires français prennent aussi l'habitude de marquer des pauses dans les îles anglaises de la Barbade, de Montserrat, d'Anguilla et de Névis et dans l'île hollandaise de Saint-Thomas. Or, si les navires pratiquent le cabotage, c'est d'abord parce qu'ils sont contraints d'adapter leur navigation aux milieux dans lequel ils circulent, mais aussi parce qu'il y a pour les équipages un intérêt à s'arrêter dans certaines zones des îles. En effet, ce n'est pas la Martinique, la Guadeloupe ou Saint-Christophe qui attirent les équipages mais certains ports et bourgs de ces îles. Ainsi la principale route de navigation des Antilles est dictée aussi par des intérêts commerciaux qu'il nous est nécessaire d'étudier.

2. L'évolution des destinations des navires au sein de la route principale de navigation dans les Petites Antilles.

Si la route définie plus haut n'évolue pas au cours de la période, il n'en est pas de même des destinations choisies par les équipages. Ce qui donne une place particulière aux îles n'est pas tant leurs positions sur cette route que le fait qu'elles soient ou non la destination recherchée par les capitaines. Un navire peut passer par une île, s'y arrêter et pour autant ne pas y pratiquer d'actes commerciaux. Si aucun échange n'est réalisé dans l'espace, le passage n'a alors aucune conséquence pour les habitants des lieux. Par exemple, tous les navires passent par l'île de la Dominique. Ceci donne quelque fois lieu à des échanges avec les populations locales mais l'objet du voyage n'étant pas de commercer avec eux, l'île ne devient donc pas un centre d'échange et de redistribution des marchandises. Elle reste à l'écart du grand commerce tout en étant au cœur de la route principale. Pour passer du statut d'île étape à celui de carrefour maritime, il est impératif que l'espace concerné arrive à attirer les navires et devienne objet de la navigation. C'est dans ce domaine que le statut de certaines îles va évoluer au cours de la période étudiée.

Méthode appliquée pour déterminer les étapes précises des circulations maritimes au XVII° siècle.

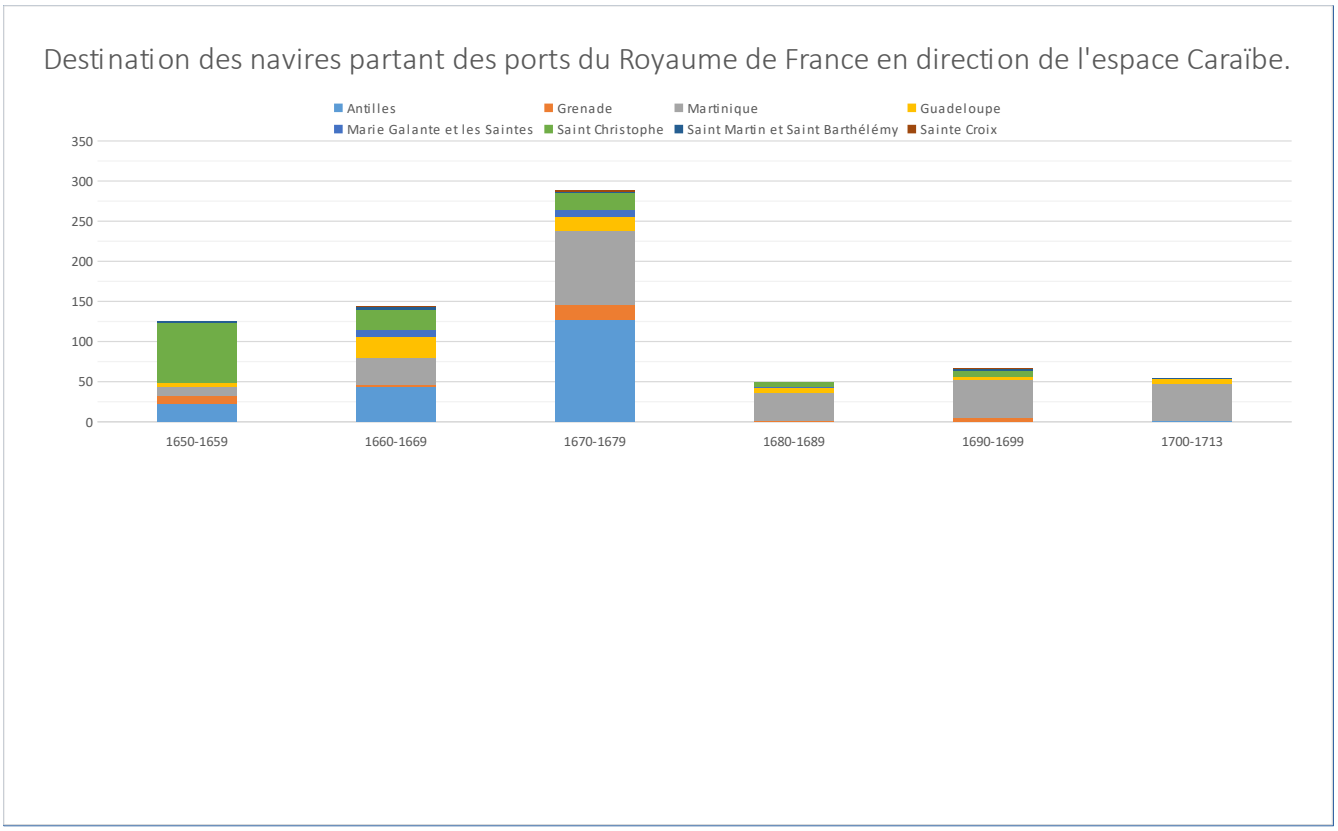
Pour avoir une idée de cette évolution, nous avons dans un premier temps relevé l'ensemble des destinations données par les navires lorsqu'ils se rendent dans l'espace

694 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome I, p. 79.

695 Ceci est réalisable si le navire entre dans l'espace Caraïbe par la Grenade. S'il arrive par la Martinique le temps de trajet se trouve rallonger puisqu'il doit partir au sud en direction de la Grenade avant de retourner en Martinique afin d'entreprendre un voyage vers le nord de l'arc antillais.

Caraïbe. Pour cela, nous nous sommes basés sur différents types de sources. Tout d'abord, nous avons relevé le nom et la destination de l'ensemble des navires trouvés dans les archives notariales au cours de notre sondage. Les données relevées permettent alors de se faire une idée de l'importance d'un espace au sein de l'ensemble antillais principalement pour les années 1650-1670, période où les correspondances entre les colonies et la Métropole sont manquantes. A cela nous avons ajouté les éléments relevés dans les fonds de l'amirauté de La Rochelle. Nous avons pu extraire de nouveau nom de navire et de nouvelles destinations dans les différentes procédures effectuées par les agents de l'amirauté. A partir des années 1670, la correspondance entre les colonies et la Métropole devenant plus importante, nous avons pu relever d'autres noms de navires et ainsi approfondir notre exploitation des données. Enfin, nous avons intégré à notre analyse les résultats de nos recherches dans les autres fonds d'archives étudiés dont principalement le CARAN.

Cette collecte nous a permis de relever sept cent vingt-huit voyages au sein de l'espace antillais dont la destination est connue. Elle ne peut prétendre faire un état exhaustif de l'ensemble des communications ayant existé entre l'Europe et les Petites Antilles. La première raison tient à la disparition d'un grand nombre de documents concernant les voyages au départ des ports hollandais et français. De plus, nous n'avons prospecté les archives de l'amirauté qu'à La Rochelle, le temps imparti à la réalisation de notre thèse ne nous permettant pas d'effectuer la même démarche dans les fonds des autres amirautés du royaume de France. Or, les habitants des Antilles ont été très souvent en contact avec Dieppe, Le Havre, Nantes et Bordeaux. Notre collecte de voyages ne donne donc pas état de l'ensemble des navigations opérées dans les Antilles mais elle permet de mettre en lumière une évolution des destinations des équipages. Pour mieux rendre compte de nos résultats, nous avons réalisé un diagramme. Pour en faciliter la lecture, nous avons décidé de regrouper nos résultats par décennie et par îles. Le choix arbitraire de la séparation par décennie permet de mieux apprécier les évolutions, même s'il nécessite une analyse plus approfondie que nous réaliserons dans les pages suivantes.



Les étapes des circulations maritimes entre 1650 et 1660.

La première décennie étudiée est marquée par une forte attraction de l'île de Saint-Christophe. En effet, entre 1650 et 1660, nous avons retrouvé soixante-quatorze mentions de navires se rendant sur cette île sur les cent vingt-cinq noms de navires qui nous sont parvenus. L'île de Saint-Christophe est sans conteste celle qui attire les équipages. Arrive après elle, l'île de la Martinique avec onze navigations retrouvées et la Grenade avec neuf navigations. La Guadeloupe en compte six et Saint-Martin et Saint-Barthélémy en compte deux. Les autres îles n'en comptent aucune. En plus de ces soixante-quatorze navires, Saint-Christophe bénéficie de la venue des vingt-trois navires ayant annoncés partir aux Antilles sans préciser le lieu exact de la destination. Ces navires ont tous pour projet d'accoster dans un maximum d'îles françaises et d'y faire du commerce de façon indifférenciée. Leur route les conduit alors au sein des trois îles principales : la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Christophe. Là, ils y pratiquent le commerce avec les habitants et repartent vers la Métropole une fois les cales pleines. C'est le cas de Gonnert Harmensen, capitaine de la frégate Le Tigre Doré qui indique se rendre aux îles de l'Amérique et qui accoste à la Martinique puis à la Guadeloupe et enfin à

Saint-Christophe[696].Afin de s'assurer un bon approvisionnement en marchandise, ils ont alors tendance à ne pas remplir leurs cales à la Martinique et à la Guadeloupe et attendent d'être arrivés à Saint-Christophe pour s'approvisionner en marchandises de meilleures qualités. Lors du passage à Saint-Christophe, si le capitaine constate qu'il est plus judicieux de prendre possession des marchandises aperçues dans les îles du sud, il peut encore faire marche arrière et revenir à la Martinique ou à la Guadeloupe afin de faire acquisition de ce qu'il avait délaissé à première vue.

Dans ce schéma, entre 1650 et 1660, lorsque les Antilles sont évoquées, l'île de Saint-Christophe est toujours l'objectif final. Ceci s'explique en grande partie par la nature des échanges opérés. La canne à sucre ne se développe dans les îles qu'à partir de la décennie 1650. Les équipages se rendant dans les Antilles avant 1660 ont encore pour but d'acquérir du tabac et de l'indigo. Or, Saint-Christophe reste une grande productrice de ces denrées et les autres îles de la Caraïbe française ne sont pas encore en état de concurrencer l'île du nord. A cela s'ajoute la notoriété de Saint-Christophe. Du fait de l'ancienneté de la colonisation, des réseaux commerciaux se sont noués de longues dates entre les négociants des ports français et les habitants de Saint-Christophe. Dans les contrats passés à La Rochelle, l'objet de la navigation n'est alors pas tant d'atteindre l'île de Saint-Christophe que de rentrer en contact avec un habitant des lieux.

Ceci donne une position particulière à cette île puisque les habitants de Saint-Christophe sont les principaux relayeurs du commerce métropolitain au sein de l'espace antillais. Ils en tirent aussi un autre avantage, ce sont eux qui sont à la tête du commerce dans les îles. De ce fait, ils s'enrichissent, ce qui augmente l'attrait de cette île auprès des navires de passage dans la Caraïbe. En effet, en passant par Saint-Christophe, les capitaines et marchands européens sont assurés d'y trouver une population suffisamment aisée auprès de laquelle ils pourront réaliser des échanges commerciaux plus lucratifs. A contrario, les colons guadeloupéens qui ont eu du mal à débuter l'exploitation de leur île, ont la réputation d'être pauvres. Les marchands savent qu'ils auront plus de mal à écouler leur marchandise dans cette île. Ainsi, si elle reste un lieu de passage pour les navires, elle n'est que rarement l'objet de la navigation.

Un autre élément va jouer dans ce sentiment d'une domination de Saint-Christophe entre 1650 et 1660. C'est l'action des principaux habitants et de son gouverneur. En effet, De Poincy ne se contente pas de recevoir les navires dans son île, il va lui-même chercher à les attirer. Tout d'abord, il aménage son île pour pouvoir y recevoir les marchandises[697]. De plus, il passe des contrats avec les capitaines venues de métropole. Le mieux connu est celui passé entre De Poincy et le capitaine Mansel[698]. Ce contrat octroie le monopole du commerce de Saint-Martin et Saint-Barthélémy à ce dernier. De Poincy noue aussi des relations particulières avec les marchands de La Rochelle. Il n'hésite pas à s'y rendre lui-même pour son commerce. En 1655, Nicolas Bonneau et le Bailly de Poincy sont auprès du notaire Moreau de La Rochelle afin d'engager un certain nombre d'hommes pour Saint-Christophe[699]. C'est par ces actions que le gouverneur de Saint-Christophe assure le rayonnement de son île au détriment de celles de ses concurrents Hoüel et Du Parquet. Tous ces éléments font donc

696 ADCM, Archives de l'Amirauté de La Rochelle, B 5668/fol. 322-325, Auditions de marchands et de capitaines portant sur les mauvais traitements reçus par Gonnert Harmensen, capitaine de la frégate Le Tigre Doré, aux îles de l'Amérique (Martinique, Guadeloupe et Saint-Christophe). 1667.

697 Voir II A. Les ports dans les Antilles françaises.

698 Nous reviendrons sur ce point lorsque nous aborderons la question du commerce maritime aux Antilles, P.364.

699 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3 E 59/259, fond du notaire Moreau, 07 Décembre 1665.

de Saint-Christophe le grand centre de redistribution des marchandises au sein de l'espace caribéen français. Ceci explique le fait que ses habitants se sont adjugés le titre de « Bourgeois des îles »[700].

Parmi les autres colonies, c'est la Grenade qui semble le mieux s'en sortir. A première vue, elle attire plus de navires que la Martinique. Il nous faut tout de même faire preuve de prudence dans ces chiffres car ils peuvent s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout d'abord, nous avons utilisé majoritairement les archives de La Rochelle pour notre analyse. Or, le comte de Cerillac, a armé ses navires depuis ce port de France. Ceci fait donc gonfler le nombre d'armements en partance pour cette île. Il est fort probable que si nous avions pu comparer les chiffres obtenus à ceux de Dieppe ou du Havre, le poids de la Grenade dans nos résultats aurait été moindre. De plus, nous avons indiqué plus haut qu'un navire qui se rend aux Antilles doit détourner sa route de navigation pour pouvoir atteindre la Grenade. Ainsi, l'équipage qui souhaite se rendre dans cette île est plus enclin que les autres à signaler avec exactitude l'objet de sa navigation. Ceci explique pourquoi l'île est plus souvent citée que celle de la Martinique ou de la Guadeloupe qui sont, dans tous les cas, atteintes par les navires se rendant aux Antilles. Enfin, la décennie 1650 et 1660 correspond à la première tentative de développement de la Grenade. Ceci a dû inciter certains navires à venir y commercer.

Une première impression se dégage donc de l'analyse des chiffres obtenus pour cette décennie. Saint Christophe est le grand carrefour commercial des Antilles françaises. Ceci explique pourquoi en 1657 le père Jean Hallay commence sa description par l'île de Saint-Christophe et la poursuit de la façon suivante :

« 1 saint Christophe principale 2 Saint Barthélémy dépendant de Saint Christophe 3 Saint martin de même où il y a des hollandois qui la partage 4 sainte Croix La 2 isles principales qui est françoise ont en la Guadeloupe trois fois plus grande et qui se peuple bien, toute françoise avec Marie Galante, la Désirade et les Saintes ses adjointes encore quasi inhabitées. La 3 îles est la Martinique grande isles de 20 lieues de long. Elle a pour adjointe l'isle de Sainte Alouzie, les Grenadaines et la Grenade »[701].

La Martinique n'est pas encore en capacité de concurrencer sa rivale du nord même si elle commence à attirer les navires pour elle-même et pas seulement parce qu'elle est la première île sur la route reliant le royaume de France aux Antilles. Dans sa description de 1658, Charles de Rochefort la nomme comme étant une île où « Dans chaque quartier il y a plusieurs beaux et grands magasins pour ferrer les marchandises qui viennent de dehors et celles qui se font dans l'isle »[702]. Il faut attendre la décennie suivante pour qu'elle s'affirme comme un centre incontournable du commerce dans les Petites Antilles. En ce qui concerne la Guadeloupe, nous pouvons dès à présent constater un retard face à ses concurrentes. De même, les plus petites îles sont déjà très peu visitées. Dans le cas de Sainte-Croix ou de Marie-Galante, elles ne doivent leur connexion au commerce transatlantique qu'à l'arrivée de navires issus des autres îles de la Caraïbe.

Les circulations maritimes principales entre 1660 et 1670.

Ce n'est qu'à partir des années 1660 que la Martinique commence à prendre le pas sur les autres îles françaises. Léo Elisabeth dans son étude sur la société martiniquaise au XVII° siècle expose le fait suivant : « le dénombrement de 1671 à la Martinique montre qu'il y a

700 LABAT Jean Baptise, *Voyage aux isles de l'Amérique…* Op. Cit. Tome V, p. 187.
701 BNF, département des manuscrits, fonds Moreau 841, lettre de Jean Hallay, 1657.
702 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* Op. Cit. p. 1.

déjà un changement dans le centre de gravité des Petites Antilles »[703]. Ainsi il démontre que le choix de déplacer l'administration de Saint-Christophe à la Martinique est lié à l'évolution du nombre d'habitants dans les îles. Le fait que la Martinique en 1670 soit plus peuplée que Saint-Christophe prouve alors que l'île est déjà plus attractive. Ce constat est aussi posé lorsque nous analysons les destinations des navires effectuant le voyage transatlantique. Alors que pour la décennie précédente Saint-Christophe règne sans partage sur l'arc antillais, à partir de 1660, la Martinique s'affirme comme le nouveau pôle d'attractivité pour les navires venus commercer aux Antilles. Entre 1660 et 1670, nous avons relevé trente-trois voyages à destination de la Martinique pour vingt-six voyages pour Saint-Christophe. Le conflit qui eut lieu à Saint-Christophe en 1665 est la cause indubitable de ce retournement de situation dans l'espace antillais. Alors que nous n'avons pu relever aucun voyage exclusivement pour la Martinique avant 1664, le nombre d'armement pour cette île augmente de façon exponentielle à partir de cette date. Cela se fait au détriment de sa concurrente du nord. Saint-Christophe peut tout de même encore bénéficier de la venue des navires qui n'ont pas déclaré une destination en particulier. Ils sont alors au nombre de quarante-quatre. Le nombre de ces navires qui circulent de façon indifférenciée dans l'espace français des Petites Antilles est alors lui aussi en augmentation. Ceci s'explique par le fait qu'à partir de 1664, la nouvelle Compagnie des Indes Occidentales est en charge d'approvisionner l'ensemble des îles. Pour pouvoir répondre à ses obligations, les agents de la compagnie affrètent des navires sans leur donner de destination précise, ceci leur permettant de s'assurer un passage dans la quasi-totalité des îles même si la Martinique et Saint-Christophe restent les principaux bénéficiaires de ces voyages.

Au cours de cette période, les habitants de la Guadeloupe tentent aussi d'imposer leur île comme une des destinations principales dans l'arc antillais. Nous retrouvons vingt-sept navires affrétés directement pour cette île soit un de plus que pour Saint-Christophe. Cette venue de navires à la Guadeloupe est principalement due à l'action de ses habitants. Alors qu'à la Martinique, les agents de la Compagnie semblent avoir pris en main l'approvisionnement, à la Guadeloupe se sont des marchands- habitants installés sur place qui sont à la manœuvre. Lors de nos prospections à La Rochelle nous avons trouvé des contrats passés par Duquerny, Thevenin et Bouteiller[704]. Ces trois familles ne nous sont pas inconnues puisqu'il s'agit des principales familles de marchands installées dans les îles[705]. Dans le cas de Duquerny et de Thevenin, les contrats sont principalement passés par des membres de la famille résidant à La Rochelle. Les navires chargés sont envoyés à la Guadeloupe à destination du commissionnaire qui se charge sur place de la redistribution des marchandises[706]. Si ces familles adoptent ce mode de fonctionnement c'est avant tout pour se soustraire aux contraintes imposées par la Compagnie et ses agents. Il s'agit aussi pour les marchands de la Guadeloupe de s'assurer une venue régulière de navires.

En effet, les navires venant aux Antilles ont tendance à décharger leurs marchandises à la Martinique et à Saint-Christophe où ils sont assurés de faire des profits. La Guadeloupe, si elle est abordée, n'est en fait qu'un lieu secondaire de commerce pour les équipages. Les habitants ne reçoivent alors que les invendus des deux autres îles, ce qui ne favorisent pas le

703 ELISABETH Léo, *La société martiniquaise aux XVII° et XVIII° siècles*, Karthala, Fort de France, 2003, p.81.

704 ADMC, fonds des notaires de La Rochelle, 3E 1126 fond du notaire Abel Cherbonnier 06 Novembre 1666, ADMC, 3E1125 fond du notaire Able Cherbonnier 13 Janvier 1665, ADMC 3E 1386 fond du notaire Jean Drouyneau 18 Janvier 1668.

705 Nous reparlerons de ces personnages lorsque nous aborderons la question du commerce aux Antilles, P.364.

706 DELAFOSSE Michel, « La Rochelle et les Iles au XVIIe siècle », *Revue d'histoire des colonies,* Année 1949 Volume 36 Numéro 127 pp. 238-281.

développement du commerce. Ceci va donc inciter les habitants de la Guadeloupe à commercer directement avec les ports de la Métropole. Certains vont s'appuyer sur des proches installés sur place, d'autres comme Bouteiller vont eux même faire le voyage transatlantique. Le cas de ce dernier est particulièrement intéressant. Installé à la Guadeloupe, nous le retrouvons en 1668 passant contrat auprès du notaire Jean Drouyneau à La Rochelle[707]. Il se charge alors de transporter dans l'île quatre engagés. Il est aussi évident qu'il a dû charger un navire de vivres pour pouvoir les apporter par la même occasion dans cette île.

Si ce marchand local fait le voyage transatlantique pour aller s'approvisionner de façon autonome en France c'est certainement parce que la présence des agents de la Compagnie le contraint à agir de la sorte. En effet, la mise en place de la nouvelle compagnie semble avoir freinée le commerce d'un certain nombre de marchands des îles, car en 1670 Bouteiller se plaint de la façon suivante : « j'esperois avoir en cette isle toute liberté de pouvoir négocier et vendre les marchandises au plus grand avantage »[708]. Pourtant cette situation ne va pas rebuter les hommes comme Bouteiller puisque nous retrouverons ce marchand à la Martinique au cours des décennies suivantes.

A La Rochelle, nous retrouvons un autre marchand très célèbre de la Guadeloupe, Monsieur De Loouer[709]. Ce dernier qui se plaint en 1664 de ne plus pouvoir commercer avec les Hollandais semble avoir décidé de prendre en main lui-même sa destinée commerciale en se rendant dans le port de France pour y faire du commerce. Ainsi, pour se soustraire aux contraintes imposées par les agents de la Compagnie et pour continuer à commercer malgré la cherté des prix, des habitants de la Guadeloupe font le choix de rentrer directement en contact avec les marchands de la métropole. Ceci explique l'augmentation du commerce entre l'Europe et la Guadeloupe. Par l'action de ses marchands et habitants, l'île arrive donc à s'inscrire comme une place importante dans la route principale de navigation au sein des Petites Antilles.

Les habitants de la Guadeloupe ne sont pas les seuls à agir de la sorte. Ils sont d'abord imités par ceux de Marie Galante. Dans le schéma de la navigation aux Antilles, cette île n'est atteinte qu'après un passage par la Martinique puis par la Guadeloupe. Ceci la rend alors très dépendante de sa voisine. Pour pouvoir s'émanciper, les habitants ont eux aussi passé des contrats directement avec les marchands de la métropole[710]. Ainsi au cours de cette décennie, le nombre d'armements pour cette île s'élève à huit, ce qui est bien plus élevé que l'ensemble des armements pour les cinq autres plus petites îles des Antilles françaises. L'arrivée de ces navires à Marie-Galante lui permet de se développer et d'apparaître comme un espace attrayant pour les nouveaux colons. A contrario, le nombre d'armements pour la Grenade est en forte diminution puisque nous n'avons trouvé que deux mentions. De même, nous n'avons trouvé qu'une mention de voyage pour Sainte-Croix. Les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélémy s'en tirent à peine mieux avec trois voyages.

La décennie 1660-1670 est donc marquée par une concentration des navigations en direction de la Martinique, de la Guadeloupe et de Saint-Christophe. Un schéma de dépendance des îles plus petites vis-à-vis de ces trois principales commence alors à se dessiner. C'est ce que suggèrent les propos tenus par Du Tertre en 1664 :

> « Mais la compagnie ne s'estant proprement attachée qu'aux trois principales isles et à celle de Cayenne négligeant toutes les autres en leur envoyant si peu de secours

707 ADMC, fonds des notaires de La Rochelle, 3E 1386 fond du notaire Jean Drouyneau 18 Janvier 1668.
708 ANOM, C7A1 F° 183, Lettre de Bouteiller, 12 Février 1670.
709 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3 E 1386, fond du notaire Drouyneau, 31 Décembre 1672.
710 ADMC, fonds des notaires de la Rochelle, 3 E 1386, fond du notaire Jean Drouyneau 05 Janvier 1668.

qu‟ils ne faisoient que languir cette bonne isle demeura presque abandonnée de la compagnie »[711].

La Martinique, quant à elle, commence à prendre le pas sur ses deux rivales. C‟est au cours de cette période que l‟île apparaît réellement comme la porte d‟entrée dans l‟espace antillais. Le comte d‟Estrade en 1663 est même le premier à présenter cette île de la sorte « il faut savoir qu‟elle est la plus considérable des isles de l‟Amérique qui sont habités par les françois tant à cause que c‟est la première à laquelle abordent tous les navires »[712].

Bien avant le transfert de l‟administration de Saint-Christophe à la Martinique, cette île s‟affiche déjà comme le centre de gravité de l‟arc antillais français. Certes, la crainte d‟une attaque anglaise sur l‟île de Saint-Christophe est un facteur explicatif du repli des agents de la Compagnie sur l‟île de la Martinique mais il ne peut suffire à expliquer cette évolution rapide des courants commerciaux dans l‟arc antillais. Un autre facteur qui doit être pris en compte est la prise de possession totale de l‟île par les colons martiniquais. En chassant les Amérindiens, les colons se sont trouvés face à de vastes espaces à occuper. Ceci crée un appel d‟air pour les nouveaux venus et augmente les possibilités commerciales de l‟île. Le nombre croissant d‟habitants provoque aussi un nombre plus important d‟acheteurs potentiels pour les marchands se rendant dans les îles. De plus, la question du maintien de la colonisation dans l‟île s‟évaporant petit à petit, les habitants diversifient leur consommation et commencent à adopter un mode de vie beaucoup plus luxueux. Enfin, la décennie est marquée par le développement de la culture de la canne à sucre. Les navires qui se rendent dans les Antilles délaissent de plus en plus le commerce du tabac au profit de celui du sucre. La Martinique et la Guadeloupe attirent alors plus de navires. Tous ces aspects ont très tôt incité les agents de la Compagnie à se détourner de Saint-Christophe et à faire de la Martinique le premier centre de redistributions des marchandises. Les habitants, même s‟ils sont moins enclins à risquer le voyage transatlantique que ceux de la Guadeloupe, s‟impliquent eux aussi directement dans le développement de leur île. Parmi eux, certains, comme Jean Roy, rentrent aussi directement en contact avec les marchands des ports métropolitains. Nous le retrouvons ainsi en 1665 à La Rochelle contractant des engagements auprès d‟Abel Cherbonnier notaire de la ville[713]. Si Roy fait le déplacement dans ce port c‟est, qu‟à l‟image des marchands de la Guadeloupe, ceux de la Martinique subissent aussi la cherté des prix et les contraintes imposés par les agents de la Compagnie. Malgré le monopole imposé par cette dernière, certains marchands trouvent le moyen de se rendre directement en métropole et peuvent ainsi continuer à faire fructifier leur commerce dans les îles. Il est à noter que Jean Roy n‟apparaît pas seul lors de la signature de ces contacts. Il est en compagnie de Samuel Duquerny. Ceci indique que les marchands de la Martinique ne s‟inscrivent pas en concurrence de ceux de la Guadeloupe mais, au contraire, savent nouer des alliances entre les îles.

La route de navigation principale entre 1670 et 1680.

Entre 1670 et 1680, le poids de la Martinique continu de s‟affirmer. Nous avons retrouvé quatre-vingt-douze armements exclusivement pour cette île sur les deux cent quatre-vingt-huit retrouvés, soit un tiers des voyages recensés. Pour Saint-Christophe, qui arrive après elle, nous n‟en avons retrouvé que vingt. De même, le nombre d‟armements pour la Guadeloupe décroît. Ils ne sont plus que dix-huit. Du Lion se plaint déjà en 1670 que « les

711 Du TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 77

712ANOM, C8A 1 F° 1, mémoire du comte d'Estrade 1663.

713ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3 E 1125, fond du notaire Abel Cherbonnier, 13 Mars 1665.

marchands nous ont abandonné et qu'à Saint-Christophe aussy bien qu'à la Martinique ou ils estoient tous arrêté »[714]. L'île est même dépassée par la Grenade pour laquelle nous avons retrouvé dix-neuf armements. Marie-Galante continue à maintenir son attractivité avec neuf armements. Comme lors de la décennie précédente, Les Saintes, Saint Martin, Saint Barthélémy et Sainte-Croix n'arrivent pas à s'affranchir de l'attraction des grandes îles des Petites Antilles puisque nous n'avons retrouvé que trois armements les concernant.

Ainsi la Martinique attire de plus en plus les voyages à destination des Antilles françaises. Si les autres îles bénéficient encore de la venue de navires, c'est avant tout grâce à l'action de la Compagnie des Indes Occidentales. Les nouveaux administrateurs nommés à partir de 1674 poursuivant son action, la Guadeloupe et Saint-Christophe peuvent encore bénéficier du passage des cent vingt-sept navires qui viennent dans les îles sans destination précise.

Il est par contre difficile d'expliquer la venue si importante de navires à la Grenade en comparaison des périodes antérieures. Il est possible que les administrateurs aient été contraints d'affréter des navires exclusivement pour cette île puisqu'elle est écartée des routes de navigation. C'est aussi au cours de cette période que des personnes comme De Baas cherchent à commercer avec l'Amérique espagnole par l'intermédiaire de cette île. Apparaissant comme une tête de pont entre les Antilles et le continent, il est possible alors qu'elle ait attiré plus de navires.

Dans le cas de Marie-Galante et de la Guadeloupe, si les communications entre ces îles et la métropole continuent à exister, elles sont exclusivement du fait d'habitants qui persistent à entretenir des liens directs avec les ports de France. Le départ de la Guadeloupe de marchands comme Bouteiller indiquent pourtant que ces îles arrivent de moins en moins à résister à l'attractivité de la Martinique[715]. En effet, c'est au cours de cette période que la Martinique semble réussir à éclipser complètement ses concurrents et s'impose comme la plaque tournante du commerce dans les Petites Antilles françaises.

Les circulations maritimes principales à la fin du XVII° siècle.

Cette tendance s'accentue entre 1680 et 1690. Nous n'avons trouvé que quarante-neuf mentions de voyages transatlantiques. Si ce chiffre ne nous contente que partiellement, la domination de la Martinique semble être complètement assurée puisque l'île est la destination de trente-cinq des navires retrouvés. Saint-Christophe et la Guadeloupe arrivent loin derrière elle, avec six voyages chacun. Cette période est surtout marquée par le déclin des voyages à destination des petites îles. Nous n'avons retrouvé qu'un voyage pour la Grenade et il en est de même pour Marie-Galante. Les îles de Sainte-Croix, Saint-Martin et Saint-Barthélémy ne sont même pas mentionnées. Ainsi, au cours de cette décennie, la Martinique reste largement la première destination des navires se rendant dans les Antilles.

Le bilan est le même pour la décennie suivante. La Martinique concentre de nouveaux les voyages. Quarante-sept des soixante-sept voyages retrouvés sont à destination de cette île. L'attraction de Saint-Christophe n'a pas encore totalement disparue puisqu'elle est la destination de huit navires, soit quatre de plus que la Guadeloupe. Mais Du Maitz rapporte que pour Saint-Christophe, « il n'y est venus cette année que sept ou huit vaisseaux qui sont venus chercher leurs anciens effets »[716]. La venue de navires dans cette île ressemble donc

714 ANOM, C7A1 F° 252, lettre de Du Lion, 27 Juin 1670.

715 Bouteiller est recensé en 1680 à Fort Royal de la Martinique comme raffineur.

716 ANOM, C8A6F116, Lettre de Du Maitz 25 Mai 1690.

plus à une opération d'abandon des lieux par les commerçants qu'à une véritable reprise du commerce. Le déclin de l'île de Saint-Christophe se ressent aussi dans l'abandon des relations avec les îles de Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix. C'est ceci qui explique que « Sainte-Croix n'ayant été que fort peu peuplée fut anciennement abandonné en 1694 et le petit nombre de ses habitants transportés à Saint-Domingue, elle est demeurée vide et inhabitée depuis ce tems là »[717].

Ainsi, l'ensemble des îles reste dépendant de la Martinique. Ce phénomène de plus en plus marqué se ressent aussi dans l'action des habitants. Comme lors de la décennie 1660-1670, des habitants de la Guadeloupe vont tenter de nouer des liens directs avec les ports de la métropole. Des raffineurs de la Guadeloupe affrètent directement un navire pour vendre leur marchandise en France. En 1687, « Mathieu Clermont faisant pour les intéressés en la raffinerie du mouillage de cette isle de nous remontre qu'il avoit l'année dernière fait équiper un petit vaisseau nommé l'Ange Gabriel du port de quarante thonneaux ou environ qu'il avoit envoyé à Bordeaux sans les passeports de monsieur le comte de Blénac »[718].

Contrairement aux années 1660, les actions des habitants de la Guadeloupe ne vont pas leur permettre de se soustraire réellement à l'emprise de la Martinique. Les liens qui existaient entre les marchands des deux îles semblent s'être estompés et dans ce jeu de concurrence, les habitants de la Guadeloupe ne semblent pas avoir les armes pour répondre à l'attractivité de la Martinique. Cette dernière est alors le réel centre d'attraction des routes maritimes en direction des Antilles françaises.

De plus en 1691, « les navires marchands soient contraints d'accoster au cul de sac du Fort Royal alors qu'avant ils pouvaient accoster là où ils voulaient »[719]. Ceci renforce encore plus la place de la Martinique. Si sa position est aussi affirmée, c'est parce qu'elle bénéficie de la venue des escadres envoyées dans les îles, escortant les navires marchands qui circulent dans l'espace antillais. Cette protection à destination de la Martinique rassure, au détriment des autres îles françaises. C'est ce qu'expriment les propos d'Hinselin en 1692 « le Guadeloupe perrira dans peu si on n'y restably le commerce en donnant de forts convois aux navires marchands qui voudront venir de la Martinique en cette isle y vendre leur marchandises et emporter celles qui si fabriquent »[720].

Les étapes de la principale route de navigation au début du XVIII° siècle.

Au cours de la dernière décennie étudiée, l'île de Saint-Christophe disparaît définitivement de la route principale reliant la France à ses colonies. Nous n'avons retrouvé qu'une seule mention de navires affrétés pour cette île entre 1700 et 1713. Ceci est logiquement dû à la perte de l'île en 1702 par la France. En ce début de XVIII° siècle, la Martinique se retrouve alors sans concurrence dans l'arc antillais. La Guadeloupe pour laquelle nous avons retrouvé six navires affrétés ne peut résister à la forte attraction de la Martinique qui reçoit au moins quarante-cinq navires. La Martinique ayant continuée à se développer apparaît comme le lieu principal de redistribution des marchandises dans les Petites Antilles. Tout semble passer par elle et aucune des îles françaises ne semble être en

717 ANOM, C10D2, mémoire sur l'île de Sainte-Croix, 1704.
718 ANOM, F3 142, lettre de Du Maitz 30 Janvier 1687.
719 ANOM, C8A 6 F° 393, lettre de Du Maitz 16 Août 1691.
720 ANOM C7A4 F° 2, lettre de Hinselin le 08 Février 1692.

mesure de la concurrencer. C'est ce qu'évoque De La Malmaison gouverneur de la Guadeloupe en 1707 : « l'on attend encore deux autres bastiments à la Martinique chargés de naigre ayant toutes les aparances cette isle n'en profitera pas plus que les autres, nous n'avons rien en cette isle »[721].

L'année suivante, le gouverneur se plaint encore que « rien n'est encore arrivé dans cette isle depuis environ deux mois »[722]. La guerre empêchant les relations régulières entre la métropole et ses colonies, les îles se retrouvent même dans des situations délicates. La Martinique ne peut même pas assurer convenablement l'approvisionnement des îles dont elle a la charge et ses marchands semblent plus enclins à conserver sur place les marchandises qu'à les distribuer. Ceci attise encore plus la concurrence entre les habitants des différentes îles et laisse de plus en plus émerger l'idée que la Martinique a une situation privilégiée au sein de cet espace.

Ainsi le XVII° siècle est marqué par une montée progressive de l'attraction de la Martinique dans l'espace caribéen français. Si au début de la période, Saint-Christophe règne sans partage sur l'espace commercial des Petites Antilles, son emprise va s'éclipser rapidement à partir de 1665. La pression exercée par les colons anglais sur cette île est un facteur explicatif de ce déclin. Mais l'élément qui a permis à la Martinique de s'imposer comme la porte d'entrée dans les Petites Antilles françaises est l'action de ses marchands et habitants. L'exemple de la Guadeloupe confirme cette impression. Lorsque ces derniers s'impliquent dans le commerce transatlantique dans les années 1660, l'île semble être autant en mesure d'attirer les navires venus d'Europe que sa voisine du sud. Mais la Martinique bénéficie de deux atouts par rapport aux autres îles des Antilles : elle est l'une des premières sur la route des navires traversant l'Atlantique et elle bénéficie de la rade de Fort Royal qui assure une protection lors des tempêtes. Lié à l'action de ses marchands comme Jean Roy, l'île devient alors le lieu incontournable pour les navires se rendant aux Antilles et le cœur de la navigation dans l'espace caribéen français. La Martinique devient donc rapidement le centre de redistribution des marchandises venues de la métropole, ce qui conforte sa position dominante dans l'espace antillais. Les habitants des autres îles sont donc contraints de développer de nouvelles routes de navigation pour pouvoir répondre à leur besoin et se maintenir dans les colonies.

3. L'importance des relations entre l'Europe et les Antilles pour les habitants

Si les escales qu'effectuent les navires aux Antilles influent autant sur les relations de dominations qui existent au sein de la région c'est parce que dès les premiers temps de la colonisation les relations entre les Petites Antilles et l'Europe s'inscrivent sous une forme de dépendance[723]. Les habitants doivent leur survie à la venue des navires européens. C'est ce

721 ANOM C7A5 F° 142, Lettre de la Malmaison 17 Juillet 1707.

722 ANOM C7A5 F° 168, lettre de De La Malmaison, 30 Mars 1709.

723 ROULET Eric, « Parcours et détours des navires vers les îles de l'Amérique dans la première moitié du XVII° siècle » in MICHAUD Michel-Christine et HRODEJ Philippe (dir.) *Entre mer et ciel, le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde,* PUR, Rennes, Mai 2015.

que démontre un mémoire rédigé en 1669. Dans ce document de sept pages sont alors détaillés " tout ce qui est nécessaire à toutes les isles compris Cayenne pour leur subsistance et entretien pendant le cours d'une année"[724]. Ce document revêt une importance capitale pour notre recherche car il est le seul dont nous disposons qui détaille avec tant de précision les marchandises nécessaires au développement des colonies. Dans ces sept pages, il y a un état des produits mais aussi des quantités et du prix de chacun d'entre eux. Destiné aux agents de la Compagnie chargés de l'approvisionnement des îles depuis les ports de France, il renseigne sur le degré de dépendance des îles envers la métropole. L'analyser permet de comprendre l'importance de la route principale de navigation décrite plus haut mais pourquoi des routes secondaires sont apparues dans cet espace.

Les besoins des habitants en produits venus d'Europe.

Grâce à ce document nous savons que cette dépendance est de différentes natures. Les habitants des îles ont avant tout besoin de la venue de navires européens pour s'approvisionner en produits de première nécessité. Dans ce mémoire sont référencés un certain nombre de produits vivriers, tels que du bœuf, du lard, de la morue, du saumon, des harengs, du jambon, du beurre, du fromage, des câpres, de l'huile d'olives, du vinaigre, des farines, du vin français, de l'eau de vie, des pruneaux et des épiceries. Ces produits doivent être apportés en grande quantité. Par exemple, il faut dix mille barils de bœufs ou mille six cent barils de farine. Les habitants des îles sont avant tout dépendants de la métropole pour leur subsistance. Cet état de fait n'est pas nouveau et date des premiers temps de la colonisation. Cette dépendance explique les premiers épisodes de famines en Guadeloupe[725]. Les navires accostant l'île n'ayant que peu de produits et souvent avariés du fait de la durée du voyage, les premiers habitants se trouvent en grande nécessité. Pour pouvoir répondre aux besoins des habitants de son île, De L'Olive « recevoit la subsistance pour la vie [des Amérindiens] ne venant jamais que leurs pirogues ne fussent chargez de tortues, de cochon, de lezards, de patates, d'ananas et de cassaves »[726].

Pour pouvoir sortir de cette dépendance, les habitants ont aussi très vite appris à cultiver les produits locaux[727]. Dans chaque île, des portions de terres sont consacrées au développement de l'agriculture vivrière mais ce modèle agricole ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins des habitants. Ce sont dans les principales îles que la demande en produits vivriers est la plus forte. Hyacinthe de Caen liste ce que, dans ces îles, les marchands venus d'Europe y vendent :

> « de bon vin à tout prix des viandes de bœuf et porc salé, jambons de Mayence, Bayonne, cervelas et toutes sortes de poissons frais, secs, salés, beurre, fromage, pois, fèves, confitures sèches et liquides, raisins, pruneaux et tout ce que l'on saurait souhaiter, excepté les viandes fraîches que l'on ne peut porter dans les navires »[728].

724 ANOM, C8B 17 N° 7, " État général de tout ce qui est nécessaire à touttes les isles compris Cayenne pour leur subsistance et entretien pendant le cours d'une année". 1669.

725 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien régime*, Payot, Paris, 1928, p.115.

726 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 77.

727ROGET PETITJEAN Jacques, *La société d'habitation à la Martinique: un demi-siècle de formation, 1635-1685*, thèse de l'Université de Lille III, 1980, P.112.

728 HYACINTHE DE Caen, *Relation des îles de Saint Christophe, Gardeloupe et la Martinique, gisantes par les 15 degrès au deça de l'Equateur*, vers 1641

Cette dépendance s‟explique par plusieurs phénomènes bien exposés par Jacques Petitjean Roget pour la Martinique[729]. Le développement de la culture de la canne à sucre entraîne une forte concentration des terres agricoles entre les mains de certaines familles. Ceci accentue la demande des habitants envers les produits leur permettant de se nourrir. A cela s‟ajoute une forte augmentation de la population des Petites Antilles du fait de la venue d‟engagés, d‟esclaves ou de soldats dont l‟alimentation est basée sur la consommation de farines et de viandes salées[730]. Ceci explique pourquoi en 1674 De Baas informe le ministre qu‟il est nécessaire « de rétablir le commerce de viande salée d'Irlande »[731]. Certains marchands chargent alors leurs navires pour pouvoir répondre à cette demande comme le patron d‟une barque en 1674 qui apporte:

> « Deux barils de maquereau, deux frequins de beurre, vint et trois paires de souliers, douze paires de bas de fil, deux pièces de toile de hambourg, quinze aulnes de serge d‟Angleterre, douze livres de chandelle, une negresse. Vint barils de maquereau Quatre barrils d‟huile à brusler Six grandes barriques de morue dix huit fromages Quinze petits frequins de beurre Deux barriques de lard quatre quaisses de chandelle Six pieces de toille de hambourg Trente deux paires de souliers Douzes langues de bœuf »[732].

Mais la majorité des navires marchands apportent surtout des produits à forte valeur commerciale, négligeant les produits de première nécessité. En 1675, Jolinet informe qu‟il y a une « plainte des équipages contre la faiblesse des rations, la mauvaise qualité du lard, des viandes et des boissons »[733]. Les soldats présents aux Antilles ne sont pas les seuls à souffrir du peu d‟attention donnée à l‟importation de produits vivriers. Les habitants continuent donc à solliciter auprès des marchands faisant commerce depuis l‟Europe l‟apport de ces produits alimentaires. Pour pouvoir répondre à cette demande, les navires destinés aux troupes stationnées aux îles sont aussi chargés d‟apporter des vivres aux habitants comme en 1672 où « dans les îles les vaisseaux du roi ont apportés 500 livres de bœufs : 200 pour les soldats, le reste pour les habitants »[734]. Mais la venue des navires n‟étant pas assez régulière, les besoins en produits vivriers ne cessent de s‟accentuer. Ceci est encore exposé en 1702 par La Bouloc au sujet de Saint Christophe : « Les habitants de cette colonie sont dans la dernière misère pour avoir des viandes salées »[735]. De même en 1708, Vaucresson rapporte que « des 2 may au 1° juin que l‟on estoit icy dans un estat assez facheux n‟y ayant presque plus de bœuf ny de farine »[736].

Le mémoire de 1669 montre aussi que les habitants des Petites Antilles dépendent de l‟Europe pour l‟apport d‟autres produits de premières nécessités comme : les chandelles, les bougies, les toiles écrues de France, les toiles Desnambruck, les toiles blanches de la vallée de Rouen et les toiles de Rouen. L‟industrie du textile est inexistante aux Antilles. Si les habitants peuvent développer des zones de culture vivrière, ils dépendent entièrement de l‟Europe pour leurs besoins vestimentaires. Les toiles sont donc les principaux produits

729ROGET PETITJEAN Jacques, *La société d'habitation à la Martinique…*OP. Cit.

730LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat en histoire de l'Université de Tours, 2007.

731 ANOM, C8A 1 F° 260, lettre de De Baas, 06 Février 1674.

732 ANOM, C8A 1 F° 301, mémoire de De Baas, année 1674.

733 ANOM, C8A 1 F° 353, Lettre de Jolinet, 03 Juin 1675.

734 ANOM, C8A 1 F° 204, Lettre de De Baas, 26 Décembre 1672.

735 ANOM, C10A1, lettre de la Bouloc, 17 Septembre 1702.

736 ANOM, C8A 16 F° 362, lettre de Vaucresson le 22 Août 1708.

vendus dans les îles, à tel point qu'ils en deviennent par moment la « monnaie des îles »[737]. Les navires venant d'Europe prennent tous soin de se charger de ces produits. Dans sa « Facture des marchandises chargées dans le navire la Renommée » par Gilles Garnier en 1686, parmi les produits cités nous retrouvons alors « deux cent quarante-sept aulnes de toiles communes et vingt aulnes de toile de brin »[738]. Ce commerce de la toile a lieu tout au long de la période étudiée. En 1653, il est apporté aux îles « un ballot des thoilles de Rouan , quatre bariques de farine, 29 bariques et demy d'eau de vie, 25 thonneaux de bariques de vin blanc, 10 barils de lard » par le navire le Saint-Anthoine de La Rochelle[739]. De même en 1671, le navire le Saint Paul est chargé d'« une pièce de thoille rappée contenant 41 aulne ½, Une ditte blanche, Une ditte meslia »[740].

Les comptes dressés à la mort de Jacques Lymozin démontrent l'importance que revêt la vente des produits vestimentaires dans les îles :

> « pour le deffunt sieur Jacques Lymosin son cousin décédé en cette isle plus à Barthelemy Mortuer dit Sansoucy habitant en cette dite isle la somme de trois cent livres tournoies aussi par obligation passé devant le notaire de ce lieu y recours pour divers linge et vêtement à luy fournis plus la somme de quinze cent fracs ou florins monnoye de Hollande que le dit sieur constituant est redevable à Denis Huvé dit le Comte aussy habitant de cette isle pour cinq années de pensions nourriture, blanchissages, pensements et médicaments tant sein que malade »[741].

Le fait que l'ancien patron de Jacques Lymozin demande à son cousin de rembourser les frais liés à l'habillement démontre qu'il existe un réel besoin en ce domaine aux Antilles.

Dans le mémoire de 1669, nous avons aussi une demande en produits nécessaires à la survie des colons comme : « les coffres de chirurgiens et les caisses de médicaments ». L'auteur de ce mémoire ne fait pas état d'une demande en produits d'armements. Pourtant nous savons que les colons ont besoin de recevoir des armes depuis l'Europe pour pouvoir se préserver des attaques des adversaires amérindiens, anglais ou hollandais. La nécessité qu'il y a d'être armé dans les Petites Antilles pousse les autorités locales à avoir un contrôle sur le commerce des armes comme le rapporte Blénac en 1687 lorsqu'il informe les autorités de la Guadeloupe que « Nous avons jugé monsieur l'intendant et moy qu'il estoit necessaire que vous assistassiez aux receptions des fuzils qui se debarqueront dans vostre isle »[742]. Du fait de l'augmentation des conflits dans la région, la demande en armes ne diminue pas. En 1690, Du Maitz annonce qu'il n'a « pas laissé d'envoyer par la barque qui estoit venu expres mille livres de balles des hallebardes des piques des sabres des vieux baudriers pour faire des cinturons soixante barils de bœuf des remedes avec du vieux linge pour quinze mille livres de sucre »[743].

Comme dans le cas des produits alimentaires, les navires venant d'Europe ne portent pas une importance particulière à l'envoi d'armes, ce qui contraint souvent les autorités locales à devoir prendre des mesures particulières. C'est ce que rapporte Blénac dans une lettre qu'il écrit à Gémosat en 1690, « il faut luy envoyer une barque de grè ou de force pour qu'il envoye de la poudre à canon à la Gardeloupe et que l'on fasse partir la première barque

---

737DEBIEN Gabriel et DELAFOSSE Marcel, « Marchands et colons des îles, quelques lettres du XVIIe siècle », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, Année 1961 Volume 48 Numéro 170 pp. 96-134.

738 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3 E 1807, fond du notaire Soulard, 03 Juin 1686.

739 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3E 297, fond du notaire Abel Cherbonnier, 01 juillet 1653 .

740 ADCM, Amirauté de La Rochelle, B 5670/fol. 400-401, rapport de traversée, année 1671.

741 CARAN, Minutier central étude LIV, MC/ET/LIV/349, fond du notaire Parize, 21 Mars 1669.

742 ANOM, C8A 4 F° 287, lettre de Blénac 04 Mars 1687.

743 ANOM, C8A6F139, lettre de Du Maitz, 21 Juin 1690.

de Saint Christophe a qui il a donné un millier de poudre »[744]. Or, l'augmentation des conflits provoquent une croissante demande en poudre et en fusil. Pourtant nous n'avons pas trouvé de navires partant des ports de la métropole avec projet de vendre en grande quantité des armes aux Petites Antilles. Le plomb apporté par un navire de La Rochelle en 1654 sert peut être à cela mais il est aussi probable qu'il ait servi à d'autres usages tel que la construction de réseau de canalisation[745].

Selon le mémoire de 1669, les besoins des habitants portent aussi sur des produits permettant le développement économique des colonies. Nous retrouvons alors mentions de produits comme des clous de diverses sortes, des équipages de chaudières, des culs de fonte et du charbon de terre. En effet, les habitants ne peuvent extraire sur place les matériaux nécessaires à la construction des infrastructures permettant de développer leur industrie[746]. Or, sans l'apport de ces marchandises la présence même des colons sur ces terres lointaines n'a pas de justification. Ceci explique pourquoi Patoulet en 1677 rappelle qu'il ne faut « Surtout de ne pas manquer jamais de gouldron, de Bray, d'huille de poisson et de suif »[747]. Sans ces matériaux, les habitants sont dans l'incapacité de créer des bâtiments capables de les protéger des attaques ennemies. Ils ne pourraient pas non plus exploiter les produits issus de la culture de la canne. En plus de ces instruments nécessaires au développement militaire et économique des îles, nous retrouvons dans le mémoire de 1669 mention à des fers à cheval, des mors de brides, des étriers et des selles de chevaux. L'usage du cheval se développe aux Antilles au cours de la période. En 1669, La Calle informe que les Hollandais ont vendu à la Martinique neuf chevaux[748]. La même année De Baas évoque la vente de dix-huit chevaux[749]. Il précise dans une autre de ses lettres que « les hollandois leur portoient tous les ans des chevaux de Corosol et d'Irlande »[750]. Ceux ne sont pas les seuls animaux importés aux Antilles. De Baas affirme que l'on transporte dans les îles « des chevaux, mulles, mulletier, bœufs, vaches »[751]. Ce commerce d'animaux va donner cours à un développement des relations entre l'Amérique espagnole et les colonies françaises. Ce commerce, sur lequel nous reviendrons plus loin, est indispensable au développement du mode de vie et du modèle d'exploitation des îles. Bœufs et chevaux, servent aux travaux agricoles. De plus, avec l'arrivée de chevaux et mulets, certains habitants peuvent envisager de se déplacer plus rapidement. C'est par exemple à dos de mulet que le père Labat fait sa visite de l'île de la Martinique à la fin du XVII° siècle.

Le mémoire de 1669 montre aussi un besoin en matériaux issus d'Europe pour pouvoir développer la navigation dans l'espace caribéen. Il est demandé d'apporter des cordages pour barque et blanc de lignes et des toiles à voiles. La dépendance des colonies existe aussi dans le domaine maritime. Nous aurons l'occasion de démontrer plus loin que sans cet apport, les colonies ne seraient en mesure d'assurer leur subsistance.

744 ANOM, C8A6F219, lettre de Gémosat, le 15 Juillet 1695.

745 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3E 2053, fond du notaire Savin, 22 Octobre 1654.

746 Nous reviendrons sur la question du fer lorsque nous aborderons la construction des navires aux Antilles, p. 248.

747 ANOM, C8B 1 N° 45, Mémoire de Patoulet, 07 Juillet 1677.

748 ANOM, C7A1 F° 147, Lettre de La Calle 27 Juin 1669.

749 ANOM, C7A1 F° 80, lettre de De Baas, 29 Novembre 1669.

750 ANOM, C8 A1 F13, lettre de De Baas 26 Décembre 1669.

751 ANOM, C8A 1 F° 88, Mémoire de De Baas, 20 Novembre 1670.

L'importance des produits issus d'Europe pour le développement du modèle colonial.

Sans l'importation de produits issus d'Europe, les colonies ne seraient donc pas en mesure de se maintenir. Il en est pour preuve que les îles qui sont les mieux situées sur la route principale de navigations sont aussi celles qui se sont les plus développées. Or, cela va entraîner une demande en produits qui pourtant ne sont pas nécessaires à la vie locale. Le mémoire de 1669 met en lumière l'existence d'une demande en produits de luxe, les habitants réclamant :

> « des dentelles de fil, des pointes pour femme, des cravates pour homme, des estamines à la mode, des taffetus pour doubler et assorties de boutons de soye, des rubans de soyes, des droguet homme, des fil écru et blanc, des bas de soye, des estoffes de soyes pour juppes et habits de femmes, des coeffes à femme, des ascharpes de taffetus noir, des bas de laine et fil, des rubans de fil, des souliers bien fait, des souliers à talon de cuir, des chapeaux à enfants, des chappeaux fins, des vrayes caudebert, des bonnets rouges et blancs ».

Le développement de certaines colonies entraîne l'apparition d'une classe d'habitants aisés qui cherchent à montrer par leur mode vestimentaire un certain raffinement et une certaine prospérité. N'oublions pas que la cause de l'installation d'Européens dans les îles est la recherche de richesses. Pouvoir les exposer permet d'illustrer une certaine réussite. Ainsi Gilles Garnier se rendant dans les îles en 1686 pour faire du commerce n'oublie pas d'apporter pour son propre compte « deux chapeaux un bouvet, deux paires de bas et mouchoir indien, un haby neuf, une mousseline pour cravate et deux paires de souliers »[752].

Veiller à adopter une certaine tenue contribue aussi, semble-t-il, au bon fonctionnement du commerce. Le développement d'une société plus aisée génère aussi d'autres demandes en produits de luxe. Dans le mémoire de 1669, nous trouvons ainsi mention de vaisselle d'argent, de vaisselle d'estain et de vaisselles de faïence assortie. Ceci démontre que la richesse s'illustre aussi sur les tables où est présent le vin de Madère, fortement demandé. Le mémoire de 1669 rapporte qu'il est nécessaire d'en apporter au moins six cent tonneaux par an. Maurille De Saint Michel écrit déjà en 1650, « Ceux qui étaient ennuyés du breuvage du navire espéraient y boire les vins de Madère, trouvés si excellents dans l'Inde, que Monsieur de Poincy n'en boit point d'autres »[753]. C'est alors sans surprise dans l'île de Saint-Christophe que se développe le commerce du vin. Rochefort rapporte qu'en 1658 « On y trouve chez les marchands françois et hollandois qui sont là leur résidence d'excellent vin, de l'eau de vie, de la bierre, toutes sortes détoffes de soye et de laine »[754].

Cette consommation de vin se répand dans les îles au fur et à mesure que la colonisation s'y ancre. De la Calle signale en 1669 à la Martinique « des achats de vin à quatre cens livres de sucre la barque »[755]. En 1670, Du Lion parle à son tour de négoce de vin de Madère à la Guadeloupe. La cargaison du navire de Jean Ramé parti de La Rochelle pour les îles en 1671 témoigne de l'importance de ce commerce dans l'espace caribéen :

752 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3 E 1807, fond du notaire Soulard, 03 Juin 1686.
753 DE SAINT MICHEL Maurille, *Voyage des ises Carmercanes …* OP. Cit.
754 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 255.
755 ANOM, C8B 1 N° 24, lettre de De La Calle, 15 Juillet 1669.

« marchandises chargées sur le navire le saint Pierre de cette ville sur lequel est pour capitaine Jean Ramé : 80 barils de vin, 24 barils de vin,2 barils d'huille à bruller, 8 barils de bœuf de France »[756].

Autre signe de son importance, Bégon en 1685 précise que « Le commerce de Madere que sa majesté a permis aux habitans des isles leur peut aussy produire quelque utilité les vins de Madere estant d'un grand secours dans l'arrière saison »[757]. Le commerce de l'alcool est alors, au même titre que celui des toiles cité plus haut, un commerce hautement lucratif dans les Petites Antilles. Ainsi, les cargaisons de vin de Madère sont parmi les plus prisées par les flibustiers. En 1693, Blénac prend soin de préciser qu'un navire prit par les flibustiers et apporté à la Martinique est chargé de « vin de Madère de vingt huict thonneaux »[758]. De même en 1695 de la Malmaison rapporte qu'«il s'est trouvé du port de cinquante tonneaux chargé de cent quelques pipes de vin de madère » dans un navire pris à Saint-Christophe[759].

Le mémoire de 1669 témoigne donc de cette dépendance des colonies vis-à-vis de l'Europe. Sans la venue des navires européens, les habitants des Petites Antilles ne pourraient se maintenir puisque les navires viennent chargés de produits leur permettant de s'alimenter, s'habiller, se développer et se défendre. Rappelons aussi que ce mémoire omet de faire mention de la venue de main d'œuvre servile. Sans l'arrivée d'engagés et d'esclaves, les colons ne pourraient développer le modèle colonial-e leur permettant d'acquérir la richesse rapide qu'ils sont venus chercher. L'arrivée des navires européens, permet aux habitants des Antilles de répondre à leur envie de luxe et de richesses. C'est grâce à la venue de ces navires que les membres de la société coloniale peuvent adopter un mode de vie proche de celui qu'ils auraient eu en Europe. Ceci entraîne donc l'apparition et le développement en produits de luxe et à forte valeurs lucratives.

La concurrence entre les îles afin d'attirer en priorité les navires venus d'Europe.

Au vu de l'importance que revêt la venue des navires européens pour les habitants des Antilles nous comprenons mieux pourquoi il y a au XVII° siècle une véritable concurrence entre les différentes îles pour attirer vers elles les marchands et capitaines européens. Cette concurrence est exprimée dès les premiers temps de la colonisation. De Poincy, Hoüel ou Du Parquet usent chacun de stratégies différentes pour attirer les navires vers leurs îles respectives. Ainsi c'est De Poincy qui se charge d'envoyer dans les îles de sa domination du « lard et cassave » selon une lettre qu'il écrivit lui-même en 1650[760]. Il associe ici des produits à la fois venus d'Europe et des vivres issues de son île pour approvisionner les habitants qui sont sous sa gouvernance. En effet, dès les premiers temps de la colonisation, les autorités locales cherchent à inciter les habitants à s'acclimater au pays et à vivre à partir des productions locales[761]. Mais ce mode de fonctionnement ne suffit pas à garantir l'autonomie

756 ADCM, fonds de l'Amirauté de La Rochelle, B 5670/fol. 370--372, 376, Déclaration d'achat par Jean Massiot le jeune du navire Le Saint-Pierre à Jacob Wamallandal avec copie du contrat et certificat de présence au port, capitaine Jean Ramé pour les îles de l'Amérique, 30 Novembre 1671

757 ANOM, C8B 1 N° 77, Mémoire de Bégon 12 Avril 1685.

758ANOM, COL E 184, Rapport de commission par Blénac, 1693.

759 ANOM C7A4 F° 91, Lettre de De la Malmaison, 16 Avril 1695.

760 CARAN, Minutier central, dossiers clients MC/ET/XCVI/285/C, lettre de De Poincy, 18 Septembre 1650.

761 HUYGHUES BELROSE Vincent, « Avant le fruit à pain ; la cuisine martinquaise au XVIII° siècle », in BERNABE Jean et MAM LAM FOUK Serge (dir.) *Sur les chemins de l'histoire antillaise, mélange offert à Lucien Abenon*, Ibis Rouge, Fort de France, 2006.

des îles. Les habitants sont demandeurs de produits venus d'Europe pour l'ensemble des raisons exposées plus haut. Les seigneurs propriétaires incapables d'attirer en nombre suffisant des navires français font appels à des marchands d'autres nations européennes dont principalement des Hollandais. C'est ce qui est exposé à Louis XIV en 1664 : les îles ont été « vendu à divers particuliers lesquels n'ayant pas assez de force pour y establir d'assez puissantes colonies et d'équiper un nombre suffisant de vaisseaux pour faire porter de France les choses dont les habitants d'icelles ont besoins et rapporter en échanges les marchandises qu'elles en tirent ont donné lieux aux estrangers de s'emparer du commerce »[762].

Pour Louis XIV et son ministre Colbert, il est impensable que le commerce entre l'Europe et les colonies soit tenu par une nation étrangère. C'est cette principale raison qui va pousser Colbert à fonder la Compagnie des Indes Occidentales et à enlever des mains des seigneurs propriétaires la direction des îles[763]. Or, dès le début de son installation, cette compagnie montre ses limites quant à l'approvisionnement des habitants. Clodoré rapporte que la révolte de la Martinique de 1664 commence de la façon suivante : « Ils demandèrent au commis plusieurs marchandises qu'il n'avoit point »[764]. En écartant du commerce des îles les Hollandais sans pour autant s'assurer que les navires français soient en mesure de les suppléer, les agents de la Compagnie exposent les colonies à leur perte. Pour pallier cette difficulté, les représentants de la compagnie sont même contraints de ne pas appliquer à la lettre les principes du Colbertisme. En 1668,

> « [les] directeur generaux de la compagnie des indes occidentales permettons au sieur Drick Jansen d'Eldemburg capitaine de navire nommé la Reine Ester du port d'environ trois cent thonneaux estant à présent a [?] D'aller aux isles françoises de l'Amérique chargé de négres et chevaux, les vendre eschanger et negocier avec les habitants des dites isles »[765].

En donnant passeport à un capitaine étranger, les membres de la compagnie reconnaissent implicitement leur incapacité à approvisionner eux même les îles. Mais ces permissions ne suffisent pas à régler tous les problèmes d'approvisionnement. Du fait du manque de navires et de l'augmentation des demandes, les prix s'élèvent et les plaintes des habitants s'accentuent[766]. A cela s'ajoute le manque de contrôle sur les actions des agents de la compagnie installés sur place. Sans le regard de leur direction, certains d'entre eux en profitent pour développer un commerce à leur profit[767].

En 1669 :

> « les habitants de la Grenade supplient humblement et vous remontent de vive voies que l'oppression que nous a fait le sieur Mécuman commis de nos dits seigneurs ayde de sieur Puylozy magasinier n'a jamais esté semblable et nous vous allons faire connoistre cette vérité par les subjects de nos plaintes légitimes qui s'en suivent le dit Marman commis trois jours après son arrivée connut que ce lieu estoit trop misérable pour rassasier son insatiable avarice […] il arriva le quinze de cette année en cette isle et apporta quelque peu de marchandises comme vin eau de vie et autres le tout

762 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, lettre du 17 Avril 1664.

763 ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique*, L'Harmattan, Paris, 2002, P.71.

764 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Mémoire de Clodoré sur la révolte à la Martinique, année 1665.

765 ANOM, C7A1 F° 292, 09 Novembre 1668.

766 SAINTON Jean Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe tome I : Les temps de la Genése*, Maisonneuve et Larose, Paris, 2004, P. 269.

767 Nous aurons l'occasion de traiter de ce point plus en détail lorsque nous aborderons la question du commercer dans les îles, P.364.

recut des magasins des autres isles ce qui nous obligea de l'aller trouver pour en avoir chaqu'un de nous à la costume may nous fumes mal venues jusqu'aux malades a l'extremité qui n'avoit aucune presences parce que nous ne luy portions ny argent ny caivel [....] il a vendu ses marchandises en gros à un prix trop excessif mais comme il dit que c'est par ordre de nos seigneurs»[768].

L'action de ces commis, en plus de léser les habitants, les opposent aussi aux marchands locaux. Ceci entraîne donc un certain nombre de désordre dans les îles dont témoigne Clodoré :

« Il est vray que la distribution de ces marchandises se fit avec assez de désordre et de confusion par des commis peu capables de leur employ, pour l'interest de la compagnie et peu propres à satisfaire les esprits mal disposez de ces peuples »[769].

Pour pouvoir maintenir les îles dans de bonnes dispositions, De Baas favorise alors le commerce avec les hollandaises. En 1670, « monsieur de Baas a nonobstant cela donner permissions pour laisser mettre a terre dans cette isle des marchandises venues de hollande par une navire nouvellement arrivé »[770]. Ceci contribue au développement d'un commerce interlope dans l'ensemble de l'espace caribéen Français.

Conscient de cet échec, Colbert et Louis XIV tentent de reprendre en main l'approvisionnement des îles. Dans les premiers temps, cette reprise semble être une réussite car De Baas affirme en 1675 que « l'abondance de la viande a esté sy grande cette année dans les isle que le barril de bœuf s'est donné pour 350 livre tournoi de sucres et le barril de lard pour 450 quoy que le premier valut auparavant 800 livre tournois et l'autre 1000 lt »[771]. Mais dans la même lettre, De Baas est obligé de reconnaître que cette abondance de produits connaît déjà ses limites :

« Il y a pénurie de farine car le commis des troupes de vaisseau qui eu veut estre pourveu non tant pour faire subjecter les équipages que pour la revendre et la faire revenir à l'ancien prix ce que je y de la farine il le fait de toutes les autres denrées en telle sorte que quelque soit l'abondance les peuples ne la connoissent presque pas »[772].

La première difficulté auxquelles vont être exposées les nouvelles autorités est liée à la mauvaise qualité des produits importés aux Antilles. De Baas en témoigne dès 1676 :

« Je vous envoye les échantillons des toiles quy ont esté envoyées et vous verrez sy le sieur de la Cale a raison de dire qu'ils ne scauroit s'en défaire par ce que la plus part ne sont propres a aucun voyage. On en tirera ce qu'on pourra »[773].

Blénac réitère ce constat en 1685 :

« Je me trouvay au fort Saint-Pierre lors qu'on debarquoit les farines du munitionnaire comme on les vouloit je fis remarquer a monsieur l'intendant que celle qui sortoit des barils estoit pourie et comme nous devions partir deux jours après pour les autres isles »[774].

Cette situation ne s'améliore pas au fil du siècle. Si les produits apportés dans les îles sont parfois avariés ce n'est pas toujours dû à un mauvais choix de marchandises aux départs des ports de France, mais souvent aux difficultés de navigations et à la longueur des distances

768 ANOM C7A1 F° 148, Lettre de Canchy 25 Août 1669.

769 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique …,* OP. Cit. p.7.

770 ANOM, C7A1 F° 103, lettre de Du Lion, 1670.

771 ANOM, C8A 1 F° 342, lettre de Du Baas 26 Juin 1675.

772 ANOM, C8A 1 F° 342, lettre de De Baas 26 Juin 1675.

773 ANOM, C8A 1 F° 378, Lettre de De Baas, 1676.

774 ANOM, C8A 4 F° 13, Lettre de Blénac le 21 Août 1686.

à parcourir. Ainsi en 1695, « Les poudres venues pour le roy par le Saint Nicolas Saint Pierre capitaine Chaviteau ont resté un très long temps sur une barque dans le carenage »[775]. A cela s'ajoute aussi un manque de moyens de communication inter-îles. En 1678, Blénac annonce que « Nous ne savons comment faire pour envoyer des vivres aux troupes de Saint Christophe et de la Gardeloupe, la cashe est revenue de la Grenade faisant beaucoup d'eau et l'equipage tout malade »[776].

La difficulté à transporter des produits alimentaires dans les îles expliquent pourquoi les marchands des ports métropolitains préfèrent charger leur navire de produits moins périssables. Ainsi l'on transporte majoritairement dans les îles des viandes salées et des produits non comestibles comme les toiles. Dans la cargaison du navire la Renommée affrété par Gilles Garnier en 1686, il n'est fait mention que de toile et de viande séchée[777]. Les habitants des îles ne peuvent alors profiter réellement de la venue des navires dans leurs îles pour pouvoir s'approvisionner en produits alimentaires de première nécessité. C'est ce dont témoigne aussi La Bouloc en 1702 au sujet de Saint Christophe :

> « Les habitants de cette colonie sont dans la dernière misère pour avoir des viandes salées n'y en ayant pas à la Martinique et n'osant pas leur permettre d'en prendre des habitants de saint Thomas sans vostre permission »[778].

Si La Bouloc ose évoquer l'idée de demander de l'aide aux îles étrangères c'est parce que le manque de navires venant dans les îles a déjà incité certains gouverneurs à faire appel à des marchands étrangers. C'est ce qui se produit en 1677 :

> « Monsieur le vice admiral et monsieur Patoulet aprehendent de manquer de vivres m'ordonnerent en partant d'escrire a monsieur de Saint Laurent pour le prier de s'informer si l'on trouveroit dans les isles angloises mile a douze cent quintaux de pain combien il couteroit et en quelle espéce l'on pourroit le payer en cas de besoin »[779].

Or, la venue des navires étrangers dans les îles ne règle pas tous les problèmes comme en témoigne ces propos de Le Vassor en 1695 :

> « Il est arrivé icy depuis huict jours un navire escossois chargé de bœufs, de beure et de farine qui a congé du roy Jacques e a passeport du roy pour venir trèter icy, mais il est bien cher parce qu'il est conseillé par des irois qui sont icy qui estoient habitants de saint Christophe, on dit que ses bourgeois sont à la Rochelle ses matelots sont à moitié françois à moitié escossois. Il faut qu'il est passeport du prince d'Orange car il a aussi esté à la Barbade mais il y a demeuré que quatorze heure, il a eu peur qu'on lui osta ses matelots pour mettre dans deux navires de guerre qui en manquent »[780].

Pourtant, faire appel à des marchands étrangers pour approvisionner les îles va même être accepté par les autorités royales comme en témoigne ces propos de Gabaret en 1710 :

---

775 ANOM, C8A 9 F° 182, Lettre d'Harbouville, le 09 Septembre 1695.

776 ANOM, C8A 2 F° 87, lettre de Blénace 28 Octobre 1678.

777 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3 E 1807, fond du notaire Soulard, 03 Juin 1686.

778 ANOM, C10A1, Lettre de La Bouloc, 17 Septembre 1702.

779 ANOM, C8A2F20, Lettre de Saint Marthe, 13 Février 1677.

780 BNF, département des manuscrits, fonds français 22803 CCXI Année 1693, lettre de Le Vassor, 08 Juillet 1693.

« Jusques à présent monseigneur au moyen des passeports que sa majesté a fait expédier et de la permission de tirer des estrangers et ennemis de l'estat des marchandises comestibles nous n'avons point esté dans la disette »[781].

En effet, comme au temps de la Compagnie des Indes Occidentales, les administrateurs nommés par le roi vont faire le choix d'autoriser un commerce étranger tant que celui-ci est contrôlé. Le but principal est alors de limiter le commerce interlope qui, du fait de l'absence de navires venus d'Europe, ne peut que se développer. Mais ces permissions accordées aux capitaines des autres nations ne desserrent pas l'étau qui pèse sur les habitants des Petites Antilles. Phélypeaux en rapportant en 1711 l'avarie survenue à un navire chargé d'approvisionner la Martinique annonce :

« Ce bastiment estoit chargé de bœufs salés et autres comestibles dont nous avons un extreme besoin. Toute l'isle a murmurée de l'ignorance et de la lacheté de Yvon qu'ils accusent d'estre un voleur et d'avoir perdu exprés son bastiment y ayant disent ils trouvé son profit à cause des grandes assurances »[782].

L'ensemble de la période étudiée est donc marqué par un besoin permanent de venue de navires. Ceci va même s'accentuer en temps de guerre. Blénac en 1689 explique en ces termes le désarroi dans lequel il se trouve « que les marchands y apportent du bœuf et de la farine on en est en grande disette aussy bien que de bray gras, bray sec, suif, maneuvres, mats, s'il arrive quelque accident à un navire de guerre ou marchand on est hors d'estat de luy donner nul secours »[783]. Si le gouverneur se trouve dans une telle difficulté c'est parce que les vaisseaux partant de France en temps de guerre sont souvent retardés. Du Maitz rapporte en 1692 :

« Les vaisseaux du convoi de monsieur D'Eragny étaient prêt en février 1690 et ne sont arrivée aux iles qu'en janvier 1691. Ceci est dû à la guerre et au retard dans le départ des navires que cela peut engendrer. Ainsi les marchandises arrivent difficilement aux îles »[784].

Les dangers auxquels sont exposés les capitaines marchands qui se rendent dans les îles les incitent à limiter leur venue aux Antilles. Pour assurer leur sécurité se développe la navigation en convoi. Pour rassurer les marchands, des convois sont même organisés depuis la Martinique en direction des autres îles des Petites Antilles. C'est le cas en 1697 lorsque Robert « fait desbarquer icy de la fluste la Charante toutes les farines et munitions destinées pour cette isle et celles destinées pour la Guadeloupe y seront remises par les vaisseaux le Cheval Marin et l'Opiniastre qui y passeront pour y prendre sous leur escorte les vaisseaux marchands en estat de partir pour France avec eux »[785].

Malgré cela, les conflits limitent la venue des navires et mettent en danger les populations. Lors de ces conflits, les habitants doivent souvent leur survie à la venue des navires flibustiers chargés des prises faites sur les navires marchands hollandais ou anglais. Cette situation touche la Martinique en 1711 « Il est arrivé depuis le début du mois de Janvier dernier plusieurs prises faites sur les enemis chargés de bœufs salés, farines et marchandises

781 ANOM, C8A 17 F° 240, lettre de Gabaret, 04 Septembre 1710.
782 ANOM, C8A 18 F° 7, lettre de Phélypeaux, 26 Avril 1711.
783 ANOM, C8A 5 F° 247, Lettre de Blénac 27 Septembre 1689.
784 ANOM, C8A 6 F° 367, lettre de Du Maitz 05 Juin 1691.
785 ANOM, C8A 10 F° 97, lettre de Robert, 19 Juin 1697.

séchées»[786]. Sans l'action de ces flibustiers, les habitants des îles auraient alors dépéri tant leur dépendance envers l'Europe est grande.

Ainsi tout au long de la période, l'approvisionnement des îles reposent avant tout sur l'action des administrateurs locaux. C'est ce dont témoigne Gabaret en 1685 :

> « Si je n'avez un petit batimans a moy par lequel je me donne l'honneur de vous escrire nous aurions des années entière sans avoir de nouvelle des autres isles et les soldats en sourffrirois beaucoup plus qu'ils ne sont temps pour leur farine que pour la solde »[787].

Ce témoignage illustre aussi le fait que les administrateurs manquent cruellement de moyens et ne peuvent seuls assurer l'approvisionnement de l'ensemble des habitants qui sont sous leur protection. Ils doivent pour cela s'appuyer sur les marchands locaux. En effet, les habitants des îles ne peuvent se contenter d'attendre la venue des navires dans leurs îles pour pouvoir avoir accès aux marchandises qui leurs sont nécessaires. Or, en se déplaçant pour développer le commerce, ces acteurs locaux vont favoriser le développement de routes secondaires dans l'espace caribéen.

4. Les routes secondaires de navigations

Deux raisons semblent expliquer l'apparition de routes secondaires de navigations au sein du bassin antillais. La première tient à ce que toutes les îles ne sont pas connectées de façon équivalente aux réseaux de circulation entre les Antilles et l'Europe. Or, nous avons démontré que les habitants sont très dépendants de l'arrivée de marchandises et d'hommes depuis le continent européen. Quelques îles étant le réceptacle de ces circulations, il est logique que les résidents des îles secondaires aient cherché à rester en contact avec la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Christophe. C'est ainsi que se crée un réseau secondaire de routes entre les îles principales et leurs dépendances. La seconde explication est, elle, tout simplement due aux défauts d'approvisionnement des îles. L'ensemble des habitants ont donc la nécessité de se connecter à d'autres espaces pour pouvoir obtenir ce dont ils ont besoin pour développer leur mode de vie. Ainsi, loin d'attendre la venue si peu régulière des navires partant d'Europe, les habitants des Petites Antilles françaises ont développé tout un réseau de communication qui sillonne l'arc antillais.

Comment rendre compte des circulations secondaires aux Antilles ?

Pour rendre compte de l'existence de ce réseau secondaire et pour l'étudier, il faut analyser la circulation des navires. Comme dans bien des domaines, lorsque nous nous intéressons à des éléments plus spécifiques de la navigation aux Antilles et lorsque nous détournons notre regard des relations qu'entretient la France avec ses colonies, il est toujours difficile de faire preuve d'exactitude. En effet, il est impossible de quantifier le nombre de voyages qui existent au sein de bassin antillais pour le XVII° siècle. Les peu de sources qui en traitent ne font que références à des évènements exceptionnels et c'est au détour de ces

786 ANOM, C8B 3 N° 12, Lettre de Gabaret 05 Mai 1711.
787 ANOM, C10A1, Lettre de Gabaret, 20 Mai 1685.

évènements que nous connaissons la nature des échanges qui existent entre les différentes îles. Ainsi nous devons dès à présent reconnaître que dans ce domaine nous sommes bien incapables de donner des chiffres précis. Pour autant nous pouvons faire état des évolutions qui ont eu cours au XVII° siècle.

Pour cela nous avons élaboré quatre cartes schématiques à partir du relevé systématique dans les sources étudiées de tous les voyages qui mettent en relations une île française avec un autre espace de la Caraïbe ou de l'Amérique. Nous avons fait le choix de ne pas indiquer sur ces cartes le nombre de voyages opérés entre les différentes îles car, comme expliqué plus haut, ceci risquerait de fausser notre analyse étant donné que les chiffres ne rendraient pas compte de la réalité des échanges. Par exemple, les sources font plus souvent état de relations entre la Guadeloupe et la Martinique qu'entre la Guadeloupe et les Saintes. Or, il est impensable que les îles des Saintes n'aient pas eu des relations plus fréquentes avec la Guadeloupe. L'objectif n'est donc pas de montrer avec précision l'importance des relations entre chacune des îles mais plutôt de faire état de l'orientation des navigations et de témoigner de leur évolution. Pour cela, nous avons choisi de borner chacune de ces cartes, ceci permettant de voir si les évolutions repérées lors de la présentation de la route principale se répercutent sur les circulations au sein de l'espace caraïbe.

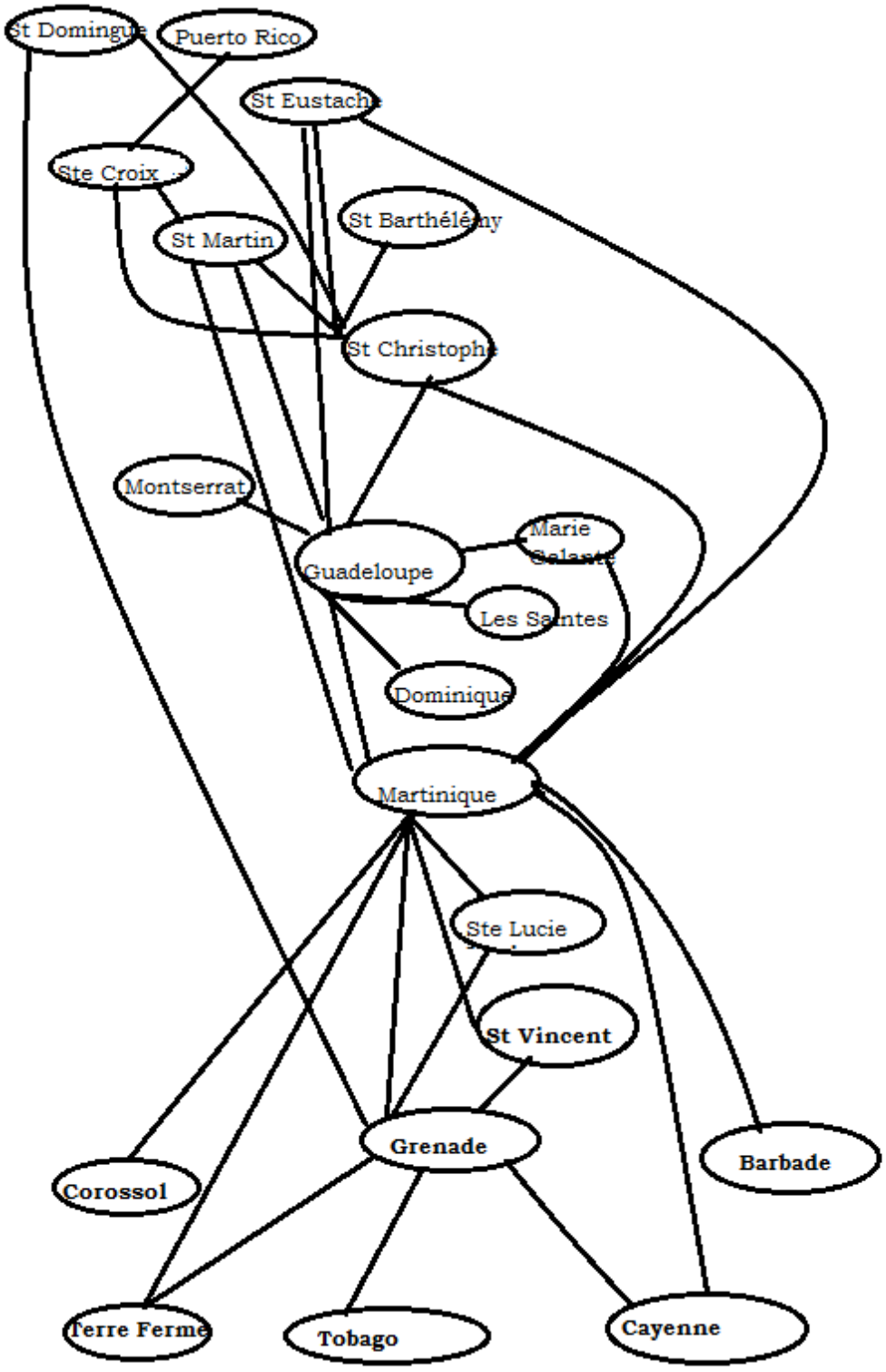
Nous avons donc réalisé une première carte qui illustre ces navigations inter caribéennes entre 1650 et 1670. Ceci nous permet de mesurer le poids de Saint-Christophe et de ces concurrents en cette première période où nous avons déjà démontré que cette île reste le point d'attraction des navires venant d'Europe.

Sachant que le déplacement du centre administratif de Saint-Christophe à la Martinique a eu un impact sur le fonctionnement du domaine colonial antillais, nous avons estimé qu'il serait nécessaire d'observer comment les circulations ont évolué entre 1670 et 1674. Ceci nous a donc incité à réaliser une seconde carte.

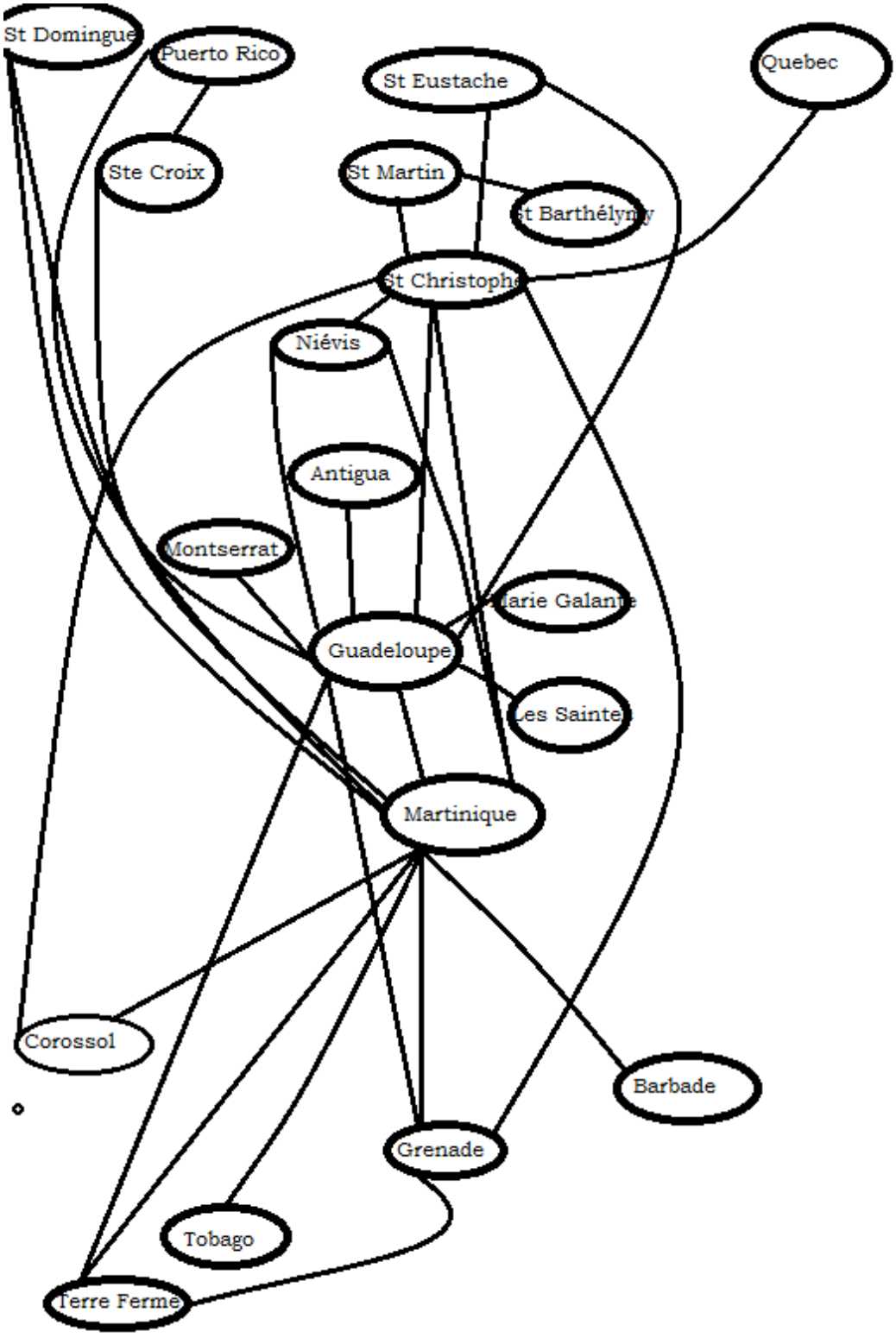
Une troisième carte permet d'étudier l'évolution de ces circulations entre 1674 et 1690, période pendant laquelle, nous avons perçu une montée en puissance de la Martinique.

Enfin, la période 1690-1713 étant marquée par le déclin puis la disparition de Saint Christophe au sein du système français des Petites Antilles, il nous a paru justifié de réaliser une dernière carte permettant d'analyser l'impact de ce déclin dans le système de circulations et d'échanges entre les îles françaises des Petites Antilles.

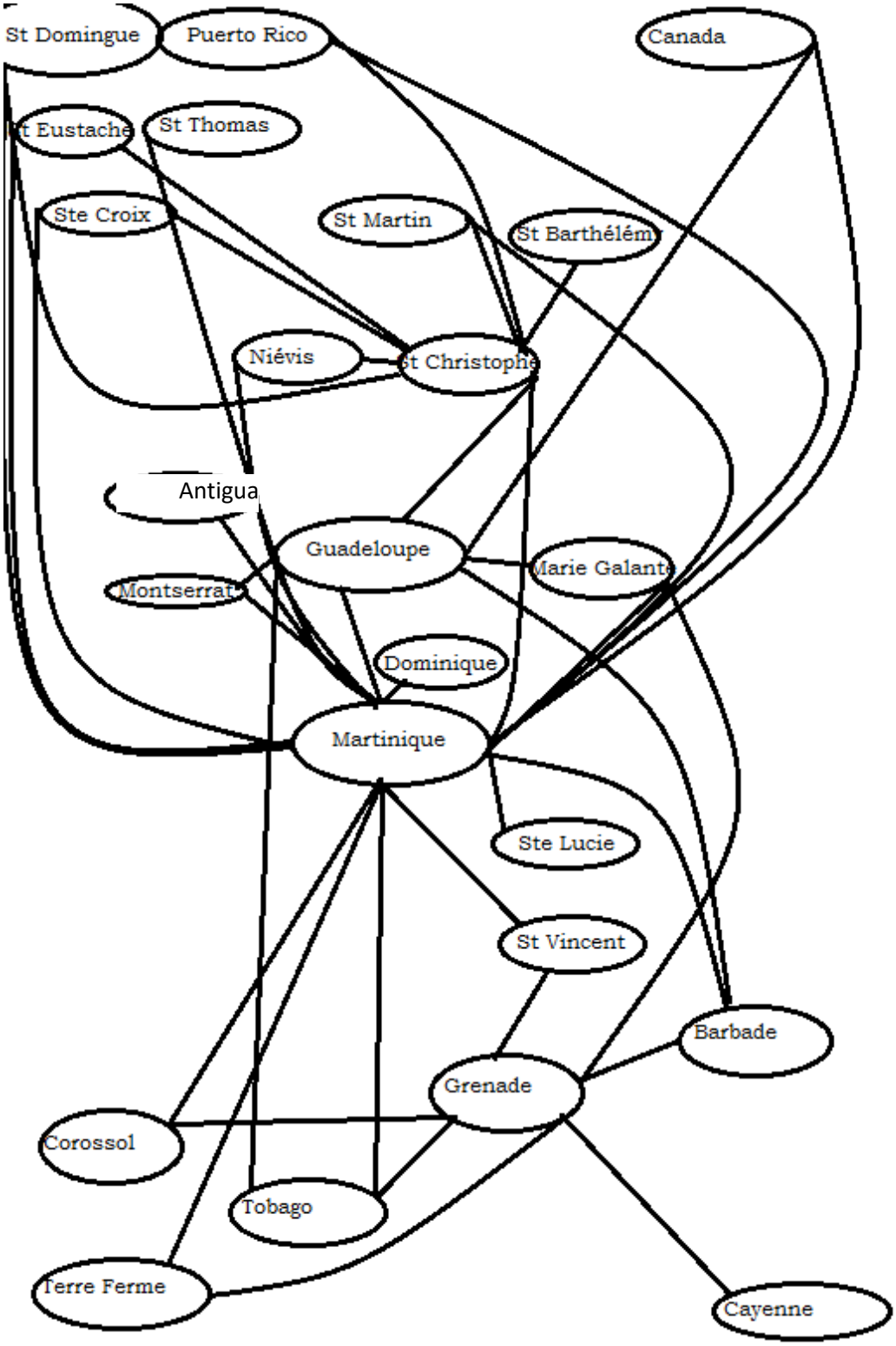
Carte des circulations maritimes aux Antilles entre 1650 et 1670



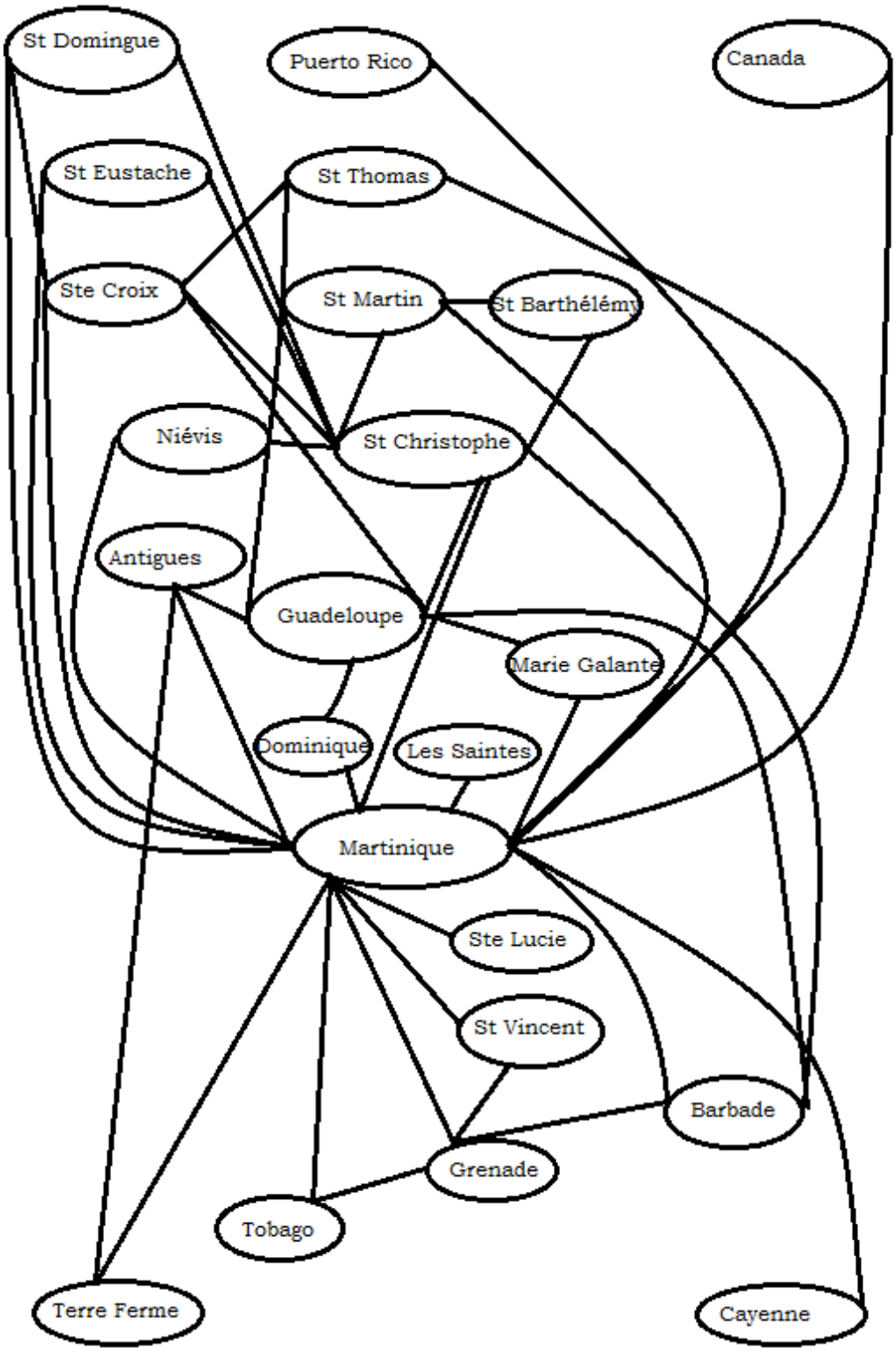
Carte des circulations maritimes entre les îles des Antilles entre 1670 et 1674



Carte des circulations maritimes entre les îles des Antilles entre 1675 et 1690



Carte des circulations maritimes entre les îles des Antilles entre 1690 et 1713



A l'aide de ces cartes nous pouvons constater dès à présent que toutes les îles françaises sont connectées d'une façon à une autre au reste de l'espace caribéen. Elles sont connectées à leur environnement proche. Les réseaux de circulations entre les îles peuvent être différenciés en trois catégories. Premièrement, les trois principales îles françaises sont en relation entre elles tout au long de la période. Deuxièmement, il existe une étroite connexion entre ces îles et les espaces secondaires de la colonisation française. Enfin, l'ensemble de l'espace français est connecté avec les îles et territoires étrangers qui l'avoisinent.

Une étroite connexion entre les îles principales.

Les premières routes de navigations secondaires relient les trois principales possessions françaises entre elles. Tout au long de la période, la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Christophe sont interconnectées. Les connexions présentées ici sont alors réalisées indépendamment des relations déjà existantes par l'intermédiaire de la route transatlantique. Une fois que les navires venus d'Europe sont sortis de l'espace caribéen, ces îles restent en relations. Elles se font soit directement de la Martinique vers la Guadeloupe, de la Martinique vers Saint-Christophe et de Saint-Christophe vers la Martinique, soit elles sont réalisées indirectement. C'est alors la Guadeloupe qui joue logiquement le rôle d'intermédiaire entre la Martinique et Saint Christophe. Ainsi en 1679 Blénac rapporte :

> « les barques de la Gardeloupe sont tous les jours à Saint Christophe et celle de Saint Christophe a la Gardeloupe et de les deux isles à la Martinique et d'icy dans les deux isles s'est un mouvement continuel que le commerce des marchands par ses barques d'isles en isles, et esloignement de l'une isle à l'autre et la necessite des marchands et des occurrences pour le temps du commerce sont que cela ne peut se faire autrement »[788].

Malgré la concurrence qui existe entre ces trois principales îles, les habitants de chacune d'elles ont soin de rester en contact et de développer des réseaux de commerces et d'échanges. Ces relations ne sont pas nouvelles. Saint-Christophe étant la « mère des colonies », nous retrouvons très tôt des marins de la Martinique et de la Guadeloupe dans cette île. Leur voyage a pour but de s'approvisionner. C'est ce que rapporte Du Tertre lorsque l'auteur relate les premiers temps de l'installation à la Guadeloupe :

> « Pendant que la terreur des armes françoises épouvantes les sauvages, nos habitants s'establissent de plus en plus, ils ne se contentent pas des places que ces barbares avoient abandonnées, ils en font de nouvelles, ils abbatent du bois et ils plantent en mesme temps des vivres et du petun. Les capitaines des navires ayant appris cet establissement et l'excellence du tabac qu'on commançoit à faire y conduiserent leurs vaisseaux et les habitants de Saint Christophe les secoururent de toutes choses si à propose que les sauvages perdant esperance de pouvoir empescher leur progrez parlerent d'accommodement »[789].

Si les habitants de la Guadeloupe ont très vite été en relation avec Saint-Christophe c'est avant tout pour pouvoir se nourrir. En effet, lors de leur installation dans les îles, les premiers colons ont besoin de soutien ne pouvant extraire directement sur place des produits vivriers qu'ils n'ont pu encore cultiver. Lors de la venue de Du Tertre, les habitants de la Guadeloupe n'ont pas oublié qu'ils devaient leur survie à ces relations entretenues avec Saint-

788 ANOM, C8A 2 F° 294, lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

789 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit., Tome I p. 82.

Christophe. L'auteur rapporte alors qu'au cours du premier épisode de famine dans l'île, « Ces miséres obligérent d'aller à l'isle de Saint Christophe pour en rapporter du bois de Patates et de Manyoc pour planter et de la cassave et d'autres vivres pour soulager leurs gens, en attendant le secours qu'on leur avoit promis de leur envoyer de France »[790].

Si des relations existent entre les trois principales possessions françaises c'est avant tout parce que les produits importés dans chacune d'elles sont bien inférieur à la demande des habitants. Ce sont dans ces îles que se concentrent la majorité et la partie la plus aisée des habitants. Ceci provoque une demande importante en produits de toutes sortes. Or, nous avons démontré que les relations entre ces îles et la métropole est très déséquilibrée au cours de la période. Les habitants de la Guadeloupe mais aussi de Saint-Christophe et de la Martinique, à certaines périodes de notre recherche, sont contraints de se déplacer pour pouvoir acquérir de quoi continuer leur commerce. Ceci explique le fait que les relations sont quotidiennes comme en témoigne Blénac cité plus haut.

Une fois la colonisation à la Martinique et à la Guadeloupe suffisamment développée, ces deux îles sont moins dépendantes de Saint-Christophe pour son approvisionnement. Pour autant, les habitants de ces îles principales ont besoin de préserver les relations entretenues avec leur consœur principalement lorsque des intempéries et des pénuries apparaissent localement. Au XVII° siècle, c'est surtout la Guadeloupe qui est touchée par les catastrophes naturelles et les épisodes de famines. Ses habitants sont donc souvent menés à demander de l'aide à ceux de la Martinique et de Saint-Christophe. C'est ce que rapporte Du Tertre : « Je crois que la Guadeloupe eut péry de faim en l'année 1657 sans le secours de vivres qu'elle receut de la Martinique l'ouragan avoit tout arraché les vivres »[791]. L'auteur retranscrit même les mots de Houël à ce sujet :

> « Le Ouragan ne nous a pas laissé dequoy nourrir un homme, les vents extraordinaires et brulans ont ruinés toutes les pièces de pois toutes entières et fait mourir ce que les chenilles ne mangent pas […]. M Du Parquet permit à quantité d'habitants de la Guadeloupe de venir achepter les vivres dont ils avoient besoin comme cassave, pois, féves et viandes et à ses habitants d'en envoyer telle quantité qu'ils voudroient à leurs amis »[792].

Le phénomène va se reproduire à plusieurs reprises au cours du XVII° siècle. Guitaud rapporte en 1691 que « Les deux barques que je devois envoyer à la Guadeloupe monseigneur y sont arrivées à bon port avec les cent barils de bœuf pour la subsistance des pauvres habitans »[793].

Etant moins touchée par les catastrophes naturelles et mieux approvisionnée, la Martinique apparaît comme la « mère nourricière » des deux autres îles principales. De plus, l'administration ayant été déplacée à Saint-Pierre, la Martinique est aussi l'île chargée de la défense des territoires français des Petites Antilles[794]. Les vivres et les armes des soldats étant déchargées à la Martinique, c'est depuis cette île qu'est assurée la subsistance des troupes stationnés aux Antilles. Par exemple en 1686 Du Maitz nous informe qu'un « bastiment a resté en rade jusqu'au 3 juin pour descharger et charger ce qui devoit estre envoyé à la Guadeloupe et à Saint-Christophe »[795]. Sans l'envoi de vivre et d'armes de la Martinique aux autres îles, ces dernières sont incapables de se défendre. Ainsi en 1690 le gouverneur de la

790 Ibid.

791 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 89.

792 Ibid.

793 ANOM, C8A 6 F° 47, Lettre de Guitaud 29 Novembre 1692.

794 Nous faisons ici références aux éléments présentés dans la seconde partie de notre thèse.

795 ANOM, C8A 4 F° 161, Lettre de Du Maitz 08 Juillet 1686.

Guadeloupe Auger est contraint de demander à Blénac l'envoi « d'un baril de poudre fine de trois a canon et vingt boulets du calibre de six livres en attendant celles que j'ay demandées sy vous pouviez monsieur me les envoyer je les croy assurées par la barque de monsieur de Boisseret »[796]. Si Saint-Christophe et la Guadeloupe continuent à recevoir des navires d'Europe, elles sont donc extrêmement dépendantes de la Martinique une fois ces navires partis.

Au cours du XVII° siècle, la Martinique a tendance à concentrer les circulations inter-îles. Déjà entre 1650 et 1670, nous relevons deux fois plus de mentions à des relations directes entre la Martinique et Saint-Christophe qu'entre la Guadeloupe et Saint-Christophe. Entre 1670 et 1674, la Guadeloupe sous l'impulsion des agents de la compagnie et des marchands locaux très actifs, trouve une place d'intermédiaire entre Saint-Christophe et la Martinique. Ceci renforce sa situation dans l'échiquier antillais. Pour cette période, nous avons quasiment autant de mentions de relations entre la Guadeloupe et Saint-Christophe qu'entre la Martinique et Saint-Christophe. C'est aussi au cours de cette période que les relations entre la Guadeloupe et la Martinique s'intensifient. Mais cette place particulière de la Guadeloupe va très vite s'essouffler. Entre 1675 et 1690, les relations directes entre Saint-Christophe et la Martinique reprennent leur court normal et double celles entre la Guadeloupe et Saint-Christophe. Enfin à partir de 1690, du fait du déclin de Saint-Christophe et de la disparition de cette dernière du système colonial français, les relations entre la Martinique et Saint-Christophe s'estompent pour laisser place à un raffermissement des relations entre la Martinique et la Guadeloupe. Ainsi, tout au long de la période étudiée, la Martinique est celle qui reçoit le plus de navires venus des principales îles françaises.

Or, cette dépendance est double. Si les habitants de la Guadeloupe et de Saint-Christophe doivent se rendre en Martinique pour assurer leur subsistance, ceux de la Martinique ont aussi nécessité d'entretenir des relations étroites avec leurs voisins. Le fait que la Martinique se trouve être la première accostée par les navires venant de France, permet certes aux habitants de limiter leur déplacement dans l'espace caribéen mais ils ne peuvent en faire la totale économie. Entre 1650 et 1670, Saint-Christophe attire encore un grand nombre de navires venus de France. Les habitants de la Martinique se doivent de transporter leurs marchandises dans cette île afin de pouvoir y déverser les produits qui n'ont pas été acquis en premier passage par les marchands européens. De plus, une fois les navires partis, les marchands de la Martinique sont alors en possession de produits qu'ils ne peuvent se contenter de débiter sur place. Les relations entretenues avec la Guadeloupe et Saint-Christophe permettent alors aux marchands martiniquais de pouvoir avoir accès à d'autres marchés. De plus, si la Martinique semble plus épargnée que ses consœurs vis-à-vis des catastrophes naturelles, elle y est tout de même exposée. Ainsi en 1700 l'intendant Robert rapporte que :

> « Depuis cette disette de magnoc de mil et aussy de volailles qui ont pery faute de grain pour les nourrir la Martinique a tiré beaucoup de ces danrées de la Guadeloupe ou il n'y a point eu d'ouragan qui a fait tort aux vivres dans les commencements qu'il a esté des barques de la Martinique traiter de ces denrées à la Guadeloupe ou elles se vandoient a assez bon prix il n'y eut aucune opposition a en laisser embarquer mais peu aprez comme la recherche qu'on en faisoit en fait hausser le prix monsieur Auger gouverneur de la dite isle Guadeloupe fit publier des deffenses d'embarquez sans sa permission des farines de magnoc des poids du mil et des volailles pour la Martinique »[797].

796 ANOM, C8A6F75, Lettre d'Auger, 17 Juillet 1690.

797 ANOM, C8A 12 F° 87, Lettre de Robert 01 Février 1700.

Les colons de la Martinique, malgré la situation particulière de leur île, ne pourraient se maintenir sans le soutien de ceux des autres îles. Nous sommes alors dans un modèle d'interdépendance. Les habitants de la Martinique ont besoin d'entretenir des relations avec Saint-Christophe et la Guadeloupe pour pouvoir acquérir ce qu'ils ne produisent pas. Par exemple, en 1706 « le sieur Mithon a pris des mesures pour ce bois qu'on nomme acoma, il a fait un marché à la Guadeloupe dont on le tire plus aisement et un a la Trinité avec le sieur Dubuc dans deux mois au plus tard on les aura à Saint Pierre »[798]. Ceci donne lieu à des échanges tel en témoigne Hinselin en 1692 :

> « Monsieur le Commandeur de Guitaud m'a envoyé deux chaloupes de la Martinique dans le mois de Octobre pour amasser des matériaux a quoy elles sont employées et monsieur l'intendant a chargé le dedant 98 barils de bœuf tant pour secourir les plus pauvres de cette colonie dont il meurt tous les jours quelqu'un de pure misère »[799].

Or, pour pouvoir entretenir des relations avec les autres îles, les habitants de la Martinique sont eux aussi contraint de prendre la mer. Dans le meilleur des cas, ils ont tendances à s'appuyer sur les navires de passages mais, les contraintes de la circulation aux Antilles évoquées plus haut poussent beaucoup d'entre eux à s'engager directement dans le commerce maritime. C'est ce que rapporte Du Maitz en 1691 :

> « La fluste l'Afriquaine estant d'un très grand port outre les munitions et farines destinez par le roy pour ses isles avoit encore chargé en confusion des marchandises pour des particuliers ce qui en avoit rendu le déchargement plus difficile et quoy qu'on y eut travaillé le plustost qu'il a esté possible en vingt trois jours qu'elle a resté aux rades de Fort Royal et Fort Saint Pierre on n'en a pu venir a bout il est vray qu'on s'en estoit reposé sur le capitaine car au commencement l'on ne comptoit pas de s'en servir pour faire passer aux autres isles les munitions qu'elle avoit embarqué et qui y estoient destinez et puis a mesure qu'on déchargeoit de ces marchandises pour tenir ce vaisseau sur l'eau ce capitaine faisoit mettre du sucre au lieu ou l'est ce qui causoit un grand retardement dans le débarquement en quoy monsieur d'Esragny et moy ne jugeant pas à propos de la contrarier car nous avions premedité d'envoyer par des barques aux autres isles soubs l'escorte des vaisseaux du roy ce qui leur estoit destiné mais ne s'en estant pas trouvé d'assé grandes ny assé en nombre à cause de l'embaras et encomblement de soixante affusts qui estoient à porter à la seule isle de la Guardeloupe et cette isle paroissant l'objet de l'entreprise que nous croyons se projecter à la Barbade par l'assemblée que nous scavions qui s'y faisoit et puis monsieur Hinselin pressant avec instance pour qu'il luy fut envoyé ce qui luy avoit esté destiné dont a la vérité il estoit en grand besoin, on ne put trouver de moyen plus sur pour avancer le transport de ce qui estoit destiné pour la Guardeloupe que d'envoyer la fluste mesme »[800].

Ainsi les habitants des îles principales n'attendent pas sur les rivages la venue des navires européens mais prennent en main la circulation des marchandises et des produits nécessaires au développement de leur société. Ceci donne lieu à un premier niveau de relations au sein de l'espace antillais français, celui qui relie les principales îles entre elles. A ce premier niveau

798 ANOM, C8A 16 F° 109, Lettre de Mithon, 17 Mai 1706.
799 ANOM C7A4 F° 2, Lettre de Hinselin, 08 Février 1692.
800 ANOM, C8A 6 F° 343, Lettre de Du Maitz 22 Mars 1691.

de réseau secondaire vient s'adjoindre un second qui concerne les relations entretenues entre les îles principales et les îles secondaires.

Les échanges maritimes entre les îles principales et les îles secondaires.

L'existence de ce deuxième niveau de routes secondaires traduit aussi le fait qu'il y a plusieurs niveaux de dépendances au sein du système colonial français. Si l'ensemble des habitants dépendent de l'Europe pour leur subsistance, les îles principales sont aussi dépendantes des relations qu'elles entretiennent entre elles pour pallier le manque de navires venus d'Europe. Enfin, les plus petites îles dépendent des îles principales pour leur subsistance et pour l'accessibilité aux produits venus d'Europe. Tout comme dans le cas de la Guadeloupe et de la Martinique, les habitants des îles conquises dans les années 1650 vont recevoir de leurs « îles mères » les produits qui leurs sont nécessaires pour leur survie. Du Tertre écrit au sujet de la colonisation de la Grenade :

> « Et cette petite guerre s'estant renouvelée de temps en temps, tandis que M du Parquet en a esté le seigneur et le propriétaire, cette colonie a épuisée la meilleure partie de son bien, car ayant esté obligé d'entretenir beaucoup de gens, une barque et quelquefois deux pleines de matelots et de soldats qui ne faisoit qu'aller et venir de le Martinique à la Grenade pour y porter toutes les choses nécessaires aux habitants et à la garnison et pour en rapporter les marchandises qui s'y faisoient, il n'est pas croyable combien il a dépensé de bien à toutes ces choses car comme cette isle est fort éloignée de la route des vaisseaux et qu'on y faisoit fort peu de marchandises , elle ne tiroit aucun secours que de luy »[801].

Ces éléments sont confirmés par Rochefort, « Si cette colonie doit ses commencements à la generosité de monsieur le general qui ne laisse écouler aucune occasion capable d'amplifier la gloire et le nom de la nation françoise elle luy est aussy redevable de sa conservation et de son accroissement. Car il a eu soin d'y faire passer des hommes et d'y envoyer des vivres jusqu'à ce que la terre en eut produit »[802].

La situation est la même pour les îles colonisées par Saint-Christophe et la Guadeloupe comme nous l'avons déjà démontré. Mais, à la différence de ceux la Guadeloupe et de la Martinique qui vont très vite réussir à s'émanciper de la tutelle de Saint-Christophe, les habitants des îles secondaires vont rester dépendants des îles principales. Sans l'existence de routes maritimes reliant ces îles à leurs grandes sœurs, leurs habitants seraient en peine de se défendre, de s'approvisionner et de pouvoir commercer. Les navires venus d'Europe y abordant très peu, les habitants sont contraints d'entretenir des relations étroites avec les trois principales. Ainsi en 1700 :

> « Pour le commerce dans l'isle les habitants nous ont représentés qu'il ne vient aucun navire en droiture de France à la Grenade et qu'ils sont obligés d'aller prendre et de faire venir de la Martinique toutes les marchandises et d'enlever dans iceles provenus avoir besoin qu'il a fait obliger d'acheter beaucoup plus chères que celles venues de France »[803].

801 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, p. 113.
802 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 52
803 ANOM, C10 A1, Plaintes des habitants de la Grenade au roi, le 04 Février 1700.

Ces propos traduisent la situation d'extrême dépendance, par absence de navires venus d'Europe, dans laquelle se trouvent ces îles secondaires. Leurs habitants doivent se rendre dans les îles principales pour y commercer. Gémosat rapporte au sujet de la Grenade « les plus aisé envoyent leur indigo en France a leur correspondant à la Martinique pour les faire tenir les uns à la Rochelle et les autres à Nantes ceux qui ne sont pas en cet estat s'en servent pour payer leurs necessitez aux négociants qui viennent de la Martinique »[804]. Ces relations obligées installent tout un réseau d'échanges entre les habitants des îles secondaires et des îles principales.

Le phénomène touche toutes les îles secondaires comme dans le cas de Saint-Martin où « n'ayant d'autres commerces qu'avec cette isle de Saint Christophe pour tous leurs besoins de l'Europe »[805]. Mais ces îles sont aussi d'un grand secours pour les îles principales. Toujours dans le cas de Saint-Martin, « ils ne pourroient nul par ailleurs s'y Saint-Christophe estoient insulté trouver le débouchement du grand nombre de bestiaux qu'ils peuvent et dont il est presque impossible que les habitants de Saint-Christophe se passent n'ayant pas assez de terrain peuvent employer beaucoup en pacage »[806].

En effet, si les habitants des îles principales entretiennent des relations avec les habitants des îles secondaires c'est avant tout parce que sans un commerce régulier avec ses îles, ils n'auraient pas accès aux produits de première nécessité d'origine locale. Dans les premiers temps de la colonisation, les colons se sont appuyés sur les populations amérindiennes pour assurer leur subsistance comme en témoigne Du Tertre :

> « Ils recommencerent leurs anciennes visites au grand profit des habitants car outre qu'ils nourissoient presque toute l'isle de tortue, de cochon, de lezards, de poissons boucannez et de fruict du pays, ils apportoient de riches dépouilles de caret, de licts de coton et tout plein de petit butin qu'ils rapportoient des défaites des anglois et donnoient toutes choses pour bagatelles »[807].

Les relations conflictuelles entre Français et Amérindiens et la poursuite de la colonisation vont distendre ces échanges. La conquête de nouveaux territoires à partir de 1650, ayant pour objectif de remplacer l'intermédiaire amérindien par un intermédiaire français, le rôle des îles secondaires dans le modèle français est donc de répondre aux besoins des habitants des îles principales. Ainsi tout au long du XVII° siècle sont extrait des îles secondaires les matériaux qui sont nécessaires aux bons développements de la colonie principale. A Saint-Christophe en 1680, « Comme il ne se trouve aucun materiaux dans cette isle, l'on sera obligé d'avoir deux grandes barques ou flutte pour porter les bois, pilotis, chaux et roche à massonner de l'isle de Saint-Martin qui est ésloignée d'environ dix lieux de Saint-Christophe »[808].

Les principaux éléments extraits des îles secondaires sont des matériaux de construction comme dans le cas suivant :

> « En l'année 1686 de concert avec monsieur de Blenac je passe contact à Saint-Christophe pour le transport de la chaue de Saint Martin et Saint Barthelemy avec les sieur Bertrand et Moitié et qu'on avoit jugé necessaire pour la batisse du fort que le roy avoit ordonné estre construit a saint Christophe mais comme la chaue qui se pouvoit faire dans ces isles ne pouvoit estre etrinte que d'eau saumatre dont le

804 ANOM, C10 A1, Lettre de Gémosat, 10 Mars 1695.
805 ANOM, C10B2, lettre de De Gennes, 18 Juin 1700.
806 ANOM, C10B2, Lettre de De Gennes, 18 Juin 1700.
807 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cité, Tom I, p. 89.
808 ANOM, C10B1, lettre sur le Fort de la Basse-Terre le 31 Mars 1681.

mortier ne peut estre bon la maçonnerie qui en est faite ayant de la peine à seicher je traité en 1687 avec le sieur Bertrand et Moitié pour la mesme quantité de chaue qui devoit estre faite dans l'isle mesme de Saint-Christophe »[809].

Les îles secondaires apportent aussi les compléments alimentaires nécessaires à la survie des habitants des îles principales. Si dans les îles de la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Christophe, des habitants s'adonnent à l'agriculture vivrière ou gardent une partie de leurs terres pour cultiver des denrées comestibles, le développement de l'industrie sucrière en limite l'extension[810]. Ce sont alors de ces îles secondaires que s'organise l'approvisionnement des habitants de ces îles principales. C'est ce dont témoigne La Bouloc en 1702 au sujet de la Grenade : « elle est la nourrice de la Martinique qui n'est de bestiau ny de la volaille que ce que nous en fournissons »[811]. De même Robert rapporte en 1697 au sujet de Saint Martin et de Saint Barthélémy que « Les habitants de ces petites isles y font des nourritures de bestiaux et de volailles qu'ils vont débiter dans les autres isles françoises et qui y sont d'un très grand secours »[812]. Enfin certaines de ces îles détiennent des produits nécessaires à la survie des colonies et absents des îles principales comme à « Saint-Martin et Saint-Barthélémy qui ont des salines nécessaires pour Saint-Christophe les habitants de cette isle y sont des nourritures et les vaisseaux sont obligez de deburquer entre ces isles là »[813].

Les îles principales sont donc aussi dépendantes des réseaux maritimes qui les relient aux îles secondaires. Ceci donne alors une place particulière à ces îles au sein de l'espace colonial français. Du Bois rapporte en 1695 :

> « Les interessés en la raffinerie du mouillage de cette isle ozent représenter à vostre grandeur qu'ayant fretté à monsieur Du Maitz intendant des ilse un brigantin pour charger à sainte Croix de bois de Gayac pour les arsenaux du roy ils auroient embarqué dessus nonante pièces de sirop de leur raffinerie qyu est une denrée qu'on est obligée de jetter ne rendant aucun proffit n'y est estant sujette a aucun droit dans la veue d'en tirer quelque benefice en les négociants à Sainte Croix»[814].

Les îles secondaires sont donc pour les habitants des îles principales des lieux d'échanges et de commerces. Lors de son voyage entre la Guadeloupe et la Martinique, le père Labat rapporte que « Le maitre de barque avoit quelques bales de cotton à prendre aux Saintes avec des volailes, des pois et du mil » avant de se rendre à la Martinique[815]. De même avant de partir de la Grenade en direction de la Martinique, « Le maitre de la Barque me [Labat] vint avertir le soir qu'il étoit prêt de mettre à la voile. Il avoit chargé de l'indigo, du tabac, du coton et des légumes »[816]. Ceci témoigne du commerce régulier qui existe entre les îles secondaires et les îles principales.

A la lecture des cartes que nous avons réalisées, nous pouvons constater que ces relations entre les îles secondaires et les îles principales s'exercent d'abord en direction de l'île qui est à l'origine de la colonisation. Ainsi nous constatons que tout au long de la période, la Grenade est en relation avec la Martinique, Les Saintes et Marie-Galante avec la

809 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz, 06 Août 1691.
810 ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique*, l'Harmattant, Paris, 2002, P.72.
811 ANOM, C10A1, Lettre de La Bouloc, 10 Mars 1702.
812 ANOM, C8A 10 F° 139, lettre de Robert 28 Décembre 1698.
813 ANOM, C10C1, Mémoire du 05 Mars 1687.
814 BNF, département des manuscrist, fonds Clairambault 877, Lettre de Du Bois, 1695.
815 LABAT Jean Baptiste, *Voyages aux isles…* OP. Cit., Tome III, p. 141.
816 Ibid.

Guadeloupe et Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix avec Saint-Christophe. La Grenade est la seule à entretenir des relations avec la Guadeloupe et Saint-Christophe. Mais ces relations restent très exceptionnelles comparées aux flux réguliers qui la relient à la Martinique. A titre d'exemple aucun voyage entre la Grenade et Saint-Christophe ne nous sont parvenus entre 1675 et 1713. Il en est de même pour la Guadeloupe où il semble que la venue de marins provenant de cette île aux abords de la Grenade est plus due à l'attrait de Tobago. En fait, seule la Martinique attire à elle des navires issus de l'ensemble des îles françaises. Déjà entre 1650 et 1670, l'île reçoit des embarcations provenant de Marie-Galante, des Saintes mais aussi de Saint Martin. Entre 1670 et 1674, des relations entre la Martinique et Sainte-Croix sont attestées en plus de celles déjà citées. A partir de 1675, la Martinique communique avec l'ensemble de l'espace caribéen français et ce, sans partage. Elle devient le point central du système français dans les Petites Antilles. Ceci signifie que les marchands martiniquais sont en capacités d'approvisionner l'ensemble du domaine colonial français et qu'ils peuvent extraire de l'ensemble des îles les denrées dont ils ont besoin pour développer leur commerce. Les habitants de la Martinique peuvent ainsi accentuer leur emprise sur le monde caribéen français, devenant les premiers revendeurs de produits aux Antilles. Ceci explique pourquoi en 1698, la Martinique est décrite de la sorte : « Le 24 nous appareillames pour le Fort Saint-Pierre nous y mouillames le 25 et y restames jusqu'au 4 du mois suivant à charger de sucre, de casse et de cacao dont la Martinique fournit presque toute la France »[817].

La Martinique, grâce aux commerces qu'elle entretient avec l'ensemble des îles françaises obtient une place particulière dans le modèle français comme en témoigne ces propos de l'intendant Robert en 1700 :

> « les relations de commerce establis entre les colonies françoises roulent également sur les capitaines des vaisseaux marchands venant de France et sur les gens du pays qui naviguent des barques ceux cy lorsqu'il y a des danrées en abondance dans une isle et en valeur dans l'autre en portent ou elles sont rares et en valeur ils vont aussy dans les isles ou il y a peu de débit chercher des bestiaux des volailles et des vivres de toutes sortes pour apporter dans les lieux ou il se fait beaucoup de consommation »[818].

Les échanges maritimes entre les îles françaises et les îles étrangères.

Grâce aux relations qui se nouent entre les différentes îles, les habitants des Antilles françaises arrivent alors à pallier en partie le manque de navires venus d'Europe. Mais ceci ne suffit toujours pas à assurer leur subsistance et à leur permettre de maintenir leur commerce. C'est pour cette raison que nous avons tenu à faire apparaître sur nos cartes un troisième niveau d'échanges au sein de l'espace antillais, il s'agit de celui qui relie les îles françaises aux îles détenues par des nations étrangères. Nous ne rentrerons pas ici dans le détail de l'ensemble des relations d'échanges qui existent entre les habitants des colonies françaises et ceux des nations étrangères mais nous nous intéresserons à l'orientation des navigations.

Dans un premier temps, les routes de navigations conduisent certains équipages partis des îles françaises vers les îles dites neutres[819]. Il s'agit d'îles non occupées par des nations

817 FROGER François, *Relation d'un voyage..*: OP. Cit.

818 ANOM, 07DFC126, Mémoire de l'estat présent des isles françoises de l'Amérique et des moyens propres pour y establir une meilleure discipline dans le service du roy et le gouvernement des habitants, par l'intendant Robert, 29 Octobre 1700.

819 SCHNAKENBOURG Eric, *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVII-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, 375 pages.

européennes et détenues par les populations amérindiennes. Ces îles sont au nombre de deux : Saint-Vincent et la Dominique, auxquelles nous allons adjoindre Sainte-Lucie et les Grenadines laissées libres de réelles occupations physiques de la part des Européens. Dans le cas de Saint-Vincent et Sainte-Lucie, nous constatons que ces îles sont en relation exclusive avec la Martinique. Dans le cas de la Dominique, nous retrouvons aux abords de l'île des navires venus de la Guadeloupe et de la Martinique de façon indifférenciée. La Dominique est alors une escale sur la route qui conduit les navires entre ces deux îles. Les équipages qui se rendent dans ces îles neutres, profitent de l'escale pour faire du commerce avec les populations amérindiennes, leur revendant des produits issus d'Europe dont principalement de l'alcool. En échange, ils en tirent des produits absents des îles principales comme ce « Capitaine d'un petit vaisseau venant de l'isle de Saint-Vincent chargé de roche à chaux » en 1700[820]. Le commerce avec ces îles neutres permet à la Martinique et à la Guadeloupe de s'approvisionner en produits de première nécessité en compléments de ceux apportés des îles secondaires.

Mais les principales routes qui conduisent les navires des îles françaises vers d'autres espaces de la Caraïbe mènent surtout aux abords des îles et territoires détenues par des nations étrangères. Avant même l'installation des agents de la Compagnie dans les îles, les relations entre Français et étrangers sont déjà attestées :

> « Il y a quelques menuisiers mais il n'y a ny chapeliers ny cordoniers ny de tous les autres mestiers que nous voyons en France. Il y a aussi des mareschaux car bien que les chevaux qui viennent de Corossol ne soient ferrez que des pieds de devant neant moins les chevaux de prix sont ferrez des quatre pieds »[821].

Si les îles secondaires et les îles neutres ont pour fonction d'apporter dans les îles principales les produits de première nécessité, les habitants des Antilles françaises entrent en relation avec les habitants des îles étrangères pour avoir accès à des produits de plus grandes valeurs. Si le commerce avec les îles étrangères est prohibé, le manque de navires venant dans les îles incite les autorités locales à fermer les yeux sur ce commerce interlope. Grâce à lui, les habitants des îles peuvent obtenir les marchandises dont ils ont besoin pour développer leur modèle colonial. Les autorités locales et les habitants se défendent alors de pratiquer ce commerce à cause des manquements de l'administration royal quant à l'approvisionnement. Les habitants de la Grenade rapportent en 1702 :

> « Le peu de soin que la compagnie du Sénégal s'est donnée jusqu'icy d'envoyer des négres dans cette isle leur est très prejudiciable […]. Puisque ne pouvant tirer des autres isles françoises ou il n'y en a pas aprez pour nous en fournir et n'ozant en faire venir de chez les estrangers [...] que le peu quy s'en tournoit icy n'estoit que le rebus de ceux que l'on portait à la Martinique encore les achetoit très cher »[822].

Si ces habitants semblent vouloir cacher le fait qu'ils pratiquent le commerce avec les nations étrangères, ceci est moins le cas pour d'autres îles des Antilles. Par exemple en 1686 De la Saullaye rapporte qu'à Saint Christophe « plusieurs habitants demandent permission de traiter à Porto Rico quelques viandes chevaux et mul si vous le souhaitez leur accorder »[823].

820 ANOM, C8A 12 F° 290, Lettre de Robert 30 Novembre 1700.
821 DU Tertre Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles,…* Op. Cité, p. 471.
822 ANOM, C10A1, Mémoire des habitants de la Grenade, année 1702.
823 ANOM, C10D2, Lettre de la Saullaye, 30 Décembre 1686.

Cette pratique du commerce interlope touche toutes les îles et toutes les strates de la société coloniale comme nous aurons l'occasion de le démontrer lorsque nous aborderons la question du commerce au sein de l'espace antillais.

Ce commerce pousse les habitants à s'orienter vers les îles étrangères les plus proches comme Montserrat pour la Guadeloupe et Saint-Eustache pour Sainte-Croix. Nous devons ici faire état d'une relation particulière qui se noue entre la Barbade et la Martinique. Avec la montée en puissance de la Martinique au sein du système français, nous observons une augmentation de ses relations avec la plus importante des îles anglaises. Entre 1650 et 1670, les contacts entre la Martinique et sa voisine du sud ne sont pas encore affirmés puisque le commerce avec les Anglais est rendu possible par l'intermédiaire de Saint-Christophe partagée par les deux nations. De 1670 à 1690, les relations entretenues entre ces deux îles semblent surtout relevées de la diplomatie et nous ressentons une sorte de concurrence entre elles sans pour autant que cela entraîne une véritable mise en relation entre les habitants de ces deux espaces. C'est à partir de 1690 que semblent s'intensifier les relations entre les deux espaces dominants les Petites Antilles. Nous avons retrouvé vingt-trois mentions de navigations entre la Martinique et la Barbade soit le double de celles retrouvées entre la Martinique et Saint-Christophe. A partir de 1690, les relations sont alors d'ordres diplomatiques mais aussi d'ordres commerciaux. C'est ce dont témoigne le père Labat qui, embarquant depuis la Martinique pour la Grenade, passe à la Barbade où l'équipage en profite pour y faire du commerce.

Une autre île de la Caraïbe tient une place particulière. Il s'agit de l'île de Saint-Thomas. Détenue par les autorités danoises, elle joue le rôle d'île neutre[824] lors des conflits de la seconde partie du XVII° siècle. Elle attire à elle les marchands français, hollandais et anglais et devient un centre de redistributions des marchandises au sein de l'espace antillais. C'est ce dont témoigne un auteur anonyme en 1677 « Les hollandois de Corossel y portent des négres et des marchandises que le Dannois debitte aux isles voisines, les françois en retirent quelque secours par des françois qui y négotient à la dérobée, l'isle de Sainte-Croix en a retiré de grands secours et je croy qu'elle continue encore »[825]. En 1692, De la Saullaye rapporte même pour Saint-Christophe que « Cette colonie subsiste bien par le secours que nous tirons de Saint-Thomas »[826]. Les îles du Nord ne sont pas les seules à bénéficier de ce commerce avec l'île danoise puisque Robert rapporte en 1697 qu'« Il y a dans cette procedure la déposition d'une femme qui dit que monsieur de Bellairt gouverneur de la Grenade a envoyé à Saint-Thomas une barque avec du vin et de l'eau de vie »[827]. De même en 1711, à Marie-Galante « monsieur de Machault et moy avons donné une permission aux Sieur Valletton venir du bœuf de Saint-Thomas »[828].

Tout comme dans les modèles exposés plus haut, c'est encore la Martinique qui, au cours de la période, concentre le plus de relation avec les îles étrangères. Ceci raffermit sa place centrale dans le monde caribéen. Toutes les îles reçoivent des navires passés par la Martinique et ses réseaux s'étendent même au-delà des Petites Antilles puisqu'elle est en relation avec les colonies espagnoles de l'Amérique, Saint-Domingue, Puerto Rico et même le

824 SCHNAKENBOURG Eric, *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVII-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2013, P.301.

825 ANOM, C8B 1 N° 46, mémoire anonyme, 23 Octobre 1677.

826 ANOM, C8A 7 F° 39, Lettre de la Saullaye, 25 Juin 1692.

827 ANOM, C8A 10 F° 124, Lettre de Robert, 13 Octobre 1697.

828 ANOM, C8A 18 F° 70, lettre de Vaucresson 13 Mars 1711.

Canada. Elle est aussi le réceptacle des navires venus de la Guyane au même titre que la Grenade.

A ce propos, nous avons pu constater au moment de la réalisation de ces cartes que les relations entre la Grenade et la Martinique n'ont jamais décliné. A la différence de celles qui existent entre la Guadeloupe et ses dépendances ou entre Saint-Christophe et ses colonies, les relations entre la Martinique et la Grenade semblent être intenses et s'articulent dans les deux sens. Nous avons autant de témoignages de navigation au départ de la Grenade qu'au départ de la Martinique. Il nous apparaît alors que les habitants de la Martinique ont su s'appuyer sur la Grenade pour pouvoir accentuer leur contrôle sur l'espace caraïbe. Ainsi, de façon générale, la Martinique a un contrôle sur l'ensemble de l'espace sud du bassin caribéen. Si entre 1650 et 1670 des navires en provenance de la Guadeloupe et de Saint-Christophe séjournent dans le sud du bassin caribéen, leur présence va s'estomper au cours de la période alors que les Martiniquais restent continuellement en connexion avec cette région.

A l'inverse, dans le nord du bassin des Petites Antilles, entre 1650 et 1670, Saint-Christophe semble régner sans partage. Mais cette domination qui entraîne un partage clair des relations intra-caribéennes au début de la période va disparaître. Les habitants de Saint-Christophe, avant même la perte définitive de leur île, ne semblent déjà plus en mesure de s'opposer à la domination martiniquaise et ne communiquent pratiquement plus avec le sud de la Caraïbe à l'exception de la Guadeloupe et de la Martinique. Seule la Guadeloupe semble avoir pu, un temps, s'opposer à la montée en puissance de sa voisine du sud. Jusqu'en 1675, l'île joue le rôle de zone tampon entre le sud et le nord de l'espace antillais. Mais à partir de 1675, les habitants de la Martinique semblent pouvoir communiquer directement avec l'ensemble de l'espace caribéen, sans nécessairement passer par elle. Les relations entre la Guadeloupe et le monde extérieur s'amenuisent. Cela se ressent même dans les échanges entre ses îles adjacentes et les autres îles françaises. A partir de 1675, nous retrouvons des marchands de Marie-Galante et des Saintes à la Martinique. Ces derniers ne passent pas nécessairement par la Guadeloupe, et Marie-Galante apparaît comme une des îles qui assurent l'approvisionnement de la Martinique. Ceci illustre bien l'attrait qu'exerce la Martinique sur les autres îles françaises et ce parfois au détriment de ses deux concurrentes. Cet attrait est dû en grande partie au fait que la Martinique a su développer ses ports et ses moyens de communications, ce que nous aurons alors l'occasion de démontrer dans la seconde partie de notre thèse.

Conclusion

Si en 1650 la majorité d'entre eux ne sont pas de cette première génération de marins-colons qui ont conquis les îles, les habitants français n'ont pas oublié le passé colonial des îles qu'ils possèdent. Ils adoptent même les procédés de fonctionnement des fidèles de d'Esnambuc et Du Rossey pour faire la conquête de nouveaux territoires au sein de cet espace caraïbe. Ces faits de guerres et de conquêtes fait perdurer aux îles l'esprit aventureux des premiers temps. Une fois le domaine colonial fixé, les colons s'écartent quelque peu du domaine maritime pour se tourner activement vers les activités agricoles. Pour autant, les conflits de la seconde partie du XVII° siècle et du début du XVIII° siècle offre l'opportunité à un certain nombre d'entre eux de s'illustrer dans les entreprises de course qui ont lieux dans la mer des Caraïbes. Si leur présence sur les littoraux s'explique en grande partie par la volonté des autorités dirigeantes d'avoir un contrôle effectif sur l'espace dans le but d'accéder à un maximum des richesses de l'Amérique, les colons gardent aussi volontairement un œil sur les activités maritimes qui ont cours aux abords de leur île. La dépendance de ces derniers vis à vis des marchandises européennes explique en grande partie pourquoi la majorité des habitants ont à cœur de rester installé aux abords de la mer. C'est donc sans surprise dans ces espaces que se créent les premiers grands centres urbains des îles. Ce sont aussi les espaces côtiers qui sont les territoires les plus développés des îles, attirant vers eux les navires marchands européens, ce qui contribue à renforcer d'autant leur attractivité pour les habitants. Or, cet engagement des habitants, tant dans les entreprises de conquêtes que dans l'occupation des espaces côtiers, ne résulte pas toujours de la seule volonté du roi ou des autorités locales. Les habitants savent prendre leur destiné en main. C'est ceci qui explique en grande partie l'emprise de la Martinique sur l'ensemble colonial français des Petites Antilles. Si l'île est passée du statut d'étape sur la principale route de navigations dans les Antilles à celui de tête de pont entre l'Europe et les Petites Antilles françaises, c'est parce que ses habitants ont su attirer à eux les marchands et maris tant européens que caribéens. C'est leur investissement personnel qui explique pourquoi la Martinique a su effacer la concurrence de Saint-Christophe au cours du XVII° siècle. De même, dans les îles secondaires, les habitants doivent apprendre très vite à s'organiser pour pouvoir obtenir leur part dans ce commerce entre l'Europe et l'Amérique. Les habitants ne sont donc pas installés sur les rivages à attendre la venue des navires, ils s'impliquent dans les circulations maritimes qui ont lieu dans l'espace caribéen. C'est ceci qui entraîne l'apparition de routes maritimes secondaires dans la Caraïbe. Tout ceci permet de dire dès à présent que les habitants ne sont pas des acteurs passifs face aux circulations maritimes qui ont lieu dans l'espace caribéen. Les défaillances des représentants des compagnies de commerce et du roi de France dans l'approvisionnement ou la défense des îles, explique en grande partie cette prise d'autonomie. Or, cette volonté de gagner en autonomie nécessite de la part des habitants de se doter de moyens afin d'assurer un bon déroulement des épisodes de navigations entre les îles. Il nous faut donc maintenant voir comment les habitants ont su les acquérir.

II. Les moyens de la circulation maritime au sein de l'espace Caraïbe des Petites Antilles.

L'investissement personnel des habitants a donc entraîné un développement du réseau de circulation au sein du bassin caribéen permettant aux colonies de se développer en répondant le plus efficacement aux attentes des membres de la société coloniale. Or, ceci n'aurait pu avoir lieu sans une prise en main par les habitants eux même d'une partie des circulations au sein de l'espace Caraïbe. Pour cela, il a donc fallu que les membres de la société coloniale se dotent des moyens suffisants pour pouvoir assurer de bons épisodes de navigations dans la mer des Caraïbes. Comme dans tous espaces maritimes du monde, les circulations maritimes n'y sont permises que s'il y a des espaces où accueillir et entretenir les navires, des embarcations adaptées aux contraintes de la navigation dans l'espace concerné et des équipages qui sont en nombre suffisant. A cela s'ajoute la nécessité d'avoir à disposition des hommes qui détiennent un savoir suffisant pour pouvoir guider les embarcations et éviter les nombreux écueils qui peuvent se présenter.

Dans cette seconde partie, nous verrons donc comment les habitants ont su se doter de ces différents moyens pour pouvoir se soustraire de la tutelle imposée par le roi de France, ses représentants et les maisons de commerce des ports du Royaume. Pour cela, nous devrons tout d'abord observer la façon dont se développent à l'intérieur des îles, des espaces permettant d'accueillir et d'entretenir les embarcations qui séjournent dans l'espace Caraïbe. Nous chercherons alors à savoir s'il existe des ports aux Petites Antilles françaises et, si tel est le cas, comment s'organise l'espace portuaire antillais. Puis nous analyserons les différentes stratégies adoptées par les habitants pour pouvoir bénéficier de la présence de navires aux îles. Ainsi nous chercherons à savoir si les habitants dépendent entièrement des navires européens ou s'ils arrivent à réaliser localement des embarcations leur permettant de circuler dans la mer des Caraïbes. Dans un troisième temps, nous aurons le loisir d'étudier la constitution des équipages antillais. Nous verrons alors comment sont opérés les recrutements, toujours dans l'optique de savoir si les habitants arrivent à s'extraire totalement de la tutelle des maisons de commerce européennes, ou, si en ce domaine, ils arrivent à se doter de moyens suffisants pour pouvoir assurer leurs circulations par leur propre moyen. Enfin, nous étudierons la façon dont s'élabore aux Petites Antilles un savoir spécifique permettant d'assurer de bons épisodes de circulations dans cet espace pour lequel les marins européens manquent encore de maîtrise.

II. A. Les infrastructures portuaires aux Petites Antilles françaises.

Dans la Caraïbe, comme dans tout espace maritime, il est nécessaire que les équipages aient des points d'ancrage pour leurs vaisseaux, des lieux où ils peuvent se reposer et réparer leur navire. Gilbert Buti, dans le cas de Saint Tropez ou André Lespagnol pour Saint-Malo, ont tous deux montrés que les espaces maritimes sont constitués de nombreux points d'arrêts sur les routes de navigation[829]. Gilbert Buti a même pu démontrer que ces points d'étapes sont essentiels au cabotage et donc au développement du commerce. Fernand Braudel avant eux, avait déjà prouvé que dans la mer Méditerranée, les routes de navigations consistent avant tout en une mise en connexion de certains points sur les littoraux[830]. Ces espaces maritimes sont alors organisés ce qui permet à Bernard Michon de faire état de l'existence d'aires portuaires. Cet auteur observe le fait que l'espace portuaire nantais ne se limite pas à la ville et à son fleuve[831]. En effet, le port de Nantes dès le XVII° siècle se développe en interaction avec son environnement. Ceci participe à son dynamisme et son attractivité. De même les villes côtières qui sont en connexion avec lui peuvent à leur tour bénéficier de son dynamisme mais aussi développer elles-mêmes d'autres flux commerciaux avec les espaces environnants.

Qu'en est-il alors du cas Antillais ? Nous avons démontré dans la partie précédente que le bassin caribéen est sillonné par des flux de communication. La principale route maritime s'organise autour de certaines îles et provoque alors l'apparition de routes secondaires. Nous devons à présent préciser notre propos en exposant le fait que ce sont certains espaces de ces îles qui sont lieux d'attraction pour les navires. Pour que ces derniers puissent séjourner aux abords des îles, il faut que certains espaces soient dotés de moyens permettant aux équipages de se reposer, de rester en sûreté et de pouvoir commercer facilement. Anne Perotin-Dumont, dans son étude sur la Basse-Terre à la Guadeloupe, écrit que « toutes les villes du XVIII° siècle aux Antilles sont des ports »[832]. Elle exprime ainsi le fait que tous les espaces à forte concentration humaine, étant proche du littoral, sont dotés d'infrastructures pouvant accueillir les navires et les équipages. Il serait alors intéressant de savoir si ces propos peuvent être appliqués au XVII° siècle. En effet, dans les premiers temps de la colonisation, il est difficile d'attribuer le terme de ville aux bourgs et bourgades qui se créent sur les littoraux. De plus, notre étude portant sur une société en formation, nous pouvons dès à présent affirmer que des ports n'ont pas été créés dès les premiers temps de la colonisation. Or, pour pouvoir commercer et se développer, la société coloniale a du très vite se doter de moyens pour accueillir les navires et pour pouvoir entretenir des équipages dans les îles. Ces espaces, interface entre la mer et la terre sont alors cruciaux pour le développement des colonies car, pour reprendre les propos de Jean François Klein et Bruno Marnot, « ils sont avant tout le pont entre la colonie et sa métropole, entre les autres colonies de l'empire mais aussi avec les autres empires coloniaux »[833]. Sans l'aménagement d'espaces permettant d'entretenir et d'abriter des navires, les habitants ne pourraient échanger avec le

829LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint Malo, une élite de négociant au temps de Louis XIV*, RUR, Rennes, 1997 et BUTI Gilbert, *les chemins de la mer, Saint Tropez petit port méditerranéen*, PUR, Rennes, 2010.

830 BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1966.

831 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII° siècle, la construction d'une aire portuaire,* PUR, Rennes, 2011.

832 PEROTIN-DUMONT Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île : Basse Terre et Pointe à Pitre*, Karthala, Paris, 2001, P.96.

833 KLEIN Jean François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale XVI°-XX° siècle*, PUR, Rennes, 2014.

monde extérieur. Il est donc nécessaire pour nous de savoir comment ont été aménagés ces espaces et quels sont ces lieux aménagés pour les besoins de la navigation?

Pour pouvoir répondre à cette interrogation, il est d'abord nécessaire de savoir si certains espaces ont bénéficié d'une attention particulière. Autrement dit, nous chercherons à comprendre si le vocable «port » peut être employé pour le XVII° siècle antillais. Puis nous nous intéresserons à l'investissement des autorités locales dans l'aménagement des littoraux. En effet, s'il est compliqué de savoir lequel du commerce ou du politique est le premier à engager le développement des espaces maritimes[834], il est une évidence, les littoraux sont des espaces frontières qu'il faut aménager et contrôler. Nous chercherons à savoir alors quels ont été les lieux qui ont le plus intéressé les investissements des autorités locales. Bien sûr, les administrateurs locaux ne sont pas les seuls à se soucier de l'aménagement de ces zones entre terre et mer. Les commerçants ont tout intérêt à participer à leur développement. Nous verrons alors quel a été l'investissement des sociétés marchandes dans ces aménagements. Ceci nous permettra de déterminer le rôle de chacun, de décrire et de qualifier l'organisation de l'espace littoral.

1. Des ports aux Antilles ?

Pour le bon déroulement du commerce et des échanges maritimes, il est nécessaire que, sur la route des navires, il y ait des zones spécifiquement dédiées à l'accueil des équipages. Ces lieux doivent être dotés d'infrastructures permettant le stockage des marchandises et leur redistribution. Ceci est d'autant plus vrai dans le cas antillais du XVII° siècle puisque nous avons déjà démontré que les navires venus d'Europe ne passent pas par l'ensemble des îles sous la gouvernance de la France. Il faut donc des points de rupture sur cette route pour que l'ensemble des habitants puissent avoir accès aux denrées dont ils ont besoin. Ces espaces dédiés à la redistribution des marchandises sont ce que nous appelons des ports. Bruno Marnot dit à ce propos : le port est d'abord une « aire de mise en contact entre deux domaines de circulation »[835]. Cette réalité suppose des moyens et des processus de mise en relation de ces deux domaines de circulation qui contrôlent, chacun de leur côté, des territoires plus ou moins étendus. Ces ports sont donc des interfaces entre un arrière-pays et l'espace maritime. Dans le monde colonial, ces zones portuaires sont des ponts entre la métropole et les colonies. Nous avons déjà démontré en quoi la société coloniale a nécessité de rester en contact avec le monde extérieur. Développer des zones d'échanges dans les espaces maritimes est alors une nécessité pour le maintien des colonies. Le colloque tenu en 1998 sous le titre « les ports Normands un modèle ? »[836] démontre pour sa part qu'il existe différents types de modèle portuaire. Nous pouvons donc nous demander à quoi ressemblent ces espaces d'échanges dans le cas Antillais et s'ils existent, où sont-ils situés?

834 Ibid.

835MARNOT Bruno, « Les ports et la mondialisation au XIX° siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », in *Monde*, 2014/2 (N°6).

836WAUTERS Eric (Dir.), *Les ports normands: un modèle* ? Colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998, Publication de l'Université de Rouen, Rouen, 1999.

Qu'est ce qu'un port ?

Tout d'abord, il est nécessaire de préciser que le mot port peut avoir plusieurs significations. Selon le dictionnaire d'Antoine Furetière de 1701, le port « est une anse ou une avancée d'une côte de mer qui entre dans les terres, qui a un fond et un abri suffisant pour le mouillage et le repos des vaisseaux, pour y prendre des moles ou des jetées en mer. Il faut de temps en temps creuser ou nettoyer les ports. On dit avoir un port sous le vent, c'est-à-dire un lieu de retraite dans le besoin »[837]. Selon cette définition, le port n'est pas nécessairement doté d'infrastructures spécifiques. Il doit être un lieu à l'abri des vents et doit être assez profond pour que les navires puissent y séjourner. Dans ce cas, un grand nombre d'espaces maritimes antillais pourraient avoir ce qualificatif.

Le dictionnaire de marine édité à Amsterdam en 1702, donne une définition un peu plus précise de ce terme. Un port : « c'est un poste de mer proche des terres destiné au mouillage des vaisseaux et qui est plus ou moins propre selon qu'il a plus ou moins de fond et d'abris »[838]. Or, les auteurs distinguent le port de havre : « ce sont ceux où les vaisseaux peuvent être en tous temps y ayant toujours assez de fond » et le port brut : « c'est celui qui est fait sans art et sans artifice ». A cela s'ajoute la rade foraine : « c'est celle où il est permis à tous les vaisseaux de mouiller l'ancre sans avoir à craindre le canon des forteresses du pays ». Enfin, il y a la rade qui est « un espace de mer et un lieu d'ancrage à quelque distance de la côte où les vaisseaux peuvent jeter l'ancre et y demeurer à l'abri de certains vents et où ils mouillent même ordinairement en attendant le vent ou la marée propre pour entrer dans le port ou faire voile ». Selon ces définitions, ce qui va différencier le port de la rade est le fait que les navires peuvent y séjourner plus ou moins longtemps sans être inquiétés par les vents et les attaques ennemis.

Enfin, le glossaire nautique d'Augustin Jal donne la définition suivante : « un port est une rivière, un petit bras de mer, une anse défendue par l'art ou par la nature contre l'impétuosité des vents et celle des flots et contre l'attaque des ennemis, où l'on peut faire en sûreté les opérations relatives à l'armement, au désarmement, à la construction et au radoub des vaisseaux. On distingue des ports de trois espèces différentes, les uns sont destinés uniquement aux opérations de la marine militaire, ils s'appellent grand ports ou ports de roi, les autres ne recèlent que des navires de commerce et ils sont appelés ports marchands et enfin ceux qui remplissent à la fois cette double destination sont désignés par la qualification de port mixte »[839].

Ces définitions nous permettent de dire qu'il faut plusieurs éléments pour qu'un lieu soit qualifié de ports. Il doit être situé dans un espace géographique permettant de protéger les navires. De plus, il doit disposer de fonds nécessaires pour pouvoir accueillir les navires à fort tonnage. Enfin, il doit être doté d'infrastructures permettant le transport des marchandises et l'entretien des navires. Les ports se distinguent alors par leur spécificité : de commerce ou de guerre et, selon leur vocation, les infrastructures différent. Qu'en est-il alors dans le cas antillais ?

837 FURETIERE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, chez A. et R. Leers, La Haye, 1690.

838 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

839 JAL Augustin *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, F. Didot frères, Paris, 1848.

L'usage du vocable « port » aux Antilles ?

Pour répondre à cette interrogation, le premier réflexe est d'observer quels sont les qualificatifs qui sont attribués dans les sources aux espaces maritimes qui accueillent les navires. Le premier constat que nous pouvons faire est que le mot port n'apparaît pas dès le début de la colonisation. Il apparaît pour la première fois en 1648 lors de la prise de l'île de Saint Martin. Dans les articles partageant l'île entre Français et Hollandais il est spécifié : « Que la chasse, la pesche, les salines, les rivières, les estangs, eaux douces, bois de teinture, mines ou mineraux, ports et rades et autres commoditez de la dite isle seront communes et ce pour subvenir à la nécessité des habitants »[840].

Or, le terme est ici employé de façon générique. Il n'est pas affirmé qu'il existe une infrastructure portuaire dans l'île. En fait, les nouveaux occupants veulent juste signifier que, si un port est constitué, il sera ouvert aux navires des deux nations. Nous ne pouvons donc affirmer que ces propos indiquent clairement l'existence d'infrastructures portuaires aux Antilles à cette période. Du Tertre précise même qu'en 1650 dans les autres îles :

> « Il n'y a ny ville ny bourg, mais seulement quelques rangées de magazins, bastis de pierres et de planches, où les marchands estrangers vendent ce qu'ils apportent et où quelques artisans font leurs retraites pour la commodité du public, comme les tailleurs, les menuisiers et autres semblables »[841].

Cette description laisse donc suggérer qu'au début de la période étudiée le qualificatif de port ne peut être attribué à aucun espace maritime des îles. Certains de ces bourgs sont certes déjà plus développés que d'autres mais aucun ne s'est réellement doté d'infrastructure permettant d'accueillir de façon prioritaire les navires. Les sources elles-mêmes ne font état que de rade. Par exemple, lors du partage de Saint-Christophe entre Anglais et Français, il est écrit que « la chasse, la pesche, les salines et les rivières, la mer, les rades, les mines, les bois de teinture et de prix, s'il y en a et chemins seront communs »[842].
Pourtant, des espaces sont déjà en capacité de recevoir un grand nombre de navires. Du Tertre rapporte que lors de l'ouragan de 1642, il y a vingt-trois navires à la Basse-Terre de Saint-Christophe[843]. De même, Fort Royal est très vite connue comme « un fort beau lieu pour le carénage des vaisseaux »[844]. Mais il va falloir attendre encore quelques années avant de voir apparaître le mot port.

Rochefort faisant la description de la Martinique utilise encore le mot rade pour qualifier les espaces les plus fréquentés par les navires : « La meilleure rade de cette isle est entre le carbet et le Fort Saint Pierre. Elle est beaucoup plus assurée que celle des iles voisines étant à demy entourée de montagnes asses hautes pour la mettre à couvert des vens et tenir les vaisseaux en seureté »[845].

Le mot port apparaît pour la première fois dans un mémoire anonyme de 1660. Il est attribué au carénage de Fort Royal de la Martinique :

> « L'on rencontre à une anse du pays habité un golphe nommé le Cul de Sac Royal de dans lequel il y a encore autre petit golfe appelé le Carénage. C'est là où tous les vaisseaux qui se trouvent dans les autres isles viennent se retirer durant les grandes

840 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles...,* Op. Cit. Tome I, p. 409.
841 Ibid. Tome II, P3.
842 Ibid. Tome I, P15.
843 Ibid.
844 BOUTON Jacques, *Relation de l'establissement des François*…OP.Cit.
845 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* Op. Cit. p. 28.

tempestes qu'ils appellent ouragan. Ce port estant tellement à couvert de tous les vents par les moindres barques y sont très grande assurance »[846].

Il n'est pas certain qu'à cette date, Fort Royal soit doté d'infrastructure portuaire. Le fait que l'anse permette aux navires de rester à couvert des grands vents et qu'elle soit dotée d'espace permettant la réparation de ces navires explique que le terme lui soit appliqué.

Si le qualificatif de port peut être attribué à Fort Royal, il doit l'être aussi à d'autres espaces maritimes des îles. En effet, le développement de la colonisation fait apparaître des ensembles urbains sur les littoraux. C'est autour d'eux que vont se créer les principaux espaces d'échanges dans les îles. Lors de l'achat des îles par la compagnie créée par Colbert il est spécifié que les seigneurs propriétaires « vendent les forts, ports, havres, rivières, pêches, mines, minières, droit de gouvernement qui se trouvent au dit pays »[847]. Ces propos témoignent alors de l'existence d'espaces aménagés dans les Antilles à partir des années 1660. En effet, pourquoi marquer la distinction entre les différents espaces maritimes si ce n'est pour faire référence à quelque chose d'existant.

Pourtant lors de son voyage aux Antilles, l'ingénieur Blondel n'attribue le qualificatif de port à quasiment aucun espace du littoral. Par exemple, il parle de la Basse-Terre de la Guadeloupe en ces termes : « La rade de la Basseterre est la plus fréquentée de toute l'isle a cause des magazins du bourg, quoique les navires soient obligés de mouiller au large sans pouvoir s'approcher plus pres de deux cents thoises de la coste »[848].

Il utilise le terme port qu'une seule fois : « Le plus beau port de Sainte-Croix est ce qu'ils appellent le Bassin en la coste du Nord et sous un Montagne qui porte le nom de Fort Saint-Jean parce que les Espagnols y avaient autrefois construit une petite redoute dont il reste encore quelques vestiges »[849].

En fait, il semble que l'ingénieur utilise les termes rade et port de façon indifférenciée. Ceci est peut-être dû au fait que les espaces portuaires sont encore en cours d'élaboration à cette époque. Mais il est tout de même évident que des infrastructures portuaires sont réellement développées aux Antilles à cette date.

L'apparition de la charge de capitaine de port.

A partir des années 1665, les autorités locales cherchent même un moyen pour prendre le contrôle sur ces infrastructures portuaires. Du Lion en 1670 propose qu'à la Guadeloupe soit mis en place un capitaine de Port. Il justifie sa demande par les arguments suivants : « les capitaines des vaisseaux du roy se saisissent exactement des bastiments estrangers qui font commerce aux isles il seroit necessaire d'establir un capitaine de port pour faire les visites des dits bastiments conjointement avec les commis de la compagnie »[850].

Pourtant ce n'est pas à la Guadeloupe qu'est établie cette fonction. Dans les Antilles, c'est à la Martinique que va apparaître cette charge et avec elle, une réelle organisation de l'espace portuaire. Il faut pour cela attendre l'année 1677. A cette date, la charge de capitaine de port est donnée au nommé Duplessis[851]. Celui-ci est en fonction au Fort Royal de la Martinique où son rôle est à la fois de s'assurer que les navires soient bien à couvert au fond du cul de sac pendant la saison des ouragans mais aussi de contrôler les équipages qui se

846 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Mémoire anonyme année 1660.

847 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, vente de la Guadeloupe le 10 Juillet 1664 devant le notaire De la Mothe.

848 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de Blondel, description de l'île de Saint Christophe, année 1667.

849 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de Blondel, description de l'île de Sainte Croix, année 1667.

850 ANOM, C7A2 F° 5, Lettre de Du Lion, 18 Mars 1670.

851 ANOM, C8A2F39, Lettre De Jolinet, 08 Octobre 1677.

rendent en ce lieu. C‟est lui aussi qui est en charge d‟assurer la bonne navigation au sein du cul de sac comme le rapporte Froger en 1698 : « Le lendemain le capitaine du port du Fort Royal nous entra au carenage ; il y avoit 4 ou 5 vaisseaux de la Rochelle et de Bordeaux et deux Danois qui chargeois à fret pour les marchands françois »[852].

Cette nomination va de pair avec le développement de cet espace portuaire. Il est à noter tout de même que la charge de capitaine de port ne va être existante qu‟au Fort Royal. C‟est avant tout parce que c‟est ce port qui accueille en priorité les navires des escadres royales venus protéger les îles. Ainsi le capitaine de port doit aussi assurer l‟approvisionnement de ces navires.

Si Duplessis est le premier capitaine de port qui nous est connu, il semble que la fonction ait existé avant cette date. Blénac demande « si le reglement fait entre la marine et Monsieur de Baas a l‟esgard des marchands, du pilote et du capitaine de port sera suivy »[853]. Sous De Baas, il semble que la charge soit confiée à des hommes issus de la société coloniale. Mais Patoulet en 1680 fait référence à un capitaine de port que le roi a envoyé aux îles[854]. Le capitaine de port à Fort Royal est donc placé sous l‟autorité du roi et de ses représentants aux Antilles. Sa charge est donc d‟abord de défendre les intérêts du roi.

Ainsi, à partir des années 1680, il est évident que les Antilles sont dotées de systèmes portuaires suffisamment bien développés pour que les autorités métropolitaines se préoccupent de la chose. Ceci est dû au fait que la position de Fort Royal se renforce.

Après Du Plessis est nommé Joyeux mais « ayant fait un establissement dans un quartier fort esloigné de celuy du Cul de Sac du Fort Royal se trouve hors la portée d‟en pouvoir faire les fonctions », il semble exercer très peu de temps cette fonction[855]. Après lui, la charge est donnée au « sieur Fichery » qui décède en 1692[856]. Ce dernier est remplacé en 1693 par Durand de la Joubardière. A son propos, Du Maitz rapporte :

> « Le sieur Durand capitaine de port s‟acquitte très bien de son employ mais il ne peut pas vivre avec les appointements qui luy sont reglez et je ne croy pas mesme qu‟il puisse se résoudre à continuer a moins qu‟il ne soit payé sur le pied des lieutenants des grands ports »[857].

Cette remarque de Du Maitz indique alors que même si la présence d‟un port à la Martinique est reconnue par l‟autorité royale, le port de Fort Royal est tout de même considéré comme méritant moins d‟attention que ceux de la Métropole de la part du roi et de ses ministres. La remarque de Du Maitz va tout de même être retenue puisqu‟en 1752, Du Jardin « demande à sa majesté la confirmation de ces exemptions et un brevet de capitaine de port »[858]. Nous pouvons donc penser qu‟avec le développement des zones portuaires dans les îles, la charge de capitaine de port va gagner en notoriété.

Les ports aux Antilles.

Si seul Fort Royal a un capitaine de port, ce n‟est pas pour autant l‟unique espace portuaire des îles. A la Martinique nous pouvons compter trois ports à la fin de la période : « L‟isle de la Martinique a plusieurs ports et rades foraines où le commerce se fait en temps

852 FROGER François, *Relation d'un voyage…*OP.Cit.
853 ANOM, C8A 3 F° 14, extrait de lettre de Blénac, année 1680.
854 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.
855 ANOM, C8A 6 F° 343, Lettre de Du Maitz, 22 Mai 1691.
856 ANOM, C8A 7 F° 133, Lettre de Blénac, 2 Juillet 1692.
857 ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.
858 ANOM, COL E 151, dossier Du Jardin, année 1752.

de paix et de guerre ; les principales sont le Port du Fort Royal, la rade du Fort saint Pierre et le Port de la Trinité »[859].

Fort Saint-Pierre est suffisamment développé pour que Vaucresson en 1709 « propose d'establir un lieutenant de port au bourg de Saint Pierre pour veiller à la conservation du port et de la rade, il demande cette place pour le sieur Chabert lieutenant de la compagnie des marchands»[860].

L'autre port existant à la Martinique à la fin de la période étudiée est celui de la Trinité. Son développement est dû à l'apparition d'une épidémie sur la façade ouest de la Martinique. Cet événement se déroule en 1691 lorsque « la maladie s'est répandue au Fort Saint Pierre et au Fort Royal, je [Du Maitz] propose aux navires marchands d'accoster au cul de sac de la Trinité »[861]. La même année Guitaud rapporte que « Le cul de sac de la Trinité est aussi un très beau port et il y a une pointe comme au Fort Royal où l'on pourroit se fortifier »[862]. Le développement de ce port est donc nécessaire pour suppléer les deux autres espaces portuaires de la façade Occidentale de l'île.

La Martinique n'est pas la seule île à avoir des espaces d'échanges développés. L'intendant Robert rapporte en 1700 :

> « La Grenade c'est un port qui s'y trouve qui est si fermé que les vaisseaux sont à l'abri de toutes les tempestes si fortes qu'elles puissent estre les vaisseaux y peuvent aussy carenner très commodément ce qui fait qu'il a souvent servy de retraite aux vaisseaux du roy »[863].

Il fait alors référence à l'existence d'infrastructures portuaires au Fort Saint Louis de l'île. Caillus précise même à son propos : « la situation de son fort est très avantageuse c'est un roc presque escarpé de toutes parts qui commande esgalement à la rade au port et au bourg »[864]. Nous voyons alors que le mot port est avant tout attribué à des espaces qui reçoivent beaucoup de navires et qui peuvent en assurer la sécurité. La Basse-Terre de la Guadeloupe et la Basse-Terre de Saint-Christophe sont alors dans ce cas même si le qualificatif ne leur est jamais attribué.

Dans les sources, certains sites obtiennent ce qualificatif alors qu'ils ne disposent pas d'infrastructures qui pourraient faire d'eux un véritable port. Par exemple, le gouverneur de la Guadeloupe, Auger, rapporte :

> « Les Saintes consistent en trois petites isles qui forment dans leur intervalle assez serrez une rade et un petit port assez bon, la plus petite des trois est inhabitée, les deux autres se distinguent par la terre de haut et la terre de bas, la première est presque abandonnée par les fréquentes descentes que les barques angloises y font a cause de la commodité des desbarquements »[865].

Il est pourtant évident qu'aucun lieu des Saintes n'est doté d'infrastructure permettant de pouvoir obtenir le titre de port. Ainsi se référer à la seule utilisation de ce qualificatif pour

859 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.

860 ANOM, C10A1, Ordonnance de Vaucresson année 1709. Il est intéressant de voir que l'attribution du poste est donnée à un marchand de la ville. Ainsi nous aurons l'occasion d'exposer plus loin le fait que les ports de commerce qui se sont développés aux Antilles le sont du ressort des communautés marchandes et habitants des îles. Les autorités locales se sont plus concentrées sur le développement de Fort Royal, ce qui crée une concurrence entre les différents espaces.

861 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz, 16 Aoû 1691.

862 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 879, Lettre de Guitaud, 04 Octobre 1691.

863 ANOM, 07DFC126, Mémoire de l'intendant Robert, 29 Octobre 1700.

864 ANOM, C10A1, Lettre de l'ingénieur Caylus, 01 Mars 1705.

865 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, visite du gouverneur Auger à la Guadeloupe, 11 Mars 1696.

pouvoir déterminer où sont les ports aux Antilles risque de nous faire attribuer cette dénomination à des espaces qui ne le sont pas et oublier des espaces qui eux sont réellement au centre des échanges locaux.

En fait nous devons distinguer plusieurs espaces d'échanges maritimes aux Antilles. Il y a des ports, des rades, des anses et des mouillages[866]. Ce qui marque la différence entre chacun de ces espaces est avant tout la façon dont ils sont aménagés. Ainsi, pour pouvoir faire état de l'organisation interne de la navigation aux Antilles, nous ne pouvons pas nous contenter de signaler la présence des ports. Il nous faut surtout nous intéresser à la façon dont sont aménagés ces lieux afin de discerner comment est organisé l'espace maritime antillais.

2. Les caractéristiques des ports aux Antilles

Etant donné que dans le cas Martiniquais nous savons qu'il existe trois ports à la fin de la période, nous pouvons nous appuyer sur les caractéristiques de Saint-Pierre, Fort Royal et La Trinité pour identifier d'autres espaces portuaires de la Caraïbe Française.

Des espaces chargés d'accueillir les navires.

Le premier élément présent dans ces trois espaces littoraux est qu'ils sont en capacité de recevoir des navires de fort tonnage. Dans le cas de la Trinité, l'un des avantages de ce poste est exprimé de la sorte dans un mémoire anonyme daté de 1702 : « l'entrée du cul de sac de la Trinité n'a qu'un passage pour les navires [….] Dans son plus profond qui est le fond du cul de sac 5 à 6 brasses d'eau ou mouillent les vaisseaux »[867]. Ceci donne un caractère particulier au quartier de la Trinité puisque Blondel fait la description suivante de la côte de la Martinique :

> « Il s'en peut dire autant de toute la coste qui court sud est et nord ouest entre le Cap Ferré et le Cul de Sac du Galion. Et quoi qu'elle soit fort entrecoupée de caps avancés à la mer, et de bayes reculées dans les terres ou il semble que les navires dussent trouver abri, il est pourtant vrai que le peu de fonds qui se trouve quasi dans tous ces ports, la quantité de roches qui les environnent, les grands bancs de cayes ou ecueils qui les couvrent de fort loin a la mer et qui rendent ces brisants rudes et la mer impétueuse, sont cause que l'on ne doit pas y commettre facilement les navires, puisque les pirogues et canots des Caraïbes mesmes ont beaucoup de peine a y aborder et a trouver les passes entre les rochers pour en sortir. Et ces lieux ont si peu de commerce avec le reste de l'isle qu'ils ne sont cognus que par un petit nombre des habitants »[868].

Ainsi, pour qu'un port se développe, il faut avant tout que l'espace soit doté d'une anse suffisamment profonde pour pouvoir accueillir les navires les plus grands. Ceci n'est pas

866 GUIBERT Jean Sebastien, « Des mouillages, des rades et des ports : les mots et la chose portuaire, contribution à l'histoire maritime des Petites Antilles ». In: *Outre-mers*, tome 100, n°378-379,2013. Les territoires de l'histoire antillaise, sous la direction de Jacques Dumont, Benoît Bérard et Jean-Pierre Sainton. pp. 67-75.

867 ANOM, 247MIOM33, Mémoire anonyme 17 Février 1702.

868 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de l'Ingénieur Blondel, 25 Septembre 1666.

l'apanage de l'ensemble des espaces littoraux antillais. Par exemple à Saint-Barthélémy aucun port ne s'y développe car « Elle est difficile accez pour les grands navires à cause qu'elle est entourée de plusieurs rochers »[869]. La même situation se retrouve à Sainte-Croix :

> « Tout ce qu'il y a de coste a droite et à gauche de la Pointe du Vent à Sainte Croix, c'est-à-dire depuis le cap du Milord jusqu'à la pointe aux prunes est inaccessible aux navires et le dedans de la terre en tout cet espace n'est que de montagne appres et sterilles. Ce n'est pas qu'ils n'y ait quelques endroits entre les Cayes ou les bateuax et canots peuvent mouiller assez seurement, comme aux Anses qui sont entre le cap Milord et celui du Cudejarre et en celles depuis l'anse des Paretuviers jusqu'à l'ilet à Cabritz. Les barques peuvent même passer entre l'île Verte et la terre de Sainte croix mais il ne faut pas s'en approcher avec des navires »[870].

L'île de Tobago connaît elle aussi la même difficulté : « son bord est sale de roches et de cayes qui en rendent l'accès difficile, elle n'a de port que pour les vaisseaux de cent et cent vingt thonneaux et au dessous »[871].

Pourtant certains espaces difficilement accessibles par les plus grands navires vont tout de même réussir à se développer. Ainsi Blondel informe que « La rade de la Basseterre est la plus frequentée de toute l'isle a cause des magazins du bourg », mais il n'omet pas de préciser que « les navires soient obligés de mouiller au large sans pouvoir s'approcher plus pres de deux cents thoises de la coste »[872]. Pourtant les habitants de la Basse Terre ont réussi à attirer les navires vers cette anse et y ont développé un espace d'échange important. Or, d'autres espaces de l'île sont plus avantageux pour l'accueil des navires comme « un autre poste au Petit cul de sac sous le Morne de Pitre du costé de la Grande terre ou les navires de moyen port peuvent mouiller assez seurement sur bon fonds de vase »[873]. Mais cette partie de l'île de la Guadeloupe ne verra son espace aménagé en zone portuaire qu'après la période étudiée dans notre recherche[874].

L'autre qualité recherchée dans les espaces littoraux pour pouvoir y développer un port est le fait qu'ils assurent naturellement une protection pour les navires contre les vents et les courants comme à la Martinique : « La meilleure rade de cette ile est entre le Carbet et le Fort Saint-Pierre. Elle est beaucoup plus assurée que celle des isles voisines étant à demy entourée de montagnes asses hautes pour la mettre à couvert des vents et tenir les vaisseaux en seureté »[875].

C'est cette situation privilégiée qui explique le développement de Saint-Pierre et le fait que ce port ait pu répondre à la concurrence de celui du Fort Royal. Pourtant les auteurs s'évertuent à venter la qualité de ce second port de l'île. Blénac justifie sa volonté de faire de Fort Royal le premier port des îles par ces propos :

> « Je croy monsieur que pour les marchands, ils doivent mouiller par tout ou ils ont leur negosse et leurs affaires car on peut mouiller tout le long de la coste. Ce n'est pas que le cul de sac ne leur soit avantageux et qu'ils ne le prennent d'eux mesmes car il ne leur faut ny cable ny ancre mais seulement des grelins qu'ils amarrent a terre et ils peuvent envoyer tout leur esquipage pour faire naviguer leurs chaloupes et ne

869 ROCHEFORT Charles De, *Histoire Naturelle et Morale…* Op. Cit. p. 58.
870 ANOM, 07DFC 126, Mémoire de l'ingénieur Blondel 1666.
871 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome I, p. 184.
872 ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de l'ingénieur Blondel 1666.
873Ibid.
874 PEROTIN DUMON Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île : Besse Terre et Pointe à Pitre*, Karthala, Paris, 2001.
875 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* Op. Cit. p. 28.

laisser qu‟un garçon a bord, il n‟en est pas de mesme au fort st pierre ou leurs navires desradent souvent »[876].

Un espace au couvert des vents et des courants permet donc à la fois de protéger les navires en cas de tempête mais facilite aussi le commerce. Ceci est aussi le cas dans les îles détenues par les Anglais puisque Biet explique le développement de la ville du Pont à la Barbade en 1664 par les raisons suivantes : « son port et sa rade est en forme de croissant et fort grand, car il peut tenir deux cent vaisseaux en assurance et à l‟abry des tempestes »[877]. Ceci n‟empêche pas que les ouragans fassent des ravages puisque l‟auteur continue sa description de la sorte: « ils en avaient faict un peu avant notre arrivée dans cette isle. Nous y vimes encore le débris de dix navires qui y auroient péry »[878]. Mais lorsque les tempêtes touchent ces espaces, les navires y sont moins en danger.

Certains espaces moins protégés vont pouvoir s‟appuyer sur leur situation géographique pour pallier cette contrainte. Dans le cas de la Basse-Terre de la Guadeloupe, « le mouillage de la Rivière des Péres qui est le meilleur de l'isle et d'où les navires sont plus parés pour se mettre à la mer en cas de mauvais temps ou pour aller au débouquement pour l'Europe »[879]. La situation est la même pour l‟île de Saint-Christophe qui s‟appuie beaucoup sur sa voisine Sainte-Croix en période d‟ouragan :

> « Divers navires y sont demeurés à Sainte Croix pendant les ouragans, sans s'en estre aucunement ressenti et quelques uns de ceux qui estaient aux rades de Saint Christophe ont trouvé leur salut dans ce port où ils ont carene sous un islet qui est dans le fond du Bassin »[880].

Il est tout de même indéniable qu‟un bon port aux Antilles est à l‟exemple de celui de la Grenade : « à couvert de toute sorte de mauvais temps capable de contenir vingt vaisseaux de guerre de quelque taille que ce soit »[881].

Les ports sont d‟abord des lieux capables d‟accueillir les navires à fort tirant d‟eau. Ils doivent aussi offrir une protection naturelle contre les courants et les vents. La combinaison de ces deux éléments est à la base de l‟installation d‟infrastructures portuaires dans certain espace déterminé des îles. C‟est pour cette raison que la majorité des espaces portuaires se trouvent sur la façade Occidentale des îles. Ils sont tous réalisés dans des anses protégées. Seul le port de Trinité à la Martinique se trouve sur la façade Atlantique. Or, dans ce cas, la présence de collines assez hautes assure une protection naturelle ce qui explique son développement comme en témoigne le père Labat :

> « Le port de la Trinité est un grand enfoncement qui forme une longue pointe, appelée la pointe de la Caravelle, qui a plus de deux lieues de long. Cette longue pointe le couvre du côté du sud est l‟autre est fermée par un morne assez haut et d‟environ 350 à 400 pas de longueur qui ne tient à la terre ferme de l‟isle que par un istme ou langue de terre de 35 à 40 toises de largeur »[882].

La seule présence d‟élévation du terrain pour protéger les navires ne peut suffire à expliquer le développement de zones portuaires dans certains espaces. Par exemple, « deux vaisseaux françois estant au port de la Trinité à couvert de l'ouragan par une sorte de cap n'ont point esté endommagé, à Saint-Pierre dont la rade ouverte est entièrement exposé aux vents et

876 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac 23 Septembre 1679.
877 BIET Antoine *Voyage de la France equinoxiale…* OP. Cit. p. 285
878 Ibid.
879 ANOM, 08DFC26, Mémoire de Du Lion, 22 Septembre 1665.
880 ANOM, 07DFC 126, Mémoire de l'ingénieur Blondel 1666.
881 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome I, p. 184.
882 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit. Tome I, p. 126.

a deu pour cette raison n'estre jamais d'usage ont perris six navires et quatorze barques dont il y avoit trois angloises plus de deux cents cinquante hommes y ont esté noyé»[883].

La rade de Fort Saint-Pierre n'est donc clairement pas la plus protégée des anses lors de la saison des ouragans. Ceci n'empêche pas au port de se développer et d'être le plus important des Antilles Françaises en 1713.

A contrario, « Les Saintes forment un port assez bon pour mettre les vaisseaux à couver dans les mauvais temps »[884]. Pourtant « Les Saintes sont quatre petites isles très ramassées qui forment entre elles une très belle rade. L'espace est de 5 lieues le terroire n'en est pas bon et ne produit que du tabac aussy ne sont elles guerres estimées et davantage moins qu'elles manquent d'eau douce »[885].

Un port doit donc être placé dans un espace où les équipages venus d'Europe peuvent se désaltérer et se reposer après leur voyage[886]. Par ailleurs, il est nécessaire que les espaces portuaires soient dotés d'infrastructures permettant de protéger les navires de toute incursion ennemis.

Ports et fortifications

En effet, l'une des caractéristiques communes aux ports des Antilles est la présence dans ces lieux de fortifications. Guitaud ventant les qualités de la Trinité de la Martinique pour y installer un espace portuaire précise que « Le Cul de Sac de la Trinité est aussi un très beau port et il y a une pointe comme au Fort Royal où l'on pourroit se fortifier »[887]. Ainsi, il n'y a de port aux Antilles sans fort. Colbert lui-même rappelle en 1666 l'importance de ces fortifications « La première que ces fortifications puissent servir à assurer la retraite des vaisseaux et tout ce qui regarde le service de la marine »[888].

Avant 1664, ce sont les seigneurs propriétaires qui sont en charge de la réalisation de ces fortifications[889]. En effet, les premiers espaces fortifiés des îles ont été dans les premiers temps du fait de d'Esnambuc et de ses successeurs :

> « Monsieur d'Esnambuc estant party de l'isle de Saint-Christophe au commencement du mois de Juillet de l'an 1635 descendit à la Martinique cinq ou six jours après. Il fit promptement bastir un fort sur le bord de la mer qu'il munit de canons et de tout ce qui estoit nécessaire pour le bien deffendre »[890].

---

883 ANOM, C8A 19 F° 217, lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.

884 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome I, p. 176.

885 BNF, département des manuscrits, fonds Français 25163, Mémoire touchant le commerce des isles de l'Amérique méridionnale appelée Antilles, 29 Janvier 1692.

886 Voir I. A, l'installation des premiers colons où Nous avons alors démontré en quoi cette présence de l'eau fut déterminante lors de l'installation des premiers colons dans les îles.

887 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 879, Lettre de Guitaud, 04 Octobre 1691.

888 ANOM, COL E 35, lettre de Colbert, année 1666.

889 Dans la charte de la Compagnie de Saint Christophe édicté en 1625, ce sont déjà les premiers gouverneurs qui ont la charge de fortifier et protéger les îles face aux escursions ennemis. Cette charge leur est à nouveau confiée lors de la réalisation de la charte créant la compagnie des isles d'Amérique suite à la conquête de la Guadeloupe et de la Martinique. Pour ce faire, les premiers gouverneurs devaient réaliser dès les premiers temps de leur installation dans les îles une place fortifiée. Voir ROULET Eric, *La Compagnie des îles de l'Amérique, 1635-1651 : une entreprise coloniale au XVIIe siècle*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2007, P.89.

890 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 99.

Comme dans de nombreux domaines, il est imité par ces successeurs. Lorsque ces derniers prennent la décision de prendre possession d'une île, ils font alors édifier un fort dans l'espace le plus propice à l'abord des vaisseaux. Du Tertre décrit la Grenade de la sorte :

> « L'habitation de M du Parquet est un grand désert qui contient toute la montagne prochaine du havre au bas de laquelle sont les magazins qui sont cent ou cent vingt pieds de bastimens de briques et de charpente. L'Eglise est scituée sur cette place à environ trois cens pas du fort mais elle n'est que de fourches et de roseaux »[891].

L'auteur n'omet donc pas de mentionner la présence d'un fort dans l'île. Sans la présence de ces forts, les équipages ne peuvent se sentir en sécurité et sont donc incités à se rendre dans d'autres espaces de la Caraïbe. Une île a encore un avantage dans ce domaine c'est :

> « La Martinique [qui] outre plusieurs bonnes rades, elle a un port capable de trente grands vaisseaux à couvert de tout mauvais temps et qu'il sera facile de défendre contre l'attaque des ennemis quand il sera fortifié. Quelle est l'abord de tous les navires qui viennent d'Europe pour commercer »[892].

Si les premiers seigneurs propriétaires vont être à l'origine de l'édification des premiers espaces fortifiés, les représentants du roi de France vont eux poursuivre cette tâche en continuant à développer ces premiers espaces d'échanges dans les îles. Pour cela, des ingénieurs sont envoyés dans les îles. Leur rôle est de s'assurer de l'entretien des forts déjà existants mais aussi de veiller à la construction de nouvelles fortifications dans les lieux les plus propices au développement du commerce. Si les nouvelles autorités tiennent tant à pourvoir chaque île d'espaces fortifiés c'est parce que ceci est nécessaire tant pour le maintien de la colonisation que pour son développement. C'est ce que rapporte de Chambré en 1675 au sujet de la Grenade: « Et y faire une bon fort de pierre pour la rendre capable d'y recevoir les navires de l'Europe et de leur donner des rafraichissements »[893]. C'est ce qu'illustrent aussi les propos de l'un de ces ingénieurs, Blondel au sujet de la Guadeloupe :

> « Le fort de Sainte-Marie de la Cabestere n'a pas de moindres desfauts et il est si peu flanqué et si faiblement basti qu'il ne peut passer que pour une très mediocre maison de campagne d'un particulier. Le choix qui s'est fait de la Montagne sous laquelle la rivière du Bailli se décharge à la mer, pour y bastir une forteresse, ne peut estre desapprouvé puisque la situation quoiqu'un peu commandée est la plus commode et la plus propre de toutes celles que l'on a pu rencontrer dans la Guadeloupe et le mouillage y estant plus seur qu'en aucun autre endroit de la coste, les vaisseaux qui sont à la rade peuvent tirer du secours du canon de la Forteresse, et celle-ci en peut recevoir commodement de la facilité du debarquement au près de la Montagne »[894].

Ainsi les forts restent tout au long de la période le moyen le plus assuré pour protéger les navires qui viennent accoster dans les îles. Pour les autorités locales, la présence de ces espaces fortifiés dans les meilleures rades présente un intérêt puisqu'ils permettent « d'appuyer l'Etat dans ses ambitions coloniales »[895].

Nous pouvons constater que l'ensemble des espaces qui peuvent être identifiés comme étant des ports et des rades foraines sont tous des espaces fortifiés. A l'inverse, lorsqu'un

---

891 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 504.

892 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome II. p. 1.

893 ANOM, C10A1, Mémoire de Chambré, année 1675.

894 ANOM, 07DFC 126, Mémoire de Blondel sur la Guadeloupe, année 1666.

895KLEIN Jean François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale XVI°-XX° siècle*, PUR, Rennes, 2014.

espace ne détient aucune fortification, il n'est jamais nommé dans les sources comme étant un port. Le cas de Saint-Christophe et de ses îles adjacentes peut alors nous conforter dans cette impression. Il est évident que si d'Esnambuc a veillé à doter la Martinique d'un fort, il dû en faire de même pour l'île de Saint-Christophe. Tout nous laisse à penser que le quartier de la Basse Terre fut le premier à bénéficier d'un édifice fortifié dans les îles. Ce travail amorcé par d'Esnambuc est poursuivi par De Poincy. Bien avant 1650, l'île de Saint-Christophe est dotée de quatre espaces qui potentiellement pourraient devenir des zones portuaires comme le relève Rochefort :

> « Les françois ont [à Saint-Christophe] quatre forts munis de quantités de canons, qui portent loin en mer, dont celui qui est à la pointe de sable, à des fortifications régulières comme une citadelle. Le plus considérable après celui là est à la rade ou au mouillage qu'on appelle de la Basse terre. Il y a jour et nuit l'un et l'autre des compagnies de Soldats qui font bonne garde »[896].

Avec l'augmentation de la venue des navires, il semble que la Basse Terre soit passée du statut de mouillage à celui de port[897]. Mais la Basse-Terre de Saint-Christophe ne semble pas conserver ce statut et celui-ci n'est transféré à aucun autre mouillage de l'île. La raison nous semble alors être liée à l'histoire de l'île. Les forts de l'île de Saint-Christophe ont subi plusieurs destructions au cours de la période, liées aux conflits qui opposèrent les Anglais et les Français. En 1665, De la Barre préfère envoyer les navires à la Martinique que les garder à Saint-Christophe où dans aucune rade ils ne sont protégés par les batteries[898]. Ceci semble indiquer que déjà à cette période, la Basse-Terre de Saint-Christophe est moins en capacité de protéger les navires que Fort Saint-Pierre de la Martinique car « cette rade étoit bonne, de difficiles accès et qui pouvoit recevoir un grand secours des batteries de terre »[899]. En 1673, la situation semble à nouveau s'améliorer pour la Basse-Terre puisque De Baas rapporte que « Les ennemis n'ont rien fait que se montrer et sans rien tenter aller à Saint Christophe ou ils ont trouvé deux petits navires qu'ils ont attaquez furieusement et quy ont esté deffendus de mesme et par les maitres des navires et par le canon »[900]. En 1679, le fort de Basse-Terre est encore une priorité pour les autorités puisque Blénac rapporte « Le roy veut que l'on travaille au fort de Saint-Christophe »[901]. Pourtant Blénac n'accorde le titre de port à aucun espace de l'île lors du concordat signé avec les Anglais en 1680. Il dit alors qu' « Il y a deux rades dans le quartier françois de la Pointe de Sable qui sont bonnes et ou les barques sont bien a couvert »[902]. Il témoigne tout de même du développement de ces rades : « il n'y avoit point de distinctions de rade avant qu'il commandast aux isles. Les anglois et françois mouilloient indifferemment les marchands faisoient le commerce de navire a navire et debraquoient leurs marchandises comme s'ils les eussent apportés de France ou d'Angleterre »[903]. Il est probable que le premier conflit qui a eu lieu à Saint-Christophe n'a pas permis un développement suffisant de la rade de la Basse Terre pour lui faire atteindre le statut de port. La situation de la Basse Terre ne s'améliore pas après cette date puisque : « A Saint-Christophe vous savez qu'il n'y a point de fort » rapporte Blénac en 1689[904].

---

896 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* Op. Cit, p. 45.

897Mathex Read, gouverneur de Montserrat donne même le titre de port à cet espace du littoral de Saint Christophe. ANOM, C7A1 F° 33, lettre de Mathex Read, gouverneur de Montserrat le 05 Octobre 1665.

898 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles…* Op. Cit. p. 1.

899 Ibid.

900 ANOM, C8A 1 F° 240, Lettre de De Baas, 05 Juillet 1673.

901 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac 23 Septembre 1679.

902 ANOM, C8A 2 F° 356, lettre de Blénac, 19 Novembre 1680.

903 ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac 19 Novembre 1680.

904 ANOM, C8A 5 F° 222, Lettre de Blénac, 30 Juin 1689.

L'île n'est pas la seule à être dans cette situation :

> « A Sainte-Croix, a Saint-Martin et a Saint-Barthellemy et a Marie-Galande il n'y a point de forts de sorte qu'il faut que ce soit leurs retranchements qui les sauvent et les bonnes armes dont ils manquent aussy bien que toutes les isles comme vous le verrés par l'estat que les gouverneurs vous envoyent »[905].

Les efforts des autorités locales pour assurer la protection de certains espaces littoraux semblent s'être concentrés sur la Martinique puisque même « le fort de la Guadeloupe est sy petit que la compagnie entretenue n'y peut pas y trouver place »[906].

La Basse-Terre de Saint-Christophe a un autre inconvénient : « il n'y a point de rivières dans le quartier françois de la Basseterre qui aille jusqu'à la mer et il faut que les vaisseaux et bâtiments françois aillent demander de l'eau dans le quartier anglois »[907]. Ainsi ces îles qui ne peuvent assurer une protection efficace des navires sont alors considérées comme « stérile sans havre ou port où il puisse entrer que des barques et en un mot sans aucune qualité qui mérite la peine »[908]. Ces propos tenus par un auteur anonyme en 1704 servent de justification quant à l'abandon par la France des îles du Nord. Ils illustrent aussi le fait que sans fortification, un espace ne peut s'avérer suffisamment attrayant pour les navires et donc se développer. Ainsi, il ne peut y avoir de ports que dans les espaces les mieux défendus des îles. Ces espaces sont facilement identifiables : il s'agit du Fort Saint-Louis de la Grenade et de sa rade où « la situation de son fort est très avantageuse c'est un roc presque escarpé de toutes parts qui commande esgalement à la rade au port et au bourg »[909]. A la Martinique, il y a Fort Saint-Pierre, Fort Royal et la Trinité qui ont déjà été cités. A la Guadeloupe nous pouvons compter deux espaces fortifiés : le Fort Saint-Charles à la Basse-Terre et le fort de la Magdeleine à Baillif[910]. Si Caylus en 1692 entame la réalisation du fort Saint-Louis dans le Petit Cul de Sac de la Guadeloupe, les travaux n'étant pas achevé à la fin de la période, il ne peut alors être considéré comme un espace fortifié de l'île[911]. De même à Marie-Galante est édifié au Marigot ou Grand Bourg un fort[912]. Nous connaissons grâce aux dessins réalisés par l'ingénieur Blondel, l'existence de fort à Saint-Christophe et à Sainte-Croix. Les Petites Antilles françaises détiennent alors au XVII° siècle, quatorze espaces fortifiés[913]. Mais la présence d'un fort ne suffit pas à faire de ces espaces des ports. En effet, au fond de la baie des Saintes, il y a l'existence d'un fort[914]. Il a pour rôle de protéger la baie des attaques ennemies. Les bateaux y sont alors en sécurité. Or si les Saintes n'acquièrent pas le statut de port c'est parce que la seule présence de fortification ne suffit à faire d'un espace un port.

---

905 ANOM, C8A 5 F° 222, lettre de Blénac 31 Juin 1689.

906 ANOM, C8A 5 F° 222, Lettre de Blénac le 31 Juin 1689.

907 ANOM, 07DFC 126, Mémoire de Robert, 29 Octobre 1700.

908 ANOM, C10D2, Mémoire sur l'île de Sainte Croix, par un auteur anonyme, année 1704.

909 ANOM, C10A1, Mémoire de l'ingénieur Caillus, 01 Mars 1705.

910 SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien Régime*, Payot, Paris, 1928, p.182.

911 KISSOUN Bruno, « Fortifications des îles. Trois siècles d'architecture militaire en Guadeloupe : XVIIe-XIXe siècle », in *Bulletin Monumental*, année 2005 163-4pp. 343-356.

912 LASSERRE Guy, « Marie-Galante », Les Cahiers d'Outre-MerAnnée 1950 3-10pp. 123-152

913 Nous pouvons compter un fort à la Grenade, trois forts à la Martinique (Fort Saint Pierre, Fort Royal et la Trinité), deux forts à la Guadeloupe (Fort Saint Charles et le fort de la Madelaine), un fort aux Saintes, un fort à Marie Galante, trois forts à Saint Christophe (Basse Terre, Pointe des Sables et Cayonne), un fort à Sainte Croix, un fort à Saint Martin et un fort à Saint Barthélémy.

914 Clodoré dans son récit parle déjà de la présence aux Saintes d'un fort assurant la sécurité de la baie.

Les ports, des lieux privilégiés pour le commerce.

Un port est donc un endroit où les navires peuvent rester en toute sûreté mais est aussi un lieu d'échange où s'associent les pouvoirs politique et économique[915]. Il doit donc être doté d'infrastructures permettant le commerce. Aux Antilles, ceci est marqué par la présence des « magasins qui sont les lieux destinés à mettre tant les marchandises qui se fabriquent dans la dite isle par les habitants que celles qui y sont apportées de dehors par les marchands »[916]. A chaque fois qu'un espace commence à se développer, il est alors doté de bâtiments où les marchandises importées peuvent être stockées. Ces magasins servent aussi à protéger les denrées destinées à l'exportation en attendant la venue des navires. Ce sont ces magasins qui caractérisent les espaces portuaires. Ils sont le symbole de la présence d'une population commerçante sur place et leur principal lieu de résidences. Du Tertre rapporte que le premier à avoir édifié ces magasins est De Poincy à Saint-Christophe. De Poincy réalise alors à la Basse Terre ce qui va être le modèle de l'espace portuaire antillais. Il ne se contente pas de construire des bâtiments pouvant stocker les marchandises, il met en place des commis qui sont chargés de gérer ces bâtiments et d'en assurer la revente.

Dans le modèle de Saint-Christophe, apparaissent des espaces dédiés au commerce dans les autres îles. Les pères carmes se rendant à la Martinique en 1650 rapportent alors qu'« il y a un corps de garde proche des magasins des capitaines marchands »[917]. Les forts servent alors à protéger les embarcations mais aussi les lieux de commerces. C'est à l'ombre de ces forts que les principaux échanges commerciaux se réalisent dans les îles. Dans ce lieu « nommé maintenant le Fort Saint-Pierre, place ordinaire où sont les plus riches et beaux magasins »[918]. Un inventaire de 1660 informe aussi de la présence à Saint-Christophe de «grand magasin de la Basse Terre »[919]. Il est indispensable pour stocker les matériaux nécessaires à la réparation des navires, à condition que les îles soient approvisionnées. Jolinet rapporte à ce propos que « s'il y avoit des mats dans les magazins il seroit aisé de remettre ces deux vaisseaux en estat de servir et au contraire manque de se secours il ne faut plus penser qu'a les renvoyer »[920].

Les espaces portuaires se développent donc grâce à la combinaison de ces deux pouvoirs militaires et économiques comme à la Basse-Terre de la Guadeloupe où : « les logements bas du chasteau qui sont à couvert du canon et qui servent de magasins »[921]. Gabaret en 1710 témoigne de l'attraction qu'exerce la présence de ces marchands sur la venue des navires : « au port de la Trinité il y a plusieurs marchands et négociants qui depuis 10 ou 12 ans s'y sont establys ce qui y attire tous les ans douze ou quinze vaisseaux »[922]. Sans la présence de ces marchands, les espaces portuaires ne pourraient se développer. L'installation

915KLEIN Jean François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale XVI°-XX° siècle*, PUR, Rennes, 2014.

916 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, mémoire instructif de l'estat présent du gouvernement de l'isle de la Martinique en l'Amérique, année 1663.

917 BNF, département des manuscrits, fonds NAF 9320, Relation des PP. Carmes sur les Antilles, depuis leur embarquement avec M. de Waily à Paimbeuf jusqu'à leur établissement à la Guadeloupe et à la mort de trois de leurs religieux, 1646-1650.

918 CHEVILLARD André, *Les desseins de son éminence…* OP.Cit, p. 25.

919 ANOM, C8B 1 N° 6, inventaire après décès de Poinsy, année 1660.

920 ANOM, C8A2F23, Lettre de Jolinet, 04 Avril 1677.

921 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Etat de la Guadeloupe par Auger, 11 Juin 1696.

922 ANOM, 247MIOM33, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.

d'établissements commerciaux dans certains espaces des îles est signe pour les équipages qu'ils peuvent y venir séjourner en toute sécurité et avec assurance d'y faire du commerce. A l'inverse, le faible développement de l'activité économique explique pourquoi aucun espace des Saintes ne peut être qualifié de port.

La présence de ces communautés marchandes favorise aussi l'émergence de gros bourgs voire de petites villes. Si Du Tertre rapporte qu'en 1650 « il n'y a ny ville ny bourg, mais seulement quelques rangées de magazins»[923], la situation semble rapidement évoluer. L'auteur rapporte lui-même que « Les carmes et les jésuites se sont establis dans cette isle environ l'an 1650 proche de la rivière aux Herbes contre les magasins où l'on commence une forme de bourgade »[924].

Rochefort, au sujet de la Martinique, écrit pour la même période :

> « Les François outre leurs demeures qui sont ainsi écartées ont encore baty en leur quartier de la Basse Terre une agréable ville qui s'augmente tous les jours et dont les édifices sont de brique et de charpente. Elle est près de la rade où les vaisseaux ont coutume de mouiller. Tous les plus honorables habitans de l'ile et les marchans étrangers y ont leurs magazins »[925].

Nous pouvons alors constater que le développement des principaux bourgs est lié à la présence de communauté marchande sur place. Le fait que les navires puissent facilement accoster à proximité de ces bourgs favorise leur développement comme le rapporte un auteur anonyme en 1660 :

> « La partie la plus habitée de la Martinique est la coste de la Basse terre qui a bien 8 lieues de long et elle est aussi la partie la plus montagneuse de l'isle laquelle les habitants ont choisis tant parce qu'elle est la plus forte d'assiette contre les incursions des caraïbes ou sauvage que par ce que l'air y est plus sain comme estant plus achevé et que la coste y est commode pour les vaisseaux qui y peuvent aisément mouiller l'ancre ».

A l'inverse, les espaces les moins faciles à aborder par les embarcations sont délaissés par les habitants. Blondel rapporte au sujet de la côte est de la Martinique : « Ce n'est pas que le terrain de ces costes ne soit aussi bon que le reste, mais les difficultés d'en aborder causées par la quantité des bancs et roches qui les environnent leur ont fait abandonner ce quartier »[926].

C'est la pression foncière autour des ports qui va inciter les habitants à exploiter des espaces plus lointains. Pour autant, les principaux centres urbains des îles sont sans conteste situés à proximité des ports. Par exemple, « Le Cul de Sac Royal est un grand acu situé vers le midy de l'isle et au fond duquel il y a un joly bourg de près de 300 habitans »[927]. Cet espace est loin d'être le plus peuplé des îles. Le plus occupé est sans conteste le Fort Saint-Pierre qui est même qualifié de ville en 1701 : « j'allais hier à la ville du Fort Saint-Pierre » écrit Pinson[928]. Gabaret témoigne aussi de la prospérité de ce site en 1710 : « le Fort Saint-Pierre est une rade foraine où presque tous le commerce de la dite isle se fait par le grand nombre d'habitations qui sont aux environs et par la quantité de marchands et négociants qui y demeurent et qui y attirent presque toutes les richesses »[929]. Si l'auteur lui attribue encore le titre de rade foraine, nous pouvons lui donner le statut de port puisque cette ville est devenue

---

923 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cit. Tome II, p. 3.

924 Ibid. Tome II, P10.

925 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 28.

926 ANOM, 07DFC 126, Mémoire de Blondel sur la Guadeloupe, année 1666.

927 FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP.Cit.

928 CARAN, K 1232, lettre de l'abbé Pinson, 21 Mai 1701.

929 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret le 12 Décembre 1710.

entre temps la première porte d'entrée dans les îles. A la Martinique, à la fin de la période d'autres bourgs se sont formés :

> « la Case Pilotte est un bourg qui s'establit et augmente tous les jours par le nombre destablissement assez considérable qui sont aux environs le bourg et paroisse sont dans le milieu d'une ance de sable dont le fond est très beau pour mouiller et où il y a trois pièces de canons qui les deffendent […] le quartier de Sainte-Marie est un bourg et paroisse qui se fortifie tous les jours en maisons et entourées de gros et riches habitants il est formé par deux ances de sable ou se trouve l'islet de Sainte Marie au milieu et sous lequel les barques mouillent ordinairement pour y prendre et charger les sucres et cacaos qui se font dans le dit quartier »[930].

Seuls trois espaces de l'île ont alors le statut de ports « L'isle de la Martinique a plusieurs ports et rades foraines où le commerce se fait en temps de paix et de guerre; les principales sont le Port du Fort Royal, la rade du Fort Saint-Pierre et le Port de la Trinité »[931]. Si les autres espaces n'ont pas le statut de ports c'est parce qu'ils n'ont pas acquis l'intégralité des caractéristiques qui font d'eux une porte d'entrée dans l'île.

Un port aux Antilles est donc caractérisé par un certain nombre d'éléments spécifiques : son anse doit être suffisamment profonde pour accueillir les navires à fort tonnage, il doit être protégé des vents de façon naturelle et des ennemis grâce aux infrastructures militaires, il doit être un espace disposant de bâtiments commerciaux et enfin, il doit être un lieu de concentration humaine laissant suggérer aux équipages se rendant sur place d'une forte possibilité commerciale. Ces éléments sont essentiels pour faire de certains espaces des îles des portes d'entrées pour les marchandises et les hommes. Or, si des espaces comme les Saintes ou la Basse-Terre de la Guadeloupe n'acquièrent pas le statut de port c'est avant tout parce que ce qui va être à l'origine du développement de ces espaces portuaires est une combinaison des actions des administrateurs locaux et de celles des communautés marchandes des îles. C'est ce dont témoigne Auger en 1696 :

> « Les Saintes consistent en trois petites isles qui forment dans leur intervalle assez serrez une rade et un petit port assez bon, la plus petite des trois est inhabitées les deux autres se distinguent par le terre de haut et la terre de bas, la première est presque abandonné par les fréquentes descentes que les barques angloises y font a cause de la commodité des desbarquements ».

Sans une forte présence humaine, les espaces en capacité de devenir des ports ne peuvent se développer et deviennent alors la cible des attaques ennemies ce qui ne rassure pas les équipages venus commercer dans les îles. Or, pour que ces espaces puissent se développer, il est nécessaire que des aménagements soient assurés en leur sein. Nous devons donc chercher à comprendre qui sont les acteurs de ces aménagements et quels sont les buts recherchés pour mieux comprendre comment se sont développés ces espaces portuaires des îles.

930 ANOM, 247MIOM33, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.
931 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.

3. Les aménagements portuaires : une combinaison entre l'action des autorités politiques et marchandes.

Dans les premiers temps de la colonisation, tout espace où les navires peuvent accoster peut devenir un lieu d'échange et de commerce. La colonisation n'a pas provoqué automatiquement des zones définies d'échanges. C'est sur les plages que les marchands s'installent pour réaliser leurs transactions commerciales[932]. Le père Hyacinthe de Caen rapporte que

> « Les navires français, anglais et hollandais qui y vont trafiquer y portent à tous voyages quelques femmes ou filles à marier et particulièrement les Anglais plus que les autres et chacun de ces navires tient cabaret sur le bord de la mer où se font les festins de mariage et des réjouissances entre ceux qui ont quelques conventions et marché à faire pour le commerce. Et là se trouve de bon vin à tout prix des viandes de bœuf et porc salé, jambons de Mayence, Bayonne, cervelas et toutes sortes de poissons frais, secs, salés, beurre, fromage, pois, fèves, confitures séches et liquides, raisins, pruneaux et tout ce que l'on saurait souhaiter, excepté les viandes fraîches que l'on ne peut porter dans les navires. Mais ceux qui sont habitués audit pays s'ils sont quelque peu inteligents à la chasse, ont abondance de gibier de toute sorte comme ramiers, tourtes, grives, pluviers, alouettes de mer, flamant, oiseau incarnat et blanc, gros comme un chapon du Mans, outardes, chevaliers, grand gosiers, frégates faites comme un milan et plusieurs sortes d'oiseaux terrestres et aquatiques que produit le pays même des poules d'Inde et communes chapons et pigeons, moutons, agneaux, cochons et lapins que les Français et Anglais y nourrissent et font les cabarest sous une grand tente couverte de feuillage et rameaux comme on en voit aux foires et marchés ou au camp d'une armée »[933].

L'implication des autorités locales dans l'apparition d'espaces portuaires

Ainsi, dans les premiers temps de la colonisation, il n'y a aucun espace dans les îles qui soit dédié exclusivement au commerce. Les échanges étant réalisés sous des tentes plantées par les marchands venus commercer dans les îles, ils peuvent avoir lieu n'importe où. Si De Poincy est le premier gouverneur à construire des bâtiments fixes pour pouvoir accueillir ces marchands, c'est parce qu'il a très vite compris l'importance qu'il y a à contrôler les transactions commerciales dans les îles. En incitant les marchands à se rendre dans des lieux prédéfinis, le gouverneur peut alors veiller au payement des taxes dues à l'occasion de ces échanges commerciaux. Il est donc logique que les autres gouverneurs l'imitent. A la Martinique, Du Parquet écrit lui-même :

> « Nous avons fait faire un magazin pour nos seigneurs qui est seulement couvert de feuilles et à la mode du pays n'ayant aucun ouvrier qu'un charpentier sans outils.

932 PEROTIN DUMON Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île : Besse Terre et Pointe à Pitre*, Karthala, Paris, 2001, P.100.

933 HYACINTHE DE CAEN, *Relation des îles de Saint Christophe, Gardeloupe et la Martinique, gisantes par les 15 degrès au deça de l'Equateur*, vers 1641.

Nous n'avons point fait faire de magasins d'armes attendu qu'il n'y a rien à y mettre»[934].

Les premiers gouverneurs des îles sont donc à l'origine de l'apparition d'espaces marchands définis. Or, ils sont imités par les marchands locaux qui viennent installer à leur tour des magasins dans ces premières zones de commerce. Du Tertre rapporte qu'en 1646, « Les mutins du Prescheur attaquèrent les magazins et sans faire distinction de ceux de marchands »[935]. L'auteur signale alors que les établissements commerciaux ne sont déjà plus à cette date exclusivement du ressort des autorités locales. Une société de commerçants s'est développée dans les îles. A l'image des gouverneurs, cette société marchande installe, dans ce qui deviendra les ports des Antilles, des bâtiments commerciaux. Par exemple en 1648, « Monsieur Le Febvre jeune Bourgeois de Rouen et marchand tenant magazin à la Guadeloupe dans la rue Saint-Louis à la Basse-Terre proche du château de Monseigneur Houel »[936].

Dans ces premiers espaces marchands cohabitent le monde politique et le monde économique des îles. Les autorités locales ont intérêt à maintenir une présence forte des marchands des îles dans les principaux bourgs car ceci leur permet d'avoir une meilleure visibilité sur les échanges commerciaux. En contrepartie, ce sont eux qui assurent la sécurité des lieux en entretenant les forts et les garnisons qui y sont installés. Ceci permet alors de protéger ces espaces marchands et assure un bon développement du commerce.

Les premiers gouverneurs ne se contentent pas d'assurer la défense des espaces marchands, ils vont aussi être les premiers à mettre en place des moyens pour assurer la venue des navires dans ces espaces. Ainsi « Monsieur Du Parquet pour la seureté des navires avoit estably Mathieu Michel Pilote pour les y conduire et come il scavoit parfaitement la coste il a rendu de grands services à tous les estrangers »[937].

Lorsque la Compagnie des Indes Occidentales reprend la main sur les îles en 1664, elle peut alors compter sur la présence d'espaces aménagés pour accueillir les navires en toute sécurité. Certes, selon un auteur anonyme, les derniers seigneurs propriétaires comme Vaudroques à la Martinique auraient été moins attentifs au bon développement des espaces commerciaux puisque « Les magasins qui sont les lieux destinés à mettre tant les marchandises qui se fabriquent dans la dite isle par les habitants que celles qui y sont apportées de dehors par les marchands estrangers sont très mal entretenus »[938].

Ceci ne remet tout de même pas en cause le fait que les agents de la compagnie peuvent s'appuyer sur des infrastructures réalisées au par avant. Ainsi en 1664, Saint-Pierre de la Martinique, Basse-Terre de la Guadeloupe et Basse-Terre de Saint-Christophe apparaissent déjà comme des espaces portuaires. Biet en 1664 témoigne de l'importance qu'ont déjà ces espaces puisqu'il dit au sujet de Saint-Pierre de la Martinique :

> « C'est de coutume dans les isles que le samedy tous les habitants qui ont préparé des marchandises comme le sucre, tabac, gingembre, indigo et choses semblables les font apporter ce jour là dans la ville pour estre pesée au poids publique estably par monsieurs les gouverneurs des isles. Les marchandises ayant esté pesées et visitées pour voir si elles ne sont point defectueuses chacun les distribue en suite dans les

934 Lettre de Du Parquet aux Seigneurs de la Compagnie, retranscrite par DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit.

935 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit, Tome III. p. 187.

936 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence…* Op. Cité, p. 130.

937 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des isles…* Op. Cit. Tome I. p. 115.

938BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Mémoire anonyme, année 1663.

magazins où l'on a accoustumé de se fournir des marchandises desquelles on a besoin »[939].

Les représentants de la Compagnie des Indes Occidentales ont alors à charge de développer le commerce dans les îles. Pour cela, ils doivent dans un premier temps continuer à aménager les principaux espaces marchands déjà existants. Ils doivent aussi contribuer au bon fonctionnement du commerce dans des espaces moins développés. Ainsi « Monsieur Du Buc commis général de la Martinique fut au quartier du Prêcheur pour y establir un magasin »[940].

Avec l'installation de la Compagnie, le modèle marchand apparu dans les principaux bourgs se diffusent dans les autres espaces occupés des îles. Ainsi la réalisation de chaque nouveau quartier est marquée par l'installation d'édifices religieux et, à proximité des côtes, de bâtiments dédiés au commerce[941]. Pour autant, les principaux espaces marchands des îles ne désemplissent pas. Ils restent la porte d'entrée dans les îles et attirent la majorité des habitants[942]. C'est dans ces espaces que se développe une société de marchands et de petits artisans. Les agents de la compagnie veillent donc en priorité au développement de ces espaces portuaires. En 1669, l'agent de la Calle rapporte alors que « le travail du pont detient les charpentiers que j'avois chosi pour agrandir le magasin »[943].

Lors de son arrivée dans les îles, le gouverneur De Baas peut alors faire état de la présence d'un port à la Grenade, de deux ports à la Martinique, d'un port à la Guadeloupe et d'un port à Saint-Christophe. Après Du Parquet, De Baas est le second à porter une attention particulière au Cul de Sac Royal de la Martinique. Dans une lettre écrite au roi en 1670, il l'informe que

> « je vous ay toujours escrit monseigneur et me suis mesmes opiniatré de représenter que le cul de sacq royal de la Martinique doit estre fortifié et je vous escry encore que le roy doit par ce moyen s'assurer de cette isles afin d'estre toujours maistre de toutes les autres [....] il faut considérer qu'avec cette construction si il aura un port assuré ou peu entrer un nombre de grands vaisseaux et mesme infinité d'autres de moindre port sans aprehender ny la tempeste ny les ennemis [...] Je suis convenu avec Monsieur Pelissier qu'il faira faire une baterie de huit pièces de canon pour garder cette rade car elle n'a aucune deffence pour empescher l'abord des vaisseaux estrangers et les navires y sont exposez comme s'ils estoient en pleine mer »[944].

Du Parquet ne s'était assuré que de la présence des navires dans le cul de sac. De Baas a d'autres projets, il veut installer un véritable espace portuaire dans cette anse protégée. Pour cela, il lui faut l'appui des communautés marchandes de Saint-Pierre. Son projet n'aboutit pas et à la fin de la gouvernance, Saint-Pierre reste le plus grand port des Antilles françaises. L'une des raisons de l'échec de De Baas est alors connue grâce aux propos de Jean de Clodoré : « la flotte pendant la saison des ouragans arrivant aux isles seroit obligée de se mettre dans le Cul de Sac de la Martinique lieu fort mal sain et ou la pluspart des esquipages perissent de maladie »[945].

---

939 BIET Antoine, *Voyage de la France equinoxiale…* Op. Cit. p. 295.

940 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles...* Op. Cit, Tome III. p. 187.

941 ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique des Arawaks à 1848*, L'Harmattan, Paris, 2002, P 107.

942Rappelons que « Le fort saint Pierre est une Babylone a proportion des autres etablissements des isles ou il faut beaucoup d'officiers pour y maintenir l'ordre ». ANOM, C8A 12 F° 31, lettre d'Amblimont le 01 Juillet 1700.

943 ANOM, C7A1 F° 147, Lettre de La Calle, 27 Juin 1669.

944 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.

945 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles …* Op. Cit. Tome II. p. 196.

C'est peut-être pour cette raison que certains capitaines comme Gabaret préfèrent se rendre à la Grenade pendant la saison des ouragans plutôt que d'hiverner à Fort Royal de la Martinique. C'est aussi l'une des raisons qui expliquent la réticence des marchands à venir s'installer dans le Cul de Sac de la Martinique. Pour pouvoir pallier cette difficulté, la première tâche des autorités locales est alors d'assécher les zones marécageuses de l'anse.

En 1674, l'amiral hollandais De Ruyter attaque le fort de Fort Royal. Cet épisode est très bien connu car il est marqué par une victoire des Français sur les Hollandais. Ce moment marquant de l'histoire des colonies françaises va retentir jusqu'à la cour du roi. Le Fort Royal apparaît comme une place qu'il faut préserver à tout prix. C'est en ce lieu que se concentre alors l'attention des représentants du roi. Déjà en 1674, est envoyée aux îles une « Lettre du roy à Baas pour employer a fortifier le cul de sac dont une partie vient de la confiscation de quinze negres »[946]. L'année suivante, ce même gouverneur rapporte qu'il a fait mettre dans la forteresse de Saint-Pierre deux corsaires hollandais, Adrien et Rasmus[947]. La même année, le gouverneur fait « construire un magasin au dit Fort Royal pour y loger les agres, les aparaux et les munitions que le sieur Jolinet à conduit en cette isle »[948]. De Baas encore en poste après la disparition de la Compagnie des Indes Occidentales, poursuit les aménagements dans le Cul de Sac Royal. En 1676, il rapporte que « Monsieur de Montortier m'a proposé de faire faire un quay de Danemark au carenage pour y pouvoir facilement donner carenne aux vaisseaux, je ne connoy point cette sorte d'ouvrage »[949]. De même l'intendant Patoulet en 1677 affirme qu'«Il semble qu'il seroit nécessaire de faire construire dans le port du Fort Royal de la Martinique, un quay […] Il faut un magasin de marine à la Martinique »[950]. Cette dernière demande va être très vite réalisée puisqu'en 1679 ce même Patoulet fait un « Inventaire général des munitions, agréez et aparaux qui sont dans les magasins des marines que le roy a établis à la Martinique pour servir au rechange et radoubs des vaisseaux que sa majesté entretient pour son services aux isles de l'Amérique »[951]. La même année, le nouveau gouverneur général Blénac informe que « l'agrandissement du quay par le transport des terres quy remplissent le marais, donne une grande commodité aux navires du roy et aux marchands »[952]. Grâce à l'action des autorités locales et de la volonté du roi, un véritable espace portuaire s'est alors développé à Fort Royal.

Une concurrence entre les différents ports

Si les autorités locales, principalement à la Martinique, concentrent leurs efforts sur l'aménagement du Cul de Sac Royal, les marchands eux continuent à s'installer et à développer les autres espaces portuaires des îles. C'est ainsi que les rades de Saint-Pierre ou de la Basse Terre continuent à se développer. Blénac lui-même dans un premier temps appuie ce développement des autres espaces portuaires. En 1679, il informe le roi que « Je vous envoye l'ordre que j'ay donné dans l'isle sur leur sujet mon opinion est qu'ils ne doivent commercer que dans un lieu comme le Fort Saint-Pierre »[953]. C'est bien Saint-Pierre de la Martinique qui est perçu comme le grand centre marchand des îles et non Fort Royal malgré les nombreux aménagements qui y ont été orchestrés. Ceci est dû à la forte présence des

946 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Lettre de Louis XIV à De Baas, 15 Juin 1674.
947 ANOM, C8A 1 F° 324, Lettre de De Baas 04 Mai 1675.
948 ANOM, C8A 1 F° 339, Lettre de De Baas, 25 Juin 1675.
949 ANOM, C8A 1 F° 388, lettre de De Baas, 12 Septembre 1676.
950 ANOM, C8B 1 N° 45, Mémoire de Patoulet, 06 Juillet 1677.
951 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, Mémoire de Patoulet, 29 Mars 1679.
952 ANOM, C8A 2 F° 172, Lettre de Blénac 8 Juillet 1679.
953 ANOM, C8A 2 F° 181, lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

marchands dans ce port et au fait qu'ils ont continué à développer le site, ne s'intéressant que de loin à l'aménagement du Cul de Sac Royal. Pourtant, l'ingénieur Blondel, présent dans les îles en 1666, va pousser à la création d'un espace urbain dans l'anse du Fort Royal et va participer à y édifier un espace fortifié[954]. Pour l'ingénieur, Fort Royal doit être le lieu dédié à la défense des navires se rendant dans les Antilles. Fort de son expérience acquise lors de la réalisation de l'arsenal de Rochefort, Blondel pose les premières pierres de la réalisation d'un véritable port militaire à Fort Royal[955]. Blénac va reprendre les idées de Baas et Blondel va chercher à faire de Fort Royal de la Martinique le grand port des îles. Pour cela, son idée première est de déplacer le centre administratif de Saint-Pierre à Fort Royal. Il va alors se trouver face à une opposition des marchands. C'est ce dont témoigne Patoulet en 1680 :

> « la proposition de transporter la justice ordinaire et le conseil estably au bourg Saint-Pierre ne me paroist pas praticable parce que ce transport destruiroi un establissement formé depuis plusieurs années à la ruine de la plus considérable et meilleure partie des habitants apporteroient beaucoup de trouble au commerce qui se fait tant dans le dit bourg Saint-Pierre a cause des commodités de sa rade de la bonté et abondance de ses eaux et de la salubrité de son air »[956].

Ceci ne va pourtant pas décourager Blénac et il va poursuivre les aménagements dans le Cul de Sac Royal. Patoulet en 1681 rapporte alors que « La flute le Large est employee à preparer le bois et la pierre pour la chaux dont on a besoin pour les travaux des fortifications du Fort Royal »[957].

Si Blénac a tendance à concentre ses efforts sur Fort Royal, les intendants, eux, continuent à veiller au bon développement de Saint-Pierre. Jolinet en 1683 fait « la visite d'un magasin à mâts détruit par la tempête au Mouillage près de Saint-Pierre »[958]. Son successeur Bégon veille lui aussi au bon développement de ce port. En 1685, il écrit les morts suivants :

> « Pour le commerce il faudrait entretenir au dit lieu du Fort Saint-Pierre par des barques un commerce continuel avec les autres quartiers des isles françoises en un mot de ne négliger aucun des moyens dont on pourra s'aviser de rendre le dit lieu le plus peuplé et le plus florissant de toutes les isles françoises »[959].

Grâce à l'action conjointe des intendants et des marchands, Saint-Pierre reste le grand centre du commerce aux Antilles et Fort Royal ne semble pas pouvoir rivaliser avec sa concurrente du nord de l'île. Blénac rapporte lui-même en 1687 qu'il y a « des tentes des marchands qui estoient dans la prérie devant le Fort Royal »[960]. Ceci semble indiquer que Fort Royal ne dispose pas encore suffisamment d'infrastructures pour permettre aux marchands de pratiquer leurs activités dans des conditions optimales. Ceci témoigne aussi du fait que l'ensemble des transactions commerciales dans les îles ne se réalisent pas toujours dans les magasins et qu'à la fin du XVII° siècle, les marchands sont encore en capacité de pratiquer leurs activités dans n'importe quelle anse des îles sans nécessairement passer par les ports.

---

954 THESEE Françoise, « L'Ingénieur du roi François Blondel (1618-1686) : Sa mission aux Isles d'Amérique (1666-1667) », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, Année 2008, 360-361 pp. 223-244

955 Sur le rôle de Blondel à Rochefort voir ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française*, Librairie de L'Inde, Paris, 1993.

956 ANOM, C8B 1 N° 58, lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.

957 ANOM, C8A 3 F° 71, lettre de Patoulet 08 Mars 1681.

958 ANOM, C8A 3 F° 238, procès verbal fait par Jolinet le 18 Mai 1683.

959 ANOM, C8B 1 N° 77, lettre de Bégon, 12 Avril 1685.

960 ANOM, C8A 4 F° 298, Lettre de Blénac 12 Novembre 1687.

Blénac ne va jamais abandonner son idée de faire de Fort Royal le grand centre du commerce des îles. En 1692, il tente de déplacer les populations de Fort Saint-Pierre à Fort Royal : « Ou il y a plus de 3000 ames ou les jésuites sont establis, les religieux, l'hospital, les jacobins, la justice, le conseil et l'eglise Saint-Pierre »[961]. Levasseur rapporte à son tour en 1694 que « Monsieur le général prêche toujours pour aller au Fort Royal mais que faire là, de quoy vivre, quoy qu'il dise on n'abandonnera pas le Fort Saint-Pierre qui vaut plus de trois millions. C'est icy le principal quartier et le plus marchand »[962]. L'intendant Robert fait alors état de la poursuite des efforts réalisés pour permettre un meilleur accueil des navires dans le Cul de Sac Royal : « Au cul de sac royal pour enlever les vases qui se sont ramassées a l'endroit du carennage d'avoir icy une bonne machine a creuser et du moins deux bateaux plats »[963]. Pourtant ce même intendant rapporte en 1700 qu'« il y a des vaisseaux marchands toute l'année à la rade du Fort Royal mais bien moins qu'à celle du bourg Saint-Pierre parce que les capitaines outre tous les avantages qu'ils y ont pour leur commerce y trouvent le concours des marchands avec lesquels ils négocient pour se défaire des marchandises »[964].

En 1713, Saint-Pierre reste donc le premier espace économique des Antilles française et ce, malgré la volonté des gouverneurs à faire de Fort Royal le centre de commerce des îles.

Ce développement de Saint Pierre est dû en grande partie à l'action des marchands de la ville. Loin de se résigner face à l'attention portée par les autorités locales et royales sur Fort Royal, les marchands locaux ont su aménager eux même le port de Saint-Pierre. Ce sont eux qui assurent la venue des navires dans l'anse. C'est l'action conjointe des intendants et des marchands qui assurent alors le rayonnement de ce port. Vaucresson en 1709 témoigne même de l'importance de cet espace lorsqu'il fait la proposition « d'establir un lieutenant de port au bourg de Saint-Pierre pour veiller à la conservation du port et de la rade, il demande cette place pour le sieur Chabert lieutenant de la compagnie des marchands »[965]. Fort Royal n'est donc pas un port mixte comme l'aurait souhaité De Baas et Blénac. Mais les aménagements orchestrés dans le Cul de sac Royal de la Martinique vont tout de même diviser les fonctions.

L'organisation interne des espaces portuaires antillais.

Ces aménagements vont façonner l'image des villes et des principaux bourgs des Antilles. Un navire se rendant aux Antilles peut alors facilement repérer ces espaces où se pratique le commerce. En effet, les plans et dessins des ports réalisés au cours du XVII° siècle nous permettent de constater qu'ils sont organisés selon le même schéma. Lors de sa venue aux Antilles, l'ingénieur Blondel réalise un certain nombre de plans présentant les principaux espaces marchands des îles. Grâce à lui nous en avons une connaissance de l'organisation.

En 1667, il réalise le plan du bourg de la Basse-Terre de Saint-Christophe[966]. Nous pouvons constater que cet espace est divisé en quatre parties. Au centre de l'anse, il y a un fort et une batterie de canon. A la gauche du fort, l'ingénieur indique la présence d'un bourg. Celui-ci est alors séparé des principales habitations qui, elles, se trouvent à l'arrière du fort. Fort et bourg font face directement au front de mer ce qui illustre alors bien l'alliance entre l'économie et le militaire. Blondel veille aussi à indiquer où les navires peuvent séjourner lors de leur venue à la Basse Terre. Le mouillage est indiqué comme se situant devant le fort et

961 BNF, département des manuscrits, fonds français 22802 CCX ANN2E 1692, Lettre de Le Vassor du 17 Mars 1692.

962 BNF, département des manuscrits, fonds Français 24974, Lettre de Levasseur, 10 Septembre 1694

963 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.

964 ANOM, 07DFC126, mémoire de Robert, 29 Octobre 1700.

965 ANOM, C10A1, ordres à demander sur les lettres de Monsieur de Vaucressont, année 1709.

966 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 1 D, Plan du fort de St. Christophle... 1677.

l'auteur précise dans la légende de sa carte : « mouillage pour les vaisseaux afin d'être à couvert des batteries ». Le débarcadère se trouve lui en face du bourg. Ainsi les navires qui se rendent à la Basse Terre déchargent leur cargaison dans le bourg puis vont s'ancrer face au fort afin d'être protégé en cas d'attaque.

Un plan géométrique réalisé par l'ingénieur Payen en 1687 permet d'observer l'évolution de cet espace[967]. L'organisation est identique mais il y a maintenant trois fortifications. Le fort originel est surplombé par un second espace fortifié. De plus, la rade semble entièrement protégée puisqu'à l'est est implantée une autre fortification. Le bourg qui a gagné en superficie est alors entièrement protégé. Sur cette carte, les navires peuvent séjourner dans l'ensemble de la rade sans avoir à craindre une attaque ennemie. Ce n'est plus le fort qui est au cœur de la rade mais c'est bien le bourg. De même, des chemins sont apparus reliant ce bourg au reste de l'île. Ceci démontre qu'au cours de la période étudiée, la Basse-Terre de Saint-Christophe a continué à se développer.

En comparant le bourg de la Basse Terre avec celui de Sainte-Croix, nous constatons immédiatement l'importance de cet espace[968]. Alors qu'à Saint-Christophe, le bourg est clairement défini, à Sainte-Croix il est plus difficile de l'observer. Il s'agit d'un petit ensemble d'habitation au fond de l'anse. Nous ne pouvons donc pas parler de développement urbain ni même de port, aucun aménagement spécifique ne semblant avoir été réalisé pour l'accueil des navires. C'est tout juste si l'espace est protégé. En fait, les éléments permettant aux navires de séjourner dans le lieu ne sont que des éléments naturels. Par exemple, l'ingénieur a représenté les différentes passes permettant aux navires à fort tonnage d'atteindre le bourg mais n'a pas fait figurer de point d'ancrage comme à la Basse Terre de Saint-Christophe. Ceci confirme bien le fait que dans le nord des Petites Antilles, seul la Basse-Terre de Saint-Christophe a atteint un développement suffisant pour pouvoir prétendre au statut de port.

Il n'empêche que la rade de Sainte Croix est organisée sur le même modèle que celle de la Basse-Terre. Un dessin réalisé par François La Pointe en 1671, illustre bien le partage de l'espace dans cette rade[969]. En bas à droite de son plan de l'île de Sainte-Croix, l'auteur ajoute un petit dessin du principal bourg de l'île. Il place au premier plan une série de bâtiments collés entre eux, lesquels sont sans aucun doute les magasins. A l'arrière il y a une demeure fortifiée indiquée comme étant celle du gouverneur Du Bois. Les principales habitations sont comme à Saint-Christophe, à l'arrière de cette fortification.

Ce même modèle se retrouve dans les autres îles des Petites Antilles. Sur le plan de la Basse-Terre de la Guadeloupe réalisé par Blondel en 1667, nous retrouvons le même partage de l'espace[970]. La rade est surplombée par le fort Saint-Charles qui est situé à l'écart du bourg. Sa position lui permet alors d'assurer la sécurité de la rade et des habitations. Au centre de la rade, il y a le bourg qui est divisé en deux parties. Sur la plage on repère quelques installations qui doivent servir aux débarquements des marchandises. Le bourg et les magasins se trouvent, eux, écartés des rivages mais un chemin conduit de la plage vers cet espace marchand. Au cœur du bourg, il y a le magasin de la compagnie autour duquel semble s'être organisés les

967 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 8, Plan géométrique du fort à faire au cartier de la Basseterre de l'isle de St. Christophle / Payen, 1682.

968 En 1682, Payen réalise un plan du bassin Sainte Croix. Cf.BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 13 P 1, Plan géométrique du fort de l'isle de Saincte Croix avec le bourg, bassin et hauteurs voisines / Payen, 1682.

969 BNF, département Cartes et plans, GE D-8748, L'Isle de Ste Croix située a 18 degr. 48 minutes de lat. septentrionalle Gouvernée depuis 12 Ans par Monsieur du Bois, 1671.

970 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 4 P 1 D, Veüe du fort, bourg et rade de la Basseterre à la Guadeloupe, Blondel, François, 1667.

autres bâtiments marchands. A la différence de Saint-Christophe, il n'y a par contre pas de séparation nette entre les espaces habités et les bâtiments dédiés au commerce. Là encore, nous faisons clairement face à un espace aménagé pour l'accueil des navires.

La rade de Saint-Pierre est elle aussi représentée sur le même modèle par Blondel[971]. Cette fois, au centre de l'anse il y a le Fort Saint-Pierre. L'édifice semble assez imposant pour pouvoir assurer la sécurité de l'ensemble de l'espace. A sa droite, il y a encore une série de batteries qui permet d'assurer la sécurité des navires séjournant dans le port. Les bâtiments commerciaux sont installés de façon plus diffuse. Nous en retrouvons une majorité à la gauche du fort. Ces magasins sont situés sur le rivage dans une zone appelée le mouillage. D'autres magasins sont situés à l'arrière du fort. Comme à la Basse Terre de la Guadeloupe, les habitations sont placées sur les mêmes espaces que les bâtiments marchands. Ceci démontre bien qu'il y a dans ces espaces un lien étroit entre les habitants et les marchands. Les routes qui traversent le bourg partent toutes du fort et du mouillage. C'est la rade qui organise alors clairement l'espace puisque c'est le long de ces routes que sont placées les autres habitations. Tous les résidents de la rade sont donc en connexion avec le port.

Nous n'avons malheureusement pas retrouvé d'autres représentations de Saint-Pierre qui aurait pu montrer son évolution. Nous avons par contre plusieurs représentations de Fort Royal de la Martinique. La première date de 1674 et a été réalisée par Pierre Brissart[972]. L'auteur cherche à y illustrer l'attaque de De Ruyter. Nous pouvons alors apercevoir le fort qui est placé au cœur du cul de sac. Sa position lui permet de protéger le petit bourg qui se situe à sa droite et surtout l'entrée du carénage qui se situe à sa gauche. L'espace est encore peu développé à cette date et le bourg est représenté par de très petites habitations. Il est difficile de distinguer la présence de magasins et l'espace semble clairement en cours d'aménagement.

Un dessin du Fort Royal conservé à la Bibliothèque nationale et datant de 1700 montre le développement de ce port[973]. Il est toujours représenté au centre de la baie. Il veille toujours sur le carénage dont l'intérieur n'est pas visible depuis la mer. Les navires qui se rendent sur le lieu ont par contre une vision claire du bourg et de son organisation. Ce bourg est composé d'un certain nombre de bâtiments accolés qui sont sans nul doute les magasins. En son centre, il y a aussi une église dont le clocher est visible depuis le large. Les équipages se rendant sur les lieux savent alors avec assurance qu'ils peuvent trouver ici des habitants avec qui commercer, des lieux où se reposer, un endroit où se recueillir et enfin des infrastructures leur permettant de s'ancrer sans se soucier de menaces extérieures.

Un plan de Fort Royal réalisé en 1702 par le Marquis de la Galissonnière montre que l'espace est clairement aménagé et que nous avons bien là la présence d'un port, ce que l'auteur confirme bien dans sa légende indiquant sur son plan à la lettre C où les navires peuvent ancrer en sûreté[974]. Sur ce plan, l'espace est toujours divisé en trois parties. Il y a au centre le fort qui veille toujours sur le bourg et sur le carénage. D'autres infrastructures défensives ont été rajoutées dans la baie à l'image de ce qui a été réalisé à Saint-Pierre. Le bourg lui s'est considérablement développé à tel point qu'il entoure le fort, même si le cœur de cet espace reste au bord des rivages à la gauche du fort. De ce bourg partent différentes

971 BNF, département Cartes et plans, GESH18PF156DIV6P1D, Rade du Fort S.t Pierre de la Martinique, Blondel, François, 1667.

972 BNF, département Cartes et plans, GESH18PF156DIV5P3D, Assaut Des Hollandois Repoussés du Fort Royal de la Martinique par Mr le Chevalier de Sainte Marthe,... / P. Brissart, 1674.

973 BNF, GED-7849 (RES), Veue du Fort royal de la Martinique, vers 1700.

974 BNF, département Cartes et plans , GE SH 18 PF 156 DIV 5 P 6 D, Plan de la rade, port, habitation et Fort Royal de la Martinique avec les principales habitations des environs au mois de janvier 1702 / Par Le Chevalier De La Glisionnaire.

routes dont la principale s'échappe vers le nord en direction de Saint-Pierre. Tout comme dans les cas précédents, nous pouvons ici observer la présence évidente d'un port et d'une ville qui l'accompagne.

Grâce à ces représentations cartographiques, nous avons alors une idée plus claire de ce qu'est un port aux Antilles au XVII° siècle. Il s'agit d'un espace protégé où sont présents des bâtiments dédiés au commerce et où réside une population importante. Ces espaces portuaires sont alors reliés à leur espace proche par des chemins et des routes. Il est à constater que l'ensemble des espaces marchands font face à la mer et sont visibles depuis le rivage. Ils sont là pour attirer les navires, tout comme les forts qui ont aussi pour fonction de rassurer les équipages.

Les sources écrites du XVII° siècle confirment cette organisation de l'espace. Un mémoire de 1674 relatant l'attaque de De Ruyter décrit le Fort Royal de la sorte :

> « Le sieur de Sainte-Marthe, avant de descendre à terre au Fort Royal, alla conférer avec le sieur d'Amblimont, capitaine d'un des vaisseaux du Roi appelé "Les Jeux" et s'étant rendu au dit fort, il tint conseil avec les sieurs de Herpinière et de Gémozat, et avec les principaux officiers de la milice de l'île de la Martinique, qui se trouvèrent auprès de lui. Ensuite, on le prépara sans perdre aucun temps, à la défense de cette forteresse, à la conservation ou à la perte de laquelle, était attachée celle du reste de l'île. Vous en jugerez ainsi, sachant que ce poste dont la situation est très avantageuse, commande toutes les avenues du port; et que ce port même est presque inaccessible par les cayes qui l'environnent, n'y ayant qu'un petit chenal très étroit où les navires puissent passer. Il y avait une batterie d'environ quatre pièces de canon à la pointe du Fort de laquelle les vaisseaux étaient obligés d'approcher pour entrer dans le port. Il y en avait une autre de treize pièces qui battait à fleur d'eau, entre cette pointe et le bassin où les navires se mettent à couvert; et le chenal par où l'on entre dans le bassin n'était qu'à vingt pas de cette batterie. Il y avait aussi une espèce de chaîne que le sieur de Baas avait fait préparer dès le commencement de l'année, avec de grands mâts de vaisseaux et de grosses ancres qui fermaient l'entrée du port, en sorte qu'il ne restait que le passage d'un navire. De cette façon, il ne fallait pas la boucher entièrement, qu'y couler à fond un ou deux vaisseaux; et par ce moyen, tous ceux qui auraient été dans le port pouvaient être en sûreté contre toutes les insultes des ennemis. Cet expédient fut résolu et la chose heureusement exécutive, dans le peu de temps qu'on eut pour cela tellement que nos navires qui étaient dans le port y demeurèrent non seulement en une pleine sûreté contre ceux des Hollandais mais ils se trouvèrent en état de battre aisément ceux qui auraient voulu les approcher »[975].

Cette description témoigne une fois de plus que l'espace maritime est aménagé au Fort Royal et qu'il y a là un souci de le défendre. Mais l'auteur parle aussi de la présence « d'avenues » qui partent du port. Ceci semble indiquer qu'il y a déjà une organisation de l'espace dans un modèle urbain. Le port est donc avant tout un lieu où se regroupent les populations.

L'auteur qui nous offre alors les plus belles descriptions des ports des Antilles est sans conteste le père Labat. Il décrit par exemple le port de la Trinité à la Martinique de la sorte :

> « Le bourg de la Trinité n'étoit composé dans ce temps là que d'environ soixante à quatre vingt maisons partie de bois et parties de roseaux, couvertes de paille, bâties toute sur une ligne courbe qui suivoit la figure du golfe ou du port. Ce bourg s'est

975 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, 888, lettre de Saint Marthe sur l'attaque de De Ruyter le 20 Décembre 1674.

beaucoup augmenté parce que la quantité considérable de cacao, de sucre, de coton et que l'on fabrique dans ces quartiers là et sur tout au gros morne y ont attiré bon nombre de marchands et quantité de vaisseaux particulièrement de ceux de Nantes qui y font fleurir le commerce et qui y trouve un débit assuré et prompte de toutes les marchandises qu'ils y apportent d'Europe, parce que tous les quartiers des environs qui sont extrêmement peuplés aiment mieux achepter leur nécessaire à cet endroit là voisin de chez eux que de la faire venir de la basse terre »[976].

Au sujet de Saint-Pierre l'auteur fait la description suivante :

« On peut distinguer ce bourg en trois quartiers, celui du milieu est proprement celui de Saint-Pierre, il commence au Fort et à l'Eglise paroissiale de ce nom, qui est desservie par les jésuites et va jusqu'à une côte de la montagne de côté de l'Ouest où il y a une batterie à barbette de onze canons qu'on appelle à présent la batterie de Saint-Nicolas […] Depuis cette batterie jusqu'à celle de Saint-Robert qui est à l'extrémité du côté Ouest est le quartier qu'on appelle le Mouillage parce que tous les vaisseaux mouillent devant ce lieu là, l'ancrage y est excellent et les vaisseaux y sont bien à couvert et plus en sureuté que devant le Fort Saint Pierre. L'Eglise des Jacobins ou Frères prêcheurs dédié à Notre Dame du Bon Port sert de paroisse pour ce quartier et pour les habitans qui demeurent sur les mornes c'est ainsi qu'on appelle les petites montagnes des isles […] Le troisième quartier se nomme la Galère, c'étoit une longue rue au bord de la mer qui commençoit au Fort Saint Pierre et qui alloit jusqu'à un fortin aux batteries fermées qui est l'embouchure de la rivière des Péres Jésuites. L'ouragan de 1695 a emporté plus de deux cens maisons de ce quartier n'en aiant laissé que trois ou quatre avec le magasin de la Compagnie de Guinée qui avoit un bon parapet de maçonnerie ».

Les habitants des ports.

Grâce à cet auteur, nous pouvons donc constater qu'à Saint-Pierre il y a une forte concentration des habitants sur les littoraux. Si le quartier est divisé en trois parties, les espaces marchands semblent y être assez diffus puisqu'on retrouve des magasins dans le quartier de la Galère alors que les navires séjournent au quartier du Mouillage.

Les descriptions réalisées par Jean Baptiste Labat montrent que les ports des Antilles sont avant tout des ensembles à forte concentration humaine. Comme dans les ports de la Métropole, c'est dans ces lieux que va se concentrer une population pratiquant des activités en lien avec le commerce et l'artisanat. C'est dans ces espaces que résident en grande majorité les populations marchandes. Les recensements et registres paroissiaux réalisés dans les Antilles au cours de la période confirment ce sentiment. Dans le cas de Saint-Christophe, tous les marchands signalés dans les recensements résident à la Basse-Terre. C'est par exemple dans ce lieu que sont recensés Pierre Athimont marchand, Quentin Babaule exerçant la même profession, tout comme le sieur Boulay, Elie Bourepors ou Julien Viau[977]. Sur les trente-trois marchands relevés pour cette île aucun ne résident dans un autre quartier que celui de la Basse-Terre. Certes, les capitaines et marchands venus d'Europe sont en capacité de pratiquer des échanges commerciaux dans tous les quartiers de l'île et n'ont pas obligation à passer par des intermédiaires locaux. Pour autant, la forte concentration des marchands dans le principal

976 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit, Tome I. p. 112.

977ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle général des habitants de la partie française de l'île de Saint Christophe, année 1681.

bourg de l'île indique bien que ce lieu est la plaque tournante des marchandises arrivant et sortant de Saint-Christophe.

Le phénomène est assez semblable à la Guadeloupe puisque nous avons relevé la présence de quarante et un marchand à la Basse-Terre sur les cinquante et une personne pratiquant cette activité dans cette île. Certes, contrairement à Saint-Christophe, certains habitants ayant fait du commerce leur principale activité ont choisi de résider en dehors du bourg principal. Nous avons alors retrouvé mention de trois marchands à la Capesterre, trois autres au Gosier, deux à la Montagne Carmel, un à Vieux Habitant et un à Trois Rivières[978]. Tout comme à Saint-Christophe, si la majorité des marchands de l'île ont choisi de faire de la Basse-Terre leur lieu de résidence c'est avant tout parce que la rade est quasiment la seule porte d'entrée des marchandises dans l'île.

A la Martinique, l'activité marchande semble être plus diffuse même si nous retrouvons toujours une majorité de personnes pratiquant le commerce dans le principal port de l'île. Ainsi nous avons relevé le nom de vingt-trois marchands résidant à Saint Pierre. Il y a tout de même dix-neuf marchands qui ont élu domicile à la Basse Pointe, dix au Marigot, huit à Fort Royal, six au Prêcheur, cinq au Carbet, trois à Macouba et un au François. La pratique du commerce semble donc moins concentrée à la Martinique que dans les autres îles. Nous pouvons tout de même constater que les marchands relevés ici vivent quasiment tous dans la partie nord-ouest de l'île. Ceux qui pratiquent le commerce ont donc choisi de résider en priorité dans des espaces proches de Saint-Pierre et de Fort Royal. Ceci indique que les ports ont bien une grande attractivité et un dynamisme certain incitant les marchands à ne pas trop s'éloigner d'eux. Les navires se rendant aux Antilles savent alors qu'ils peuvent compter sur la présence de ces communautés marchandes pour pouvoir faciliter leurs transactions et accélérer leurs échanges. Ceci incite donc les équipages à se rendre en priorité dans ces ports.

Les équipages peuvent aussi profiter de la présence dans ces ports d'habitants capables de les aider pour l'entretien des navires et pouvant assurer des services permettant le repos des équipages. Ainsi à Saint-Christophe, c'est à la Basse-Terre que nous retrouvons majoritairement les habitants qui pratiquent des métiers artisanaux en lien avec le monde de la mer. Nous retrouvons dans ce port cinq aubergistes : Michel Dufour, La Bretonnière, Jean Buretel, Jean Calvet et Thomas Mounet. Y réside aussi un boucher, Claude Lumeau, un cabaretier, Alain Ravary, un confiseur, Gille Bellet, un distributeur de boissons, Pierre Fraize, trois selliers, Pierre Bernard, Denis Trevalet et Pierre Champion, un coutelier, Jean Maroulleau, six tailleurs, sept tonneliers et même le barbier Guillaume Tristan. Seule une personne pratiquant un métier artisanal est recensée dans un autre quartier de l'île. Il s'agit de Pierre Paris tonnelier à Cayonne. La présence de ces artisans dans ce quartier démontre que s'y développe un mode de vie urbain. Ce développement attire aussi des personnes pratiquants des métiers du bâtiment comme Jacques Brullé, Jean Delage, Jean Caillereau, Guy Goin et Antoine Lafond tous maçons à la Basse Terre.

Il est aussi à noter une concentration des activités artisanales dans le principal quartier à Marie Galante. Gabriel Lelong cuisinier, Adrien Valette maçon, Gilles Dauville maître d'hôtel, Jean Thibaud et Pierre Riou tailleurs et Paul Mignon tonnelier résident tous dans le bourg principal de l'île et à proximité des magasins.

A la Guadeloupe, c'est aussi à la Basse-Terre que viennent s'installer en priorité ceux qui ont choisi de se consacrer exclusivement à la pratique d'activités artisanales. Nous retrouvons dans ce quartier deux aubergistes, un maître tailleur, un orfèvre et un « voilier de vêtement ». Par contre, les trois tonneliers retrouvés dans l'île résident eux au Gosier. Ceci indique que, même si le monde de l'artisanat est majoritairement concentré à la Basse-Terre,

978 Ces informations sont issues des registres Paroissiaux de la Guadeloupe conservés à l'ANOM.

cette pratique commence à se diffuser dans les autres quartiers de l'île comme à la Martinique.

Dans cette dernière, nous retrouvons des armuriers dans différents quartiers, un à Saint-Pierre, un à Macouba, un au Carbet et un à la Capesterre. Les métiers de bouches se concentrent plutôt sur Saint Pierre. C'est là qu'exercent Nicolas Richer boucher, Louis Vauclin boulanger et Claude La Rose aubergiste. Nous retrouvons dans ce port un cordonnier, Pierre Tieslin, un couvreur Jean Beaupied, un cuisinier, Nicolas Requien, un sculpteur, Jean Rolland, deux selliers, deux serruriers, huit tailleurs et sept tonneliers. Tout comme à la Basse-Terre de Saint-Christophe, le développement de l'ensemble urbain attire aussi six maçons dans le quartier et le couvreur Jean Beaupied. Mais à la différence de Saint-Christophe, les artisans de la Martinique semblent être plus enclins à s'installer dans les autres quartiers de l'île. Nous retrouvons alors un chaudronnier au Marigot, trois maçons au Diamant, un sellier au Carbet, un serrurier au Diamant, des tailleurs au Carbet, Case-Pilote, Diamant, Macouba et Prêcheur, un tailleur de pierre au Prêcheur et un tonnelier à Case-Pilote. Même si les activités artisanales sont plus diffuses à la Martinique, les équipages ont tout de même l'assurance de trouver à Saint-Pierre des hommes capables de leur offrir les services dont ils ont besoin. Ceci incite donc les capitaines à venir en priorité dans ce port et ce d'autant plus que nous pouvons remarquer un faible développement des activités liés au commerce à Fort Royal.

En arrivant dans les ports, les équipages peuvent aussi compter sur la présence de personnes pouvant leur apporter de l'aide pour l'entretien et la réparation des navires. A la Basse-Terre de Saint-Christophe, il y a deux charpentiers, un charpentier de navires et deux menuisiers. Là encore ces activités sont relevées uniquement dans le bourg principal de l'île.

A la Guadeloupe et à la Martinique ces activités sont beaucoup plus diffuses. Ainsi nous retrouvons trois charpentiers à la Basse-Terre mais deux de leurs confrères résident à Trois Rivière, deux à la Capesterre, deux au Gosier et un aux Saintes. Il en est de même pour les menuisiers : deux à la Basse-Terre et un à la Capesterre. Ces activités sont encore plus diffuses à la Martinique puisque nous retrouvons huit charpentiers à Saint-Pierre, quatre hommes exerçant le même métier au Cul de Sac Marin, trois au Fort Royal, un au Carbet, neuf au Diamant, quatre à Macouba et un au Prêcheur. Reste tout de même qu'à Saint-Pierre, les équipages sont assurés d'avoir à leur disposition des hommes pouvant leur apporter une aide.

Un équipage se rendant aux Antilles au XVII° siècle est donc assuré de pouvoir bénéficier de l'appui des populations locales bien plus facilement dans les ports et principales rades que dans les autres quartiers de l'île. Pour leur transaction commerciale, ils peuvent bénéficier de la présence d'hommes comme Pierre Buretel négociant à la Basse-Terre de Saint-Christophe[979], Lucas Caouet marchand dans le même port[980] ou François Charton marchand à Saint-Pierre[981]. Ils peuvent aussi profiter des services de Michel Dufour aubergiste à la Basse-Terre[982] ou de ses confrères Labretonnière, Thomas Mounet et Jean Burectel. Ils peuvent aussi passer dans le cabaret de Pierre Petit au Mouillage de Saint-Pierre de la Martinique[983] ou dans celui d'Allain Ravary à la Basse-Terre de Saint-Christophe[984].

979ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle général des habitants de la partie française de l'île de Saint Christophe, année 1681.

980 Ibid.

981ANOM 5DPPC/23, Rôle général des Habitants de la Martinique, année 1680.

982ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle général des habitants de la partie française de l'île de Saint Christophe, année 1681.

983ANOM 5DPPC/23, Rôle général des Habitants de la Martinique, année 1680.

C‟est aussi dans ces ports qu‟ils ont l‟assurance de pouvoir bénéficier des services d‟artisans comme le tonnelier Pierre Turpin à la Basse-Terre, son confrère Jacques Arriau[985] et celui de Bellesme à Saint-Pierre[986]. Dans ces espaces résident aussi des charpentiers comme Paul Beuvrier à Saint-Pierre[987] ou De la Rue Gabriel à Marie-Galante[988]. Les équipages se rendant dans les ports peuvent donc bénéficier des services de ces habitants même si le manque d‟artisans spécialisés dans les îles est récurrent. C‟est ce que signale Gabaret en 1692 au sujet de Saint-Pierre de la Martinique « Comme en ce quartier n‟y a point de capitaine de port a présent ny de mestre ny de charpentiers entretenus et que nous n‟avons pu trouver que le nommé Jacques Graville charpentier travaillant actuellement pour le service du roy »[989]. Pour pouvoir pallier ces problèmes, les équipages peuvent toujours compter sur la présence d‟hommes capables de les aider comme lorsque ces « messieurs de Nesmond et de Rosmadec preterent […] des charpentiers pour mettre cinq piesses au Fort Saint-Pierre »[990].

A la Guadeloupe tout comme à Saint-Christophe, artisans et commerçants semblent donc se concentrer autour des marchands des îles. Ceci renforce le poids de ces lieux dans l‟organisation de l‟espace maritime de ces îles. A la Martinique, les recensements indiquent aussi une forte concentration des activités marchandes autour de Saint-Pierre. Nous ne pouvons que déplorer l‟absence des registres paroissiaux pour ce quartier. Ces derniers auraient pu confirmer cette première impression. Pour autant nous pouvons compter sur ceux de Fort Royal pour nous donner une idée du partage des tâches dans l‟île. Dans les registres de Fort Royal nous retrouvons majoritairement des références à des personnes de passages dans l‟île et à des habitants exerçant des activités en lien avec l‟armée. Par exemple, pour l‟année 1692 nous avons retrouvé soixante et onze matelots morts dans le port alors qu‟ils ne séjournaient que provisoirement sur les lieux[991]. Ils représentent alors 33 % des personnes mortes dans l‟année en ce lieu. Ceci démontre que Fort Royal est avant tout une zone de passage où la majorité des personnes présentent dans le port sont issues de l‟extérieur de l‟île. A côté de ces membres d‟équipages étrangers au port, la majorité des personnes mortes sont des soldats. Soixante-cinq soldats sont morts à Fort Royal en 1692 soit 30 % des personnes décédées dans le port. Ceci démontre que Fort Royal est avant tout un port militaire. A ces soldats, il faut aussi adjoindre les cinq capitaines de Fort qui sont évoqués pour cette année. Ceci confirme le partage des fonctions qui existent à la Martinique : Fort Saint-Pierre est tourné vers le commerce pendant que Fort Royal a la charge d‟abriter les navires dévolus aux activités militaires. Fort Royal reste tout de même un lieu de passage important et attire donc des personnes exerçant des activités artisanales comme le tonnelier Chaignot mort en 1692[992], le charpentier Mounier qui s‟y marie[993] ou le chirurgien Du Barbier et le commis Brangier qui y meurent aussi en 1692[994].

Enfin, les ports sont aussi les lieux de résidences pour les habitants qui sont à la recherche de situation stable dans les îles. Les nouveaux arrivants ont tendance à séjourner dans les

---

984ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle général des habitants de la partie française de l'île de Saint-Christophe, année 1681.

985 Ibid.

986ANOM 5DPPC/23, Rôle général des Habitants de la Martinique, année 1680.

987ANOM 5DPPC/23, Rôle général des Habitants de la Martinique, année 1680.

988ANOM 5DPPC52, Rôle des habitants de Marie Galante 3 Mai 1680.

989ANOM, C8A 7 F° 85, procès verbal suite à la visite du vaisseau l'Adroit commandé par Gabaret de Coustière, le 18 Décembre 1692.

990ANOM, C8A 2 F° 84, Lettre de Blénac, 30 Septembre 1678.

991 AM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1692.

992 AM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1692.

993 AM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1692.

994 AM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1692.

ports avant de trouver de la terre à cultiver ou une activité à exercer. L'intendant Mithon dit alors en 1706 au sujet de Saint-Pierre qu'elle est composée de trois sortes de personnes :

> « La première de jeunes gens du pays qui veullent aller eprouver leur valeur et se faire estimer mais ce n'est que la moinde partie de la flibuste, les autres sont de pauvres habitants et artisans du pays libertins et des engagers qui ne veullent point s'assujettir au travail et aiment mieux aller tenter fortune au péril de leur vie, les matelots déserteurs des vaisseaux marchands font la troisième partie »[995].

C'est ainsi qu'à Saint Pierre de la Martinique, nous retrouvons les habitants les plus prompts à se livrer à des entreprises de courses.

A Fort Royal pour l'année 1692 nous avons retrouvé sept décès d'habitants dont les activités nous sont inconnues. Il s'agit certainement de personnes qui séjournent dans le port effectuant de petits emplois au service des équipages. Dans notre étude des registres paroissiaux et de recensements, nous retrouvons une personne signalée comme « vagabond » au Fort Saint-Louis de la Grenade[996] et un homme recensé comme « pauvre » à la Basse-Terre de Saint-Christophe[997]. Les ports sont aussi les lieux de concentration des populations d'anciens esclaves affranchis même si nous en retrouvons d'autres dans des quartiers plus éloignés des îles[998].

Ce dynamisme des ports attire logiquement les populations exerçant des métiers en lien avec le monde des affaires et de l'administration. L'arpenteur royal Mercier réside à la Basse Terre de la Guadeloupe à côté de Hilaire Pasquier, commis de la Compagnie d'Afrique, des conseillers Bragelouque, Léonard, Roland, Sendre, Millet, Le Blond et La Landre, du juge civil Galopin et des trois notaires présents dans le bourg[999]. Le bourg principal de Marie-Galante compte aussi son notaire et est le lieu de résidence de Charles Bardet commis de la compagnie. A Saint-Pierre de la Martinique, réside Jean Gauthier greffier et quatre notaires. Fort Royal a aussi ses notaires et des juges. Enfin à la Basse-Terre de Saint-Christophe, nous retrouvons François Bois Robin, huissier, Dupas juge et Bourgogne substitut du procureur.
Ces bourgs sont aussi les lieux de résidences des membres des plus hautes instances décisionnaires des îles. Les espaces portuaires des îles ont tous pour point commun d'avoir été constitués dès les premiers temps de la colonisation. A l'exception de la Trinité à la Martinique, ces ports ont tous été occupés par les premiers gouverneurs des îles. C'est à la Basse-Terre de Saint-Christophe que résidait d'Esnambuc. Après lui, le quartier restera le lieu d'habitat des gouverneurs de l'île jusqu'à la perte de Saint-Christophe par la France. Ainsi jusqu'en 1670, ce lieu est le centre administratif des îles. C'est sans surprise que le transfert de la demeure du gouverneur général se fait de la Basse-Terre à un autre port, Saint-Pierre. Cet espace portuaire avait été occupé dès les premiers temps de la colonisation et Du Parquet en avait déjà fait le cœur de la colonisation de la Martinique. Si ce gouverneur choisi un autre lieu pour résidence, ses successeurs reviennent s'installer dans le bourg en développement[1000]. Ainsi en 1670, Saint-Pierre est le lieu de résidence du gouverneur général et du gouverneur particulier ainsi que des membres les plus importants de la compagnie des Indes Occidentales. Les intendants s'installent à leur tour dans cette ville, ce qui renforce le poids de ce centre

---

995ANOM, C8A 16 F° 109, Mémoire de Mithon, 10 Mai 1706.

996 Charles Roulet est recensé comme vagabond à la Grenade en 1696.

997 Lors du recensement à la Guadeloupe de 1685, La Fortune est donné comme pauvre.

998ALEXIS LOUIS Abel, *Les libres de couleurs à la Martinique, Tome I*, L'Harmattan, Paris, 2012. Nous retrouverons aussi ces personnages lorsque nous étudierons les équipages des navires antillais.

999 Nous avons pu relever la présence de ces personnalités lors de nos études des extraits des registres paroissiaux et des recensements effectués dans l'île.

1000 Du Parquet a choisi comme lieu de résidence le prêcheur mais tout semble indiquer que De Vaudroques est lui très vite retourné à Saint Pierre, une fois qu'il succéda au premier gouverneur de la Martinique.

administratif. Certes, Blénac fait le choix de quitter la ville mais il choisit un autre espace portuaire comme lieu de résidence, Fort Royal. Les instances dirigeantes sont alors dispersées dans l'île mais restent majoritairement installées dans les ports de Saint-Pierre et de Fort Royal.

A la Martinique, il y a tout de même une particularité. Les membres des autorités locales ont tendance à se disperser dans les autres quartiers de l'île. Par exemple, le juge Gabriel Turpin réside à la Case Pilote et le juge Claude Hourdin a une habitation à la Basse Pointe. Ceci peut parfois provoquer quelques problèmes comme dans le cas du « sieur Joyeux qui estoit pourveu par le roy d'une commission de capitaine de port ayant fait un establissement dans un quartier fort esloigné de celuy du Cul de Sac du Fort Royal se trouve hors la portée d'en pouvoir faire les fonctions »[1001].

Si les ports de la Martinique ne sont pas le lieu de résidence exclusive de la haute société coloniale, c'est avant tout parce que les autres espaces côtiers sont suffisamment développés pour pouvoir offrir le nécessaire aux personnes qui y résident. A la Guadeloupe, à la Grenade et à Marie-Galante, les espaces portuaires sont alors clairement les lieux privilégiés d'habitation des gouverneurs et administrateurs locaux. Cette concentration des membres de la haute société coloniale dans certains espaces de l'île est aussi un facteur de développement puisqu'elle incite les équipages à se rendre en priorité dans ces ports sachant y trouver des populations en capacité de commercer avec eux.

L'ensemble des éléments évoqués ci-dessus indiquent clairement qu'il y a présence de ports aux Antilles. Ces ports sont tous organisés selon un modèle pré défini. Il y a toujours présence de zone d'ancrage des navires, de magasins et de bâtiments religieux. A proximité de ces ports se développent des bourgs et des villes. Les habitants de ces espaces portuaires adoptent un mode de vie urbain même si la distinction entre ville et campagne n'est pas encore réellement marquée à la fin de la période étudiée. Chaque île est donc dotée d'un espace accueillant les navires et où se pratiquent en priorité les échanges commerciaux. Ceci entraîne une organisation de l'espace maritime antillais qu'il nous faut maintenant analyser.

4. L'organisation des espaces portuaires

Dans son récit Jean Baptiste Labat rapporte :

> « Je partis de la Martinique le deuxième jour de Septembre dans une barque appelée la Trompeuse belle grande et très bonne voilière qui devoit toucher à la Barbade la plus considérable des Antilles Angloises et sans contredit la plus riche et la mieux peuplées […] Nous nous élevames en louvoyant et le 4 sur les sept heures du matin nous mouillames dans la Baye de Carlille vis-à-vis du Pont »[1002].

La barque dans laquelle a pris place l'auteur ne vient pas ancrer directement dans le port de la ville du Pont à la Barbade. Il arrive dans l'île par une baie située à proximité. L'auteur explique même que ce choix est dû au fait que les navires étrangers ne sont pas acceptés dans le port et qu'accoster dans un espace plus éloigné permet de ne pas s'exposer aux sanctions des autorités locales. Au-delà d'informations sur la pratique de l'interlope que nous étudierons plus loin, cette narration renseigne sur le fait qu'à la Barbade le système portuaire

1001ANOM, C8A 6 F° 343, Lettre de Du Maitz 22 Mars 1691.

1002 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles….* OP. Cit. Tome II, p. 129.

ne se limite pas qu'à la présence d'un port et de sa ville. Les anses les plus proches sont connectées avec l'espace économique centrale de l'île et participent à son développement. Celui du port de la ville du Pont et des relations qu'elle entretient avec son arrière-pays maritime, laisse à penser que l'analyse de Bernard Michon sur les aires portuaires pourrait lui être appliquée[1003]. Cet auteur démontre qu'une « aire portuaire selon son importance se compose donc d'un ou plusieurs sites abritant des flottilles de cabotage régulièrement sollicitées par le pôle de commandement ». Ainsi, en prenant l'exemple de Nantes, il démontre que le développement du port central dépend des interactions qui existent entre le port principal et les ports plus petits qui sont dans sa sphère d'influence. Il repère alors une hiérarchisation des relations entre les différents espaces au sein de l'ensemble portuaire : un premier cercle est composé « du noyau dur constitué par les havres de l'estuaire de la Loire avec des avants ports ». Puis viennent les zones de « trafics de proximité » orienté vers le pôle principal. Enfin, il y a les ports plus lointains mais qui gravitent encore dans la zone d'influence du pôle de commandement. Ceci entraîne donc un partage des tâches et permet aux habitants du port principal de pouvoir concentrer leurs activités principalement sur les échanges internationaux. En reprenant cette analyse, il serait intéressant de savoir qu'elles sont les interactions existantes entre les différents espaces portuaires définis précédemment. Ceci nous permettra de répondre à la question suivante : Existe-t-il une aire portuaire antillaise et quelles en sont ses caractéristiques ?

Pour pouvoir mener à bien sa démonstration, Bernard Michon a pu s'appuyer sur les archives de l'Amirauté. Il a pu construire son analyse à partir de l'étude des investissements des Nantais dans le cabotage des ports environnants. Dans le cas antillais, les documents qui sont encore à notre disposition ne nous permettent pas de suivre avec tant de précision les investissements des habitants dans les armements antillais. Il nous a donc fallu nous concentrer sur les relations qui existaient entre les différents espaces et dont les sources font parfois état, pour pouvoir avoir une idée de la façon dont s'organise l'espace portuaire antillais. Pour pouvoir décrire de façon pénitente le cas des Antilles françaises, nous avons alors fait le choix de diviser les îles en quatre ensembles distincts.

La domination de Saint-Pierre.

Le premier ensemble est composé uniquement de la Martinique car la présence de trois ports clairement définis dans l'île démontre un développement particulier. Le noyau central de ce premier ensemble est le port de Saint-Pierre. En 1713, il est sans conteste le cœur économique du domaine colonial français aux Petites Antilles. Nous ne pouvons que déplorer l'absence de sources qui nous permettrait de quantifier l'importance de ce port. Pour autant, nous avons pu tout au long de notre recherche relever un certain nombre d'éléments permettant de rendre compte de la place particulière que tient ce port au sein des Petites Antilles françaises.

Le quartier dans lequel il se situe a d'abord été le premier lieu d'installation des colons dans l'île. De 1650 à 1670, il est clairement en concurrence avec le port de la Basse-Terre de Saint-Christophe. Il bénéficie pourtant d'un avantage notable, il est la porte d'entrée dans la Caraïbe française. Du Parquet va même très vite mettre à profit cet avantage :

> « Un privilège singulier de la situation de la Martinique tous les vaisseaux qui viennent de France ou de Hollande mouillent l'ancre au par avant qu'ils ayent en

1003 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII° siècle, la construction d'une aire portuaire*, PUR, Rennes, 2011.

autre part, et payent au seigneur de l'isle et pour l'entretien du fort les cinquante jusqu"à cents livres de poudre »[1004].

Cette venue régulière de navires dans la rade favorise alors le développement de l"espace. C"est donc sans surprise que les représentants de la Compagnie des Indes Occidentales décident de quitter la Basse-Terre de Saint-Christophe pour ce quartier dynamique de la Martinique.

Le rôle du port de Saint-Pierre est alors multiple. C"est avant tout un lieu de passage pour les navires qui souhaitent circuler dans les Antilles. Les descriptions de la Martinique comme celle-ci « Il faut savoir qu"elle est la plus considérable des isles de l"Amérique qui sont habités par les françois tant à cause que c"est la première à laquelle abordent tous les navires »[1005], s"appliquent avant tout à Saint-Pierre. Le port est doté d"un certain nombre d"équipements permettant l"accueil des équipages. Ceci explique l"attrait de la Martinique. Encore en 1698 Froger qui se rend dans les îles marque un arrêt dans ce port comme il le rapporte lui-même « La nuit du 3 au 4 nous fimes voile pour le Fort Saint-Pierre, où nous mouillames sur les cinq heures du soir à une portée de pistolet de terre, nous y restames jusqu"au 13 à faire de l"eau »[1006]. Nous pouvons alors penser que les membres d"équipage ne passent pas dix jours à s"approvisionner mais qu"ils profitent aussi des apports de la ville.

Saint Pierre ne reçoit pas que des navires venus d"Europe, le port est aussi la porte d"entrée à la Martinique pour les navires qui viennent des autres îles de la Caraïbe. Dans la première partie de notre présentation, lorsque nous avons décrit la place particulière de l"île au sein des routes de navigation dans la Caraïbe[1007], nous avons démontré que l"île reçoit et échange avec l"ensemble du bassin antillais. Saint-Pierre étant la tête de pont de la Martinique, logiquement nous pouvons dire que ces navigations sont quasiment toutes à destination de ce port. Il est donc le lieu de passage d"une grande partie des navires qui voyagent au sein de l"empire colonial français des Petites Antilles. Les équipages ne se contentent pas d"ancrer leur navire au large du fort mais viennent mettre pied à terre et consomment sur place. Ils participent donc au développement de la ville et leur présence contribue à l"accroissement de la communauté marchande dans ce port. Sans surprise, la ville est aussi le lieu de résidence privilégié de communautés marchandes comme les familles de confession juives ou protestantes. Le déclin de la Basse-Terre de Saint-Christophe et le non démarrage de la Basse-Terre de la Guadeloupe contribuent aussi à accentuer ce poids de Saint-Pierre au sein des Petites Antilles françaises.

En effet, le port n"est pas qu"un lieu de transit pour les navires venus des autres espaces marchands, c"est aussi un lieu de rupture de charge. A Saint-Pierre, les équipages déchargent une grande partie de leur cargaison et les stockent dans les magasins de la ville. De là, ces marchandises sont envoyées dans les autres quartiers de l"île mais aussi dans d"autres îles de la Caraïbe. Ceci pousse les communautés marchandes à se déplacer. Ainsi en 1692, le marchand de Saint-Pierre, Pierre Lagneau est retrouvé mort au bord de la mer dans le quartier de la Capesterre de la Guadeloupe alors que le navire dans lequel il se rendait à Marie-Galante venait juste de sombrer[1008]. Saint-Pierre n"est donc pas seulement un port qui reçoit des embarcations, c"est aussi le premier port d"armement des Antilles françaises. Par exemple, c"est de Saint-Pierre qu"Eon Bernard part en 1669 à destination de la Terre Ferme

1004ANOM, C8B1 N°3, Mémoire anonyme année 1660.

1005ANOM, C8A 1 F° 1, Mémoire du comte d'Estrade, année 1663.

1006FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP. Cit.

1007 Voir I D, les routes de navigations dans les Petites Antilles françaises, P.148.

1008ANOM 1DPPC250, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Capesterre, année 1692.

de l'Amérique[1009]. Comme nous l'avons évoqué plus haut, toutes les routes partant de la Martinique à destination des autres ports des Antilles sont aussi quasiment toutes issues de Saint-Pierre. De plus, les marchands de Saint-Pierre sont aussi en charge d'approvisionner les autres quartiers de l'île. Des chemins reliant ce bourg aux autres quartiers vont très vite se développer comme en témoignent ces propos datés de 1674 :

> « Ledit sieur de Baas se trouva tellement fatigué et si faible pour achever à pied le chemin qu'il avait encore à faire, à quoi il était obligé, par la difficulté des routes, qu'il se vit contraint de se retirer au bourg Saint Pierre pour en envoyer encore d'autres troupes au Fort Royal »[1010].

Mais Saint-Pierre est surtout relié au reste de la Martinique par voie de mer. L'intendant Robert en explique alors les causes en 1696 :

> « Le Fort Royal a des chemins de communications avec le bourg saint Pierre, ils sont très rudes et très difficiles et il y a sept a huit lieues de l'un à l'autre endroit, l'on va aussy par mer et il n'y a gueres que huit lieues de chemin le long de la coste on se sert de pyrogues avec des pagayes pour ces voyages par mer, ce sont les canots du pays plusieurs particuliers en ont a leur propre, il y en a deux ou trois pour le service du public tenues par de petits habitans qui font le commerce de passer le monde »[1011].

Pour pouvoir transporter les marchandises du Fort Saint-Pierre vers les autres quartiers, on utilise alors des embarcations plus petites. L'exemple du navire la Françoise en 1700 nous permet de comprendre mieux comment se déroulent ces ruptures de charges :

> « le douze Août dernier sur le soir la barque que le dit Helie avait fait construire pour le service dudit navire sous la graive du mouillage de l'île de la Martinique voulant l'amener au quartier du Praicheur pour chercher du sucre pour le dit navire »[1012].

Ainsi la plus grande embarcation jette l'ancre devant Saint-Pierre. Un autre navire plus petit est alors en charge de transporter les marchandises des quartiers plus éloignés vers Saint-Pierre. Dans le cas présent, ce sont les armateurs de La Rochelle qui se chargent de l'acheminement des marchandises dans l'île. Mais dans la plupart des cas ce sont les habitants eux-mêmes qui prennent en charge la redistribution des produits. Les registres paroissiaux se font alors échos de ces circulations des marchands et habitants de Saint-Pierre à travers les quartiers de la Martinique. Ainsi en 1678, Rolland François marchand de Saint-Pierre est présent au Marigot[1013] ; en 1685 Jean Gessé est lui au Marin[1014] ; Le Prince Sébastien et Mathieu Prou sont tous les deux en 1681 au Prêcheur[1015] et Jacques Buques en 1677 est au Carbet[1016]. Nous pourrions encore multiplier les exemples qui démontrent que les habitants de Saint-Pierre sont en capacité de pouvoir se projeter dans leur arrière-pays pour pouvoir assurer le bon déroulement du commerce dans le port.

Saint-Pierre est aussi logiquement le lieu de réception des marchandises provenant des autres quartiers de l'île. Blondel en 1666 décrit alors la Martinique de la sorte :

1009ANOM, C7A1 F° 107, lettre de Du Lion 30 Décembre 1669.

1010BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, 888, lettre de Saint Marthe sur l'attaque de De Ruyter le 20 Décembre 1674.

1011 ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire de Robert, 21 Avril 1696.

1012 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3 E 1802, Fond du Notaire René Rivière, année 1700.

1013ANOM 1DPPC1700, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Marigot, année 1678.

1014 ADM, 2E18/1, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Marin, année 1685.

1015ANOM 1DPPC1771, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1681.

1016ANOM 1DPPC1276, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1677.

« Depuis la pointe du Diamant jusqu'à celle que l'on appelle du Cul de sac, la coste court Nord Est et Sud Ouest, pleine de belles rivières, de cames et bayes d'assez grande etendue, quoique le mouillage n'y soit pas sur pour les navires, à cause qu'il y a peu de fonds, et pour les basses qui s'y rencontrent. Et cette etendue ne peut recevoir que des barques et chaloupes ou mesme des petits canots dont les habitants se servent pour le transport de leurs marchandises »[1017].

Ces marchandises sont alors transportées à Saint-Pierre afin d'être chargées dans les navires en partance pour l'Europe. Saint-Pierre est aussi le lieu de stockage des marchandises issues des autres îles. Nous avons mention de navires venant de la Grenade, de Marie-Galante et de la Guadeloupe qui viennent à Saint-Pierre pour pouvoir y faire du commerce. Ainsi tout au long de la période, Saint-Pierre est la principale plaque tournante des îles.

Le port reçoit aussi des navires militaires. Il est, comme ses confrères, un port mixte et ceci tant que le port de Fort Royal n'est pas suffisamment équipé pour recevoir ces navires de façon permanente. A son origine, la baie de Fort Royal n'est qu'un lieu de carénage et d'entretien des navires comme le rapporte Rochefort :

> « Le crénage est situé du même costé que ce Diamant c'est un lieu en forme de cul de sac ou de sein où l'on mene les navires pour les raffraichir et pour le reparer en les tournant sur le costé jusques à ce que la quille apparoisse à découvert. La mer y est calme mais ce lieu n'est pas en bon air et les matelots y font ordinairement pris de fievres qui pourtant ne sont pas fort dangereus puisqu'elles le quittent le plus souvent en changeant de lieu »[1018].

Les qualités dont elle bénéficie pour la protection des navires vont très vitre pousser les autorités locales à en faire un lieu d'hivernage pendant la période des ouragans. C'est cet atout qui va inciter les autorités locales à y développer un espace portuaire. Ainsi en 1666, l'ingénieur Blondel se rend dans les lieux pour participer à l'élévation d'un nouveau centre urbain. Plus facile à défendre, Clodoré vente déjà ses qualités en 1671 :

> « La Martinique outre plusieurs bonnes rades, elle a un port capable de trente grands vaisseaux à couvert de tout mauvais temps et qu'il sera facile de défendre contre l'attaque des ennemis quand il sera fortifié»[1019].

Le port entre alors très vite en connexion avec les autres espaces des Antilles comme en fait état le même auteur :

> « Au cul de sac de la Martinique de la Barre pour y donner ordre au radoub des vaisseaux dont les mats etoient très endommagez et quantité de leurs manœuvres hors d'état de service, il s'appliqua à mettre toutes les barques et petits batiments en état de naviguer pour les employer à apporter toutes les semaines des vivres à Saint-Christophe »[1020].

Mais les navigations qui mènent de Fort Royal aux autres quartiers occupés par les Français sont souvent du ressort des autorités locales. En effet, le développement de ce port ne fait pas d'ombre à Saint-Pierre. Tout au plus, il partage les tâches à la Martinique. C'est Blénac qui, involontairement, provoque cette différenciation entre un port de commerce et un port militaire. En cherchant à déplacer le centre administratif de Saint-Pierre à Fort Royal à partir 1680, le gouverneur arrive juste à contraindre les navires militaires à se rendre en

1017 ANOM, 07DFC 126, Mémoire de l'ingénieur Blondel 1666.

1018 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 28.

1019 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique*… Op. Cit. Tome I. p. 169

1020 Ibid.

priorité dans le port de Fort Royal. Les équipages y séjournent toujours pendant la période des ouragans. Mais « L'expérience a fait connoitre que personne ne hazarde de naviguer d'une isle a une autre depuis le 20 Juillet jusqu'au 15 Octobre, pendant tout ce temps la les vaisseaux de sa majesté demeurent inutiles dans les ports »[1021]. Il n'empêche que les navires continuent de séjourner en priorité à Fort Royal lors de la période cyclonique et que la marine royale y tient ces quartiers. C'est même depuis ce port que sont organisés les convois qui ont pour objet de protéger les navires marchands qui séjournent dans la Caraïbe. C'est ce qui se produit entre autres en 1689 où « pour les navires marchands attendant Monsieur Julien quy pourra estre près vers le 15 ou le 20° je les trouve fort exposés dans votre rade »[1022]. Pour autant, la route des navires partant de Fort Royal les conduit le plus souvent à Saint-Pierre. En 1688, Du Maitz rapporte que :

> « Ces vaisseaux après s'estre carennez et fait leur aigades avec toute la diligence possible en ces pays ne purent partir que le 24 Avril au temps de la brize et ont esté de retour le 5 may à la rade du Fort Saint Pierre cependant l'on avoit compté un mois pour ce voyage à cause qu'il faut remonter beaucoup au vent»[1023].

Les registres paroissiaux démontrent aussi que le développement économique de l'île se fait en priorité à Saint-Pierre et que Fort Royal n'est jamais en mesure de pouvoir rivaliser avec le premier port des Antilles. Le premier marchand que nous retrouvons dans ce quartier est Bertrand Laplace mort en 1698[1024]. Ainsi il faut attendre près de dix-huit ans pour qu'un marchand de Fort Royal nous soit connu et nous n'avons pu en relever que six pour ce port. Par contre, les registres paroissiaux de ce quartier recèlent les noms de soldats morts dans ce lieu. Fort Royal est donc sans conteste un port militaire. Certes, les habitants du lieu sont en mesure de circuler pour des actions commerciales. C'est le cas de Jean Laborde que nous retrouvons à Case-Pilote en 1696[1025], de Juien Renaud au Prêcheur en 1675[1026] et Claude Bouvot au Carbet en 1682[1027]. Il est tout de même à noter que les habitants de Fort Royal sont attirés surtout par les quartiers les plus au nord de l'île et donc ceux qui sont les plus proches de Saint-Pierre.

Il serait tout de même faux de dire que Fort Royal vit entièrement dans la dépendance de Saint-Pierre. En effet, le port attire lui aussi des habitants venus d'autres espaces de l'île. Par exemple, en 1681 Billoy menuisier du Diamant, est retrouvé mort dans le port[1028]. La même mésaventure arrive à un autre habitant de ce quartier sud de l'île en 1711, Jean Legros[1029]. La même année Charles Fouré, venant de Saint-Pierre, décède lui aussi à Fort Royal[1030]. Ces exemples parmi d'autres illustrent bien que ce port est, lui aussi, en connexion avec l'arrière-pays martiniquais. Les connexions entre Fort Royal et son espace proche se font alors par voie de mer. Pourtant Fort Royal, à l'image de Saint-Pierre, bénéficie de voies terrestres:

> « Il y a encore un autre chemin qui vient d'estre fait actuellement pour aller au fort Royal au cul de sac marin mais ce chemin est très long, très difficile et très peu frequenté et tous les habitans qui sont au-delà de l'isle du diamant ou vont par mer au

1021ANOM, C8B 23 N° 1, mémoire Anonyme de 1680.

1022ANOM, C8A 5 F° 217, lettre de Blénac, 04 Juin 1689.

1023ANOM, C8A5F77, Lettre de Du Maitz, 05 Mai 1688.

1024 ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1698.

1025ANOM 1DPPC1310, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote, année 1696.

1026ANOM 1DPPC1771, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1675.

1027ANOM 1DPPC1276, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1682.

1028 ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1681.

1029 ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1711.

1030 ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1711.

fort royal ou envoye leur pyrogue faire le tour de la pointe d'arlet et traversent par terre jusqu'à la coste de la baye du fort Royal, cette traversée n'estant que de deux lieues »[1031] et « Il y a aussy un chemin qui va du fort royal au cul de sac de la trinité et il est très difficile même les deux tiers de l'année il est impraticable »[1032].

Comme pour Saint-Pierre les relations entre Fort Royal et le reste de l'île sont donc compliquées à réaliser par voie de terre. Le développement des voies maritimes et du cabotage entre les différents quartiers de l'île permettent donc à Fort Royal d'être un lieu de passage pour les hommes et les produits issus de l'arrière-pays martiniquais. Enfin, les registres paroissiaux laissent aussi des traces du passage dans le port d'habitants issus d'autres îles des Antilles comme François Dubuisson en 1712 provenant de Mont Carmel à la Guadeloupe[1033], Bernard Turpin en 1710 provenant des Saintes[1034] ou de Gilles de Rouves ancien habitant de Saint-Christophe[1035].

Le dynamisme de Saint-Pierre et de Fort Royal vont entraîner le développement des autres espaces maritimes de l'île. Le quartier qui concentre le plus l'attention des autorités locales est celui de la Trinité. Situé sur la façade est de la Martinique, ce quartier s'est rapidement développé à tel point que suite à une maladie diffusée à Saint-Pierre et à Fort Royal, il est envisagé en 1691 d'y fonder un port[1036]. C'est l'intendant Du Maitz qui est à l'origine de cette idée[1037]. Le problème est alors que « Monsieur Duquesne et d'Arbouville déclarèrent à monsieur d'Esragny qu'ils ne restoient d'avantage à cette rade ou il leur mouroit beaucoup de matelots en attendant le jour du départ »[1038], ceci étant dû à la diffusion d'une maladie importée du Brésil et qui touche les marins des navires marchands et militaires. Un « mémoire touchant les lieux situé à la Capesterre de l'isle de la Martinique où l'on peut mouiller les vaisseaux du roy » rapporte alors en 1693 que « le cul de sac de la Trinité est celuy qui jusques à présent a esté le plus fréquenté »[1039]. Ceci semble alors illustrer que ce nouveau port pourrait être en capacité de rivaliser avec ses deux grands frères de l'Ouest. Pourtant en 1697, Amblimont rapporte :

> « Le dit sieur marquis de Chateaumorant a mouillé au cul de sac de la Trinité avec son convoy le 13° de ce mois il despescha aussytost un homme par terre au Fort Royal »[1040].

Si un soldat est dépêché à Fort Royal dès l'arrivée du navire, c'est parce que le cœur de la Martinique reste à l'ouest. La création du port de la Trinité ne remet pas en cause la domination commerciale de Saint Pierre et ne conteste pas à Fort Royal son rôle de port militaire. La création de ce port permet aussi aux habitants résidents sur la façade Atlantique de l'île de limiter leur déplacement vers Saint-Pierre. Etant en capacité d'accueillir les navires venus d'Europe, la Trinité agit alors comme un avant-port de l'ensemble Saint-Pierre- Fort Royal.

1031ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire de Robert, 21 Avril 1696.

1032ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire de Robert, 21 Avril 1696.

1033ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1712.

1034 ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1710.

1035 ADM, 2E10/4 Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Fort Royal, année 1710.

1036ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz 16 Août 1691.

1037 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz 16 Août 1696

1038ANOM, C8A 6 F° 393, lettre de Du Maitz, 16 Août 1696.

1039ANOM, 13DFC47, Mémoire touchant les lieux situé à la capesterre de l'isle de la Martinique où l'on peut mouiller les vaisseaux du roy, 5 Avril 1693.

1040 ANOM, C8A 10 F° 40, lettre d'Amblimont le 27 Mai 1697.

Le mauvais développement du réseau routier à la Martinique a aussi provoqué l'apparition dans les autres rades de l'île d'espaces aménagés pour l'accueil des navires. Déjà en 1658, Rochefort rapporte que: « Dans chaque quartier il y a plusieurs beaux et grands magasins pour ferrer les marchandises qui viennent de dehors et celles qui se font dans l'isle »[1041]. Ainsi, lors de chaque fondation de nouveaux quartiers sont disposés, aux bords de la mer, des magasins dans lesquels sont stockées les marchandises créées sur place. Ainsi lors de la révolte de Rodomond en 1665 au Prêcheur le fait que Clodoré parle des « magasins de la place du Prescheur » laisse supposer que ceux-ci sont au cœur du quartier. Ces nouveaux quartiers sont alors érigés à l'image des ports de l'île. Le long du littoral s'étendent les magasins et les demeures des principaux habitants. Les quartiers font tous face à la mer comme le rapporte Robert en 1698 : « Dans tout le contour des isles il y a des ances ou les barques peuvent mouiller et qu'auprès de ces ances il y a des habitations »[1042]. Même des espaces moins favorisés comme Basse-Pointe où l'intendant rapporte qu' « Il n'y a point de mouillage ny même de débarquement dans le quartier de la Bassepointe et la coste n'en est pas mesme praticable par les chaloupes »[1043], les habitants s'assurent eux même du transport des marchandises vers les rades les plus proches.

Certaines de ces rades sont alors plus développées que d'autres comme le rapporte Caylus en 1694 : « A la Martinique la party qui est au vent a trois ports ou les vaisseaux peuvent entrer scavoir le cul de sac de la Trinité, le cul de saq du Gallion et le cul de saq Robert »[1044] même si l'attribution du mot port donnés à certains de ces quartiers semble tout de même abusive. Gabaret en 1710 décrit encore certains quartiers de l'île de la sorte :

> « la Case Pilotte est un bourg qui s'establit et augmente tous les jours par le nombre destablissemnt asser considérable qui sont aux environs le bourg et paroisse sont dans le milieu d'une anse de sable dont le fond est très beau pour mouiller et où il y a trois pièces de canons qui les deffendent et ou se refugient et relachent souvent des batiments, chaloupes, canots et autres batiments dans les mauvais temps ou estant poursuivi par des ennemis allant ou venant de Fort Royal à Fort Saint-Pierre […] le quartier de Sainte-Marie est un bourg et paroisse qui se fortifie tous les jours en maisons et entourées de gros et riches habitants et formé par deux ances de sable ou se trouve l'islet de Sainte-Marie au milieu et sous lequel les barques mouillent ordinairement pour y prendre et charger les sucres et cacaos qui se font dans le dit quartier »[1045].

C'est alors depuis ces rades que les habitants s'organisent pour pouvoir transporter leurs marchandises dans les principaux ports de l'île :

> « Il y a à la Martinique la Bassepointe et la Cabesterre au vent de l'isle ou l'on navigue toute l'année et ou l'on charge des sucres et des barques […] Les habitants peuvent sans difficulté charger leurs sucres dans les rades et y decharger les marchandises »[1046].

Il faut donc imaginer des va-et-vient réguliers entre les ports et les autres rades de l'île. Les registres paroissiaux témoignent aussi de relation entre les habitants des différentes rades de l'île. Ainsi Guillaume Gabriel du Carbet est à la Case Pilote en 1681[1047], François

1041 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* Op. Cit. p. 7.
1042ANOM, C8A 10 F° 279, Lettre de Robert, 06 Mars 1698.
1043 Ibid.
1044ANOM, 13DFC47, Mémoire de Caylus, 01 Avril 1694.
1045ANOM, 247MIOM33, Mémoire de l'Etat de la Martinique par Gabaret, 12 Décembre 1710.
1046ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac, 19 Novembre 1680.
1047ANOM 1DPPC1310, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote année 1681.

Descourts du Cul de Sac Marin est à la Riviére Pilote en 1710[1048], Jean Grost de la Grande Anse est au Prêcheur en 1692[1049] et François Minel de Macouba est au Prêcheur en 1704[1050].
Les habitants de ces anses ne se contentent pas de circuler entre les quartiers de la Martinique. Ils sont aussi en mesure d'atteindre les îles les plus proches. Les quartiers du nord sont alors très souvent en communication avec l'île de la Dominique comme « a l'ance Céron prés de la chapelle dans le dit enfoncement ou ordinairement mouillent les barques ou autres batiments qui relachent du canal entre la ditte isle et la Dominique »[1051]. De même les quartiers du Diamant et du Cul de Sac Marin sont en connexion avec l'île de Sainte Lucie. C'est depuis ces rades et mouillages que partent les équipages qui veulent se rendre dans cette île pour pouvoir y couper du bois. Ceci peut expliquer la forte présence des charpentiers et menuisiers que nous avons retrouvés dans le quartier du Diamant lors de nos recherches dans les registres paroissiaux. Enfin ces rades secondaires sont le haut lieu du commerce interlope. A l'abri des regards des autorités locales, c'est dans ces lieux que les navires étrangers choisissent de pratiquer le commerce même si l'intendant Robert rapporte en 1698 :

> « Il paroist au large des barques inconnues et lors qu'il vient des barques estrangeres mouiller dans la rade du bourg Saint Pierre il en vient quelque fois de ces barques estrangères dans cette rade sans meme que j'en sois averty les patrons des dites barques s'adressent à monsieur Gabaret »[1052].

Il semble tout de même évident que le commerce interlope à la Martinique se pratique en priorité dans les espaces les moins surveillés.

La Martinique en 1713 est donc dotée de trois ports : le Fort Saint-Pierre auquel nous pouvons attribuer le qualificatif au moins depuis 1650, le Fort Royal qui le devient clairement à partir de 1680 et le port de la Trinité à partir de 1691. A côté de ces ports, se sont développées des rades et des mouillages qui, sans atteindre l'essor des principaux ports, ont des infrastructures dédiées au commerce et où les habitants savent s'organiser pour y faire fructifier les échanges.

Le système portuaire dans les autres îles françaises des Antilles.

La Martinique est bien là dans un cas particulier car les autres îles des Petites Antilles n'ont pas développé plus d'un espace portuaire. A Saint-Christophe, le principal lieu d'échange est situé à la Basse-Terre comme nous l'avons démontré plus haut. Cette rade est la porte d'entrée dans l'île depuis sa fondation par Pierre Belain d'Esnambuc. De Poincy en fit même le grand centre du commerce antillais et le port se développa au moins jusqu'en 1665. L'attaque anglaise dans l'île semble avoir donné un coup de frein au dynamisme de cet espace. Pour autant le recensement de 1685 réalisé dans l'île démontre qu'un certain dynamisme a perduré bien après le déplacement du centre administratif vers Saint-Pierre de la Martinique[1053]. Vingt-huit marchands sont alors recensés dans le bourg. Par contre, à la différence de ceux de la Martinique, les marchands de la Basse-Terre semblent moins enclins à se porter sur les mers pour commercer dans les autres îles des Antilles. En effet, les habitants de Saint-Christophe que nous retrouvons à la Guadeloupe et à la Martinique semblent plutôt être de ceux qui ont fui leur île lors de la conquête anglaise. C'est cette même conquête qui met fin en 1692 au dynamisme de ce port. La ville de la Basse-Terre s'en relève

1048 ADM, 2E22/1, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Rivière Pilote année 1710.
1049ANOM 1DPPC1771, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur année 1692.
1050ANOM 1DPPC1771, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur année 1704.
1051ANOM, 247MIOM33, Mémoire de l'Etat de la Martinique par Gabaret le 12 Décembre 1710.
1052ANOM, C8A 10 F° 279, Lettre de Robert, 06 Mars 1698.
1053ANOM 5DPPC26 F° 292, Rôle général des habitants armés et non armés de l'île de Saint-Christophe, 1685.

difficilement et en 1702 elle n‟a pas encore retrouvé la position qu‟elle détenait avant 1692. Le port de la Basse Terre, avant que Fort Royal ne devienne le port militaire des Petites Antilles, a les mêmes fonctions que le port de Saint-Pierre comme en témoigne De Baas en 1675 :

> « Les trois navires du Roy sont de retour depuis trois jours de l‟isles de St Christophe ou je les avois envoyez pour tenir la mer libre aux vaisseaux marchands françois et pour aller secourir l‟isle de Sainte Croix en cas que monsieur de ceut des avis certains que la nouvelle que j‟avois appris fut véritable qui portoit que quatre corsaires hollandois estoient allez pour l‟attaquer mais monsieur de Larson ayant sceu à Saint Christophe que cela n‟estoit pas vray il s‟en est revenu avec les vaisseaux qui sont contraints de passer le temps des houragans dans le cul de sac royal ou ils demeureront jusqu‟au 15 octobre »[1054].

Basse-Terre de Saint-Christophe accueille alors les navires marchands, assure le transbordement des marchandises sur des navires plus petits pour pouvoir les transporter dans les autres quartiers de l‟île et en direction de Saint-Barthélémy, Saint-Martin et Sainte-Croix et est en capacité d‟accueillir les navires militaires venus intervenir dans le nord des Petites Antilles. Les communications depuis Basse-Terre vers l‟intérieur de l‟île peuvent se réaliser par voie de mer ou par voie de terre. La difficulté réside dans le fait que ces chemins doivent traverser les quartiers anglais de l‟île :

> « les difficultés sont que si on empêche les anglois de venir mouiller a nos rades de la Basseterre et aux basses de la Cabetserre d'où ils portent leur permissions à leurs quartiers de la Cabesterre et Cayenne ou ils n'ont point de mouillage et d‟où ils rapportent leurs sucres pour estre embarquer ils auront droit de nous empêcher que nous passions a travers leurs quartiers de la grande rade et Cabesterre a pied et a cheval et ainsi la communication de nos deux quartiers seroit obscé par terre et au cas de guerre avec les anglois ou avec quelque autre nation le gouverneur françois ne pourroit pas assembler les habitants ny secourir l'un des deux quartiers qui seroit attaqué et pour les anglois ils ont un chemin a travers des montagnes qui communique leurs deux quartiers ou l'on peut passer à cheval avec un peu de peine »[1055].

Les autorités locales sont donc contraintes de demander « que les chemins et les rades leurs [aux habitants français] soient librement ouvertes pour faciliter le transport de leurs marchandises d'un de leur quartier a l'autre suivant les anciens concordats »[1056]. La particularité des rades secondaires de Saint-Christophe est le fait qu‟ils sont en mesure d‟accueillir des navires tant Français qu‟Anglais. Il est alors logique que les autorités locales se méfient des mouvements qui se jouent dans ces rades et qu‟ils ne favorisent pas réellement le développement de ces dernières. En effet, favoriser la venue de navires français dans ces espaces difficilement contrôlables laisserait libre cours au développement de l‟interlope. De plus, certains quartiers sont contraints dans leur développement par le partage de l‟île. C‟est le cas de Cayonne qui a toutes les qualités pour être le second espace commercial de l‟île. Le plan du quartier réalisé par Blondel montre que la partie contrôlée par la France fait face à la partie anglaise et que le développement de la rade est limité par la présence du fort anglais faisant front au quartier français[1057]. Cette présence des Anglais n‟empêche tout de même pas

1054ANOM, C8A 1 F° 342, Lettre de De Baas, 26 Juin 1675.
1055ANOM, C10B1, mémoire de Saint-Laurent, 2 Juillet 1679.
1056Ibid.
1057BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 2 D.

les habitants de la Basse-Terre de Saint-Christophe d'entretenir des relations étroites avec les autres quartiers de l'île comme dans le cas suivant où un habitant « a desclaré avoir aussy recu un baril de bœuf et qu'après avoir mouillé et levé l'ancre du dit brigendin de la basse terre de Saint-Christophe pour venir icy, ils a mouillèrent aussy en passant à la pointe de sable de la dite isle Saint Christophe »[1058]. De même « Depuis cette barque relaschée il a appris qu'il en avoit dechargé 3 autres dans la rade françoise qu'il s'estoit fait des voitures par terre chez les anglois et que l'on auroit dechargé beaucoup de choses dans les ances escartée »[1059].

En effet, depuis les autres quartiers de l'île, les habitants de Saint-Christophe sont alors en connexion avec les autres îles du nord des Petites Antilles. C'est par exemple depuis le quartier de Cayonne que partent les embarcations qui rejoignent Saint-Barthélémy et Saint-Martin et cela depuis que

> « Monsieur de Poincy résolut d'habiter l'isle de Saint Barthelemy. La commodité du Havre de cette isle et le voisinage de Saint-Christophe dont elle n'est qu'à six lieues, l'invitoit à en prendre possession mais sur tout la crainte que quelques nations estrangères ne s'en emparat, l'y obligea. C'est pourquoi cette mesme année 1648, il envoya le sieur Jacques Gente, avec quarante ou cinquante hommes pour s'y establir »[1060].

Grâce à ces rades secondaires, les habitants de la Basse-Terre peuvent alors avoir accès aux produits issus de ces îles conquises :

> « Comme il ne se trouve aucun materiaux dans cette isle, l'on sera obligé d'avoir deux grandes barques ou flutte pour porter les bois, pilotis, chaux et roche à massonner de l'isle de saint martin qui est esloignée d'environ dix lieux de Saint-Christophe »[1061].

Le modèle portuaire guadeloupéen s'est construit de façon similaire à celui de Saint-Christophe. Il y a dans l'île un seul pôle commercial important, celui de la Basse-Terre[1062]. Le développement de ce bourg et de son espace maritime aménagé est dû en grande partie à la volonté de Charles Hoüel. La Basse-Terre a alors tendance à concentrer les activités économiques et politiques de l'île, et ce, au détriment des espaces les plus proches comme le quartier du Baillif[1063]. La Basse-Terre de la Guadeloupe est, à l'image de celle de Saint-Christophe, un lieu où viennent les navires marchands et militaires qui séjournent aux abords de l'île. Par exemple, Clodoré rapporte que « Cette flotte [petite flotte de 5 navires d'Antigues] ayant paru vis-à-vis de la rade les vaisseaux françois [l'escadre] qui avoient leurs ancres à pic appareillèrent en un instant »[1064]. S'il est en capacité d'accueillir des navires de guerre, le port est avant tout un point de rupture mettant alors à disposition des marchands des

1058BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, Lettre de La Saulaye, 23 Février 1680.

1059ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac, 19 Novembre 1680.

1060 DU TERTE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 416.

1061ANOM, C10B, Lettre sur le Fort de la Basse Terre, 31 Mars 1681.

1062Dans son article intitulé « Basse-Terre et la mer », Gérard Lafleur écrit que Basse-Terre est sans conteste le premier port de la Guadeloupe. La division de l'île de la Guadeloupe entre de Boisseret et Houel aurait pu permettre l'émergence d'un port à Baillif mais la rade étant entourée par une barrière de corail, les navires à fort tonnage peuvent accoster plus surement à la Basse-Terre ce qui explique le développement de l'espace portuaire. L'auteur démontre alors que de véritables infrastructures portuaires apparaissent dans le lieu, d'abord à la Rivière des Sence puis à la Basse Terre même. LAFLEUR Gérard, « Basse-Terre et la Mer », in *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, numéro 160, Septembre- Décembre 2011, pages 67-91.

1063 LAFLEUR Gerard, *Saint-Claude*, *Histoire d'une commune de la Guadeloupe*, Karthala, Paris, 1993.

1064 CLODORE Jean de, Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…, Op. Cit.

entrepôts pour leurs cargaisons qui vont être redistribuées dans l'île ou qui seront chargées dans des embarcations plus petites à destination des autres colonies des Petites Antilles. Déjà sous Charles Hoüel, la rade est aussi un lieu d'armement pour les navires qui voyagent aux abords de l'île[1065].

La communication du port de la Basse-Terre est surtout très importante avec Saint-Pierre comme en témoigne les nombreux récits de circulations maritimes entre ces deux îles, relatés par Jean Baptiste Labat. Etant le lieu le plus développé de l'île, la Basse-Terre attire à elle les embarcations provenant des autres quartiers de l'île. Du Tertre relate dans son récit la « Mort du père Fontaine par un accident il s'est noyé à la lame et au bord de la mer s'estant embarquez dans un canot pour aller de la Capesterre de la Guadeloupe à la Basse terre »[1066]. Les registres paroissiaux conservés pour ce quartier donnent une idée de l'attractivité qu'à la Basse-Terre vis-à-vis des autres quartiers de la Guadeloupe mais aussi vis-à-vis des autres îles des Petites Antilles. Ainsi nous y retrouvons en 1696 Jacques Greau et Nicolas Carelle de Saint-Barthélémy[1067], en 1694 Guillaume Des Lauriers et Jean Paulin de Saint-Christophe[1068], en 1686 Jean Rouart des Saintes ou encore Adrien Vaude Pigel habitant de l'ilet Goyave et présent dans ce lieu en 1687[1069]. Si certains habitants de l'île prennent le risque de monter dans des embarcations pour aller à la Basse-Terre c'est parce que

> « Les navires avaient autrefois assez de fonds entre les cayes et la terre ou ils ne se trouvaient aucunement assurés, parce que la violence des vagues y estait arrestée par les cayes. Mais ces espaces se sont remplis, et les barques qui font le transport des marchandises de la Cabesterre, ont maintenant beaucoup de peine d'y passer »[1070]

Et le gouverneur Auger de préciser :

> « Depuis le cul de sac Saint-Marie la rivière goyave et la cabesterre jusqu'au 3 rivières il y a plusieurs desbarquements dans cette estendue mais moins faciles que les précédentes a cause des cayes ou récifs qui couvre parti de ses descentes »[1071].

Mais c'est surtout parce qu'aucun autre espace de l'île n'est aussi développé que cette rade comme en témoigne l'intendant Robert en 1702 :

> « Des masitres de barques qui ne sont point en usage de rapporter de déclarations revenant du petit cul de sac de la capesterre de la Guadeloupe attendu qu'il n'y a point du bureau du Domaine en ces quartiers et que celuy du bourg de sainte Anne de la grande terre en est trop esloigné »[1072].

Pourtant, les propos de l'intendant illustrent aussi le fait que, comme à Saint-Christophe, la Guadeloupe est pourvue de rades suffisamment aménagées pour pouvoir accueillir des embarcations. Comme à la Martinique et à Saint-Christophe, Basse-Terre de la Guadeloupe n'est pas la seule à recevoir des embarcations. Déjà en 1650, Du Tertre fait référence à « L'ance à la barque [qui] est un cul de sac ou plustost un havre naturel où les

---

1065 CHEVILLARD André, *les dessins de son éminence…* OP.Cit p. 105

1066 DU TERTE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit.

1067ANOM 1DPPC128, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, Quartier de la Basse Terre année 1696.

1068ANOM 1DPPC128, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, Quartier de la Basse Terre année 1694.

1069ANOM 1DPPC128, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, Quartier de la Basse Terre année 1687.

1070ANOM, 07 DFC 126, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, année 1667.

1071ANOM C7A4 F° 97, Lettre d'Auger le 13 Juillet 1696.

1072ANOM, C8A 14 F° 209, Jugement rendu par l'intendant Robert donnant main levée de la barque l'Heureuse et de son chargement appartenant au sieur Charles Ricord, habitant de la Martinique, 20 Juillet 1702.

navires se peuvent crener et radouber en toute asseurance »[1073]. Cette anse proche de la Basse-Terre joue alors le rôle de mouillage secondaire. En 1694, Du Maitz annonce alors que « Ces philibustiers vinrent au port des barques de la Guadeloupe »[1074]. Les marins partis en course ont obligation de rapporter leur prise à la Martinique. La Guadeloupe ne bénéficie pas de la venue de ces marins, en tout cas officiellement. Les flibustiers ne peuvent entrer dans le port de la Basse-Terre pour décharger leur prise. Il semble alors que certains font le choix de se rendre dans les anses proches du bourg pour pouvoir se décharger de leur butin et l'anse à la Barque devient donc un lieu privilégié pour ce type d'action. Cette situation se poursuit jusqu'à la fin de la période puisque de La Malmaison rapporte en 1713 :

> « Dans l'ance à la barque petit port de cette isle il a péri deux navires l'un estoit une prise que des marchands de cette isle esquipés pour France l'autre qui estoit de Nantes »[1075].

L'anse à la Barque n'est pas la seule rade à se développer dans l'île. Auger rapporte :

> « Du Baillif jusqu'au grand cul de sac les descentes qui sy trouvent comme la rivière Duplessy lance a la barque l'islet a goyave et les plaines sont un peu retranché et s'acheveront aussitost qu'on pourra en s'acomodant au petit nombre des habitants qui sont establis sur la dite coste dans tout ces espaces un y a six canons pour donnener les alarmes »[1076].

A la Capesterre de l'île c'est surtout le mouillage de Sainte-Marie qui est en plein développement à la fin de la période d'où les propos de Gabaret à son sujet : « le 2 Avril a la pointe du jour les huit barques s'estant trouvées devant sainte marie un des ports de la Capesterre de la Guadeloupe »[1077]. De même le père Labat rapporte que la défense de l'île de la Guadeloupe en 1703 est assurée depuis cette rade :

> « on eut avis le même jour 3 Avril que le secours que nous attendions de la Martinique étoit arrivé au Port Sainte Marie de la Cabesterre, il nous joignit le lendemain sur le midi, il étoit composé de deux compagnies de la Marine chacune de 60 hommes, de quatre compagnies de milices et de six compagnies de Flibustiers, ces douze compagnies faisoient huit cens vingt hommes dont on en laissa cent vingt à Sainte Marie tant pour garder les barques et pour conserver ce poste »[1078].

Comme dans les autres îles, le développement de ces rades permet alors de poursuivre le commerce avec les nations étrangères et donne la possibilité aux habitants de contourner les décisions royales comme en informe De la Malmaison en 1709 : « ils n'embarquent personne à la rade de la Basseterre leur donnant rendez vous dans les quartiers esloignés »[1079], l'auteur parlant alors des capitaines embarquant des habitants sans le passeport des gouverneurs. Le développement de ces rades permet aussi à la Guadeloupe de rester en connexion avec les îles adjacentes. Déjà lors de la colonisation des Saintes, l'action ne fut pas menée depuis la Basse Terre ou Baillif mais selon le père Chevillard, elle se déroula de la sorte :

> « Le 15 Octobre 1648 le RP Mathias Dupuis planta les insignes de nostre rédemption dans la petite isle des Ceintes esloignées six lieues seulement de la Guadeloupe, la

1073 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome II, p. 10.
1074ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du MAITZ, 01 Mars 1694.
1075ANOM C7A6 F° 193, Lettre de La Malmaison 23 Septembre 1713.
1076ANOM C7A4 F° 97, Lettre d'Auger 13 Juillet 1696.
1077ANOM C7A5 F° 57, relation du siège de la Guadeloupe par Gabaret, avril 1703.
1078 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP..Cit. Tome VI, p. 416.
1079ANOM C7A5 F° 199, Lettre de LA Malmaison 01 Mars 1709.

regardant de l'habitation de la grande Ance, belle et riche résidence appartenant à un gentil homme nommé Monsieur Desprez »[1080].

C'est depuis le quartier des Trois Rivières que se réalise la connexion entre la Guadeloupe et l'archipel des Saintes. Ceci est clairement visible dans les registres paroissiaux et ce d'autant plus qu'en cas d'absence de curé aux Saintes, les habitants des lieux ont tendance à faire les sacrements dans le quartier des Trois Rivières. De même, le développement du quartier de la future Pointe-à-Pitre semble être extrêmement lié à la proximité de l'île anglaise de Montserrat. Enfin, le quartier de la Pointe d'Antigues semble suffisamment bien positionné pour pouvoir communiquer avec l'île du même nom. Dans le cas de Marie-Galante, il semble que pendant longtemps, les relations ont été quasi exclusive avec la Basse-Terre mais lors de son voyage à la Guadeloupe, Jean Baptiste Labat rapporte que

> « En 1703 on depêcha deux pirogues commandées par un lieutenant de milice nommé Raby et lui ordonna d'aller à la Grande Terre et ensuite de s'approcher de Marie galante le plus près qu'il pourroit et d'examiner avec soin les bâtimens qui y étoient mouillez. On donna ordre aux deux pirogues de ne point porter de voile, que pour prendre chasse »[1081].

Ceci semble alors indiquer que les anses de la Grande-Terre de la Guadeloupe se sont assez développées pour pouvoir permettre de communiquer avec l'île voisine sans avoir la nécessité de repasser d'abord par la Basse-Terre. Le développement de ces rades est aussi illustré par les relations qu'entretiennent les habitants de ces différents espaces. Comme à la Martinique, les registres paroissiaux permettent de constater que les habitants de la Guadeloupe circulent aisément entre les différentes anses de l'île. Ainsi, en 1703, François Mercier, habitant de la Guadeloupe, est aux Saintes[1082] , et en 1708 Pescado, habitant de la Pointe-à-Pitre, est au Gosier[1083]. Cette circulation des habitants sous-entend un développement des échanges entre les différents quartiers et un développement du commerce dans l'île.

Les espaces accueillant des embarcations dans les îles secondaires.

Les autres îles françaises des Petites Antilles ne bénéficient pas d'un aussi grand développement de leur espace portuaire. Si le quartier du Fort Saint-Louis à la Grenade obtient le qualificatif de port en 1700[1084], il reste tout de même bien moins développé que ceux de la Martinique, de la Guadeloupe ou de Saint-Christophe. Certes il dispose lui aussi d'aménagements permettant d'accueillir des navires et il est lieu d'ancrage tant pour les embarcations de commerce que pour les navires du roi. Jusqu'à ce que le port de Fort Royal soit réellement aménagé pour accueillir les escadres royales, ce port est même pressenti pour être le lieu d'accueil des navires militaires lors de la saison des ouragans. Mais, à l'image de son île, ce quartier a du mal à se développer. Il semble être entièrement dépendant de Saint-Pierre de la Martinique puisque c'est en ce lieu que les habitants de l'île viennent transporter les marchandises qu'ils produisent. Les autres rades de l'île ne se développent pas plus que

1080 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence…* OP. Cit.

1081 LABAT Jean Baptiste, Voyage aux isles… Op.Cit. Tome VI, p. 388.

1082ANOM 1DPPC1135, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier des Saintes, Naissance 1703.

1083ANOM 1DPPC32, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier du Gosier 1708.

1084ANOM, 07DFC126, Mémoire de Robert le 29 Octobre 1700.

l'espace central. L'ingénieur Blondel explique alors ce faible développement des autres mouillages par la raison suivante :

> « A la Cabesterre de la Grenade, il y a des bancs de roches sous l'eau tout alentour, qui s'estendent à plus de dix ou douze lieues et quoiqu'il y ait quelques passages entre deux, les brisans y sont si horribles qu'il est très difficiles de les remarquer. De sorte que toute cette coste ne peut estre naviguée que par des canots et petits bastiments qui allant à terre se peuvent plus facilement desmeler ente les cayes »[1085].

Ce non-développement des anses secondaires expose même les habitants à certains dangers. C'est en effet en ces lieux que les attaques sont les plus propices comme celle de 1675 lorsque « Les corsaires Erasmus et Adrian furent mouillés avec un navire et un brigantin à l'anse du grand mast de l'isle »[1086]. A la fin de la période, le port de l'île est tout de même aménagé comme le rapporte Mithon en 1706 :

> « A la Grenade la construction d'une forteresse [a pour] prétexte de cet ouvrage a esté de faire de cette isle une retraite aux vaisseaux de la Siente qui viennent de Guynée, projet le plus absurde qu'on puisse imaginer puisqu'il n'y a aucun magasin fourny des choses necessaires pour donner secours à un vaisseau incommodé, aucun ouvriers pour y travailler [il y a 100 hommes portants armes dans l'île] et jamais de vivre pour les ravitailler ; l'expérience nous a déjà fait voir l'ineptie de ce projet il y est arrivé quelques vaisseaux il a fallu depescher aussitost des barques pour lui demander des secours de munitions et de vivres et il se passe un mois de temps avant qu'on les reçoive ; le Saemslac vaisseau du roy estoit condamné à y rester faute d'ouvriers pour la carenne et de matelots pour le naviguer »[1087].

Ces propos démontrent tout de même que le port n'a alors pas atteint le développement escompté. Il reste pourtant en 1713 la seule porte d'entrée dans l'île.

Marie-Galante est aussi orientée quasi exclusivement autour d'un pôle et cet espace n'est pas facile d'abord :

> «Marigalante est une isle située justement à l'est de la Guadeloupe à six lieues au dessus du vent qui lui donne l'avantage de découvrir les autres isles et d'y pouvoir aller avec facilité, mais qui en revanche a cette incommodité qu'il est très difficile d'y venir des mesmes isles, avec qui pour sa subsistance, elle doit avoir une nécessaire communications, qui est souvent interrompue par l'embarras ou les vaisseaux et les barques se trouvent dans le passage ou ils ont incessamment le vent contraire et les courants si vistes qu'ils ne les peuvent surmonter en louvoyant »[1088].

Comme à la Grenade, les anses secondaires ne se développent pas et ceci est dû en grande partie au faible démarrage de l'espace principal.

Enfin, une dernière île est dans le même modèle : Sainte-Croix. L'île bénéficie de la venue des navires qui sortent de l'arc antillais pour rejoindre l'Europe comme

> « Le capitaine Tadourneau et l'Escuyer le premier commandnat la flutte le Mercier et l'autre le Lion d'Or qui estoit entièrement chargé pour l'Europe de faire route vers l'ouest pour profiter de la nuit et pendant icelle se dérober à la vue de l'ennemis qui

1085ANOM, 07 DFC 126, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel Octobre 1666.
1086ANOM, C8A 1 F° 334, Lettre de De La Tour 30 Mars 1675.
1087ANOM, C8A 16 F° 109, Mémoire de Mithon, 10 Mai 1706.
1088ANOM, 07 DFC 126, Mémoire de l'ingénieur Blondel, 1666.

estoit encore à plus de dix lieues de la rade que si il leur manquoit ou vivres ou eaux pour leur voyage ils pouvoient aller toucher en l'isle de Sainte-Croix »[1089].

La rade principale de l'île est alors en mesure de recevoir les navires mais son développement n'est pas assez conséquent pour qu'y naisse réellement un port. Le bourg profite surtout de sa proximité avec Saint-Eustache et Saint-Thomas pour pouvoir jouer le rôle d'intermédiaire entre les îles françaises et les îles hollandaises et danoises mais son éloignement des autres îles françaises des Petites Antilles semble être un frein à son développement.

Les autres îles détenues par la France ne sont pas dotées de ports ou de rades foraines. A Saint-Barthélémy la raison invoquée est l'absence de mouillage suffisant pour les navires. A Saint-Martin, la présence hollandaise semble limiter la volonté de créer en ce lieu un vrai port. A Sainte-Lucie et à Tobago, la colonisation a surtout été marquée par la présence de quelques colons mais la volonté d'aménager réellement l'espace n'a jamais paru être présente. Seule l'absence de port aux Saintes peut nous surprendre. En effet, Clodoré rapporte déjà que l'archipel est perçu par les capitaines comme un lieu de protection. Il relate entre autres que « Le quatrième jour elle detacha son vaisseau admiral deux autres navires et une cache pour entrer dans le havre des saintes et s'emparer de deux fluttes de la Compagnie des Indes Occidentales qui s'y estoient retirées »[1090]. Si ces navires sont présents aux Saintes c'est avant tout parce qu'ils s'y sentent en sureté. De plus, au cœur de l'anse il y a deux fortifications. La baie semble donc propice au développement d'un port. Or, aucun aménagement portuaire ne semble avoir vu le jour dans l'archipel. La cause est double. Tout d'abord l'île est dépourvue d'eau. Ceci y complique le développement de l'agriculture. L'île a surtout pour rôle de nourrir la Guadeloupe. L'archipel n'est alors pas perçu comme un endroit propice au développement du commerce. Ceci ne doit pas inciter les autorités à y entretenir de véritables infrastructures portuaires et ils ont alors tendance à laisser les habitants se débrouiller par eux-mêmes. L'absence de prise en main réelle de l'archipel par les autorités n'incite pas les habitants à s'installer dans les lieux. Ainsi, les îles des Saintes restent très peu occupées au cours de la période. N'y apparaît alors pas de réelle communauté marchande comme il en est le cas dans les autres îles. Ceci nous informe alors clairement sur ce qu'est un port aux Antilles. En effet, pour qu'il se développe, il faut d'abord qu'il y ait un arrière-pays où peut se développer l'agriculture permettant d'approvisionner le port en produits commercialisables. Cet arrière-pays peut alors être sur une ou sur plusieurs îles. Le développement des bourgs de Basse Terre et de Saint-Pierre est aussi lié au développement de la colonisation d'autres îles par les premiers gouverneurs. Le port est aussi une vitrine. Or pour qu'il puisse être cette vitrine, il doit être accompagné d'un ensemble urbain où réside une population relativement aisée capable de consommer les produits venus d'Europe.

Nous pouvons alors définir l'organisation du système portuaire dans les Petites Antilles de la sorte. Son noyau central est composé de Saint-Pierre et des ports et rades de la Martinique. Saint-Pierre apparaît comme le « port de commandement » des Petites Antilles et doit sa domination au fait qu'il a dans sa sphère d'influence immédiate deux autres espaces portuaires bien développés : Fort Royal et la Trinité. Viennent en suite les deux ports satellites de la Basse-Terre de Saint-Christophe et de la Guadeloupe. Ces ensembles sont dans la sphère d'influence de Saint-Pierre malgré leur éloignement. Ils servent de relai pour la distribution des marchandises issus ou a destination de la Martinique. Ces ports satellites s'appuient sur des rades foraines développés dans les îles secondaires comme à la Grenade, Sainte-Croix ou Marie-Galante. Enfin, il y a quelques espaces maritimes peu développés qui

1089 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé aux isles et terre ferme de l'Amérique…*, OP. Cit. Tome I, p. 143.

1090Ibid. Tome I, p. 169.

ne doivent leur dynamisme qu"à leur connexion avec des ensembles plus vastes. C"est le cas des rades de Saint-Barthélémy et de Saint-Martin.

Pour pouvoir poursuivre leur développement ces ports s"appuient alors sur les espaces les plus proches. Ceci est essentiel pour la survie et l"enrichissement des habitants puisque « c"est dans ces petites isles ou le commerce estrangers se fait le plus par les barques angloises et françoises quy y prennent des rendez vous »[1091]. Or, pour que le système portuaire antillais fonctionne, il est aussi nécessaire que les habitants aient à leur disposition un moyen essentiel au bon déroulement du commerce : des embarcations.

1091ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac 19 Novembre 1689.

II. B. L'acquisition et l'entretien des embarcations.

Si le système portuaire joue un rôle crucial dans l'organisation de la navigation au sein du bassin caribéen, celle-ci ne pourrait voir le jour sans la présence d'embarcations de façon permanente aux Antilles. Nous savons que les premiers colons s'étaient équipés par eux-mêmes. D'Esnambuc et Du Rossey par exemple, ont conquis Saint-Christophe à l'aide d'un vaisseau qu'ils ont affrété depuis le royaume de France et ce, sans le soutien de la monarchie[1092]. L'exemple de Guillaume d'Orange démontre aussi que certains des premiers colons ont les moyens de circuler dans la mer des Caraïbes[1093]. En effet, ce dernier fut chargé, dès les premiers temps de la colonisation, de contrôler les abords de l'île de Saint-Christophe. Pour ce faire, il lui fut mis à disposition une petite embarcation avec laquelle il en profita pour faire la visite des îles de la Martinique et de la Guadeloupe. Ces cas restent tout de même particuliers et il n'est pas sûr, que dans les premiers temps de l'installation française aux Antilles, tous les membres de la société coloniale ont pu disposer d'embarcations pour pouvoir se déplacer entre les îles. Par contre, l'ordonnance de De Tracy réalisée en 1665 démontre qu'au milieu du XVII° siècle, un nombre plus important d'habitants a les moyens de réaliser ces déplacements :

> « Qu'il estoit permis aux habitants d'avoir barques, cannots et batteaux pour aller et venir par les isles, pour y aller prendre du sel pour la nécessité des habitants, pour s'en servir pour la pesche et chasse, pour passer les dits habitants d'icelle et autres pour vaquer à leurs affaires et qu'il restoit permis aux dits habitants de traiter les uns avec les autres ou dit sel ou provenû de leur chasse et pesche »[1094].

Pour pouvoir se maintenir et se développer, les membres de la société coloniale se sont donnés les moyens d'assurer les circulations maritimes dans le bassin caribéen et ce, sans avoir à dépendre de la venue de navires depuis l'Europe. Comment ont-ils pu acquérir ces embarcations ?

Pour répondre à cette question, nous avons d'abord opté pour la réalisation d'une typologie. Celle-ci nous permettra de percevoir quelles sont les embarcations qui sont présentes au sein du bassin caribéen. Une fois le type d'embarcation utilisé défini, nous essaierons de comprendre comment les habitants ont su se doter de moyen pour naviguer. Nous nous pencherons alors sur la question de la construction de navires aux Antilles. Si une

---

1092 Pierre Belain d'Esnambuc fut d'abord à la tête d'une petite embarcation qu'il avait affrétée par ses propres moyens pour pouvoir pratiquer la flibuste en Amérique. C'est par ce biais qu'il se rendit à Saint Christophe et qu'il en prit possession au nom du roi de France. Cf, JOYAU Auguste, *Belain d'Esnambuc*, Bellenand, Paris, 1950. Ce n'est qu'en 1625 que d'Esnambuc et Du Rossey obtiennent du roi et de son ministre le financement pour pouvoir assurer l'affrètement d'embarcation plus importantes : « Laquelle somme de quarante cinq mille livres sera employée tant à l'achapt de trois navires qui seront acheptez leur juste valeur, selon l'estat et équipage auquel ils seront estant néanmoins convenus de l'achapt du vaisseau nommé la Victoire, en l'estat qu'il est du port de deux cens cinquante tonneaux ou environ avec les agrez et munitions et autres dépendans d'iceluy, estant à part tant dans le dit vaisseau qu'en magazins au port Saint Louys en Bretagne où est le dit Navire qui sera délévré à nous associez ou à celuy qui aura charge et pouvoir de nous » Cf, DU TERTRE Jean Baptiste, charte de la compagnie de Saint-Christophe in *Histoire générale des Antilles…* Op. Cite. Tome I.

1093 Selon Henry Renault Du Motey, Guillaume d'Orange fut muni d'une barque pour pouvoir assurer la surveillance de Saint Christophe. Ce serait à l'aide de cette barque et de l'équipage qui la compose qu'il aurait prospecté dans la Caraïbe afin de trouver de nouvelles terres à coloniser. DU MOTEY Henry Renault, *Guillaume d'Orange et les origines des Antilles françaises*, A. Picard et Fils, Paris, 1908.

1094 ANOM, C8B 1 N° 16, édit de De Tracy, 17 Mars 1665.

partie des bâtiments présents aux îles sont construits sur place, nous aurons l'occasion de constater que les habitants ont aussi fait l'acquisition de bâtiments dans d'autres espaces. Nous expliquerons alors pourquoi ils ont agi de la sorte et comment ils ont procédé. Enfin, nous étudierons les modes de conservation de ces moyens de circulations. Ainsi, nous pourrons répondre à la question suivante : quels sont les moyens utilisés par les membres de la société coloniale pour pouvoir circuler au sein du bassin caribéen.

1. Typologie des embarcations utilisées aux Antilles.

L'étude des modes de circulations maritimes dans le royaume de France au XVII° siècle est réalisable à partir de registres comptables qui les énumèrent et en donnent leurs caractéristiques. Martine Acerra, étudiant l'arsenal de Rochefort, explique que l'étude des bâtiments présents dans le royaume de France est facilitée par le fait que Colbert a instauré dans le royaume une logique comptable[1095]. Pour rendre compte de la puissance maritime de la France, le ministre et ses successeurs ont tenu à lister les navires présents dans les ports du royaume. Ces listes sont alors dressées par les membres des bureaux de l'Amirauté et par les agents des ports. Ceci permet aux chercheurs de pouvoir rendre compte de l'évolution des flottes au cours du XVII° siècle. Par exemple, Michel Aumont dans son étude sur les corsaires de Granville a pu réaliser une typologie des navires employés pour la course grâce aux registres des archives de l'Amirauté[1096]. Il peut alors donner, avec une certaine précision, l'évolution de la flotte pour ce port. Marion Tanguy a, dans son étude sur le port de Nantes, elle aussi pu s'appuyer sur le même type d'archives pour pouvoir définir le type d'embarcations utilisé lors des échanges entre ce port et les Antilles[1097]. Elle a pu aussi compléter sa recherche en consultant les fonds des archives notariales de Nantes[1098].

Dans le cas des petites Antilles, aucun registre n'a été conservé. Nous ne pouvons pas, non plus, nous appuyer sur les archives notariales réalisées aux Antilles, puisque celles-ci ont disparu pour le XVII° siècle. Certes, quelques traces de la détention par les membres de la société coloniale d'embarcations sont encore présentes dans les fonds des archives notariales des ports de France, mais l'intégralité des transactions passées aux Antilles ne peuvent nous être communiquées du fait de la disparition des archives des notaires présents dans les îles. De même, aucune correspondance entre les administrateurs locaux et le pouvoir royal ne liste les embarcations présentes aux Antilles. Il n'est pas même évident que ces dernières n'aient fait l'objet d'un quelconque recensement. Pourtant, nous avons démontré que les sources laissent parfois trace de ces embarcations. Ainsi, pour mener à bien notre recherche, nous avons dû relever, toutes les mentions des embarcations détenues par des membres de la société coloniale, en les distinguant bien de celles présentes dans les îles mais qui sont détenues par des armateurs restés dans le royaume de France et dont la présence n'excède pas le temps nécessaire aux transactions commerciales transatlantiques. Grâce à ce travail, nous avons

1095 ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française*, Librairie de L'Inde, Paris, 1993.

1096AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

1097 TANGUY Marion, *L'essor d'un port atlantique connecté : Nantes et le commerce des « isles de l'Amérique » durant le règne de Louis XIV (1661-1697)*; thèse sous la direction de Guy Saupin soutenue à Nantes, 2014.

1098 MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792),* Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

alors pu répertorier six cent soixante-trois références à des embarcations ayant circulé de façon assez longue au sein du bassin caribéen. Bien évidemment, ce chiffre ne rend pas compte de l'intégralité des mouvements maritimes aux Antilles au XVII° siècle. Ce recensement opéré permet tout de même de rendre compte des types d'embarcations employées pour les circulations intra-caribéennes.

Les Antilles, le monde de la barque.

Le modèle le plus employé pour les circulations entre les îles de la Caraïbe est la barque. Nous avons retrouvé deux cent quatre-vingt-trois mentions à ce type d'embarcation. Ceci représente alors quarante-sept pour cent des embarcations utilisées que nous avons pu relever. Ainsi, nous pouvons dire que les Antilles sont avant tout le monde de la barque. La première mention de l'utilisation d'une barque apparaît dans les écrits de Du Tertre:

> « Monsieur de l'Olive ayant fait charger une barque des vivres qu'il avoit à Saint Christophe, cette barque estant à la veue de la Guadeloupe, apperceut à la poincte de l'isle la flotte d'Espagne, ce qui l'ayant obligé de relacher à Saint Christophe, ces misérables affamez n'eurent que la veue de qui pouvoit soulager leur misére. La seconde disgrace ne leur fut pas moins sensible car monsieur de L'Olive ayant mis une troupe de ses meilleurs hommes dans une autre barque pour aller chercher du pain à Saint Christophe, ces malheureux preferant leur conservation à celle de tous les autres s'enfuirent a vau le vent avec la barque et depuis n'ont jamais paru »[1099].

Les faits sont datés en l'année 1636 par l'auteur. Nous avons ainsi témoignage que dès les premiers temps de la colonisation ce type d'embarcation est utilisé aux Antilles. Les barques sont d'usages tout au long de la période. La dernière mention que nous avons relevé date de 1713 lorsque le gouverneur Phélypeaux fait état d'« une qui estoit de Martinique a échoué aux Saintes »[1100]. L'emploi des barques est même suffisamment important pour nous permettre de relever pour chaque année étudiée, au moins une mention de l'usage de ce type d'embarcation.

Malheureusement, si le type de bâtiment est mentionné dans les sources, les barques, tout comme les autres modes de navigation qui nous sont connus, sont rarement décrites par les auteurs. Certes, De Baas en 1666 fait état du fait qu'« il cy est trouvé au retour d'une barque d'un habitant d'ici armé de 25 thonneau que j'avais envoie a Tabac »[1101]. L'information est capitale car rare sont les auteurs qui mentionnent le tonnage de ces embarcations. Phélypeaux en 1713, par exemple, se contente d'écrire que le type d'armement employé sur un des bâtiments qu'il mentionne est de: « huit canons et de cinquante flibustiers servant d'équipage, sur laquelle barque Hervé voulu absolument me voiturer à la Guadeloupe, il y avoit plus de trente soldats d'escortes que Hervé n'a point nourris».[1102] Il est alors difficile de réaliser une description précise de ces embarcations avec le seul apport des sources produites aux Antilles.

1099 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 79.
1100ANOM C7A6 F° 193, lettre de La Malmaison, 23 Septembre 1713.
1101 ANOM, C10A1, Lettre du gouverneur de la Grenade Vincent, le 25 Octobre 1666.
1102 ANOM, C8A 19 F° 240, lettre de Phélypeaux, 06 Octobre 1713.

Or, ce mode de navigation ne nous est pas inconnu, puisque la barque est l'une des embarcations les plus employées sur les littoraux européens[1103]. En effet, ce mode de circulation n'est pas spécifique aux Antilles. Les premiers colons et leurs successeurs ont employé en priorité un mode de transport qu'ils avaient déjà en usage avant leur venue aux Antilles. Ainsi nous pouvons nous appuyer sur les descriptions réalisées en Europe pour pouvoir nous faire une idée de ce à quoi ressemblaient ces barques. Nicolas Aubin, dans son dictionnaire de marine, daté de 1722, en donne la définition suivante : « une barque est un bâtiment à un pont qui a trois mâts, le grand, celui de misene et celui d'artimon ; les plus grandes ne passent gueres cent tonneaux »[1104]. Les barques sont avant tout des embarcations à tonnage moyen. C'est « un navire ponté à coque ronde à deux, voire trois mâts, à voilure carré ou mixte, joggant de vingt à quatre-vingt tonneaux dans le ponant et de soixante à quatre-vingt tonneaux en Méditerranée »[1105].

Si, les barques présentes aux Antilles sont rarement décrites, à chaque fois que le tonnage est donné, il correspond à celle faite ici. Par exemple, en 1670 :

> « Monsieur de Canchy a cy devant escrit et propose à la compagnie d'entreprendre du commerce de la Grenade en Terre Ferme de l'Amérique appartenant aux Espagnols en envoyant des barques de 30 à 36 tonneaux aux lieux estant a trente ou quarante lieues en avant de Terre Ferme de l'embouchure de la rivière appelée par les francois Ouarabiche et sur les atlas rivière de Monopado »[1106].

Ainsi, les principales embarcations utilisées par les habitants jaugent entre vingt et quatre-vingt tonneaux. Munis de voiles, elles sont mises en mouvement uniquement par la force des vents. Ceci explique pourquoi, nous retrouvons des épisodes de navigations, au cours desquels les équipages se retrouvent en panne, par absence de vent, sans avoir moyen de sortir du lieu où ils se situent. L'usage de la barque demande donc à avoir une bonne connaissance des vents et des courants. Le fait que ces embarcations ont été privilégiées dès les premiers temps de la colonisation, indique alors que les colons ont très vite dû connaître les caractéristiques de la mer des Caraïbes.

Dans les premiers temps de la colonisation, ces barques ne devaient en rien différer de celles utilisées sur les côtes du royaume de France. Grâce aux albums dits de Jouve, réalisés en 1679, nous pouvons nous faire une idée de la forme qu'avaient ces embarcations[1107]. A la planche 6 de l'album, l'auteur a dessiné une de ces barques vues à Saint Gilles Croix de Vie. L'auteur précise :

> « Barque assez bien troussées de la fabrique d'Olonne du port de 25 jusqu'à 45 tonneaux que porte du sel et du bled en Espagne, Portugal et Cistes de France. Elles n'ont qu'un pont et chasteau gaillard comme celle cy dessus. Elles sont conduites par 6 hommes et un garçon. Si elles font cargaison au lieu ou elles vont c'est pour La

1103 VERGE-FRANCESCHI Michel et RIETH Eric, *La France Maritime au temps de Louis XIV*, Edition du Layeur, Paris 2001.

1104 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1105 Au XVII° siècle, sous le même vocable se trouvent des embarcations différentes : il y a les barques qui sont ici évoquées mais aussi celles qui sont en usages dans les rivières et celles de Méditerranée que nous pouvons retrouver aussi mentionnées sous le terme barque longue. Ces embarcations se distinguent alors par leur forme, taille et contenance. Bien sûr tout ceci dépend de l'usage qu'il en est fait.

1106 ANOM, C8A 1 F° 88, Mémoire de De Baas, 20 Novembre 1670.

1107 VERGE-FRANCESCHI Michel et RIETH Eric, *La France Maritime au temps de Louis XIV*, Edition du Layeur, Paris 2001.p.36.

Rochelle, Bourdeaux ou Nantes, elles ont deux petites pièces et canon quelques pacquets de picques et cinq ou six mousquets ».

Lors de notre description de la navigation aux Antilles, nous avons démontré que la circulation s'y fait par cabotage. L'emploi de la barque répond alors bien à ce type de navigation pour laquelle elle est construite. Elle présente aussi d'autres avantages. C'est un navire muni de deux ou trois mats et d'un tonnage assez suffisant pour pouvoir entreprendre de longue navigation. Ainsi, la barque se prête assez bien au voyage transatlantique. Par exemple, en 1713, il est fait mention de « Jean Jallet capitaine de la barque nommée la Dauphine de la Rochelle » venu dans les îles pour commercer[1108]. Les habitants peuvent, grâce à ces embarcations, étendre leurs échanges au-delà des Petites Antilles. D'un autre côté, la barque reste un navire avec un faible tirant d'eau. Son usage permet alors de se rapprocher le plus possible des côtes :

> « Comme aux Anses qui sont entre le cap Milord et celui du Cul de jarre et en celles depuis l'anse des Paletuviers jusqu'à l'ilet à Cabritz. Les barques peuvent même passer entre l'île Verte et la terre de Sainte croix mais il ne faut pas s'en approcher avec des navires »[1109].

Or, nous avons vu que les lieux de déchargement des marchandises aux Antilles se situent le long des côtes et que les ports et rades ne sont pas dotés de quais suffisamment avancées pour permettre aux équipages de décharger sans l'appui d'autres embarcations. Celles qui ont un fort tonnage sont souvent contraintes d'ancrer au large des anses. Elles sont alors plus exposées aux attaques ennemies et aux caprices des vents. L'usage de la barque permet de mieux se protéger et de bénéficier de la protection des fortifications. De plus, sa manœuvre nécessite moins d'hommes d'équipages. Nous aurons l'occasion de démontrer que les habitants ne peuvent pas toujours compter sur la présence dans les îles d'équipages importants. Le fait que ces navires demandent la présence à bord de moins d'hommes permet aussi d'en limiter les coûts. Enfin, la taille plus réduite de la barque permet un entretien plus aisé.

Au vu de ces nombreuses qualités, il n'est donc pas surprenant que ce soit ces embarcations qui ont été les plus fréquentes aux Antilles. Les habitants usent des barques dans de nombreux domaines. Elles servent avant tout à commercer entre les îles comme « les barques qui font le transport des marchandises de la Cabesterre »[1110]. L'usage premier de la barque est même le commerce, car le fait qu'elle soit le plus souvent pontée permet de plus facilement protéger les marchandises lors de navigations plus longues. Elles sont aussi d'usage dans les épisodes de pêches qui conduisent les équipages dans des espaces éloignés de leur île[1111].

La barque peut aussi être armée en course. Il n'est pas surprenant qu'elle soit très tôt utilisée par les autorités locales pour des actions militaires comme en 1654 :

1108ANOM C7A6 F° 218, Supplique à Vaucresson du capitaine du navire « Le *Dauphin* », s'élevant contre les irrégularités de la procédure faite par Amoureux, pour faire juger la contestation qui l'oppose à son second au sujet de l'argent qui se trouvait dans le coffre du navire qui a été poussé à *Nièves* par le vent (30 décembre 1713).

1109ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, année 1666.

1110ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac, 19 Novembre 1680.

1111ANOM C7A1 F° 320, Lettre de Du Lion, 25 Décembre 1670.

« M du Parquet prévoyant bien que tout cet orage viendroit fondre sur les isles dont il estoit seigneur et propriétaire donna les ordres pour faire tenir tous les habitants sur leurs gardes, de peur de surprise envoya des munitions de bouche et de guerre à la Grenade et à Sainte Alouzie. Il composa une petite armée navale, du navire d'un capitaine Flamend de dix ou 12 pièces de canon, de la barque capitaine Balliardet de quatre et de deux pierriers, de la sienne, de deux petites pièces de canon de fonte et quatre pierriers ; puis ayant choisi cent cinquante des plus braves hommes de son isle, il donna la conduite au sieur de la Pierriere son lieutenant : il les mit sur ce navire, dans ces barques et sur ce batteau et les envoya à Saint Vincent, avec ordre de faire main basse sur tous les sauvages et de ne pas épargner mesme les enfans au berceau»[1112].

Les gouverneurs qui succédèrent aux seigneurs propriétaires continuent à utiliser ce type d'embarcation. Par exemple, en 1671 « les barques que monsieur de Baas avoit fait armer en guerre à la Martinique pour aller vers la Terre ferme espagnole aye aussi fait prise d'un navire la valeur duquel a esté estimée de quarante mil escus »[1113].

Enfin, les barques sont les principales embarcations utilisées pour pouvoir communiquer. Par exemple, en 1672, De Baas informe le ministre qu' « Après avoir reçu mes paquets, j'envoyais à monsieur Pelissier les siens à Saint Christophe par une barque express »[1114]. Le terme « barque express » est alors employé pour parler de ces embarcations que l'on envoie dans le seul but de communiquer une information importante. Si ce sont les barques qui sont employées pour ce type de navigation c'est parce qu'étant portées par les vents, elles peuvent atteindre plus rapidement des espaces plus lointains, ce qui assure une bonne circulation des informations, élément nécessaire aux maintiens des colonies. Le père Labat explique alors leur rapidité par les raisons suivantes :

« Il ne faut pas s'étonner que cette barque qui étoit partie avec nous fut arrivée devant nous. Car quoique notre frégate fut une très bonne voilière, il y a une très grande différence pour le sillage entre les bâtiments à voiles quarrées comme étoit notre frégate et les barques dont nous nous sevrons aux isles qui sont à voile latines et d'une toute autre manière que celles qu'on voit sur les cotes de l'Océan d'Europe et sur la Méditerranée. Nos barques des isles ont leurs voiles disposées de manière qu'au lieu que les bâtiments à voiles quarrées ont besoin de cinq airs de vent pour naviguer, elles n'en ont besoin que de deux ou de deux et demi tout au plus c'est pour cela qu'elles ne sont pas obligées de faire tant de bordées parce qu'elles prennent le vent bien plus près que tout autre sorte de bâtiment. De quelque grandeur que soient nos barques, elles n'ont jamais qu'un mât droit. On les appelle quelques fois simplement bateau, les espagnols les nomment balandres. La vergue qu'on appelle aussi le guy est attachée par un bout à un anneau de fer qui est cloué dans le mât à sept ou huit pieds au dessus du pont faisant un angle droit avec le mat. La voile est triangulaire, le plus petit côté est attaché à la vergue ; celui qui forme l'angle droit avec le côté attaché à la vergue est joint au mât par des cercles de bois passez dans le mât qui coulent le long par le moyen desquels on élève la voile à telle hauteur qu'on veut, car on prend les ris par le bas de la voile et non par le haut comme on fait aux voiles quarrées. Le haut de la voile n'est pas pointu mais occupé parallèlement à la vergue et attaché à une autre petite vergue dont le bout échancré en demi-cercle

1112 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit., Tome I p. 434.
1113ANOM, C7A2 F° 46, Lettre de Du Lion, 11 Novembre 1671.
1114ANOM, C8A 1 F° 167, Lettre de De Baas, 28 Février 1672.

s‟emboite et coule le long du mât. On appelle cette vergue une corne. Il y a une manœuvre à son extrémité qu‟on appelle balancine qui aide au hiffas à lever la voile et à tenir la corne en état, afin qu‟elle soit toujours parallèle au guy. Il part de la tête du mât deux manœuvre ou cordes dont l‟une est frappée à la naissance du beaupré entre les bittes et l‟autre la tête du beaupré. Dans la première sont passez les anneaux qui soutiennent une petite voile triangulaire qu‟on appelle le trinquet et dans la seconde ceux d‟une autre voile aussi triangulaire nomme le foc. Quelquefois on allonge le beaupré avec une perche pour frapper à son extrémité une troisième manœuvre qui porte un faux foc. On voit aisément parce que je viens de dire que ces bâtiments doivent être excellents pour aller au plus près du vent et qu‟ils sont fort aisez à manœuvrer. Par exemple pour virer de bord il ne faut que traverser le foc et le trinquet, pendant qu‟on pousse la barre au vent et qu‟on largue l‟écoute de la grande voile parce que dans ce moment le vent la prend par le revers et la jetant de l‟autre côté fait virer le bâtiment »[1115].

Ce témoignage démontre qu‟à la fin du XVII° siècle, les habitants ont su adapter leurs embarcations à la navigation aux Antilles. Il semble qu‟au début de la période étudiée, les barques présentes dans la Caraïbe étaient dotées de voiles carrées ou mixtes. Or, l‟auteur démontre ici que l‟usage de la voile latine s‟est répandu aux Antilles, car elle est plus adaptée aux contraintes de la navigation dans la mer des Caraïbes. L‟auteur précise même qu‟à la fin de la période, de nouvelles évolutions techniques ont vu le jour :

« Les meilleurs de ces barques se sont à la Vermude. Outre qu‟il se trouve dans ces isles des constructeurs très habiles pour ces sortes de bâtiments ils ont encore abondance de bois d‟acajou que les espagnols et les anglois appellent par honneur cedre bois très liant et très léger et qu‟on prétend ne craindre ni la pourriture ni les vers. Il est vrai que quand nos corsaires en prennent qui ne font que sortir de la Vermude, ils les trouvent fort mal équipée n‟ayant pour l‟ordinaire que de vielles voiles et des cordages de mahot mais ils les ont bientôt équipées sans qu‟il leur en coute rien et véritablement elles méritent bien qu‟on fasse cas d‟elles car elles sont d‟excellentes voilière. Il s‟en fait aussi à la Jamaïque où l‟acajou ou cedre est fort commun mais elles n‟arrivent pas à la perfection et à la vitesse des Vermudiennes. Nos flibustiers en ont pris quelquefois qui avoient dix canons mais ils n‟en diminuent le nombre quand ils les arment. Ils n‟y en laissent jamais plus de six, étant persuadez que quatre fusils font plus sur leur canon que sur leur mousqueterie. Les anglois ajustent les poupes de leurs barques avec bien de la propreté ils y menagent des chambres des cabines et mille autres commoditez que les François fort mal à propos et sur tout nos flibustiers qui abattent toutes les chambres afin d‟avoir plus de place pour ranger leur mousqueterie »[1116].

A la fin du XVII° siècle, les habitants des Petites Antilles françaises font donc appels aux adaptations techniques issues du Nord de la Caraïbe pour pouvoir améliorer leur navigation[1117]. Si ces embarcations ont d‟abord été à l‟usage des autorités locales, leur usage

1115 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles….* OP. Cit. Tome II, p. 76.

1116 Ibid. Tome II, p. 77.

1117 Sylviane Llinares rapporte que la goélette qui vient d'Amérique est un exemple de transfert vers l'Europe. Elle prend aussi l'exemple du sloop ou cutter qui sont nommés bateau bermudien ou brigantin d'Amérique. Les bateaux bermudiens ont bien été mis en usage par les flibustiers alors que les slopps sont plus à l'usage des

s'est ensuite répandu au sein de la société coloniale car elles sont à usages multiples et répondent aisément aux besoins des habitants. Elles permettent de faire du commerce, de la pêche ou peuvent être armées en course. Ces caractéristiques permettent de multiplier les usages, ce qui facilite aussi la pratique du commerce interlope. Nous retrouvons alors ces embarcations aux abords des îles assurant les relations entre les différents quartiers. Elles servent aussi à la navigation entre les îles des Petites Antilles. Enfin, leurs caractéristiques permettent d'atteindre des espaces extérieurs à l'arc antillais. Ainsi, grâce à ces embarcations, les habitants peuvent commercer avec l'Amérique espagnole et l'Europe.

Les embarcations à plus fort tonnage.

Les autres embarcations présentes aux Antilles à côté des barques peuvent être divisées en deux catégories. Il y a tout d'abord les bâtiments à fort tonnage. Nous avons retrouvé dans nos sources des mentions de la présence de vaisseau, soixante-seize fois, de navires, quatre-vingt-neuf fois, de frégate, vingt-cinq fois, de flûte, vingt-quatre fois, de corvettes, douze fois, auquel nous pouvons ajouter les quelques mentions à la présence de galiotes et de pinasses. Les bâtiments ainsi qualifiés ont pour point commun d'avoir un tonnage supérieur à quatre vingt tonneaux[1118].

Parmi ces embarcations, nous retrouvons donc des navires. Selon le dictionnaire de marine de Nicolas Aubin, il est : « un bâtiment de charpenterie composé de plusieurs pièces, cloués et chevillés de bois et de fer, qui est une construction propre à flotter et à être conduit à la faveur du vent et à l'aide de ses mâts et de ses voiles partout où l'on veut aller sur la mer »[1119]. Ainsi le terme navire est appliqué de façon générique à toute embarcation munie de voiles et capable de faire d'importantes circulations. Lorsque le terme apparaît dans nos sources, il s'applique exclusivement aux navires au plus fort tonnage qui ne sont pas des barques. Par exemple en 1663, il est fait la distinction entre ces deux types d'embarcations : « il sera équipé navire ou barque pour aller en cette dite isle e celle de la Barbade pour y passer un des officiers du dit conseil qui emportera avec luy toutes les pièces justificatives »[1120]. Les navires sont quasi tous des bâtiments qui ont réalisé un voyage transatlantique comme dans le cas « du navire La Marie, propriétaires Papin et Jacob, frêteur David Mouchard, pour les îles de l'Amérique » présent à La Rochelle en 1670[1121].

La première apparition de ce terme dans les sources date alors de 1641[1122]. Ce terme est employé tout au long du XVII° siècle et la dernière mention que nous avons relevé date de 1713 : « dans l'ance à la barque petit port de cette isle il a péri deux navires l'un estoit une prise que des marchands de cette isle esquipés pour France l'autre qui estoit de Nantes »[1123].

Le terme navire est alors employé pour qualifier des embarcations qui sont dédiées à la pratique du commerce, mais aussi à des actes militaires. Parmi ces derniers, il y a

---

marchands. LLINARES Sylvia, « Marine, colonies et innovations techniques » in LLINARES Sylvia et HRODEJ Philippe, *Techniques et colonies*, Société d'histoire française d'Outre mer, Paris, 2005.

1118 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIIIe siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 397 p.

1119 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1120 ANOM, 24 Miom 21, ordonnance du conseil souverain de la Martinique, Octobre 1663.

1121 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5669/fol. 158 Certificat de présence au port du navire La Marie, propriétaires Papin et Jacob, frêteur David Mouchard, pour les îles de l'Amérique. 1670.

1122 DU TERTRE Jean Baptiste, Histoire générale des Antilles… Op. Cit. Tome I.

1123ANOM C7A6 F° 193, lettre de La Malmaison, 23 Septembre 1713.

naturellement les « navires du roi », formant les escadres présentes aux Antilles. Les auteurs font alors la distinction entre les navires dédiés au commerce, comme dans le cas suivant : « pour les navires marchands attendant Monsieur Julien quy pourra estre près vers le 15 ou le 20° je les trouve fort exposés dans votre rade »[1124] et les navires militaires: « Je me rembarqueray le 21 Aout pour mettre les navires du roy dans le cul de sacq de la Martinique pour ne les exposer par d'avantage à la facheuse saison des houragans »[1125]. Le qualificatif navire, a alors tendance à être appliqué à des embarcations, qui ne séjournent pas longuement dans les Antilles. Or, les captures d'embarcations dues à la multiplication des conflits dans la seconde moitié du XVII° siècle, entraînent la présence plus permanente dans les îles de navires. Les habitants ont alors tendance à investir directement dans l'affrètement de ces bâtiments, comme dans le cas suivant :

> « Il est d'un autre costé très vray que le dit Fragnau estant depuis longtemps estably en cette isle, ne s'estant avisé de naviguer que pour un voyage ou deux qu'il a fait en France sur un navire ou il avoit pris interest il a pu ignorer les deffenses qu'il y a en France d'embarquer sans congé aucun nouveau converty pour venir aux Isles »[1126].

Pour autant, les navires restent des embarcations qui sont vouées à des voyages de longue distance, soit en direction de l'Europe, soit vers l'Amérique.

Parmi ces navires à forts tonnages, il est fait mention de vaisseaux. Ces embarcations sont d'abord dédiées au commerce transatlantique, comme « Un vaisseau nommé pour l'année et à présent le Saint Jacques Saint Christophe du port de deux cent cinquante thonneau ou environ » chargé de commercer entre La Rochelle et Saint-Christophe. Le terme vaisseau est alors appliqué aux plus grandes embarcations présentes dans les îles. Ainsi, onles distingue là encore, des barques, comme dans les propos suivants : « Toutes les barques et un vaisseau chargé de sucre qui estoit prest a partir pour France qui n'estoient pas dans le port se sont perdus à la coste avec quelques matelots qui ont esté noyez ». Ces vaisseaux sont employés pour commercer avec l'Europe, mais aussi pour défendre les îles. Nous retrouvons souvent ce terme lorsqu'il est fait référence aux escadres présentes dans les îles : « Les deux vaisseau du roy Le Galand, L'emerillon, commandé par messieurs de Montorlier et Lapogerie arriverent icy le 5 aout ». La première apparition de ce terme est donnée pour l'année 1625 : « du vaisseau nommé la Victoire, en l'estat qu'il est du port de deux cens cinquante tonneaux ou environ avec les agrez et munitions et autres dépendans d'iceluy ». En effet, c'est par l'intermédiaire de ces vaisseaux, qu'ont été organisés le convoi et l'installation des premiers colons. Ces embarcations doivent alors correspondre à la description faite sur la planche trois de l'album dit de Jouve par exemple. Comme nous l'avons mentionné au sujet des navires, les vaisseaux ont d'abord été détenus par les représentants du roi ou par les armateurs des ports Européens. Dans la seconde partie du XVII° siècle, nous constatons un investissement de certains membres de la société coloniale, dans ce type d'embarcation.

A côté des vaisseaux, nous trouvons aussi des flûtes. Selon la planche 10 de l'album de Jouve : « il y en a depuis 150 jusqu'à 300 tonneaux […] on les équipes de canons et autres armes selon la volonté du marchand et aussi selon les guerres que l'on a avec les estrangers»[1127]. Le terme flûte apparaît pour la première fois dans nos sources en 1670 :

1124ANOM, C8A 5 F° 217, Lettre de Blénac le 04 Juin 1689.

1125BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 876, « Journal de ce quy s'est passé à la prise du fort Anglois de Saint Christophe », le 21 Août 1689.

1126ANOM, C8A 14 F° 145, Lettre de Robert, 26 Juin 1702.

1127 VERGE-FRANCESCHI Michel et RIETH Eric, *La France Maritime au temps de Louis XIV*, Edition du Layeur, Paris 2001, p.44.

« Qu‟il auroit fait bastir et construire au dit Asardam en hollande depuis six mois en ça une flute du port de deux cent quarante thonneau ou environ qu‟il est [?] son constrat pour en faire naviguer dans les isles françoises de l‟Amérique et ailleur ou il jugera à propos »[1128]. Il s‟agit alors des termes d‟un contrat passé à La Rochelle par Manigault, afin de réaliser des transactions commerciales aux Antilles. Tout comme dans le cas des vaisseaux, les flûtes sont en charge du commerce transatlantique. Elles peuvent être armées en course comme dans le cas suivant :

> « Estans remontez à la Martinique les philibustiers se séparerent dont les uns suivirent Fantin qui arma un brigantin avec soixante et dix hommes et les autres achepterent du sieur Ficher une fluste nommée la Machine ce bastiment en sortant la première fois avoit pour le moins 120 hommes et estoit commandé par Desmarets, qui avoit esté choisy en entier estant payé du fonds des vingt mille frans à eux adjugez pour dédomagement en considèration de la perte de leur bastiment du séjour et retardement à Saint-Christophe »[1129].

Pourtant, nous retrouvons peu de mentions de l‟utilisation de ce type de bâtiments pour la pratique de la course par des particuliers. Seules les flûtes envoyées par le roi semblent réellement servir exclusivement à la pratique de la guerre maritime. Là encore, comme pour les vaisseaux, les flûtes ont d‟abord été sous contrôle des autorités royales ou des armateurs des ports du Royaume de France, mais dans la seconde moitié du XVII° siècle, nous pouvons observer une implication de certains habitants dans leur armement.

Parmi les embarcations à fort tonnage, nous retrouvons aussi des mentions de frégates. Nicolas Aubin les définit ainsi : « c‟est un vaisseau de guerre peu chargé de bois et qui n‟est pas haut élevé sur l‟eau, léger à la voile et qui n‟a ordinairement que deux ponts »[1130]. La planche 12 de l‟album dit de Jouve, nous permet alors d‟avoir une idée des caractéristiques de ces embarcations[1131]. Ces navires armés ont d‟abord pour fonction de participer aux affrontements maritimes qui ont lieu dans les îles. Ils sont donc avant tout mentionnés lors des descriptions des escadres royales présentes sur place. Certains marchands les emploient aussi pour le commerce transatlantique comme dans le cas « du navire ou fregatte nommé l'Aigle Blancq et des marchandises quy estoient dans le dit bastiment au retour du voyage de Saint Christophe une des Isles de l'Amérique le tout appartenant a François Pavon marchand de cette ditte ville » de La Rochelle[1132]. Ces embarcations étant plus basses sur l‟eau, elles permettent plus facilement de défendre les côtes. Les autorités locales s‟appuient alors sur elles pour contrôler les abords des colonies, comme en 1687, date à laquelle les autorités locales « attendent les deux frégates armées pour la seureté des isles »[1133]. Là encore, les conflits de la fin du XVII° siècle vont pousser certains habitants à investir dans ce type d‟armements, pour pratiquer des entreprises de courses : « Le 25 Mars le brigantin l‟expédition du port de 60 Tonneaux pris par le sieur Breard commandant la fregatte le Saint Jean »[1134].

1128 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5669/fol. 190, Déclaration de propriété par Isaac Manigault d'une flûte qu'il a fait construire à Sardam et qui est destinée aux îles de l'Amérique, 08 Novembre 1670.

1129 ANOM, C8A 8 F° 132, lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

1130 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1131 VERGE-FRANCESCHI Michel et RIETH Eric, *La France Maritime au temps de Louis XIV*, Edition du Layeur, Paris 2001, p.48.

1132 ADCM, 3E309, fond du notaire Abel Charbonnier, Acte passé le 12 Juin 1665.

1133 ANOM, C8A 4 F° 18, lettre de Bégon, 22 Janvier 1684.

1134 ANOM, C8B 2 N° 29, Etat des prises faites à la Martinique, le 15 Mai 1696.

Si les habitants qui s'adonnent à la course dans les Antilles peuvent investir dans les embarcations citées plus haut, c'est surtout les brigantins qui vont faire l'objet de leur attention. Nicolas Aubin le définit comme étant : « un petit bâtiment léger, que l'on arme en course, qui va à la voile et à la rame, qui ne porte point de couverte ou pont et qui est plus grand que la galiote. Il est de douze ou quinze bancs et d'autant de rames et n'a qu'un homme à la rame. Tous les matelots y sont soldats et couchent leur mousquet chacun sous sa rame »[1135]. A la lecture de cette description, nous pouvons comprendre aisément pourquoi ce type d'embarcation a été celui choisi par les flibustiers. Nous retrouvons quarante-neuf mentions à des brigantins dans nos sources. Le premier cité apparaît en 1670 : « il attend le retour du Brigantin envoyé à Cumana »[1136]. Ce terme est alors appliqué à une embarcation que De Baas avait envoyé dans les colonies espagnoles de l'Amérique pour pouvoir y faire du commerce. Très vite ces embarcations vont être exclusivement réservées à des entreprises de courses, car ils ont l'avantage de pouvoir rapidement s'extraire de situation délicate :

> « Il [le chef d'escadre La Clochetterie] fila ses cables mit promptement à la voile et s'en alla le long de la coste pour descouvrir les vaisseaux ennemis qu'il découvrit en effet en moins d'une heure de navigation, ils estoient deux l'un estoit un brigantin et l'autre une frégate légére d'environ quatre vingt tonneaux montée de huit pièces de canon. Voyant monsieur de la Clochetterie ils montèrent dans le brigantin et se sauvèrent à la rame et à la voile. Ainsi la frégate abandonnée fut prise »[1137].

Dans les années 1670, ce sont surtout les corsaires hollandais qui sont à la tête de ce type d'embarcation comme le brigantin qui sert à Adrien et Rasmus lors de l'attaque de la Grenade par ces derniers[1138]. Ils vont être imités par les marins issus des îles françaises qui s'adonnent à la flibuste au cours des conflits de la seconde moitié du XVII° siècle. Ainsi en 1710, il est fait mention du fait qu'«Il ne peut les faire passer a la Martinique sur un brigantin corsaire nommé le Ruby commandé par le sieur du Plessis qui avoit esté à Saint Thomas pour prendre les négres du produit d'une prise faite à l'isle de Saint Eustache »[1139]. Il semble donc qu'à la fin du XVII° siècle, les abords des îles sont souvent fréquentés par ce type d'embarcations : « quantité de barques ou brigantins se sont perdus dans différents quartiers des isles » suite à l'ouragan de 1699[1140]. Le fait que ces embarcations ont un faible tirant d'eau et peuvent donc facilement se rapprocher des côtes, en fait alors le pendant militaire des barques de commerce utilisés dans les îles.

Les embarcations à plus faible tonnage.

Un voyageur se rendant dans les îles au XVII° siècle, peut alors observer le mouvement de navires à fort tonnage, à côté des nombreuses barques qui sillonnent la mer des Caraïbes. Mais l'abord des îles étant très délicat pour les plus grandes embarcations, les habitants ont aussi très vite cherché à se doter de bâtiments plus petits pour pouvoir circuler entre les différentes anses des îles. Quatre types d'embarcations peuvent être facilement repérés : les barques longues, les chaloupes, les canots et les pirogues.

1135 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1136 ANOM, C8A 1 F° 42, Lettre de De Baas, 18 Mars 1670.

1137 ANOM, C8A 1 F° 324, Lettre de De Baas, 04 Mai 1675.

1138 ANOM, C8A 1 F° 334, Lettre de De la Tour, 30 Mars 1675.

1139 ANOM, C8B 3 N° 4, lettre de Langlois, secrétaire à la Martinique, année 1710.

1140 ANOM, C8A 11 F° 50, lettre d'Amblimont, 19 Septembre 1699.

Au cours de notre recherche, nous avons donc retrouvé des mentions de l'utilisation des barques-longues. Même si le terme pourrait laisser penser que ces bâtiments se rapprochent des barques déjà décrites plus haut, la définition donnée par Nicolas Aubin nous incite tout de même à les distinguer : « c'est un petit bâtiment qui n'est point ponté, et qui est plus long et plus bas de bord que les barques ordinaires, aigu par son avant et qui va à voiles et à rames : il a le gabarit d'une chaloupe, et en beaucoup d'endroit, on l'appelle Double-Chaloupe »[1141]. Ces embarcations peuvent alors être rapprochées des chaloupes et canots qui sont utilisés dans les îles pour les navigations au plus proche des côtes. C'est De Baas en 1674 qui est le premier à indiquer la cause de la présence de ces embarcations dans l'espace caribéen. Il parle « des barques longues pour faire la guerre aux caraybes »[1142]. La même année, le gouverneur exprime ainsi l'intérêt de la présence de ce type d'embarcations :

> « Les navires du roy ne sont pas propres non plus pour cette expedition car outré qu'ils ont un autre employe ces grands batiments ne prendroient pas en dix ans une pirogue, il faut donc des hommes destinez précisément à cet employ et des bâtiments de mesme. Il faut que quatre barques longues qui aillent à la voyle et à la rame garnies de bons soldats pour garder l'isle de la Grenade car celle la est exposée aux surprises de la terre ferme et de Saint Vincent que l'on n'est supérieur en mer par des bâtiments armez qui aillent à la rame et à la voile comme les pirogues on ne feroit rien »[1143].

Il est tout de même à constater que la présence des barques-longues est très peu attestée dans les îles. Ces embarcations semblent surtout avoir été au service des autorités locales, comme « la Barque longue l'Irondelle »[1144]. Tout laisse à penser que les habitants ont eu tendance à délaisser l'usage de ce type d'embarcations, pour privilégier les brigantins et les barques armées en course. Ainsi, le terme barque-longue n'apparaît plus dans les sources à la fin du XVII° siècle.

Pour les échanges entre les différentes anses des îles, les habitants privilégient surtout l'usage des chaloupes. Nous avons repéré vingt-sept mentions de ce type d'embarcation. Nicolas Aubin les définit comme étant : « c'est un bâtiment de mer destiné au service et à la communication des grands vaisseaux ou pour servir à faire de petites traversées, quoi qu'il y en ait qui en fasse des grandes, voire des voyages au long court »[1145]. Les chaloupes sont avant tout les petites embarcations que l'on transporte au sein des navires et qui permettent de pouvoir décharger équipage et marchandises à terre. Mais, aux Antilles, les chaloupes vont très vite être utilisées indépendamment des navires à plus fort tonnage qui se rendent dans les lieux. Ainsi en 1639 « Monsieur de Sabouilly se disposa à chasser les sauvages et à leur faire bonne guerre ; il mit à ce dessein seize de ses meilleurs hommes dans une chaloupe avec lesquels il résolut de faire la ronde autour de l'isle »[1146]. Les chaloupes sont donc utilisées pour assurer la défense des îles au plus près des côtes. Si ces navires sont, en ce début de colonisation, utilisés pour répondre aux incursions amérindiennes, c'est parce que leur caractéristique permet de rivaliser plus facilement face aux pirogues des Caraïbes. La planche 6 de l'Album dit de Jouve, permet de mieux discerner à quoi pouvaient ressembler ce type

---

1141 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1142 ANOM, C8B 1 N° 38, Lettre de De Baas, 28 Août 1674.

1143 ANOM, C8A 1 F° 294, Lettre de De Baas, Juin 1674.

1144 ANOM, C8A2F127, lettre de Jolinet, 30 Juillet 1678.

1145 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1146 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 126.

d'embarcations[1147]. L'auteur y représente une chaloupe « de huit à dix tonneaux qui porte du sel», une autre de « 5 à 6 tonneaux pour aller à la pesche avec des lignes conduite par 3 hommes » et « il y en a d'autres fabriquées de même sorte comme celle marquée D pour porter la sardine conduitte par huit hommes ».

Ces chaloupes ont plusieurs avantages : elles ont un faible tirant d'eau, elles peuvent être à demi-pontées et sont équipées de voiles et de rames. Il n'est pas étonnant que les habitants les aient utilisées pour pouvoir circuler le long des côtes les moins atteignables par les navires à plus fort tonnage :

> « Depuis la pointe des Ajoupars jusqu'à celle des Cayes de l'Ouest, il y a si peu de fonds qu'a peine les barques et les chaloupes peuvent y aborder et trouver les passes entre les Cayes qui couvrent une partie de cette Coste en dehors, et laissent en dedans une grande quantité de bas fonds et de roches »[1148].

Les habitants s'en servent alors principalement pour se rendre des quartiers les plus éloignés des îles vers les centres de commerce. Ceci leur est essentiel pour le bon développement de leur industrie comme le rapporte ces propos :

> « A l'égard des quartiers esloignez comme la Cabesterre et depuis le Diamant jusques à la pointe des Jardins, les habitans en fourniront de bonnes ainsy qu'il a esté pratiqué cy devant et qu'on leur en rendra d'autres lorsqu'on ira querir les sucres qu'ils seront obligez d'avertir quant ils seront prest et sy tant est qu'ils fassent aller les chaloupes n'ayant point de sucre bons a livrer ils en payeront le faux fret suivant qu'il sera réglé par monsieur le juge »[1149].

Certaines de ces chaloupes peuvent atteindre des tailles assez importantes comme cette « grande chaloupe avec dix huit hommes estoit partie devant ce canot pour venir en cette isle »[1150].

Si les chaloupes servent avant tout à assurer la communication entre les différents quartiers des îles, elles sont aussi utilisées pour circuler entre les îles. Ainsi, en 1647 : « Houel fait équiper une chaloupe sous un nom emprunté dans laquelle il a enlevé quantité d'hommes de la nation Iroize résidents parmy les anglois »[1151]. Cette embarcation sert donc à faire le voyage entre la Guadeloupe et Saint-Christophe. L'usage des chaloupes est avant tout d'assurer le transport des marchandises et des personnes entre, ou à l'intérieur des îles. Certaines de ces chaloupes sont aussi utilisées lors d'actes militaires, comme en 1645, lorsque Du Parquet « avoit receu cette nouvelle dès le mercredy mais ses ordres n'ayant pû être executez plustost il ne partit que le Dimanche avec trois cens hommes qu'il embarqua, partie dans le navire du capitaine Vollery, partie dans la Chaloupe du capitaine Bontemps, et se mit dans sa propre barque »[1152]. Si l'usage des chaloupes est moins mentionné que celui des barques, il semble que ces embarcations sont les plus diffusées dans les îles. Nécessitant peu de membres d'équipage et de moins d'entretien, il est alors logique que ce soit le mode de circulation le plus adopté par la majorité des habitants des Petites Antilles.

A côté de ces chaloupes sont mentionnés les canots. Nous avons retrouvé quarante-deux mentions de l'utilisation de ce type d'embarcation. Alors que les chaloupes sont des

---

1147 VERGE-FRANCESCHI Michel et RIETH Eric, *La France Maritime au temps de Louis XIV*, Edition du Layeur, Paris 2001, p.36.

1148 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, mémoire de Blondel, année 1666.

1149 ANOM, C8A 2 F° 170, délibération du conseil souverain de la Martinique, année 1679.

1150 ANOM, C8A7F73, Lettre de Donon de Galifet, année 1689.

1151 BNF, département des manuscrits, fond français 18593, mémoire de Thoisy, année 1647.

1152 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 428.

bâtiments européens, les canots sont eux, d'origine amérindienne. Un mémoire daté de 1647 les définis de la sorte :

> « Nous les appelons des pyraugues eux les nomment kanaoa. Ce sont des grands arbres qu'ils veusent avec du feu qu'avec des haches, et advistent des tilles et puis luy baillent par dehors, le forme et la façon propre de naviguer et parce qu'elles sint basses il les vehunent et relevent avec des planches qu'ils attachent tout au tour avec de la lienne qui leur fait des cordees et les calefutent avec de l'escorse de Mahot pillée. Ils mettent tout du long des perches et à ces perches attachent des bastoons du travers de la pyraugue qui servent de teste sur lesquels ils se hissent pour ramer. Ils en font de toute sorte, de grandes celles qu'ils appelleent Kanaoa sont celle que nous nommons pyraugues et ne sont jamais moindre de vint cinq ou trente pied et vont jusqu'à cinquante ou soixante pieds. Les autres que nous appelons canottes et eux Koliala sont aussi de toutes grandeurs au dessous de vingt cinq pieds veu qu'ils en font qui ne sont pas capables de porter plus d'un homme et reste pour la pesche. Les Kanaoa ne sont point pointue par les bouts comme sont ceux des françois mais ils coupent le bout et le bouchent d'une planche. Elles portent jusqu'à quarante et cinquante personnes avec leur équipage. Ils portent deux voiles sur les grandes et une sur les petites. Ils rament dans ces bastiments avec des petits avirons faict de plus prez comme de petites pailes a four de bon langde et nagent en devant au contraire des françois qui tournent le dos où ils vont et eux tournent le visage. Ces pyraugues n'ont pas plus de fond qu'un batteau et n'y a point de tillac ny de soute »[1153].

Nicolas Aubin confirme cette définition : « Ce sont des petits basteaux fait d'écorces d'arbre dont se servent les sauvages de l'Amérique »[1154]. L'usage de ce type d'embarcation est attesté dès 1641 : « Ce malheur qui arriva le troisième Février 1641, fut cause de la réunion de M Aubert avec le sieur de la Raméee car m Aubert estant retourné dans un petit canot, à la Pointe de Saint Joseph »[1155]. Si les habitants ont très vite fait usage des canots pour assurer la circulation aux abords des îles, nous ressentons de la part des auteurs une certaine réticence à leur usage : « Ceux qui sçauront ce que c'est qu'est des canots et pirauques seront asseurement étonnez que lon ayt pu entreprendre de passer trois lieues de mer assez rude dans ces sortes de bastimens chargez de soldats, vivres et munitions »[1156]. Pourtant, leur usage va être largement plébiscité par les habitants, puisqu'ils permettent facilement de circuler entre les différentes anses. Ils sont alors utilisés pour la circulation des marchandises : « Outres lesquels il y a plusieurs petites paroisses sur le bord de la mer, où les barques et les canots vont charger »[1157]. Ce sont aussi ces embarcations qui sont le plus souvent utilisées pour pouvoir permettre aux habitants de se déplacer d'un point à l'autre des îles. Ainsi en 1710 :

> « il y a présentement dans la dite isle un nombre considérable de canots passagers desquels l'on se sert pour aller d'un quartier à l'autre et fréquemment du fort royal a saint pierre et dont les propriétaies sont la plupart des nègres libres, lesquels exigent souvent pour les voyages qu'on leur fait faire beaucoup plus que l'on ne doit payer ce

1153 BNF, département des manuscrits, fonds Français 24974, Relation des isles de la Guadeloupe faite par les missionnaires dominicains à leur général en 1647.

1154 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

1155 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 205.

1156 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* OP. Cit. Tome I, p. 178.

1157 FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP.Cit.

qui cause des plaintes fréquentes aussi bien que du désordre en ce que les conducteurs des dits canots s'obstinant a vouloir les somme qu'ils demandent obligent ceux à qui ils ont affaire de les maltraiter pour à quoi obéir il seroit nécessaire de taxer les dits canots pour leur voyage expliquant par les règlements l'eloignements du lieux et fixer les sommes qu'on leur payerait à proportion »[1158]

et

« L'on peut aussy faire payer quarante sols par jour par chaque canot public qui sert a passer les habitans d'un quartier à l'autre, comme du bourg saint Pierre de la Martinique au Fort Royal, et de fixer le prix du passage, de manière que le maistre du canot n'en soufre pas et que ce service soit également seur, ce qui n'en diminuera constament rie »[1159].

Ces canots peuvent aussi être utilisés pour communiquer entre les différentes îles. En 1689, « Il arriva au Galion un canot avec Trois anglois venant de la Barbade »[1160]. Les canots pouvant être construits sur place, nombre d'habitants vont alors se doter de ce type d'embarcations. Nous pouvons considérer que ce sont, avec les chaloupes, les embarcations les plus utilisées par les habitants, comme le prouve ces propos de Du Lion en 1687 :

« Il a donné tous les ordres possibles pour empêcher l'évasion des galériens et nouveaux convertis mais la proximité de Montsara qui n'est qu'à une lieue de la Guadeloupe l'empêche de pouvoir répondre qu'ils ne puissent s'embarquer ayant beaucoup de petits canots dans lesquels ils peuvent s'embarquer »[1161].

Ces canots sont distingués d'un dernier type d'embarcation : les pirogues. Laurence Verrand indique qu'il y a une différence de taille entre ces deux types d'embarcations : « Ainsi la pirogue mesure trente à quarante pieds (9,70 mètres à 13 mètres), voire cinquante à soixante pieds (16 à 20 mètres), de long et supporte cinquante personnes avec tout l'équipement. Quant aux canots, ils mesurent vingt pieds de long sur quatre de larges soit 6,50 mètres sur 1, 50 mètres »[1162].

Si les pirogues sont connues dès les premiers temps de la colonisation, lorsque les sources font références à l'usage de ces embarcations, c'est le plus souvent pour signifier qu'elles sont équipées par les populations amérindiennes comme dans le cas suivant : « on y compte plus de quarante rivière qui ne tarissent jamais entre lesquelles il y en six ou sept ou les pirogues c'est ainsy qu'on nomme les barques des indiens dans lesquelles ils mettent bien 50 hommes entrent jusqu'à deux lieux avant »[1163]. Pourtant l'usage des pirogues par des habitants non-caribéens est attesté. En 1668, « le dix huitime de juin dernier nous mismes a terre a une lieue de Potovello quatre cent vingt deux hommes dans vingt huit canos et piraugues ayant laissé nos vaisseaux a Boca de Tierra distante de trente sept lieues du costé du ponant du dit Portovello »[1164]. De même, ce sont des pirogues que le père Labat fait construire à la Guadeloupe pour pouvoir circuler dans l'île. L'auteur précise même que l'usage de ces embarcations s'est répandu dans le monde de la flibuste

« Parce qu'on n'est point étourdi par le bruit que le frotement des avirons fait nécessairement sur le bordage du batiment par rapport à la pagalles. Ce dernier point

1158 ANOM, 13DFC47, mémoire sur l'Etat de la Martinique, le 12 Décembre 1710.

1159 ANOM, C8B 3 N° 6, mémoire anonyme, année 1710.

1160 ANOM, C8A7F73, lettre de Donon de Galifet, année 1689.

1161ANOM C7A3 F° 120, lettre d'Hinselin, année 1687.

1162VERRAND Laurence, *La vie quotidienne des Indiens Caraïbes aux Petites Antilles*, Karthala, Paris, 2001. p.195.

1163 ANOM, C8B1 N°3, Mémoire anonyme, année 1660.

1164 ANOM, C10B1, Relation du capitaine Du Glard, 10 Juin 1688.

est d‟une plus grande conséquence qu‟on ne se l‟imagine. Nos flibustier qui l‟ont appris des caraïbes s‟en servent aussi bien qu‟eux pour entrer la nuit dans les ports dans des rades ou dans d‟autres endroits où ils veulent faire descentes où la réussite dépend de la surprise qu‟ils seront à leurs ennemis dont les sentinelles ne pouvant les voir à cause de l‟oscurité de la nuit pourroient entendre le bruit des avirons si on ramoit au lieu qu‟on les surprned en nageant avec des pagalles qu‟on plonge dans l‟eau et qu‟on retire aussi souvent que l‟on veut et sans faire le moindre bruit »[1165].

Il décrit alors ces embarcations de la sorte : « Les pirogues des caraibes ont ordinairement deux mats et deux voiles quarrées. Les bacasses ont trois mats et assez souvent ils mettent de petits huniers »[1166]. Ceci témoigne de la transmission de la voile aux populations caribéennes et donc de l‟échange de savoir et de pratique dans l‟espace caraïbe. Nous ne savons pas à partir de quand les pirogues furent dotées de voiles, mais l‟usage de gréement les rapprochant des barques, il n‟est pas étonnant que ces embarcations aient été plébiscitées par les habitants au même titre que celles issues d‟Europe.

L‟unique explication que nous avons trouvée, pour expliquer le fait que le terme pirogue est très rarement utilisé pour qualifier une embarcation menée par des équipages non-amérindien, est peut-être qu‟au cours du XVII° siècle on a préféré réserver l‟usage du mot aux embarcations conduites par des Caraïbes, attribuant alors le terme canot à celles qui étaient dirigées par les Européens. Pourtant en 1712, c‟est bien « par une pirogue que j'avois despécher expres de cette isle a la Martinique » écrit le gouverneur de la Guadeloupe De la Malmaison[1167].

Labat décrit encore l‟une de ces embarcations de la sorte :

« J‟ai dit que ces quarante sept caraïbes etoient venus dans deux batimens. Je croyois que ce fussent des pirogues. Je vis étant descendu au bord de la mer que je m‟étois trompé. L‟un des eux étoit effectivement une pirogue mais l‟autre m‟étoit tout à fait inconnu. Ils les avoient tirès à terre sans quoi ils n‟auroient pas été en seureté contre l‟impétuosité des lames qui sont extraordinaire sur cette côte et sur tout à l‟endroit où il débarqué. Un de ces deux batiments étoit bien plus grand que l‟autre et fait de tout autre manière. J‟en demandai le nom, on m‟apprit qu‟on l‟appelloit Bacassas. Je les mesurai tous deux. La pirogue avoit vingt neuf pieds de long et quatre pieds et demi de large dans son milieu elle finissoit en pointe par ses deux bouts qui étoient plus élevés que le milieu d‟environ quinze à vingt pouce. La bacassas avoit quarante deux pieds de long et près de sept pieds de large L‟avant etoit élevé et pointu à peu près comme celui d‟un pirogue mais l‟arrière étoit plat et coupé en poupe. Ni l‟un ni l‟autre n‟avoient de gouvernail »[1168].

Les habitants des Petites Antilles ne se sont pas contentés d‟utiliser les embarcations venues d‟Europe, qui se rendaient dans les îles pour pouvoir circuler dans le bassin caribéen. Ils ont fait usage de navires issus d‟Europe, comme les barques, les brigantins ou les chaloupes et ont su les adapter aux besoins de la navigation dans les Antilles. Ils ont aussi su adopter le mode de navigation des populations amérindiennes, utilisant les canots et pirogues. Là encore, à la fin du XVII° siècle, les techniques issues d‟Europe ont été adaptées à l‟utilisation de ce type d‟embarcation pour pouvoir mieux répondre aux besoins des habitants.

1165 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*… OP.Cit. Tome II, p. 10.

1166 Ibid.

1167ANOM, C7A6 F° 120, Lettre de La Malmaison, 08 Février 1712.

1168 Jamais le terme Bacassas ne nous est parvenu d'une autre source que Labat. LABAT Jean Baptise, *Voyage aux isles*… OP.Cit, Tome II, p. 10.

Les voyageurs se rendant aux Antilles en 1713, peuvent alors observer une grande diversité d'embarcations, même si la majorité des habitants circulent à l'aide des barques, chaloupes et canots. Ce que peut surtout apprécier ce voyageur, c'est le fait que les navigations aux abords des îles résultent de la combinaison de plusieurs types d'embarcations. Par exemple en 1700, « le navire la Françoise capitaine Daniel Helie » abordent à Saint Pierre en provenance de La Rochelle[1169]. Les marchandises qui sont à son bord sont alors transbordées dans « la barque de le dit Hélie avoit fait construire pour le service du dit navire ». Cette barque part de Saint Pierre en direction du Prêcheur. Au large de cette anse, les marchandises sont à nouveau transbordées dans « un canot qui seroit pour le service de la barque ».

Cette description des embarcations présentes dans les îles nous permet de pouvoir affirmer que, très tôt, les habitants des Antilles ont su se doter de moyens de naviguer. Il nous faut donc maintenant chercher à comprendre comment les membres de la société coloniale ont réussi à acquérir ces embarcations.

2. La construction des embarcations aux Antilles

L'anonyme de la Grenade, relatant la conquête de l'île par Du Parquet, déclare au sujet de ce dernier : « Bien aise de voir une si belle ouverture pour avancer la gloire de Dieu dans cette terre infidèle il fit promptement accommoder à la Martinique tout le bois nécessaire à construire un pavillon et tout prest à estre dressé »[1170]. Pour pouvoir mettre à bien son entreprise de colonisation, le gouverneur de la Martinique a fait construire sur place des embarcations permettant de porter suffisamment d'hommes dans l'île du sud. Selon l'auteur du récit, les embarcations sont construites à partir de matériaux pris sur place. Les navires construits à la Martinique seraient deux barques. Ce sont ces bâtiments qui sont ensuite utilisés par Du Parquet, pour pouvoir rester en contact avec les habitants de l'île de la Grenade. Ainsi en 1650, les autorités locales sont en capacité de construire les embarcations afin de mener à bien leur projet de colonisation. Le nombre insuffisant de navires se rendant sur place peut être cause de cet engagement de la part des seigneurs propriétaires dans la construction de barques dans les îles.

La construction des embarcations aux Antilles.

Pour pouvoir construire des embarcations localement, les colons vont très vite s'intéresser aux essences de bois, à partir desquelles ils peuvent réaliser la mature de leurs barques. Jean Hallay en 1657 fait alors état de la présence de ces bois :

> « Les plantes comme j'ay dit n'ont aucun rapport aux notres il y a forces bois précieux comme Gayac, bois lettré, Brésil, bois vert, acomatot qui nous sont si solide qu'ils plongent comme le plomb, le Caiou bon aux vaisseaux, comme le cyprès ou le sapin qui font la rose et dont des pièces de 60 pieds de long et sept ou huit de larges dont ils font leurs barques toutes d'une pièce mais comme il y a des auteurs flamants qui ont iceut de tout ceci je vous y renvoie »[1171].

1169 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, 3E 1802, Fonds des notraires René Rivière, Pierre Soullard et François Soullard, acte passé à La Rochelle le 16 Janvier 1700.

1170 Anonyme de Grenade, *Histoire de la Grenade…*, OP. Cit. p. 51.

1171 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II, p. 142.

Dans les propos de cet auteur, nous pouvons dès à présent constater que le mode de construction adopté est celui des Amérindiens, puisqu'il fait référence à la réalisation de « barques toutes d'une pièce »[1172]. Ceci fait alors penser à la construction des pirogues par les populations amérindiennes comme décrite dans Un mémoire anonyme de 1647[1173].

Un mémoire anonyme dit de Saint Vincent réalisé vers 1700 témoigne du fait que ces techniques de constructions ont perduré aux Antilles :

> « Il y a deux sortes de barques dont se servent les Karaybes. La première, que l'on appelle en langue du pays pirogue, n'est autre chose qu'un gros arbre long depuis 20 jusqu'à 50 pieds et 24 de circonférence, qu'ils creusent avec beaucoup d'industrie, ne laissant au fond dans la longueur que trois pouces d'épaisseur, qu'ils réduisent en diminuant insensiblement à un pouce sur les bords. Ils relèvent [le devant du] petit bâtiment un peu plus que le reste et font le derrière plus large en prenant pour ce côté le gros de l'arbre qui, pour l'ordinaire, est le plus vicieux, à cause de la moelle qui y est plus abondante, outre qu'ayant plus d'étendue, elle donne au pilote plus de facilité à manier le gouvernail. Ils cousent aux côtés de ce bâtiment des planches pour arrêter la violence des flots. Ils appellent cette barque pirogue à cause de la vitesse avec laquelle elle fend l'eau. L'autre espèce de bâtiment que montent les Karaybes dans leurs voyages sur mer, est un petit canot qu'ils appellent couliala, qui est un arbre d'environ dix-huit pieds de long sur quatre pieds de large, qu'ils creusent avec une petite hache de marbre diminuée exprès, n'ayant aucun outil de fer, ni instrument de menuisier ou de charpentier, mais comme leur hache ne suffirait pas pour creuser et rendre la concavité ovale, ils y jettent de temps en temps des charbons ardents qui, peu à peu, consomment le dedans de cet arbre. Ils font les deux bouts du canot plus minces que le milieu et pointus, de manière qu'il ressemble beaucoup à une navette. Quoique ce bateau soit très léger et très faible, il ne court aucun danger, étant très plat dessous, ce qui le fait flotter comme du liège. C'est sur ce dernier que s'embarquent pour l'ordinaire les Karaybes, l'autre n'étant bon que pour la pêche à cause de sa petitesse. Ils y portent toutes les provisions nécessaires pour le voyage qu'ils mettent dans le fond de cale, c'est à dire à un des bouts du vaisseau, qui est bien fermé et destiné pour cela. Ils prévoient dans cette circonstance les mauvais temps et tous les accidents qui pourraient les retarder dans leur voyage, de manière qu'ils manquent rarement de vivres. Ils mettent leur équipage en tel ordre que, telle tempête qu'ils essuient, rien ne remue »[1174].

Benoit Bérard, dans un article sur les « technologies maritimes » des populations caribéennes, explique que ce mode de construction est dû au fait que « les Kalinago, témoins puis victimes de l'arrivée des Européens qui les rebaptiseront « Caraïbes », sont les héritiers de plusieurs millénaires de tradition maritime, une tradition qui fut l'élément fondamental leur permettant de faire société au sein de l'espace archipélagique antillais »[1175]. Or, ces techniques de construction adaptées au mode de vie dans le bassin caribéen, ont sans aucun doute été très vite être transmis aux populations européennes. Ainsi, très tôt les populations issues d'Europe

---

1172 BNF, département des manuscrits, fond Moreau 841, Lettre du Père Jean Hallay, année 1657.

1173 BNF, département des manuscrits, fond Français 24974, Relation des isles de la Guadelouppe faite par les missionnaires Dominicains à leur général en 1647.

1174 Anonyme de Saint Vincent, *Relation de Saint Vincent…* OP.Cit, Folio 69 et 70.

1175BERARD Benoît, BILLARD Jean-Yves, L'Etang Thierry, LALUBIE Guillaume, NICOLIZAS Costantino, RAMSTEIN Bruno et SLAYTON Emma, « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux xvie et xviie siècles », *Journal de la société des américanistes*, 102-1 | 2016, 129-158.

résidant aux Antilles ont à leur disposition des embarcations d'origines caribéennes. Par exemple en 1668 :

> « Monsieur Du lion pour lors qu'apparemment dans l'impuissance d'y apporter remède passant d'un esprit ferme par-dessus toutes les difficultés et prenant un nombre de nègres suffisant avec des haches et des serpes se fit jour au travers des bois pour aller incontinent à la Cabetserre assemblant tous les canots capables d'aller aux Xaintes comme c'est le quartier où il y en plus, et écrivit en mesme temps à la Basseterre afin qu'on en fit de même de ceux qui s'y pouvait trouver, dont le notre était le plus grand capable de porter trente hommes »[1176].

De même en 1679, Blénac informe le ministre que « monsieur de Baas avoit une pirogue entretenue de sept hommes, quy estoient payés des fonds du roy […] il en fait faire le tiers a pied, l'achat des negres pour une pirogue, leur entretien et l'achat de la pirogue, me ruineroient »[1177]. Les documents de la famille de la Vigne informent aussi que « lorsque les Anglois en voulurent prendre possession ou il [Gabriel La Vigne] a fourni gratis aux troupes pour plus de 2000 livres tournoies de vivres qu'il y a envoyé par des pirogues sous la conduite de son fils »[1178]. Enfin en 1709 c'est encore dans une pirogue que des habitants des Saintes s'embarquent pour arraisonner un navire qui passe au large de leur île[1179].

Si les habitants des Petites Antilles se sont mis à réaliser des pirogues et des canots, c'est parce que ces embarcations répondaient mieux à leur besoin, comme en témoigne une délibération des habitants de la Martinique datée de 1679 :

> « Que a l'esgard des payemans ils se feront sans preferance dans le temps qu'on en sera convenu et que ceux qui ont leurs embarquemans dans des rivières ou les chaloupes faute d'eau ne peuvent entrer les habitans seront obligez d'envoyer leur denrée par canot ou autremans a bord de la dite chaloupe et les autres seront obligez de les rendre au bord de la mer ou seront les poids et ceux de cabesterres et autres endroit difficiles en uzeront comme par le passé »[1180].

Les pirogues et canots ont aussi l'avantage de pouvoir être réalisés rapidement et avec peu de main d'œuvre. C'est ce dont témoigne Labat :

> « Je louai deux mulatres charpentiers de canots qui étoient esclaves d'un habitant de la rivière Capot nommé Courtois avec lequel je fis marché à quinze écus pour la façon du canot et un écu à chacun des deux ouvriers de recompense à la fin de l'ouvrage avec leur nourriture. Le canot fut achevé en quinze jours. Pour lors je fis marché avec un jeune homme du bourg de Sainte Marie pour pêcher de la chaux à une petite ance éloignée d'une demie lieue ou environ de ce bourg qu'on appelle l'ance Sazerot »[1181].

Ainsi, tout au long du XVII° siècle, les membres de la société coloniale, ont su se procurer des pirogues et des canots construits selon les modes de constructions apprises auprès des populations Amérindiennes. Pourtant, les propos de Du Maitz en 1690, semblent indiquer que les autorités locales ne sont pas toujours ravies des services rendus par ces petites embarcations :

1176 DE BEAUMONT Philippe, lettre du 08 Avril 1668.

1177 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac 23 Septembre 1679.

1178 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 499, Dossier La Vigne, année 1712.

1179ANOM C7A6 F° 11, Extrait des minutes du greffe civil et criminel concernant la capture au large de Terre de Bas des Saintes d'un bateau hollandias, 27 Juin 1709.

1180 ANOM, C8A 2 F° 170, délibération du Conseil souverain de la Martinique, année 1679.

1181 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome IV, p. 176.

« et puis tous les canots qu'on peut trouver dans le pays n'estant pas fort propres pour porter bien du monde il seroit me semble a propos d'envoyer de France beaucoup de chaloupes en botte et surtout quelques unes comme celles qui ont esté a alger a un des premiers voyages sur lesquelles on pouvoit mettre un petit canon du long »[1182].

Il est donc nécessaire, selon lui, que des embarcations construites à la mode européenne, comme les barques et les brigantins, soient présentes dans les îles.

La construction des embarcations de factures européennes dans les îles.

Si Jacques Souchet, en 1700, fait part au greffe de l'amirauté de La Rochelle, que Daniel Hélie, capitaine du navire La Françoise « avoit fait construire pour le service du dit navire sous la graive du mouillage de l'isle de la Martinique » une barque[1183], il semble que ce bâtiment n'ait pas été réalisé avec des matériaux prélevés sur place. En effet, dès les premiers temps de la colonisation, il est importé dans les îles des barques en kit que les habitants, sur place, se chargent de remonter. Ainsi, Du Tertre rapporte au sujet du gouverneur Aubert à la Guadeloupe que « Son principal soin fut de faire monter une barque qu'il avoit apporté de France en fagot et de se loger dans une maison de charpente à deux étages »[1184]. Cette pratique semble assez répandue, puisque le mémoire de 1669 sur les besoins des îles, rapporte la nécessité d'y transporter des barques en fagot pour quatre-vingt tonneaux[1185]. De même en 1676, De Baas informe le ministre que

« monsieur le marquis de Grancey nous a laissé du bois qu'il avoit porté pour faire un brigantin qui seroit bon pour servir aux isles sy sa majesté en vouloit faire la dépense, le sieur Jolinet m'a donné un estat de ce qu'il pourroit couter par an, outre cette dépense je y aura celle de la construction du batiment, et celle de la nourriture, des gages qu'il faudra donner à trois charpentiers et à deux forgerons que monsieur de Grancey a laissé icy pour travailler au dit brigantin»[1186].

En 1679, Blénac demande à nouveau au ministre « que vous n'envoyiés une barque en botte, et une chaloupe parce que il faut aller chercher la pierre à chaux et la pierre a bastir et les bois des eschafauts dans les autres isles »[1187]. Dans une autre de ses lettres, il précise même sa demande : « il faut des barques et des chaloupes en botte qu'on fera monter icy »[1188]. Ces propos indiquent alors que dans les îles, certains habitants ont les connaissances nécessaires pour pouvoir monter des navires. Nous savons que des embarcations d'inspirations européennes sont construites dans les Grandes Antilles. Dans les colonies Espagnoles cela donne même lieu à la réalisation de véritables arsenaux. Mais dans les Petites Antilles françaises, aucune trace de lieu de construction de navires européens n'apparaît dans les sources. Il semble donc, que les habitants n'aient pas été en capacité de réaliser des embarcations à fort tonnage.

1182 ANOM, C8A6 F151, lettre de Du Maitz, 23 Août 1690.

1183 ADCM, 3E 1802 Fond du notaire René Rivière, 16 Janvier 1700.

1184 DU TERTRE Jean Baptise, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit., p. 189.

1185ANOM C8B 17 N° 7, " État général de tout ce qui est nécessaire à touttes les isles compris Cayenne pour leur subsistance et entretien pendant le cours d'une année". 7 p. (1669).

1186 ANOM, C8A 1 F° 383, lettre de De Baas, 27 Juillet 1676.

1187 ANOM, C8A 2 F° 181, lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

1188 ANOM, C8A 2 F° 294, lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

Pourtant, les îles des Petites Antilles semblent être pourvues des bois nécessaires pour la construction de ces embarcations. Blondel en 1667 fait ce constat au sujet de Sainte Croix :

> « Elle a des bois propres pour la masture des moyans navires et comme il ne s‟en trouve pas aux autres isles et que les plus beaux arbres sont dans un quartier de sainte croix qui a esté donné aux pp Jacobins il serait a propos d‟en desfendre la coupe et les conserver pour l‟utilité publique en désinteressant les possesseurs par d‟autres voyes »[1189].

Pourtant Du Maitz en 1691, fait état du fait que

> « Se trouvant en Canada a sept lieues de Quebec un endroit appellé la baye de Saint Paul d‟où l‟on peut facilement tirer des mats soit pour des vergues ou des mats d‟hune les vaisseaux marchands qui reviennent dans les isles faire leur chargemens en sucre pourroit en apporter sans qu‟il en cousta beaucoup au Roy »[1190].

De même, son successeur, Robert, en 1701, rapporte :

> « Monsieur de Champigny a Quebec de nous les envoyer sur „lun des navires marchands qui de Quebec viennent à la Martinique, il y en a tous les ans trois ou quatre qui font ce voyage meme d‟assez gros vaisseau et ils y trouvent leur compte de sorte que l‟on peut aysement profiter de l‟occasion de ces vaisseaux pour envoyer icy des mats et des planches »[1191].

Ainsi, pour pouvoir gréer les bâtiments présents aux Antilles on préfère chercher du bois dans les colonies françaises de l‟Amérique du Nord plutôt que de s‟approvisionner sur place. Pourtant, des menuisiers et des scieurs de long sont présents aux Antilles. Certes, les propos de Du Tertre pour le début de la colonisation laissent suggérer que leur nombre est insuffisant : « Il n‟y a qu‟un charpentier en toute l‟isle ». La situation s‟améliore au cours du siècle et les différents recensements montrent que, dans les îles, le nombre de ces artisans est en augmentation. Ceci donne même lieu au développement du commerce de certaines essences, comme le bois de Gayac, surtout à la fin du XVII° siècle : « Estant fort difficile de tirer au bord de la mer les bois de gayac qui restent presentement dans la Martinique j‟ay proposé à monsieur de la Saulaye de m‟en faire fournir par les habitans de Sainte Croix une quantité suffisante pour le chargement entier d‟un petit bastiment » rapporte du Maitz en 1692[1192].

Certains quartiers de l‟île sont même des réservoirs pour ce type de commerce comme « à la Trinité on y trouve le bois commodément et en abondance »[1193]. Ainsi des habitants se spécialisent dans la coupe du bois : « Un nommé Bance habitant de cette isle m‟avoit fourny du bois de gayac » rapporte encore Du Maitz en 1693[1194]. Valmenière en 1700 fait même état de la concurrence qu‟engendre ce commerce entre les nations européennes :

> « sur l'advis que monsieur le marquis d'Amblimont a eu que les Anglois nos voisins aloient frequament couper du bois de gayac a sainte croix manda a monsieur de Gennes d'y envoyer un officier le sieur Poulains qyant esté nomé avec un détachement de 8 hommes pour s'y opposer s'en est revenu seul par des raisons qui

1189 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de l’ingénieur Blondel, année 1667.
1190 ANOM, C8A 6 F° 437, Lettre de Du Maitz, 25 Novembre 1691.
1191 ANOM, C8A 13 F° 110, Lettre de Robert, 24 Avril 1701.
1192 ANOM, C8A 7 F° 153, Lettre de Du Maitz, 20 Octobre 1692.
1193 ANOM, 13DFC47, Mémoire anonyme, 05 Avril 1696.
1194 ANOM, C8A 7 F° 367, lettre de Du Maitz, 09 Décembre 1693.

me sont inconnus et a laissé son detachement qui a pery à la mer en voulant remonter et regagner Saint-Christophe dans un batiment ou il y avoit aussy cinq de nos meilleurs habitants qui y ont pery pareillement »[1195].

Les habitants ne se contentent pas de prélever le bois dans les îles qu'ils occupent, ils se rendent aussi dans les îles neutres pour pouvoir y prélever ce bois. « A la Dominique il y a seulement quelques atteliers de François qui y abbatent et fasçonnent des bois à batir au bord de la mer au quartier de la Basseterre » dit alors Robert en 1700[1196]. Le père Labat confirme ces dires au sujet de cette île: « Elle n'avoit alors pour habitant que des gens de la Martinique qui y venoient faire des canots des madriers et planches d'acajou et des bois de charpentes. Les bourgeois ou propriétaires de notre barque y avoient un atelier de quelques charpentiers et scieurs de long »[1197].

Les habitants des Petites Antilles françaises sont donc en mesure de prélever dans les îles le bois lorsque ceci est nécessaire. Par contre, rien ne prouve que ces bois sont en usage pour la construction navale. Peut-être que les bois présents aux Antilles ne sont pas assez estimés pour la construction d'embarcation à la mode européenne. Ceci nous semble même être la seule raison possible permettant d'expliquer que nous n'ayons pas connaissance de barques construites avec des bois issus des Antilles puisque les colons ont parmi eux des artisans, dont le métier est lié au travail du bois et qui sont en mesure de monter des embarcations. Ils connaissent les techniques de construction et même si cela n'avait été le cas, ils peuvent bénéficier de l'appui des charpentiers qui sont présents dans les navires dédiés au commerce transatlantique. Ces éléments devraient donc leur permettre de pouvoir réaliser sur place des barques, puisqu'il s'agit là de l'embarcation la plus communément utilisée pour la navigation au sein de l'espace caribéen.

Certes, le seul travail du bois ne suffit pas. Il est nécessaire aussi de détenir du fer et d'avoir dans les îles des personnes capables de travailler cette matière. Téméricourt en 1669 rapporte au sujet de la Guadeloupe : « je crois avoir vu chez monsieur Du Coudray à la Guadeloupe une mine de fer. L'on pourroit bastir facilement quantité de petits vaisseaux a peu de frets le bois estant fort propre pourveu qu'ils ne font pas deux cent tonneaux »[1198]. Or, Patoulet en 1677 écrit que

« Les ouvrages de fer sont d'un prix excessif aux isles à cause de la chareté de la main de l'ouvrier et comme on en a toujours besoin pour les radoubs, il me semble qu'il seroit bon d'y envoyer tous les outils d'une forge et du charbon de terre. Il se trouveroit des ouvriers parmy les équipages qu'on y feroit travailler »[1199].

Nous pouvons peut-être voir ici une des raisons qui explique l'absence de réalisation de barque dans les Antilles. Mais cette seule explication ne suffit pas à nous convaincre, car elle a été surmontée dans les îles des Grandes Antilles, comme nous l'avons évoqué plus haut.

Une autre cause principale à cette absence de construction de navires européens dans les Petites Antilles, nous semble plutôt dû au fait que les habitants ont préféré se munir d'embarcations provenant d'autres espaces. Ils n'ont pas consenti à dépenser de l'argent et à utiliser la main d'œuvre dans des travaux long et coûteux. Réaliser des embarcations à fort tonnage demande de mobiliser un grand nombre de corps de métier. Or, pour la société coloniale c'est aussi se priver de main d'œuvre pour les travaux agricoles par exemple.

1195 ANOM, C10B2, lettre de Valmenière, 15 Février 1700.
1196 ANOM, 07DFC126, mémoire de Robert, 29 Octobre 1700.
1197 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome V, p. 151.
1198 ANOM, C7A1 F° 138, lettre de Téméricourt, 04 Décembre 1669.
1199 ANOM, C8B 1 N° 45, Mémoire de Patoulet, 06 Juillet 1677.

L'objet de la présence des colons dans les îles est l'acquisition de richesses le plus rapidement possible. Il est alors probable que le temps passé à la réalisation des embarcations les plus grandes, ait été perçu comme une perte de temps dans l'acquisition de ces richesses. C'est peut-être pour cette raison que des habitants ont fait le choix de faire construire leur embarcation dans les arsenaux européens comme « les vaisseaux construits à Dunkerque», dont fait état Du Maitz en 1694[1200]. Car ce qui limite surtout la réalisation de bâtiments dans les Petites Antilles, est le fait que les habitants ont toujours pu acheter des embarcations, soit dans les ports européens, soit directement aux Antilles.

3. Investir financièrement dans l'armement des navires.

Si les sources étudiées font état de construction aux Antilles de canots et chaloupes, les traces de transactions commerciales autour de ces petites embarcations ne nous sont malheureusement pas parvenues. Nous ne pouvons que regretter la disparition des sources notariales des Petites Antilles pour la période étudiée car elles nous auraient permis de mieu comprendre comment les habitants arrivaient à acquérir ces moyens de circulations. Pour autant, les sources étudiées laissent transparaître le fait que les habitants étaient en mesure d'acquérir des navires à plus fort tonnage par le biais de transactions commerciales. Elles concernent avant tout les barques et brigantins, mais aussi les navires de plus de quatre-vingt tonneaux. Nous avons pu repérer, au cours de nos travaux de recherches, différents modes d'acquisition de ces embarcations.

Acquérir les navires directement en Europe.

La première façon d'acquérir ces embarcations est d'en faire l'achat directement dans les ports européens. Ainsi, les sources produites dans ces ports ont gardé trace de ces transactions. Grâce aux archives notariales, nous savons que l'une des premières stratégies des habitants des Antilles pour bénéficier des services d'une embarcation dans les îles et d'investir dans les ports européens dans le fret de navires partant en direction des Antilles. Souvent, ces investissements se font en associations avec des armateurs des ports du royaume de France, comme dans le cas de De Loouer, habitant de la Guadeloupe en 1691[1201]. Le 4 Juillet, il s'associe avec les sieurs Bion et Brians, les sieurs Guionneau père et fils et la Dame Aleda pour affréter un navire depuis La Rochelle à destination des îles. Le navire nommé les Deux sœurs est alors du port de cent quatre-vingt tonneaux. La même année, le 11 Octobre, c'est cette fois un habitant de la Martinique, Benjamin Da Costa qui s'associe avec Jacques Apailly pour affréter un navire nommé la Demoiselle Jourdin du port de trois cent cinquante tonneaux[1202]. Ces deux exemples démontrent que les habitants des Antilles sont en capacité de rester par leurs propres moyens en contact avec les marchands des ports de France pour pouvoir affréter des marchandises utiles à leur commerce. Ces marchands antillais sont même imités par les administrateurs des îles. Toujours à La Rochelle, le 23 Février 1690, Louis

1200 ANOM, C8A 8 F° 132, lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

1201 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire les Deux Soeurs, année 1691.

1202 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire la Demoiselle Jourdin, année 1691.

Massiot a affrété des marchandises sur le navire nommé La Délivrance du port de cent cinquante tonneaux pour le compte du sieur De Blénac[1203].

Dans les cas cités plus haut, il s'agit avant tout pour les habitants de participer aux transports des marchandises. Pour les marchands installés sur place, ceci leur permet aussi de pouvoir s'assurer de la venue dans les îles de produits nécessaires à leur commerce et de pouvoir les acquérir à un prix moins excessif. Mais les habitants ne se contentent pas de participer au chargement des navires venus d'Europe. Certains d'entre eux font clairement le choix d'en acquérir pour leur propre moyen. Ainsi en Décembre 1682, il est fait état, dans les registres du port de La Rochelle, du départ du navire La Martinique, de cent tonneaux[1204]. Le capitaine du navire est Jean Ribault, habitant de l'île de la Martinique. Or, le propriétaire est aussi une personne installée dans cette île, le sieur Peronneau. Nous ne savons pas où il a fait acquisition de cette embarcation, mais nous savons par contre qu'elle est de fabrique hollandaise.

Peronneau n'est pas le premier habitant à avoir fait l'acquisition d'une embarcation en Europe, pour pouvoir assurer le transport des marchandises au sein de l'espace antillais. Le premier achat de navires que nous avons retrouvé, date de l'année 1664. Dans les fonds notariaux des archives de La Rochelle, nous avons eu connaissance de la « Déclaration de vente par Jacques Nicolas et Isaac Nicolas du navire Le Saint-Jacques Saint-Christophe à Robert de Lonvilliers seigneur de Poincy gouverneur de l'île Saint-Christophe » le 3 Novembre 1664[1205]. Le vaisseau « de deux cent cinquante thonneau ou environ » est acquis par Robert de Poincy « Pour cantité de soixante mille livres de sucres ». Il est à constater que l'homme qui fait l'acquisition de cette embarcation est le gouverneur de Saint-Christophe.

L'achat de navires en Europe va se poursuivre tout au long de la période. Ainsi pour l'année 1664, Biet fait état du fait suivant :

> « Le vaisseau sur lequel monsieur le Gouverneur devoit embarquer estant équipé de toutes les choses necessaires et un autre qui luy appartenoit qui estoit nouvellement arrivée de France lequel estoit party du Port de Honfleur en Normandie au mois d'Avril »[1206].

La première embarcation appartient à des armateurs hollandais, la seconde, par contre, a été acquise en France et permet à Clodoré de se rendre dans les Antilles. Dans les fonds des Archives conservés à La Rochelle, nous avons pu prendre connaissance d'un autre navire acheté par un habitant des Antilles dans le port. Il s'agit du navire Le Saint-Louis acquis auprès d'Amariton Brians, cedernier agissant pour le marquis de Boisseret demeurant à la Guadeloupe. Le navire dont le capitaine est Alexis Assard est à destination des îles de l'Amérique et de Saint-Domingue[1207]. Si l'armateur rochelais Amariton Brians participe au chargement de ce navire en 1691, l'embarcation appartient en fait au sieur de Boisseret habitant de l'île de Marie-Galante. Les rôles d'équipage réalisés par l'amirauté de La Rochelle pour l'année 1686 l'indiquent: « Le Louis appartenant à Monsieur De Boisseret de Marie-Galante isles de l'Amérique expédié pour le dit lieu par les sieurs Boins, Brians et Brians, capitaine Etienne Caleau de l'isle de Ré et Jean Imbert pilotte de Saint-Gilles »[1208]. Les

1203 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire la Délivrance, année 1690.

1204 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire la Martinique, année 1682.

1205 ADCM, fond de l'Amirauté, B 5666/fol. 136-139, Déclaration de vente par Jacques Nicolas et Isaac Nicolas du navire Le Saint-Jacques Saint-Christophe à Robert de Lonvilliers seigneur de Poincy gouverneur de l'île Saint-Christophe (copie de l'acte), 03 Novembre 1664.

1206 BIET Antoine *Voyage de la France équinoxiale*… OP. Cit. p. 3.

1207 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire le Saint Louis, année 1691.

1208 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire le Saint Louis, année 1686.

registres du port de La Rochelle font encore état du départ du navire le Saint-Louis du port de soixante tonneaux le 14 Décembre 1689 en direction des îles de l'Amérique[1209]. Le capitaine est Alexis Achard et De Boisseret est clairement nommé comme étant le propriétaire. L'embarcation étant de faible tonnage, il est possible que De Boisseret n'ait pas eu besoin de s'associer avec des armateurs de La Rochelle pour en faire l'acquisition. Ainsi, Amariton Brians semble clairement n'avoir servi que d'intermédiaire dans les transactions commerciales menées depuis Marie Galante par de Boisseret. Nous retrouvons encore le Saint-Louis au départ de La Rochelle le 8 Octobre 1691 et le propriétaire est toujours de Boisseret[1210].

Ce dernier n'est pas le seul qui détient une embarcation dont il est fait mention dans les archives de l'amirauté de La Rochelle. Le 6 Août 1691 a été enregistré l'équipage du Modére, navire de cent vingt tonneaux dont le propriétaire est Jean Lescuyer, habitant de la Martinique[1211]. Le 3 Septembre 1692, part de La Rochelle, le Constant, appartenant à Renguesne, lui aussi habitant de la Martinique[1212]. Enfin, le 31 Mai 1696 est signalé le départ de La Triomphante du port de soixante tonneaux appartenant à Monsieur Gabuser de la Martinique[1213]. Ce navire commandé par Estienne Dolbelcq « pour le voyage de la course » est alors équipé de « vingt canons et dix pierriers ». L'intendant Robert, en 1702, fait encore état de la préservation de cette pratique puisqu'il rapporte :

> « Il est d'un autre costé très vray que le dit Fragnau estant depuis longtemps estably en cette isle, ne s'estant avisé de naviguer que pour un voyage ou deux qu'il a fait en France sur un navire ou il avoit pris interest il a pu ignorer les deffenses qu'il y a en France d'embarquer sans congé aucun nouveau converty pour venir aux Isles »[1214].

Ces embarcations acquises dans les ports du royaume de France ont plusieurs points communs. Tout d'abord, il s'agit toujours de bâtiments de fort tonnage. Tous les navires achetés par les habitants dans les ports de France ont pour objet de faire des voyages au long cours. Il ne s'agit pas d'embarcations destinées à rester dans les îles, à l'exemple du Saint-Louis, qui revient régulièrement à La Rochelle[1215]. Les membres d'équipages sont alors recrutés dans les ports du royaume de France et ne se rendent dans les Antilles que pour de courte durée. L'acquisition de ces navires permet aux marchands des Antilles de pouvoir s'extraire de la dépendance envers les armateurs des ports français. Dans le cas de Ranguienne et de Peronneau, il s'agit aussi de pouvoir avoir accès aux marchandises en réduisant les coûts d'acheminement, puisque ceci permet de réduire les intermédiaires. La dernière raison de cette implication des habitants des Antilles dans les armements depuis le royaume de France, est le fait que cela permet de pouvoir recruter des équipages, ce qui n'est pas toujours possible au sein des îles françaises comme le rapporte de Vaucresson en 1709 :

> « Je dois vous dire qu'à l'égard de la dite patache nous avions d'abord en dessein monsieur Duclerc et moy de la faire passer avec luy charge de 400 caisses de sucre qui resteront encore icy de ses prises portugaises et cela par ce que je n'estoit

1209 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire le Saint Louis, 14 Décembre 1689.

1210 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire le Saint Louis, 8 Août 1691.

1211 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire le Modéré, 6 Août 1691.

1212 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire le Constant, 3 Septembre 1692.

1213 ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage du navire la Triomphante, 31 Mai 1696.

1214 ANOM, C8A 14 F° 145, lettre de Robert, 26 Juin 1702.

1215 Grâce aux rôles d'équipages conservés à La Rochelle, nous pouvons compter au moins quatre voyages entre les Petites Antilles et le Royaume de France réalisés par ce navire affréter par De Boisseret entre 1686 et 1692. Cf ADCM, fond de l'Amirauté de la Rochelle, B 235, rôle d'équipage.

persuadé que le roy ne seroit peut être pas faite de prendre un vaisseau comme celuy la qui est très bon voiliers et qui navigue parfaitement mais le manque d'équipage nous force à le laissez icy. Je vais le faire mettre dans le carenage ou aprez quelques petites réparations qu'il faut luy faire faire on y embarquera les dites 400 caisses en attendant que monsieur Duclerc puisse lorsqu'il sera en France faire partir un équipage comptant que vous voudrez bien luy accorder cette grace »[1216].

L'achat d'embarcations dans les îles.

Pour autant la plupart des achats d'embarcations sont réalisés dans le bassin caribéen. Du Tertre rapporte que l'achat de navires dans les îles des Petites Antilles se pratique dès les premiers temps de la colonisation :

« Le domestique de M Houel achepta pour son maitre le navire du capitaine Paul Thomas 10000 livres de tabac bien qu'il en vallut plus de 100 000 livres caril estoit de 200 tonneaux monté de quatre pièces de canon avec leur affuts, 100 boulets deux pierriers, 30 mousquets, 20 piques ferrés, tous les furins, arches, cables et voiles. M Houel fit conduire ce navire dans son havre de la Capesterre où après avoir dépensé huict à 10000 livres de pétun pour le racommoder, il donna du talon de la quille contre un rocher ce qui le mit en estat de ne jamais servir et il demeura long temps dans ce havre »[1217].

Le même auteur rapporte aussi que lors de la révolte à la Martinique en 1658 contre madame Du Parquet, deux barques appartenant à la famille du gouverneur sont acquises par les habitants et « lesdits deux bastiments ont esté payez et acheptez de cinquante livres de pétun par teste, mise sur eux en l'année mil six cens cinquante cinq »[1218].

Nous pouvons à nouveau constater que les principaux détenteurs de navires dans les îles sont d'abord les membres des autorités locales. Mais souvent les gouverneurs et intendants font l'économie de l'achat du navire et se contentent d'en assurer le fret comme dans le cas suivant :

« Comme la barque de munitionnaire est occupée à descharger les vivres qui sont dans les vaisseaux mouillés au Cul de Sac, il m'a sommé de luy fournir un bastiment pour porter a la Grenade les vivres pour l'esquipage du vaisseau que commande le dit sieur La Clocheterie, j'ay esté obligé ne trouvant point d'autre commodité de freter la barque de monsieur de Maintenon à qui je paye pour son voyage deux cent cinquante livres monnoyes de France »[1219].

Ceci leur permet de pouvoir exercer leur charge sans trop de dépenses. Mais il arrive par moment que les membres des autorités locales fassent l'acquisition d'embarcations leur permettant de prendre part au commerce local. Blénac en 1680 rapporte :

« J'apris dans ce temps la par le commis du tresorier quy est icy que le surplus de l'argent des soldats avoit esté employé par monsieur Jolinet dans une barque sous pretexte d'ouvrir le commerce de la Grande Terre. Mais elle ne sert qu'a faire la revante des marchandises que l'on achette icy et que l'on porte dans les petites isles, tout cela se fait sans ma participation »[1220].

1216ANOM, C8A 17 F° 73, Lettre de Vaucresson, 24 Mars 1709.
1217 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles,…* OP. Cit, Tome I, p.207.
1218 Ibid. Tome I, p. 504.
1219 ANOM, C8A2F33, Lettre de Jolinet, 23 Juillet 1677.
1220ANOM, C8A 2 F° 307, Lettre de Blénac, 04 Mai 1680.

L‟intendant ne dément pas les dires, puisqu‟il fait état au ministre la même année qu‟il a «esté obligé de pourvoir au mien qui m‟a causé une très grosse depense tant à cause que j‟ay eu toujours avec moy monsieur de Chambly et de la Saulaye avec quelques autres officiers d‟icy, que par le fret et les gages des matelots que j‟ay esté obligé de prendre et de payer pour assurer la navigation »[1221].

Le gouverneur Guitaud rapporte encore en 1691 que Du maitz « m‟a accordé cent barils de bœuf que j‟envoyeray incessament [à la Guadeloupe] dans deux barques que mon dit sieur l‟intendant doit achepter pour rester à la Guadeloupe pour s‟en servir au transport des matériaux d‟un lieu à un autre pour les travaux qui y sont à faire »[1222].

L‟achat ou l‟affrètement d‟embarcations dans les îles entraînent souvent des coûts que les autorités locales ont du mal à supporter, comme dans le cas suivant :

> « Cette barque que Codrington a enfin rendu au dit sieur de Gennes lequel s‟en est servy pour se retirer des isles angloises et se rendre à la Guadeloupe d‟où il l‟a renvoyée icy à son propriètaire nommé Gaschet marchand du bourg de Saint Pierre le dit Gaschet depuis le retour de sa barque a produit un compte au dit sieur de Gennes par lequel il luy demande la somme de 3173, 5 livres pour fret retardement de sa barque »[1223].

Or, les membres des autorités locales peuvent aussi mettre la main sur des embarcations en les confisquant. Ainsi en 1669, De Baas rapporte que « Monsieur de Saint-Laurent m'a escrit depuis peu qu'il avoit confisquer une barque chargée de bœufs et d'autres choses qu'il a surpris venant de Saint Eustache quoi qu'elle appartient à un habitant de Saint-Christophe »[1224].

Les motifs des confiscations sont très souvent la pratique du commerce interlope[1225]. Mais tous les capitaines qui pratiquent le commerce interlope ne voient pas leur embarcation prise par les autorités locales. En effet, les membres de l‟administration coloniale ont souvent tendance à fermer les yeux sur cette pratique. Ainsi, la confiscation des embarcations est souvent motivée par un manque de navires. Le gouverneur de Sainte-Croix, Du Bois, dans une de ses lettres adressées à De Baas en 1676, fait état de cette nécessité[1226]. De même en 1685, l‟intendant Bégon se questionne au sujet de la confiscation d‟une embarcation à la Martinique : « J‟ay aussitost escrit au procureur général du conseil souverain de la Martinique de me mander quels ont esté les principaux motifs qui ont porté le conseil à confisquer le vaisseau le Louis apartenant au sieur Louis Alaire »[1227].

Ceci semble indiquer que, par moment, les autorités locales usent de leur pouvoir sans autre justification que la nécessité qu‟ils ont à avoir un bâtiment se servant alors des embarcations présentes dans les îles, sans pour autant en payer le fret. Ainsi le 30 Novembre 1713, « Jean Jallet capitaine de la barque nommée la Dauphine de la Rochelle » se plaint du fait que « le vaisseau a esté vendu par ordonnance de monsieur Roland » et ce sans raison apparente et au préjudice du capitaine[1228].

1221ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet, 2 Novembre 1679.

1222 ANOM, C8A 6 F° 466, Lettre de Guitaud, 31 Août 1691.

1223ANOM, C8A 15 F° 74, Lettre de Robert, 10 Février 1703.

1224 ANOM, C8 A1 F13, Lettre de De Baas, 26 Décembre 1669.

1225 Un mémoire anonyme rapporte par exemple les faits suivants : « Feu monsieur de Baas luy confisqua un navire qui negocioit à la Grenade, depuis ce temps l'on n'a pas ouy perler du duc de Courtand ». ANOM, C8B 1 N° 46, Mémoire anonyme, 23 Octobre 1677.

1226 ANOM, C10D2F3, Lettre de Du Bois, 19 Mars 1676.

1227 ANOM, C8A 4 F° 35, Lettre de Bégon, 15 Avril 1685.

1228ANOM C7A6 F° 218, Supplique à Vaucresson du capitaine du navire « le Dauphin », le 30 Décembre 1713.

En suivant leur exemple, les habitants les plus fortunés vont à leur tour faire l'acquisition d'embarcation directement dans les îles comme en 1664 :

> « Le dit sieur Ceberet en consequence du traité que monsieur a désiré que le dit fermier fissent pour la traitte des négres a voulu acheter un navire aux isle pour y envoyer mais comme monsieur de Baas à cause des ordres du roi de ne point permettre le commerce avec les estrangers luy a tesmoigné que nonobstant les permissions de sa majesté de faire le commerce des dits négres avec les estrangers il feroit confisquer les dits batiments à moins que d'avoir un ordre qui déroge expressement au premier »[1229].

De même en 1687, Du Maitz informe le ministre que :

> « Les interessez de la rafinerie du mouillage de cette isle dans l'espérance de racommoder par un commerce les affaires chancellantes de leurs establissements achepterent icy l'année dernière le vaisseau d'un capitaine hollandois duquel j'ay eu l'honneur de vous rendre compte pour pouvoir avec plus d'économie faire transporter en France leur sucre blanc. Il alloit à Bordeaux. Ce mesme vaisseau après avoir fait son dechargement a Bourdeaux et y avoir pri sa carguaison pour les isles le capitaine y reiterant les mesmes soumissions, les officiers de l'amirauté et les commis du domaine se sont opposé à son départ »[1230].

Il s'agit du vaisseau nommé l'Ange Gabriel du port de quarante tonneaux[1231]. Les autres membres de la société coloniale ne peuvent, eux, confisquer des navires. Ils doivent nécessairement passer par l'achat de ces embarcations. Or, le développement de la flibuste va leur donner une occasion de pouvoir acquérir des embarcations à moindre frais. Par exemple, en 1675, « Le vaisseau de Rasmus que monsieur de la Clocheterie prit et ayant esté vendu la part de l'hospital a esté remise au sieur de la Calle commis de la compagnie »[1232]. La vente des navires issus des prises faites dans les Antilles, permet à la fois aux habitants de se doter d'embarcations nécessaires à leur commerce et aux autorités locales d'obtenir des fonds pour assurer le développement des colonies. Ainsi, les administrateurs vont être vigilants concernant la vente de ces embarcations. Pour pouvoir mieux les contrôler, les prises doivent toutes être conduites à la Martinique quel que soit le lieu où la prise a été faite[1233]. C'est donc à Saint-Pierre, puis à Fort Royal, que les habitants doivent se rendre pour acquérir ces embarcations. En 1678, l'intendant Jolinet parle alors de la « Liquidation de la prise faite par le sieur Herpin » à Saint Pierre[1234]. L'année suivante, il rapporte :

> « Un armateur pourveu d'une commission de Monsieur de Pouancay gouverneur de la Tortue et coste de Saint-Domingue a amené dans cette rade trois prises faites sur les hollandois dès le mois d'Aouts de l'année passée, lequel devoit faire son retour audit Saint-Domingue ou le gouverneur juge les prises dont il jouit du dixième cet armateur a demandé que les procedures en fussent faites par le juge de cette isle, pour estre portées ensuite au conseil souverain et y estre jugées ce qui a esté fait et lesdites prises avec leur provenu ayant esté adjugées au profit des armateurs tout s'est vendu suivant les reglements et ordonnances de marine et le dixième de

1229 BNF, département des manuscrits, fonds MF 8451/ Mélanges Colbert 171, Lettre de De Baas, année 1664.
1230 ANOM, C8 A 4 F 308, Lettre de Du Maitz, 30 Janvier 1687.
1231ANOM, F3 142, Lettre de Du Maitz 30 Janvier 1687.
1232 ANOM, C8A 1 F° 361, Mémoire de Jolinet, 10 Novembre 1675.
1233 ANOM, C8A5F389, Lettre de Du Maitz, 09 Novembre 1689.
1234 ANOM, C8A 2 F° 122, Lettre de Jolinet, 08 Mai 1678.

monsieur l‟admiral a esté pris et mis en mains d‟un receveur que j‟ay commis pour la perception de ses droits pour en rendre compte en conséquence de vos ordres »[1235].

Du Maitz décrit la façon dont les ventes sont réalisées :

« Pour ceux qui se rendent adjudicataires des batiments qui sont vendus après avoir esté confisqués : Je says mesme qu‟estant dans le dessein de se rendre adjucataire d‟un batiment confisqué il fit son possible pour empescher qu‟un n‟enchery au dessus de celuy qui luy prestoit son nom et au sieur Castille controleur general du domaine lesquels sont tous deux liez d‟interest »[1236].

En 1699, lors de « la vente du vaisseau forban la Bienaimée », le navire est adjugé au sieur Gusheu « Comme dernier enshérisseur pour la somme de 2500 livres »[1237]. C‟est donc aux enchères que sont vendus les bâtiments issus des prises. Certains habitants peuvent en faire seuls l‟acquisition comme un nommé Chicou en 1695[1238]. D‟autres s‟associent pour acquérir les embarcations :

« Le demandeur nous avoit exposé qu‟au mois de juillet de l‟année dernière ayant achepté une barque qui avoit avant appartenu au sieur Mauvierre il y avoit interessé les deffendeurs pour chacun un tiers et en suitte l‟ayant agréé en corvette l‟auroient équipée en guerre soubs le commandement de Piere du Cauroy fils qui l‟avoit heureusement commandée pendant quatre campagne et fait des prises considérables en sorte que les deffendeurs voyant par le proffit qu‟ils y avoient fait leur capital à peu près rentré auroient sur quelques difficultés proposé au demandeur de leur cedder son tiers pour la somme de quinze cent livres tournois ou de prendre les leurs sur le même pied, à quoy n‟ayant voulu consentir tant par le peu d‟argent qu‟il avoit alors que pour ne vouloir cedder son interest à vil prix les deffendeurs avoient le septième juillet dernier presenté requeste à cet effet diminuant de cent écus sur chaque tiers laquelle n‟auroit point eu de suitte les pretentions des demandeurs se trouvat contraire à l‟article six du livre second du titre huict de la marine et se fond»[1239].

Les conflits de la fin du XVII° siècle entraînent une forte augmentation du nombre d‟embarcations pris dans les îles : « Comme il se trouve icy beaucoup de prises angloises des armateurs et flibustiers ne peuvent vendre les bâtiments qui sont tous de fort petits vaisseaux et sont obligez de les abandonner eschouez à la coste » fait état Robert en 1696[1240]. Mais les habitants continuent à acheter les embarcations comme : « Ce brigantin qui se nomme l‟aventurier » dont « L‟achat du brigantin et des marchandises du chargement ensemble les dépenses pour la carenne, la garniture et rechange des agrez et ustanciles pour les vivres pendant dix mois et pour trois mois de solde a dix huit hommes qui composent l‟équipage de ce brigantin y compris le capitaine et le mousse le tout s‟est monté à la somme environ de 25 mille livre »[1241].

1235ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet 2 Novembre 1679.

1236ANOM, C8A6F126, Lettre de Du Maitz, 26 Mai 1690.

1237 ANOM, C8A 11 F° 278, Procès verbal fait à la Martinique le 31 Mai 1699.

1238ANOM, C8A 9 F° 182, Mémoire d'Harbouville, 09 Septembre 1695.

1239 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 877, Extrait des registres du greffe civil et criminel de cette isle Martinique, 15 Novembre 1695.

1240 ANOM, C8A 9 F° 350, Lettre de Robert, 17 Mai 1696.

1241 ANOM, C8A 12 F° 279, Lettre de Robert, 06 Novembre 1707.

Les embarcations issues de ces prises sont alors de tous types. Ceci explique pourquoi il y a une telle diversité d'embarcations aux abords des côtes des Petites Antilles, même si les habitants privilégient l'achat de bâtiments de faibles tonnages, car moins difficiles à entretenir. L'intendant Robert en 1692, donne en détail le prix de vente d'un navire à la Martinique :

> « Pour le prix de la valeur de la barque nommez la Marianne du port de trente cinq thonneaux, armé de quatre canons, quatre pierrieres, douze fusils boucanniers, poudres balles, boullet, ustanciles des canons et autres menues armes et munitions, La ditte barque sortant de suit l'atelier ou elle a esté rebordé entierement à neuf de planches de poiriers, un mas du nord neuf, toutes les voilles neuves et voilles de rechanges avec trois ancres et trois cables, ses agreez et apparaux et ustancile necessaire audit battiment pour un long voyage et vivres pour six mois par le compte ceritifiées par les sieurs Banstiereau et Mauvier propriétaire de la dite barque en datte du 28 mars du montant le tout ensemble à la somme de huict mil huict cents nouvante livres tournois[…] Pour les agreez et apparaux d'une barque nommez la Fortune cy devant commandée par le dit sieur Pierre Belin qui avoit fait naufrage au Petit Gouave appartenant aux interesser de la dite barque la Marianne en laquelle le dit Belin les avoient chargé pour les randres à la Martinique ainsy qu'il est expliqués par l'estat signé dudit sieur Belin vallant les dits agrez et aparaux et ustancils la somme de mils livres tournois » [1242].

Les membres de la société coloniale sont en mesure de se rendre aussi dans les îles étrangères pour faire acquisition d'embarcations. De Baas en 1671 rapporte, au sujet du gouverneur de Sainte-Croix : « ce qui me donne cette pensée et que je scay assurément qu'il a acheté deux barques à Saint-Eustache »[1243]. Ces achats d'embarcations auprès des colonies étrangères sont réalisés surtout par des habitants des îles les plus éloignées des lieux de commandement. De plus, comme les prises faites dans les îles sont vendues exclusivement à la Martinique, il est plus difficile pour les populations des îles les plus éloignées de s'y rendre. Nous comprenons alors pourquoi les habitants de Sainte Croix, par exemple, se tournent vers Saint-Thomas plus proche pour pouvoir faire acquisition des navires. Nous pouvons donc penser que les habitants de la Guadeloupe et de la Martinique ont tendance à acquérir leur embarcation, soit dans les ports de France, soit sur leurs propres îles, ces transactions se réalisant le plus souvent en toute légalité. A l'inverse, les habitants qui sont les moins surveillés par les autorités locales, ont plus souvent le loisir d'acquérir des embarcations auprès des nations étrangères. Ceci peut permettre d'expliquer l'introduction dans les Petites Antilles françaises d'embarcations provenant du Nord de la Caraïbe.

Les habitants des Petites Antilles françaises, par ces modes d'acquisition, sont donc en mesure de sillonner le bassin caribéen et peuvent faire fructifier leur commerce. L'achat de bateaux à tonnage important permet de pallier le manque de construction sur place. Le fait que les prises réalisées par les flibustiers sont assez conséquentes peut permettre d'expliquer en partie pourquoi les membres de la société coloniale n'ont pas cherché à réaliser sur place des embarcations. Par contre, faire l'acquisition d'embarcations nécessite aussi de les entretenir. Il nous faut alors maintenant chercher à comprendre comment les habitants ont su s'organiser pour pouvoir conserver en état les embarcations présentes dans les îles.

1242 ANOM, C8A 12 F° 242, Lettre de Robert 26 Mars 1701.

1243 ANOM, C8A 1 F° 124, Letre de De Baas 17 Novembre 1671.

4. L'entretien des embarcations

Pour pouvoir avoir une circulation maritime constante au sein du bassin caribéen, il ne suffit pas d'assurer une présence régulière d'embarcations dans la région, il faut aussi être en mesure d'entretenir et réparer les bâtiments qui y sont présents. La nécessité d'avoir des lieux où réparer les navires est d'autant plus importante dans les Petites Antilles, que nombre des embarcations qui s'y rendent ont eu à traverser l'Atlantique. Si les équipages ne trouvent pas sur place de lieux où réparer ces embarcations, ils se trouvent exposés à de nombreux dangers lors de leur voyage retour. Certaines embarcations peuvent même ne plus être en mesure de rejoindre l'Europe comme « La prise la Rocheloise que monsieur le viceadmiral avoit laissé icy pour servir sous les ordres de monsieur de Blénac n'a pu faire ce voyage par le mauvais estat ou ce bastiment c'est trouvé » en 1678[1244]. Dès les premiers temps de la colonisation, les autorités locales et les habitants ont eu le souci de fournir aux équipages des lieux propres pour le soin des embarcations.

Avoir des lieux où entretenir les navires.

Le premier souci des seigneurs propriétaires est de veiller à la présence dans les îles de lieu où les équipages peuvent réaliser la carène de leur embarcation. Antoine Furetière définit alors le terme caréner ainsi : « donner carene au vaisseau, le mettre sur le côté, luy donner le radoub ou la suif. On dit autrement le mettre à cran»[1245]. Pour pouvoir caréner un navire, il est nécessaire de pouvoir pencher l'embarcation de telle façon que la coque soit visible et atteignable. Les équipages peuvent réaliser une demi-carène, ne renversant qu'en partie l'embarcation, ou réaliser une carène complète. L'opération est nécessaire car elle permet de réparer les voies d'eau qui se sont formées et peut s'accompagner du radoub du navire, c'est-à-dire : « l'ouvrage qui est fait par les charpentiers et les calfateurs pour le rétablissement d'un vaisseau quand il a été endommagé dans une bataille ou par la tempête. Ce vaisseau est si vieux, qu'il ne peut plus souffrir le radoub. On se sert de planches, de plomb, de bray, de goudron et autres choses, pour le radoub des vaisseaux, pour le remettre en bon état, et empêcher qu'il ne fasse de l'eau »[1246]. Si les équipages ne veillent pas au bon entretien de leur embarcation, ils risquent alors, au mieux, de devoir pomper l'eau qui s'infiltre à l'intérieur de l'embarcation, au pire de couler en pleine mer.

Il est donc nécessaire d'avoir dans les îles, des espaces propices à ces opérations courantes d'entretien des navires. Or, toutes les anses n'y sont pas propices. L'étude de Martine Acerra sur l'arsenal de Rochefort démontre que les lieux de carénage ont des caractéristiques spécifiques[1247]. Aux Antilles, où l'on ne dispose pas de bassin de carénage pour pouvoir assurer l'entretien des navires, il faut pouvoir les attirer le plus possible vers les rivages. Ainsi, les fonds rocheux ne sont pas propices à la réalisation de la carène. De même, une anse trop exposée aux vents et aux courants, rend l'opération beaucoup plus délicate. Or, une fois l'approche des îles réalisée, il faut ensuite retourner le navire jusqu'à ce que l'on

1244 ANOM, C8A2F127, Lettre de Jolinet 30 Juillet 1678

1245 FURETIERE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, chez A. et R. Leers, La Haye, 1690.

1246 Ibid.

1247 ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française de 1661 à 1685*, Librairie de L'Inde éditeur, Paris, 1993.

puisse apercevoir la quille. Là encore, la qualité du fond marin doit être étudiée. De plus, le navire retourné est dans l'incapacité de pouvoir se défendre ou s'enfuir en cas d'attaque. Le lieu choisi pour le carénage doit donc être suffisamment protégé, pour assurer la sécurité des membres d'équipages pendant l'opération. En Europe, des bassins pour faciliter ces carènes vont alors être réalisés[1248]. Aux Antilles, la réalisation de ces bassins va être souvent évoquée, mais aucun d'entre eux n'existe en 1713. Pourtant dès 1675, l'intendant Patoulet informe le ministre que le « radoub du navire de monsieur de Grancey, nécessité de construire un bassin de carénage »[1249].

La principale raison à cette absence de bassins est le fait qu'il existe un lieu qui est doté naturellement de toutes les qualités pour pouvoir assurer un bon entretien des embarcations. Il s'agit de Fort Royal de la Martinique. Son caractère particulier est si important que les auteurs du XVII° siècle parlent même du « carénage de Fort Royal », soulignant ainsi l'importance du lieu pour ceux qui souhaitent entretenir leur vaisseau. C'est de cet espace dont parle Rochefort lorsqu'il écrit :

> « Le crénage est situé du même costé que ce Diamant c'est un lieu en forme de cul de sac ou de sein où l'on mene les navires pour les rafraichir et pour le reparer en les tournant sur le costé jusques à ce que la quille apparoisse à découvert. La mer y est calme mais ce lieu n'est pas en bon air et les matelots y font ordinairement pris de fievres qui pourtant ne sont pas fort dangereus puisqu'elles le quittent le plus souvent en changeant de lieu »[1250].

Nous avons exprimé plus tôt comment le Fort Royal fut l'objet d'attention particulière de la part des autorités locales. Les gouverneurs de la Martinique vont tous avoir à cœur d'assurer la sécurité de cette anse et vont y développer une ville et un port, afin de mieux contrôler les circulations dans cette zone particulière des Antilles. Or, pour veiller au bon déroulement des entreprises de réparations des navires qui ont lieu dans le carénage du Fort Royal, intendants et gouverneurs vont aussi veiller à installer sur les lieux tout le matériel nécessaire pour l'entretien des navires. Ainsi en 1675, Patoulet informe le ministre qu'il a fait « construire un magasin au dit Fort Royal pour y loger les agres, les aparaux et les munitions que le sieur Jolinet à conduit en cette isle »[1251]. L'année suivante De Baas informe le ministre que « Monsieur de Montortier m'a proposé de faire faire un quay de Danemark au carenage pour y pouvoir facilement donner carenne aux vaisseaux, je ne connoy point cette sorte d'ouvrage»[1252]. Blénac en 1679, témoigne alors de la réalisation de cet ouvrage, puisqu'il dit qu'au Fort Royal il y a « l'agrandissement du quay par le transport des terres quy remplissent le marais, donne une grande commoditté aux navires du roy et aux marchands »[1253]. Pourtant, les ouvrages réalisés dans le Fort Royal ne semblent pas suffire puisque le capitaine de port Fichery en 1692 signale au ministre « Qu'il seroit très necessaire de faire des quay pour carener les vaisseaux du roy ou d'avoir des ponctons »[1254]. L'année suivante, son successeur fait le même constat

1248 Ibid.

1249 ANOM, C8A 1 F° 410, Lettre de Jolinet, 06 Décembre 1675.

1250 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et Morale…* OP. Cit. Tome I, p. 30.

1251 ANOM, C^{8A} 1 F° 339, Lettre de Jolinet, 22 Juin 1675.

1252 ANOM, C^{8A} 1 F° 388, lettre de De Baas, 12 Septembre 1676.

1253 ANOM, C^{8A} 2 F° 172, lettre de Blénac, 8 Juillet 1679.

1254 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 879, lettre de Fichery capitaine de port, 15 Janvier 1692.

« Le sieur de la Joubardière capitaine du port à la Martinique a trouvé le port fort endommagé par la quantité de barques qui coulent bas tous les jours, il seroit nécessaire d'y faire un quay à cause du danger de casser les masts lorsqu'on à bas les vaisseaux pour les carenner »[1255].

Selon ces propos, il semble surtout que le nombre d'embarcations se rendant dans le Fort Royal est trop important en comparaison des capacités qu'a le port pour pouvoir entretenir les vaisseaux. Pourtant, les efforts pour augmenter les capacités des lieux vont se poursuivre. En 1694,

« Nous avons eu icy le vaisseau du roy le Faucon monsieur Rolland estant venu pour le carenner il a esté deux mois a la carenne parce que nous n'avions point de cabestans pour le virer monsieur Rolland en a fait faire deux forts bons que je feray mettre a couvert et goildronner pour leur conserver »[1256].

En 1696, l'intendant Robert fait encore état des travaux engager dans le Cul de Sac Royal : « Au cul de sac royal pour enlever las vases qui se sont ramassées a l'endroit du carennage d'avoir icy une bonne machine a creuser et du moins deux bateaux plats »[1257].

Fort Royal n'est pas le seul lieu des Petites Antilles où les marins peuvent venir raccommoder leur embarcation. Ils peuvent aussi se rendre à Saint-Pierre par exemple :

« Cependant le dit Le Blond avec son armement est remonté au vent a attendu à la Dominique des nouvelles de monsieur sieur de Blenac qui luy escrivit la lettre dont la coppie est cy jointe et le Sieur Miliancour fretta exprez une barque pour la porter et aussitost Le Blond vint mouiller à une rade de cette isle nommée Prêcheur, d'où quelques jours après il partit et fut en croizière pendant quelques temps et après revint encore à son premier mouillage et ensuite il fut au fort Royal ou il resta pendant huit jours sans se cacher. Il emmena son bateau au bourg Saint Pierre pour y donner carenne »[1258].

La Martinique n'est pas non plus la seule île à bénéficier de lieux propices à l'entretien des navires. En 1677, Blondel rapporte au sujet de Sainte-Croix :

« Divers navires y sont demeurés pendant les ouragans, sans s'en estre aucunement ressent et quelques uns de ceux qui estaient aux rades de saint Christophe ont trouvé leur salut dans ce port où ils ont carene sous un islet qui est dans le fond du bassin »[1259].

De même dans le sud de la Caraïbe, l'île de la Grenade est réputée pour ses qualités permettant de protéger les embarcations lors de la période des ouragans, comme en 1677 où « Le vaisseau l'Emerillon est carenné et monsieur du Drot qui le commande se prépare d'aller relever monsieur de la Clocheterie qui a hiverné à la Grenade »[1260]. En fait, il est nécessaire que les équipages qui circulent dans la mer des Caraïbes aient d'autres lieux que la Martinique où ils peuvent réparer leur embarcation.

Ainsi, dans les principales anses des autres îles, il existe des magasins où les équipages peuvent s'approvisionner. Ceci permet aussi d'assurer la venue dans ces îles des navires, surtout, à partir du moment où la Martinique va commencer à concentrer les flux de

1255 ANOM, C^{8A} 7 F° 405 v°, lettre des officiers de la Martinique, année 1690.

1256 ANOM, C10 A1, Lettre de Gémosat, 7 Février 1694.

1257 ANOM, C^{8A} 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.

1258 ANOM, C8A 9 F° 73, Lettre de Du Maitz, 11 Mai 1695.

1259 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel sur Sainte Croix, année 1666.

1260 ANOM, C8A2F39, Lettre de Jolinet, 08 Octobre 1677.

circulations en provenance de l'Europe. C'est ce dont témoigne de la Saulaye gouverneur de Saint-Christophe en 1681 :

> « Nous demeurons ordinairement les demies années sans avoir icy aucuns bastimens à moins que la necessité d'eau ou de bois les oblige d'y venir ou qu'ils soient maltraité à la mer par quelques coups de vent nous en avons eu cette année ensuite du houragan sept ou huit qui ont esté bien heureux de trouver cette isle ou relacher et se radouber sans quoy ils auroient connu grand risque »[1261].

Pour autant, aucun autre espace n'attire plus les équipages pour l'entretien des navires que le carénage de Fort Royal. L'ingénieur Mithon en 1706, parlant de la Grenade, expose alors l'une des principales raisons de cet attrait de Fort Royal :

> « le prétexte de cet ouvrage a esté de faire de cette isle une retraite aux vaisseaux de la Siente qui viennent de Guynée, projet le plus absurde qu'on puisse imaginer puisqu'il n'y a aucun magasin fourny des choses necessaires pour donner secours à un vaisseau incommodé, aucun ouvriers pour y travailler et jamais de vivre pour les ravitailler ; l'expérience nous a déjà fait voir l'ineptie de ce projet il y est arrivé quelques vaisseaux il a falu depescher aussitost des barques pour lui demander des secours de munitions et de vivres et il se passe un mois de temps avant qu'on les reçoive ; le Saemslac vaisseau du roy estoit condamné à y rester faute d'ouvriers pour la carenne et de matelots pour le naviguer »[1262].

En effet, si les équipages préfèrent se rendre à la Martinique, c'est parce qu'ils y ont assurance d'y trouver des hommes capables de les aider à réparer leur embarcation comme le sieur de La Joubardière capitaine de port à Fort Royal, en 1694, qui affirme avoir « donné une demye careinne au vaisseau du roy l'Opiniaste commandé par monsieur de Sainte-Marie »[1263]. A Fort Royal, les équipages peuvent bénéficier de la présence d'ouvriers spécialisés comme lorsque le « sieur de Gemozat fut obligé de faire visiter celuy de Roussel par deux charpentiers de navire à cause qu'il faisoit beaucoup d'eau dont il ne se trouva pas en estat de naviguer et il fallut le mettre dans le carenage pour le raccomoder cela retarda sa navigation mais ledit Roussel donna une barque qui se trouva plus commode pour les travaux »[1264]. De plus, le développement du port de Fort Royal est dû à la présence des navires du roi. Or, pour assurer le bon entretien de ces navires, les autorités vont y concentrer tout le matériel nécessaire à l'entretien des vaisseaux. Les équipages se rendant sur place peuvent alors bénéficier de la présence dans ce port des pièces nécessaires à la réparation de leur embarcation. Ainsi, Vaucresson en 1711, « demandois aussy quelque mâts ayant esté obligé de vendre ceux que nous avions icy à mesure qu'ils commancoient à se visier en sorte qu'il n'en restoit plus qu'un qui est echauffé »[1265].

Ceci explique pourquoi les équipages tiennent tant à se rendre au Fort Royal. Certains sont même prêts à faire de longs voyages pour pouvoir venir dans ce lieu pour réparer leur embarcation. En 1678, Jolinet rapporte que « Les fluttes que le roy fait passer a la cote de Saint Domingue mouillerent en cette rade le 13 de ce mois et en sont parties ce matin je leur ay fait fournir du bois et tout ce que monsieur de Beauregard a cru pouvoir contribuer a ses

1261 ANOM, C10D2, Lettre de la Saulaye, 10 Avril 1681.
1262 ANOM, C^{8A} 16 F° 109, Mémoire de Mithon, 10 Mai 1706.
1263 ANOM, C^{8A} 8 F° 308, lettre du capitaine de port de la Joubardière, le 10 Novembre 1694.
1264 ANOM, C^{8A} 5 F° 407, lettre de Gémosat, 22 Septembre 1689.
1265 ANOM, C8A 18 F° 70, lettre de Vaucresson, 13 Mars 1711.

deligences »[1266]. Ainsi, même les équipages présents dans les Grandes Antilles font le déplacement jusqu'à Fort Royal pour pouvoir raccommoder leur embarcation. Et ces flux de circulations vont se poursuivre tout au long du XVII° siècle. En 1690, Blénac rapporte :

> « On a racommodé celle que monsieur de Guitaud m'avoit envoyé elle n'a esté preste que le 8 juillet 1690 je le lay faite repartir le lendemain avec un millier de poudre a mousquet et ordre de passer au vent de toutes les isles et de gagner Saint-Martin et Saint-Barthellemy afin de prendre le premier jour le vent du nord ou de nord est pour ranger la terre et esviter ses navires et arriver vent arrière ou vent largue sous le fort »[1267].

L'année suivante, Du Maitz informe le ministre qu' « Ils convienrent du retour de ces vaisseaux à la Martinique lesquels ne pouvant pas carenner à la coste de Saint-Domingue il estoit absolument necessaire qu'ils vinsent chercher un port ou ils eussent la facilité de se racommoder ne leur estant pas possible de tenir d'avantage la mer »[1268]. En 1713, Mesnier fait encore état de cette attraction du Fort Royal pour l'ensemble des navires français qui séjournent dans la Caraïbe :

> « Le vaisseau du roi le Téméraire commandé par Monsieur Cassard vient de passer devant la rade du Fort St Pierre, pour se rendre dans le carénage du Fort Royal […] Le sieur Cassard a été obligé d'abandonner la frégate la Méduse à la coste de Saint Marthe, ayant été jugé incapable de pouvoir continuer son voyage jusqu'en Europe [...] Etant par le travers de la Vermude, il estoit advenu à son navire le Téméraire une si forte voye d'eau, qu'il a été obligé de relacher en cette isle, ou il arrive à quatre pompe et un puy, ayant couru de grand risque de couler bas pendant son relâche»[1269].

Les moyens disponibles pour réparer les navires.

Or, pour pouvoir assurer l'entretien des embarcations, il est avant tout nécessaire que les administrateurs locaux s'assurent de l'approvisionnement des zones d'entretien des navires. Les intendants vont avoir de cesse de se plaindre auprès du roi des manquements dans l'apport de matériaux nécessaires pour la réparation des embarcations dans les îles. Un mémoire anonyme de 1670 fait état du fait que « le bois, les planches, la chaux et generallement tout ce que les habitants nous fournissent est extrêmement cher »[1270]. Les administrateurs ont alors tendance à se tourner vers le ministre, pour obtenir les matériaux nécessaires à l'entretien des navires. Les propos de Jolinet en 1677 démontrent que les représentants du roi ne sont pas toujours en mesure de pouvoir assurer l'entretien des navires présents dans les îles : « s'il y avoit des mats dans les magazins il seroit aisé de remettre ces deux vaisseaux en estat de servir et au contraire manque de se secours il ne faut plus penser qu'a les renvoyer »[1271]. Patoulet en 1679 signale au ministre que la situation ne s'améliore pas : « Je crois qu'il sera necessaire en cas que sa majesté envoye et entretienne des escadres icy d'y avoir des rechanges qui font toujours besoin et qu'on n'y peut acheter sans beaucoup de perte pour le roy quand on les y peut trouver »[1272].

1266 ANOM, C8A2F129, lettre de Jolinet, 19 Décembre 1678.
1267 ANOM, C^{8A} 6 F° 19, lettre de Blénac, 08 Juillet 1690.
1268 ANOM, C^{8A} 6 F° 455, lettre de Du Maitz, 19 Décembre 1691.
1269 ANOM, C8A 19 F° 491, lettre de Mesnier, contrôleur de la Marine, le 11 Novembre 1713.
1270 ANOM, C7A1 F° 222, mémoire anonyme, année 1670.
1271 ANOM, C8A2F23, lettre de Jolinet, 4 Avril 1677.
1272 ANOM, C^{8A} 2 F° 213, Lettre de Patoulet, 22 Décembre 1679.

Même si le roi veille à l'approvisionnement des îles, les envois de matériaux ne sont pas assez réguliers. En effet, aux îles les matériaux ont tendance à s'user rapidement et les administrateurs n'ont pas toujours les moyens de les préserver comme en témoigne Du Maitz : « les masts qui sont icy ayant besoin d'estre souvent gouldronnez »[1273]. Blénac en 1689, informe le ministre que la situation n'a toujours pas évolué dans les îles : « les marchands y apportent du bœuf et de la farine on en est en grande disette aussy bien que de bray gras, bray sec, suif, maneuvres, mats, s'il arrive quelque accident à un navire de guerre ou marchand on est hors d'estat de luy donner nul secours »[1274]. Ceci pose même de sérieuses contraintes aux équipages : « pour se rendre en France a faute de quoy le dit vaisseau se trouvera dans un estat de ne jamais pouvoir entreprendre le dit voyage sans un radoub et agresement entiere ce quy ne se peut pas trouver dans ses isles »[1275].

Les équipages séjournant dans la mer des Caraïbes sont exposés à de nombreux périls et ont nécessité de réparer régulièrement leur embarcation. En 1656, « Jacques Jamain, capitaine du navire L'Espérance » réalise un rapport sur sa traversée vers les îles de l'Amérique et les incidents subis dus aux intempéries[1276]. Le capitaine fait alors état du fait que les navires qui se rendent dans la Caraïbe sont exposés à de violents orages qui les endommagent fortement. Le même problème se pose lorsque « La frégatte l'Aurore estant aller à la Grenade pour y conduire dans cette isle un petit bastiment portugais que la tempête y avoit jetée sans voile, sans mats et sans ancres ».

Sans faire état de dégâts si important, les sources font tout de même très souvent références à des embarcations qui ont besoin d'être réparées suite à des intempéries. En 1692, Blénac rapporte qu'à la Martinique, il ne « reste l'Opiniatre, le Vailland et la Droitte, les deux autres sont déarmez menque de matelots et le grand mats du Chasseur a esté fracassé par le tonnere »[1277]. Parfois, les équipages sont même dans l'obligation de se séparer d'éléments nécessaires pour la navigation, pour pouvoir se sortir de situation délicate, comme dans le cas suivant : « Qu'ils y avoient perdu de ce coup de vent treize barques ou brigantins avec un navire provensal et le bourdelais ne s'estoit sauvé qu'en coupant ses mats »[1278].

La navigation dans la mer des Caraïbes ne peut être envisagée tant que les navires ne sont pas entièrement réparés comme en témoigne De Baas en 1672 : « J'envoyerai à Corosol dans 15 jours ne pouvant le faire plus tôt parce qu'il faut faire accomoder la barque et la mettre en estat »[1279]. Pour pallier ces difficultés, les équipages trouvent alors des stratégies de contournements : « Le solide en allant à la Guardeloupe a eu encore un grand mats d'hune rompu et l'on s'est servy pour en remplacer un de son mast d'artimon auquel on a supplée par un de plusieurs pièces qui rendra le mesme service le grand mats d'hune de rechange du Cheval Marin a une coupure a l'endroit ou il fait plus de force »[1280]. Mais « ces deux vaisseaux devant rester longtemps dans ces mers ils ont besoin que l'on leur envoye des mats d'hune de rechange n'y ayant icy aucune pièce de masture dont on puisse leur en faire, et ils pourront estre apportez par les premiers vaisseaux marchans qui partiroient le grand mast

1273 ANOM, C8A 4F88, lettre de Du Maitz, 30 Octobre 1685.

1274 ANOM, C8A 5 F° 247, lettre de Blénac, 27 Septembre 1689.

1275 ANOM, C8A 6 F° 108, Copie d'un mémoire écrit par Saint Vincent capitaine de l'Oriflame, le 30 Décembre 1690.

1276 ADCM, fon de l'amirauté, B 5662/fol. 34, rapport d'incident, 27 Février 1656.

1277 ANOM, C8A 7 F° 59, Lettre de Blénac, 18 Août 1692.

1278 ANOM, C8A 8 F° 105, Lettre de Blénac, 09 Novembre 1694.

1279 ANOM, C8A 1 F° 165, Lettre de De Baas, 20 Janvier 1672.

1280 ANOM, C8A 6 F° 367, lettre de Du Maitz, 05 Juin 1691.

d'hune du Solide est de 54 pieds de longueur et 16 pouces de diamettre, celuy du Cheval Marin de 52 pieds et de 14 pouces de diamettre »[1281].

Ce besoin permanent en matériaux pour réparer les navires est d'autant plus important que les intempéries qui touchent les Antilles atteignent aussi les magasins où ils sont conservés. Lors « de visite des magasins de la Marine au Fort-Royal après l'ouragan » de 1680, Blénac peut alors constater que

> « Ce qui est cause un notable prejudice tant aux toiles de voile, voilles assemblées, mature, poudre, habits de soldats, farine, estamine, fil de voile, compats de route, outils de divers ouvriers, comme charpentier, menuisier, timelier, cables gresline, aussivot, quarantaines, lignes d'amarrage, ligne blancton, luzin, moulin, clouds de divers sortes qui se sont tous remplis de rouille, fouraux d'épée »[1282].

Les administrateurs peuvent alors parfois s'appuyer sur la présence d'autres embarcations dans les îles pour assurer la réparation des navires les plus endommagés, mais ceci atteint très vite ses limites comme le rapporte Du Maitz en 1692 :

> « S'il se donnoit un combat et que des vaisseaux eussent des mats hors de service on pourroit y suppleer par ceux des bastimens déchargés qui est la seule ressource qui reste presentement veux embarquez sur le Dromadere estant perdus »[1283].

Un auteur anonyme de 1680 fait alors état de l'ensemble des éléments qui mettent en péril les équipages séjournant dans les Antilles :

> « Ceux qui sont obligez dy passer la saison des houragans déperissent a cause des pluyes continuelles en ce temps la et de l'ardeur du soleil qui les eschauffes ensuite et des vers qui ruinent et piquent les bordages, c'est ce qui fait juger que les magazins qui que l'on projette d'y establir doivent estre pourveus de bray et de goudron, de planche de poirioers de l'Amérique que les vers n'attaquent pas et de tout ce qui est nécessaire pour donner les carennes avec un quay du Dannemark pour y servir dont il n'y a rien de plus comode que l'usage »[1284].

En effet, à côté des ouragans et intempéries qui peuvent créer des dommages sur les embarcations, les bois des navires sont aussi exposés aux attaques des vers marins. Bouton en 1640, en fait déjà état : « Tout le bois est subjet aux vers d'où vient qu'il y en a peu de bien propre à bastir et encore moins pour faire navires »[1285]. Le Fort Royal est réputé pour être un lieu propice au développement de ces vers. Ainsi, « Monsieur de Larson qui craind le mauvais air et les vers du cul de sac désire d'aller hiverner à la Grenade »[1286]. Le souci des habitants et des administrateurs va être de chercher des solutions pour protéger les embarcations des attaques de ces vers. L'ingénieur Patoulet en 1677, fait état de la difficulté qu'il y a à lutter contre l'attaque de ces vers :

> « Après avoir bien examiné tous les moyens d'empescher les vers d'endommager les vaisseaux, je n'en ay trouvé que deux. L'un de les doubler entièrement jusques à un pied au dessus de la flotaison, de bois de poirier du païs, et l'autre de leur donner de frequentes carennes et les bien chauffer. Mais ces deux moyens n'estant pas

1281 ANOM, C^{8A} 6 F° 367, lettre de Du Maitz, 05 Juin 1691.
1282 ANOM, C^{8A} 2 F° 383, Procès verbal fait par Blénac le 14 Août 1680.
1283 ANOM, C^{8A} 7 F° 116, lettre de Du Maitz, 13 Janvier 1692.
1284 ANOM, C^{8B} 23 N° 1, Mémoire anonyme, année 1680.
1285 BOUTON Jacques, *Relation de l'establissement des François depuis l'an 1635…* Op. Cit.
1286 ANOM, C^{8A} 1 F° 294, Lettre de De Baas, Juin 1674.

praticables parce qu‟à la Martinique les choses nécessaires pour faire virer un vaisseau mesme du 4° rang ne s‟y trouvent pas »[1287].

La première solution adoptée va être d‟utiliser le bois de poirier. Téméricourt en 1669, rapporte que « le bois a la vertu de faire mourir les verts et de ne pourrir jamais en l'eau, on le nomme poirier certain qu'un bordage de ce bois durera plus que six de chaisne »[1288]. Ainsi en 1676,

> « L‟on travaille incessamment à faire sept milles pieds de brodage de poirier pour reborder les barques longues, si les membres le peuvent souffrir, je n‟aurois pas fait cette dépense sans en estre bien certain, sy monsieur de Baas, ne m‟avoit dit qu‟il me rendroit responsable du dépérissement des dites barques longues qu‟il veut employer contre les caraybes. Monsieur de Baas fait faire un brigantin qui nagera quinze à seize avirons par bande ce bâtiment estant bon de voile et de rame sera très propre pour faire la guerre aux dits caraybes, ce sont cinq hommes de l‟équipage du vaisseau le Fort qui travaillent à cette construction, scavoir trois charpentiers et deux forgerons, je leur fournis toutes les matierres propre pour laditte construction et pour la garniture »[1289].

Ce dédoublage des embarcations ne permet pas de les protéger longuement comme le rappelle du Maitz en 1691 : « Je says que le bois de quek pays ils soient tirez ne peuvent longtemps resister dans les pays chauds et humides que par le goudron ou la pinture faire de l‟huile de noix »[1290]. En 1683, une autre technique va alors être tenté dans l‟anse du Fort Royal : « Monsieur Arnoul m‟a envoyé par vostre ordre une petite bouée enduite d‟un certain bithule qu‟on pretend ester proper à empêcher que les vers ne gastent les vaisseaux il y a environ quatre mois que je l‟ay fait mettre dans le cul de sac royal d‟où je l‟ay fait retirer depuis quelques jours, elle est toute percée de vers »[1291]. Elle semble même donnée de bons résultats :

> « Pendant la saison des ouragans que la frégatte la Boufonne a resté dans le cul de sac du fort Royal elle n‟a point esté percée de vers. Ils ont seulement qu‟à la flotaison picoté un peu le bordage sans le gasteer en sorte qu‟avec quelque coups d‟herminette on a reparé le dommage qu‟ils auroient pu faire aussitost que cette saison a esté passée Monsieur de Magnou a mis à la voile et au par avant nous sommes convenu qu‟il irait croiser vers Saint-Christophe, Saint-Eustache, Saint-Martin, Saint-Thomas, Sainte-Croix et les Vierges et chercher s‟il n‟y a point de bastimens françois qui facsent le commerce estrangers lesquels prennent ordinairement ces croizières »[1292].

Mais le fait que la Bouffonne ne fut pas atteinte par les vers semble être exceptionnel, car on abandonne rapidement le procédé proposé par Arnoul et on revient vite à la technique du dédoublage des bordages par des planches de poirier. Pour les obtenir, il est nécessaire de s‟approvisionner dans différentes espaces :

> « il n'y a pas de meilleur bois pour garantir les vaisseaux de la piqure des vers que celui de poirier dont il y en a de grandes abondance à Sainte Alouzie, Grenadine et à

1287 ANOM, C^{8B} 1 N° 45, Lettre de Patoulet, 06 Juillet 1677.
1288 ANOM, C7A1 F° 138, Lettre de Téméricourt, 14 Décembre 1669.
1289 ANOM, C^{8A} 1 F° 416, Lettre de Jolinet, 11 Septembre 1676.
1290 ANOM, C^{8A} 6 F° 324, Lettre de Du Maitz, 16 Février 1691.
1291 ANOM, C^{8A} 3 F° 248, Lettre de Bégon, 29 Novembre 1683.
1292 ANOM, C8A 4F88, Lettre de Du Maitz, 30 Octobre 1685.

la Guadeloupe comme la planche qu'on en tire faite forte inégale que les arbres sont dans des endroits difficile la coutume est ici de l'acheter au pied qui peu valoir cinq livre et demi le pied. J'en ai commandé 800 pieds à la Guadeloupe »[1293].

Apparaît alors dans les îles des circulations maritimes orientées autour de la recherche de bois, pour la réalisation des mâts et des planches nécessaires à l'entretien des navires. Ce bois peut être trouvé dans les îles françaises et certains habitants vont en assurer le commerce comme « la coupe des bois de Madame de Valmenières » à Fort Royal en 1687[1294]. Pour pouvoir obtenir ces bois, les administrateurs vont avoir tendance à conserver des embarcations dédiées à leur transport : « Et convenu avec le sieur Patoulet de garder la flute le Large pour chercher du bois »[1295]. Le transport de ces bois est même une des priorités des administrateurs :

« Le service le plus pressé a remplir par le sieur Chabond a esté d'aller à la Cabesterre de cette isle escorter une barque qui doit charger des bois pour affust et roues de canon que j'ay esté obligé de faire faire en ce quartier ne se trouvant pas de ces bois en aucun endroit de l,,isle moins esloigné »[1296].

L'ingénieur Caillus rapporte alors qu'en 1705 : « à la Guadeloupe Monsieur d'Amblimont a abandonné à ses gens tous les bois secs pour les menuiseries de l'arsenal »[1297].

Grâce à l'apport de ces bois, les responsables des ports sont en mesure d'apporter l'aide nécessaire aux équipages : « J'ay fait toutes les diligences necessaires pour fournir à la flute du roy la Jeanne Corneille commandée par le sieur Bigot les mats, vergues et agrez qu'il luy faut pour remplacer tout ce qu'elle a perdu ». Et il précise :

« J'ay trouvé en cette isle de la Martinique tous les mats et toutes les vergues à l'exception d'un mast de mizaine, j'ay esté obligé d'en envoyer chercher un dans l'isle de Sainte Alouzie ayant sceu qu'il y avoit des arbres de la proportion du mast de mizaine de la fluste […] Ce sont des bois de maho dont le bois est assez leger et assez liant mais de peu de durée, la barque que j'ay envoyé pour cela à Sainte Alouzie en a apporté un de ces arbres de maho »[1298].

Si les bois nécessaires pour l'entretien des navires peuvent être trouvés à la Martinique ou à la Guadeloupe, les îles neutres de la Dominique et de Sainte Lucie ont très vite pour rôle d'approvisionner les habitants en bois nécessaires à la réparation des navires comme en témoigne Phélippeaux en 1713 : « Sainte Alouzie cette isle est très fournie d'excellent bois pour les vaisseaux et pour les maisons tout le quartier de la Martinique qui en est le plus proche n'en prend point ailleur »[1299].

Dans ces îles s'y installent des charpentiers qui s'efforcent de préparer les bois avant la venue des navires : « De laquelle ils se saisirent aussy bien que de lui et de ses deux camarades et de deux barils et trois ou quatre sacs de farine de magnoc qu'ils portoient a des François qui travailloient au bois de la dite isle Dominique »[1300]. Ainsi, les équipages prennent

1293 ANOM, 24 Miom 21, Lettre de Du Maitz, 26 Juillet 1687.
1294 ANOM, C8A4F342, Lettre de Du Maitz, 15 Août 1687.
1295 ANOM, C^{8A} 3 F° 14, Lettre de Blénac, année 1680.
1296 ANOM, C10B1, Lettre sur le Fort de la Basse Terre, 31 Mars 1681.
1297 ANOM, C10A1, Lettre De Caillus, 01 Mars 1705.
1298 ANOM, C^{8A} 12 F° 290, Lettre de Robert, 30 Novembre 1700.
1299 ANOM, F3 142-144, Mémoire de Phélypeaux, 08 Mai 1713.
1300 ANOM, C^{8A} 4 F° 290, Déclaration de Paon, capitaine du Pont d'Or le 01 Juin 1687.

l'habitude de se rendre dans ces îles pour pouvoir mettre la main sur les bois qui leurs sont nécessaires. Fourneaux en 1686 informe les autorités de la Martinique que « notre barque a été pour faire du bois à Sainte-Alouzie »[1301]. De même en 1698, après être passé à la Martinique, le capitaine Froger repris la mer « pour aller faire du bois à Sainte-Lucie »[1302]. C'est cette nécessité d'avoir accès aux bois présents à la Dominique et à Sainte-Lucie qui va être au cœur de conflits entre les Français et les Anglais dans les Petites Antilles[1303]. Ceci va aussi donner lieu à des circulations maritimes fréquentes entre les îles françaises et ces îles neutres. Certains habitants vont alors faire du travail du bois leur principale activité. Pour faciliter leur déplacement vers ces îles, ils s'installent dans les anses les plus proches. Ainsi nous pouvons expliquer la forte présence de charpentiers dans le quartier du Diamant au sud de la Martinique, quartier depuis lequel il est facile d'atteindre l'île de Sainte-Lucie.

Assurer la présence d'ouvriers qualifiés dans la réparation d'embarcation.

Il ne suffit pas d'avoir des matériaux pour assurer l'entretien des embarcations. Sans la présence dans les îles d'ouvriers qualifiés, les administrateurs ne sont pas en mesure de pouvoir apporter toute l'aide nécessaire aux équipages se rendant dans les îles.Les premiers gouverneurs ont pris soin de faire venir des ouvriers spécialisés :

> « Monsieur le commandeur de Poincy pourveu des charges de capitaine general de Saint-Christophe pour la compagnie et de lieutenant general pour sa majesté sur toutes les isles partie de France accompagné de plusieurs gentils hommes le douzième janvier de l'année 1639 sur un grand vaisseau appelé la Petite Europe. Il menoit aussi bon nombre de soldats et quantité d'ouvriers, des mestiers les plus necessaires dans les isles comme charpentiers, serruriers »[1304]

Pourtant, cette demande en artisan ne tarie par au cours du siècle. De la Calle en 1669 se plaint du fait que : « j'en ay encore deux qui pensoit les tirer a terre sur le bord de la mer n'ayant pas trouvé aucun charpentier ny mesme des navires de la compagnie pour les réparer mandez moi s'il vous plait si je les pourray vendre en trouvant l'occasion »[1305]. Mais l'auteur explique que l'absence d'artisan pour l'aider est dû au fait que « le travail du pont detient les charpentiers que j'avois chosi pour agrandir le magasin »[1306].

En fait, si les administrateurs ont tendance à se plaindre de l'absence d'ouvriers qualifiés dans les îles, le réel problème c'est qu'ils ne sont pas en nombre suffisant pour pouvoir répondre aux demandes des équipages. A cela s'ajoute une dispersion de ces ouvriers. Ainsi les autorités locales ont tendance à être dépendant des habitants pour qui travaillent ces ouvriers comme l'écrit Blénac en 1678[1307]. Les autorités locales ne cessent alors de se plaindre de ce manque d'ouvriers : « Le dit vaisseau la Tempeste est arrivé le 15 juin et n'est sorty du carenne que le 10 Juillet par le peu de calfateur et charpentiers qui se trouvent dans l'isle » rapporte Du Maitz en 1688[1308]. En 1692, le même Du Maitz dit que « Trouvé des gens à

1301 ANOM, C8B1N82, Lettre de Fourneaux, 16 Août 1686.

1302 FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP.Cit.

1303 CHAUNU David, « l'empire des coupeurs de bois. Sainte Lucie et les expansions impériales française et anglaise dans la Caraïbe au XVII° siècle » in MICHON Bernard (Dir.) *Les Européens et les Antilles*, PUR, Rennes, 2019, pp 81-97.

1304 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. p. 107.

1305 ANOM, C7A1 F° 147, Lettre de De la Calle, 17 Juin 1669.

1306 ANOM, C7A1 F° 147, Lettre de De la Calle, 27 Juin 1669.

1307 ANOM, C8A 2 F° 84, Lettre de Blénac 30 Septembre 1678.

1308 ANOM, C8A5F116, Lettre de Du Maitz, 12 Aoüt 1688.

louage qui son très rares » alors qu'il cherche a remplacé 12 hommes morts de la Normande pour pouvoir la caréner. Il donne encore comme explication à ce manque d'ouvrier le fait que « Tant que la guerre durera on aura toujours dans le port de grand travaux qui ne dureront qu avec des longueurs si l'on n'a quelques journaliers calfats et charpentiers entretenus »[1309]. La même année, Blénac fait part au ministre de son désarroi :

> « Le tonnere quy a esté fort grand icy a tombé sur le vaisseau du roy le Chasseur et a fracassé son grand mats de manière que ny en ayant point en ce pays je ne croy pas qu'on puisse le renvoyer sy vous ne luy en envoyés, je vous ay demandé ces calfats et des charpentiers de navire dans les recrues c'est une necessité absolue que vous en envoyez »[1310].

Surtout que « Les calfats et les charpentiers que monsieur de Pontchartrain avoit ordonné qu'on envoyast suivant ce qu'il en a escrit à monsieur de Blénac ne le l'ont pas esté, on en a un besoin extrême pour ne fatiguer pas les marchands lors que l'on en a affaire pour les navires du roy ce quy arrive souvent »[1311].

Il n'est pas certain que les habitants aient autant manqué d'artisans que les autorités locales. Souvent les gouverneurs se sont appuyés sur les habitants pour pouvoir assurer l'entretien des navires :

> « Monsieur de Poincy qui avoit pris cet affaire à cœur, fut fort embarassé parce qu'au retour de cette barque il ne se trouva pas une aulne de toille chez luy, ny dans le magasin de la compagnie, pour la remettre en esta de porter le secours dans cette isle avoit tant de besoin. Néant moins il fit tant de diligences, qu'il rencontra dans diverses maisons de quoy racommoder les voiles de cette barque et la fit repartir le 28 du mesme mois pour la Guadeloupe, où elle arriva trois jours après »[1312].

Pour autant, il est certain que la détention d'une embarcation dans les îles provoque des coûts d'entretien assez conséquent. L'intendant Robert en 1701 fait état de ces coût : «la dite barque en datte du 28 mars du montant le tout ensemble à la somme de huict mil huict cents nouvante livres tournois »[1313]. Nous comprenons alors pourquoi la majorité des habitants se sont tournés vers la détention d'embarcations à faibles tonnages comme les canots ou chaloupes. Ceux qui prennent possession de barques ou de brigantins le font souvent par l'intermédiaire de la course. Il s'agit alors d'embarcations destinées la plupart du temps à la flibuste et pour lesquelles il n'est pas certain que les habitants aient eu à cœur d'engager de véritables dépenses dans leur réparation. Ceci peut aussi expliquer pourquoi certains habitants font le choix d'acquérir des navires en Europe. Les faisant retourner régulièrement en direction du royaume de France, ceci permet alors d'amoindrir les coûts d'entretiens qui pourraient s'avérer excessifs dans les îles. Ce manque d'artisans dans les îles explique aussi pourquoi aucun arsenal n'ait été réalisé sur place. Le fait que les autorités locales n'arrivent pas à avoir à disposition des artisans pour réparer les navires pourraient aussi expliquer le fait qu'il est rarement envisagé de construire sur place ces embarcations.

Si les difficultés liées à l'entretien des navires auraient pu être un frein au développement de la navigation dans l'espace caribéen, la présence de marins dans les îles va par contre la favoriser. Il nous faut donc maintenant étudier le recrutement de ces équipages afin de mieux saisir comment s'organise la navigation aux Antilles.

1309 ANOM, C8A 7 F° 125, Lettre de Du Maitz, 10 Mars 1692.

1310 ANOM, C8A 7 F° 46, Lettre de Blénac 03 Juillet 1692.

1311 ANOM, C8A 7 F° 74, Lettre de Blénac, 03 Mars 1693.

1312 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*, OP. Cit. Tome I, p. 147.

1313 ANOM, C8A 12 F° 242, Mémoire de Robert 26 Mars 1701.

II.C. Le recrutement des équipages aux Antilles

Pour assurer une continuité dans les échanges au sein du bassin caribéen, nous avons vu que les habitants ont très vite su acquérir des embarcations. Or, avoir les outils, détenir des ports pour les préserver et les entretenir ne suffit pas à assurer de bons épisodes de navigations. Les recherches actuelles sur les « gens de mer » montrent clairement que la place accordée aux marins mérite encore d'être approfondie[1314]. Dans le cas antillais, nous pourrions même dire qu'elle nécessite encore beaucoup de recherches, tant l'histoire des matelots des îles est marquée par de nombreuses zones d'ombres. Ceci peut s'expliquer par le fait que nombre de ces hommes de la mer passent inaperçus dans les écrits des administrations locales ou dans les récits de voyages. Pourtant, sans eux, aucune connexion entre les îles ne pourrait être envisagée. Il est donc temps de nous intéresser à ces hommes et femmes de l'ombre, qui sont au cœur de notre recherche.

Afin de mieux connaître ces « gens de mer » des Antilles, nous laisserons d'abord place à l'étude des armateurs et propriétaires des embarcations locales. Nous nous intéresserons à leur identité, eux qui sont les plus mis en lumière par les sources. Nous nous questionnerons alors sur leur place au sein de la société coloniale. Puis nous partirons à la recherche des capitaines de navires, ces marins qui sont de ceux qui ont laissé le plus de traces et que nous pouvons le mieux replacer au sein de la société étudiée. Viendra le temps d'analyser la façon dont les marins sont recrutés localement. Pour cela, il nous faudra d'abord observer l'attitude des matelots libres afin de mieux comprendre comment se composent les équipages antillais. Enfin, nous nous devons de laisser une place aux populations serviles qui ont joué un rôle dans les épisodes de navigation aux Antilles. Ainsi nous aurons à cœur de chercher à comprendre pourquoi les esclaves sont amenés à prendre la mer au côté des matelots libres et quels rôles ils jouent au sein des embarcations.

1. Les armateurs et propriétaires des Antilles

Afin de mieux étudier la façon d'agir des hommes et femmes qui sont à l'origine des navigations caribéennes, il est indispensable de faire part de la nuance qui existe entre les propriétaires des embarcations et ceux qui contribuent à leur armement. Nicolas Aubin dans son dictionnaire de marine donne la définition suivant au mot armateur : « les particuliers qui font l'armement, quoi qu'ils ne soient pas à bord du bâtiment. On appelle quelquefois encore armateurs les marchands qui affrètent et équipent un vaisseau »[1315]. L'armateur n'est donc pas forcément propriétaire du navire. C'est en fait la personne qui prend part aux frais de son chargement. Plusieurs personnes peuvent s'associer pour le même armement et participer ainsi au bon déroulement du voyage. Nous avons retrouvé par exemple, dans les fonds

1314 Voir entre autre les questions posées autour de la définition du terme « gens de mer » par Gilbert Buti et Alain Cabantous dans l'introduction de l'ouvrage *Etre marin en Europe Occidentale*, PUR, Rennes, 2016. Les deux auteurs contestent la définition large du terme donné par Gerard Le Bouedec, considérant que le terme ne peut être appliqué à l'ensemble des personnes ayant une relation même éloigné avec le monde maritime et appelant à restreindre son application qu'aux marins et membres de leur proche entourage.

1315 AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.

d'archives du notaire Abel Cherbonnier à La Rochelle, un acte faisant état du retour dans le port « du navire ou fregatte nommé l'Aigle Blancq et des marchandises qui y estoient dans le dit bastiment au retour du voyage de Saint Christophe une Isles de l'Amérique le tout appartenant a François Pavon marchand de cette ditte ville »[1316]. Ce marchand réalise ce voyage en s'associant à « madame la veuve feu de la Ronde » à qui il doit « le montant de dix barriques de cassonade […] qu'il a reçu de Samuel Duqueray ». Ainsi nombre des voyages transatlantiques sont réalisés grâce à une association de marchands. Ces armateurs sont ceux qui avancent les fonds nécessaires pour l'achat des marchandises et pour assurer les gages des équipages. En retour, ils dictent la durée du voyage et peuvent même ordonner au capitaine de suivre une route prédéterminée. Arrivé aux Antilles, soit le capitaine se charge lui-même de la vente des marchandises, soit un marchand est présent dans le navire, ou bien les marchandises sont à destination d'un commissionnaire qui se charge alors de leur redistribution dans les îles[1317]. Les armateurs ne prennent donc pas part à la navigation mais, sans eux, le voyage ne pourrait être réalisé. La majorité des navires qui se rendent aux Antilles ont pour propriétaires et armateurs des hommes qui résident dans les ports européens. Mais les colons ne sont pas toujours exclus de ces armements. Du Maitz en 1689 parle des « armateurs qui auront fait leur armement dans les isles »[1318]. Il est donc nécessaire de connaître l'identité de ces armateurs et la façon dont ils s'organisent.

Le rôle des seigneurs propriétaires dans l'armement des navires.

Sous les seigneurs propriétaires, les premiers armateurs sont les gouverneurs eux-mêmes. Hoüel, De Poincy et Du Parquet détiennent tous des embarcations. Par exemple en 1650, Philippe Longvillier de Poincy affirme que « le capitaine Viausel » navigue dans l'un de ses bateaux[1319]. Dans l'inventaire après décès de De Poincy, nous avons retrouvé :

> « un basteau de quatorze tonneau avec ses agrez et apparaux [ainsi] que tout le matériel nécessaire à l'équipement d'une barque […) Item deux petits cable de navire tout neuf, Item deux pièces de cordage neuf, Item une voile de basteau, Item trois vieux cryns rompus, Item une petite pièce de canon de toute autre son affut rompu, Item une autre meschante petite pièce de canon de fer non montée, Item six vieux perrières et trois meschantes petites ancres de batteaux [et] deux petits mats »[1320].

Tout ce matériel est conservé à la Basse-Terre de Saint-Christophe. Dans cet inventaire, il est aussi fait mention d'« une habitation à Saint-Martin et une à Sainte-Croix ». Il est évident que De Poincy entretient des embarcations pour pouvoir assurer une liaison entre ses différentes possessions.

Ce qui est marquant au cours du régime des seigneurs propriétaires c'est que très peu d'habitants nous sont connus comme étant propriétaires d'embarcations. Hoüel, De Poincy et Du Parquet semblent détenir une sorte de monopole sur le monde de la mer qu'ils partagent avec les propriétaires des navires hollandais qui séjournent dans les îles. Ainsi, les seigneurs propriétaires sont à la fois détenteurs des embarcations présentes aux Antilles et en même temps leurs armateurs. Ils semblent qu'ils ne laissent que très peu de place aux autres habitants dans l'armement de ces navires. C'est peut-être pour cette raison que lors de la

1316 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3E309, acte passé devant Abel Cherbonnier, 12 Juin 1665.

1317 GUYVARCH Didier et DEBIEN Gabriel, « Instruction des colons à leurs gérants », *Escuela de estudios hispano-americanos*, Sevilla, 1972.

1318 ANOM, C8A5F389, Lettre de Du Maitz, 09 Novembre 1689.

1319 CARAN, Minutier central, dossiers clients, MC/ET/XCVI/285/C, Lettre de De Poincy, 18 Septembre 1650.

1320 ANOM, C8B 1 N° 6, Inventaire après Décès de De Poincy, année 1660.

révolte à la Martinique en 1658, les habitants exigent que les embarcations détenues par la famille Du Parquet leurs soient remises[1321].Ces revendications démontrent qu'à la fin du régime des seigneurs propriétaires, certains habitants commencent à prendre conscience de la nécessité de détenir des embarcations et à ne plus dépendre des autorités locales. Car, si certains habitants avant 1664 nous sont connus comme étant détenteurs d'embarcations, il s'agit avant tout des proches des seigneurs propriétaires comme les De Boisseret à la Guadeloupe, membres de la famille de Hoüel et copropriétaires de l'île. De même, nous savons que Valmenière à la Grenade détient une barque mais ce dernier est un proche de Du Parquet.

Ainsi, tout semble indiquer que les habitants sont fortement dépendants des seigneurs propriétaires et de leurs proches. Leur seul moyen de s'extraire de cette situation est de s'inscrire dans une autre dépendance vis-à-vis des marchands hollandais. C'est ce qui a dû conduire un certain nombre d'entre eux à vouloir acquérir de petites embarcations tels les chaloupes ou les canots.

L'armement des navires au temps de la Compagnie des Indes Occidentales.

Lors de la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales, aucun habitant ne s'est réellement encore investi dans l'armement, à l'exception des membres de la famille des anciens seigneurs propriétaires. Ces derniers vont poursuivre leur investissement dans l'achat des navires. Nous avons ainsi déjà évoqué la vente à La Rochelle du navire le Saint-Jacques Saint-Christophe à Robert de Poincy en 1664[1322]. Ceux qui vendent ce navire ne sont pas inconnus dans les îles puisque nous les retrouvons dans un acte de 1665[1323]. Les frères Nicolas sont en fait des marchands de La Rochelle qui entretiennent d'étroites relations avec les îles et qui y pratiquent un commerce, déjà au temps des seigneurs propriétaires. Ainsi, pour acquérir des navires, les habitants se tournent en priorité vers les marchands européens avec qui ils ont l'habitude de commercer. En parallèle de ces familles des anciens seigneurs propriétaires, les agents de la Compagnie résidant dans les îles participent activement aux armements. Par exemple, de La Calle en 1669 participe au fret d'un navire dans l'objectif de vendre des marchandises à Saint Christophe. De même en 1672, « monsieur Polluche se servi souvent du nom de Mars pour faire des achapts ce qu'il a fait depuis peu ayant achepté de Mathieu Clermont marchand en cette isle vingt huit barils d'eau de vie soubt le nom du dit Mars »[1324]. Si Polluche se sert d'un nom d'emprunt c'est avant tout parce qu'en tant qu'agent, il a la charge d'assurer le monopole du commerce à ladite compagnie. Or, lui et ses confrères ont tendance à affréter des navires dans les îles pour leur propre compte. Ainsi, ils redistribuent depuis la Martinique les marchandises venues d'Europe et commercent au détriment de la Compagnie des Indes Occidentales. Ceci est dénoncé par les gouverneurs mais leurs actes se poursuivent jusqu'à la disparition de la Compagnie.

1321 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*, OP.Cit, Tome I, p. 534.

1322 ADCM, fonds des notaires de La Rochelle, B 5666/fol. 136-139, Déclaration de vente par Jacques Nicolas et Isaac Nicolas du navire Le Saint-Jacques Saint-Christophe à Robert de Lonvilliers seigneur de Poincy gouverneur de l'île Saint-Christophe (copie de l'acte), 03 Novembre 1664.

1323 Dans les archives notariales de la Rochelle nous avons trouvé un acte où il est stipulé que :« est comparu le sieur Jacob Savrault habitant lequel nous a déclaré avoir passé acte deschange avec monsieur Hinselin de certaines habitation […] Je déclare n'y avoir qu'un quart de sieur Guillaume Charpentier bourgeois de Paris un autre quart et les sieur Jacques et Isaacq Nicollas chacun son quart ». ADCM, 3E1127, Acte passé le 20 Août 1665.

1324 ANOM C7A2 F° 111, Lettre de Du Lion, 16 Novembre 1672.

Or, ces mêmes gouverneurs semblent s'impliquer eux aussi dans ce commerce comme le rapporte du Lion en 1673[1325]. Par exemple, le gouverneur de la Martinique, De Baas, participe directement au voyage d'Eon Bernard marchand malouin naturalisé espagnol. Ce dernier doit se rendre sur les côtes de l'Amérique espagnole en 1664 pour y faire du commerce. Eon Bernard part en compagnie d'un autre capitaine, Miquel lui aussi espagnol. Du Lion écrit au ministre en 1670

> « il se passe une affaire dans l'isle de Niévis de la quelle je crois debvoir vous informer, c'est au subjet d'une barque que monsieur de Baas a envoyé au mois de Juillet chargé de marchandises pour soit et pour celuy de monsieur cartier pour les faire traité à la Trinité et à la Terre Ferme de l'Amérique espagnole par Bernardin Eon don je vous ai parlé par une précédente lequel avoit pris le nom de la Chapelle pour faire ce trafic, ou plus tot pour le faire soubs une autre nom que le sien. Cette barque avoit esté acheptée à la Martinique d'un Hollandois nommé Jean Donze et la cargaison faire par les ordres de monsieur de Baas fut conduitte à la Trinité par Bernardin Eon dit la Chapelle, d'où la conduisant à la Terre Ferme pour faire son négoce fust rencontré par un corsaire anglois nommé John Reixe avec un brigantin de guerre qu'il commandoit avec trente soldats. Arresta la dite barque ou ayant trouvé Bernard Eon estant espagnol et naviguant avec commission et passeport d'un gouverneur espagnol et qu'en qualité de françois soubs le nom de la Chapelle il avoit commission et passeport de monsieur de Baas, le dit Reixe se saisit du tout et aprés de laquelle instant laissa aller Bernardin Eon a la Trinité dans un seute avec deux matelots espagnols ensuitte de quoy il partagea la cargaison de la prise entre les soldats et les matelots de son esquipage et amena la barque à Nievis pour le faire adjuger de bonne prise »[1326].

Cette déconvenue ne semble pas empêcher De Baas de participer à l'armement de navires puisqu'en 1671, le même Du Lion rapporte que « le nommé Gayé capitaine des barques de monsieur de Baas amenoit le navire espagnol a Saint Christophe la tempette le porta sur un islet nommé la Negade proche des vierges ou il a esté entièrement perdu »[1327].

Le gouverneur de la Martinique n'est pas le seul à entretenir des équipages et des embarcations. La même année « Du Bois gouverneur de Sainte Croix prête son brigantin au sieur de la Barre pour le dépêcher à Saint-Christophe »[1328].

Ainsi au temps de la Compagnie des Indes Occidentales, les principaux propriétaires et armateurs des îles sont les membres des autorités locales. Ils font perdurer le contrôle qu'avaient les anciens seigneurs propriétaires sur les échanges maritimes. Pour autant, au cours des dernières années de la Compagnie, nous voyons certains habitants s'impliquer davantage dans le contrôle des embarcations. En 1671, Du Coudray doyen du conseil souverain, et deux marchand de la Rochelle qui se sont dit alliés de Madame de Villepars sont intéressés dans l'armement d'une barque marchande[1329]. De même en 1674, Robillard marchand de la Martinique est cité lors de l'achat d'une barque[1330]. Ainsi les premiers habitants à s'impliquer dans l'achat et l'affrètement des embarcations présentes dans les îles

1325 ANOM C7A2 F° 187, Lettre de Du Lion, 16 Janvier 1673.
1326 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.
1327 ANOM, C7A2 F° 46, Lettre de Du Lion, 16 Novembre 1671.
1328 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* OP.Cit.
1329 ANOM, C7A2 F° 46, Lettre de Du Lion, 16 Novembre 1671.
1330 ANOM, C8A 1 F° 279, Lettre de De Baas, 08 Juin 1674.

sont issus de la société marchande locale. La disparition de la Compagnie des Indes Occidentales et la fin de son monopole commercial va libérer les marchands des îles.

L'armement des navires sous l'administration directe.

A partir de 1674, nous constatons une augmentation du nombre d'habitants investis dans affrètement et l'armement des navires et barques présents dans les îles. Évidemment, les autorités locales continuent à participer à ces armements. En 1680, Patoulet informe le ministre que « Le brigantin que monsieur le comte de Blénac et moy avions fait armé n'a pu traiter avec les espagnols de la Terre Ferme mais seulement avec ceux de Portevie dès que la on tirera des chevaux et des mulets dont la colonie a un extrême besoin »[1331]. Les sources témoignent ainsi de la forte implication des principales autorités des îles dans l'armement et pas seulement de la part des intendants et des gouverneurs. Lambert, membre du conseil souverain à Saint-Christophe participe à affrètement d'une barque prise par le capitaine corsaire Loriol[1332]et Courpon et Le Correur, conseillers au conseil souverain de Saint-Christophe subissent la même déconvenue pour l'une de leur embarcation[1333].

La part prise par d'autres habitants devient de plus en plus importante dans cette dernière partie du XVII° siècle. Parmi eux, les premiers sont Les intéressés des raffineries du mouillage de la Martinique et de la rivière du Baillif, Bouteillier et Jamain[1334]. Ces deux hommes, marchands des îles, vont acquérir une embarcation pour faire commerce avec le Canada. A leur image, d'autres marchands des îles vont s'impliquer dans l'affrètement de navires. Dans les années 1680, les bateaux appartenant à des habitants sont souvent acquis dans les ports Européens et en association avec des armateurs français. En 1683, nous savons que naviguent dans la mer des Caraïbes le « navire nommé le Concorde appartient à madame Halart sucrière et monsieur de Aboutteville marchand à Dieppe »[1335] et le « Froment appartient a monsieur Salomon des Landes et Louis Formont marchand »[1336]. Nous retrouvons aussi Benjamin Da Costa, habitant de la Martinique, cité dans un acte notarial conservé dans les fonds des archives de la Charente-Maritime :

> « le 11 Octobre 1691 a comparu […] Jacques Apailly, marchand pour le sieur Benjamin Da Costa de la Martinique […] des marchandises de quelques natures qu'elles soient chargées à la Martinique sur le navire nommé la Demoiselle Jourdin du port de 350 thonneaux capitaine le sieur De la Bourdonnière ».

Il n'est pas le seul à participer à l'affrètement de navires depuis le port de La Rochelle comme nous l'avons évoqué plus tôt[1337].Parmi ces habitants qui prennent possession de navires directement dans les ports du Royaume de France, celui que nous connaissons le mieux est le sieur de Boisseret. Habitant de Marie-Galante, il est issu de la famille de Houel, ancien gouverneur de la Guadeloupe. En 1690, le gouverneur Auger informe le ministre que « J'ay besoin d'un baril de poudre fine de trois a canon et vingt boulets du calibre de six livres en attendant celles que j'ay demandées sy vous pouviez monsieur me les envoyer je les croy

1331 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.
1332 ANOM, C8A 15 F° 181, Lettre de Mithon, 22 Novembre 1703.
1333 ANOM, C8A 10 F° 66, Lettre d'Amblimont, 15 Juin 1697.
1334 ANOM, C8A 3 F° 66, Lettre de Patoulet, 28 Février 1681.
1335 CARAN, AE/B/I/212, Lettre de Bichot, 16 Septembre 1683.
1336 Ibid.
1337 Cf. II.B. L'acquisition des navires.

assurées par la barque de monsieur de Boisseret »[1338]. Cette barque qui est utilisée pour faire la liaison entre la Guadeloupe et Marie-Galante est sans nul doute la barque Saint-Louis acquise en 1686 à La Rochelle par De Boisseret auprès d'armateurs du port, les sieurs Bions, Brians et Bians[1339]. Si l'embarcation sert avant tout à réaliser des voyages transatlantiques, les propos d'Auger démontrent qu'elle est également utilisée pour assurer le bon déroulement des relations entre les îles. Ainsi, De Boisseret continue à s'impliquer dans le monde de la mer. En 1702, il est encore cité : « Il m'est revenu il y a un an et plus que le sieur de Boisseret estably a Marie-Galande avoit commerce avec les anglois et que monsieur de Boisfermé estoit d'accord avec luy sur ce sujet »[1340]. Il fait alors partie de ces descendants des premiers colons qui ont continué à détenir des embarcations et à s'impliquer dans les relations maritimes existantes dans les Antilles.

Parmi eux, Le Vasseur de La Touche fait partie de ces armateurs qui sont aussi bien connus. En 1689, « Le 7 le sieur de Gémozat réprimande le sieur la Touche armateur de ce qu'il n'avoit pas fait faire la reveue par le sieur Perrier des gens qu'il avoit embarquez sur sa barque »[1341]. Or, un an avant « la barque appartenant au sieur Latouche ayant esté surprise avec cent bariques de sucre qui n'avoient pas esté déclarez »[1342]. Cet homme issu d'une des plus illustres familles de colons martiniquais comme le rappelle Labat. Nous pouvons l'identifier dès 1687 comme armateur de navires dans les îles :

> « Est comparu devant nous Pierre Legard natif de Royan âgé de 31 ans de la religion prétendue réformée […]. Il y a 3 ans qu'il est sur le bord du sieur Gramont de contre maitre sur le dit vaisseau nommé le Hardy […]. Se trouvant a la terrage de Saint Vincent ou ayant esté douze jours ils appercurent une gregade engloise qu'ils ont appris s'appeller la marie et parut vouloir les aborder [...] pour cette effet demandèrent secours aux sauvages qu'ils leurs accordérent [...] six jours après le brigantin de Monsieur Jean Roy vint mouiller proche de terre dans lequel s'embarquèrent deux de leurs gens pour faire le voyage de terre ferme, deux dans la barque de Magon qui est allée à Tabacq pour la chasse de cochon, cinq rester avec le frère Jésuite à Saint Vincent et luy a passé en cette isle dans la barque du sieur Latouche qui chargeoient des roches à chaux »[1343].

Ainsi de La Touche, en plus de s'impliquer directement comme capitaine, a su acquérir suffisamment de fortune pour l'investir dans l'armement des navires. Il est alors présenté en 1690 ainsi :

> « Le sieur de la Touche capitaine de milice de cette isle qui avoit fait aussi un armement pour aller trillé l'isle de la Trinité soubs la foy des caraibes et conduit par le nommé Deboucher qui estoit un yvrogne sa flotte estoit composée d'un navire d'une caiche d'un brigantin et d'une barque le navire est a des marchands de Saint Malo le capitaine s'appelle Deschams »[1344].

Nous constatons ainsi que cet homme, bien loin de se satisfaire de sa simple barque, s'implique dans l'armement de nombreux navires. Ce sont les conflits qui se sont multipliés aux Antilles qui lui ont permis d'être tant impliqué dans les questions maritimes. En effet, les guerres maritimes de la fin du XVII° siècle, permettent à des hommes comme de La Touche

1338 ANOM, C8A6F75, Lettre d'Auger, 17 Juillet 1690.

1339 ADCM, fonds de l'Amirauté de La Rochelle, B235, rôle de l'équipage du navire le Saint Louis, année 1686.

1340 ANOM, C8A 14 F° 145, Lettre de Robert, 26 Juin 1702.

1341 ANOM, C8A 5 F° 407, Etat réalisé par Gémosat le 22 Septembre 1689.

1342 ANOM, C8A5F123, Lettre de Du Maitz, 7 Septembre 1688.

1343 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 1016, Jugement rendu par le conseil souverain de la Martinique, 09 Janvier 1687.

1344 ANOM, C8A6F217, Lettre de Gémosat, 11 Avril 1690.

de faire acquisition d'embarcations à moindre coût. Ces armements sont pour eux l'occasion d'investir dans des entreprises de navigation et ainsi d'augmenter leurs revenus. Afin d'assurer l'armement de ces navires, de la Touche s'associe avec des marchands locaux : « Un de ses gens la habitant de cette isle appelé Latouche et associé avec un nommé Raguienne et Cattier et soutenu je ne say pourquoy a emmené une de ses prises chez luy le la chargé et en a fait l'équipage sans m'en parler »[1345]. Ceci lui permet d'exercer un certain contrôle sur le commerce dans les îles, ce qui parfois l'oppose à d'autres marchands et des capitaines comme en 1690 : « Le dit Laurent capitaine du navire la Vierge de Grace de Saint Malo estant assis sur la porte de son magasin du dit Fort Royal le sieur de la Touche le Vassor seroit venu à luy et luy auroit dit […]. Vous n'auriez point eu de sucre de moy»[1346]. Jusqu'à la fin du XVII° siècle, De la Touche est en relation avec le monde marchand des Antilles et investi dans le commerce inter-île et transatlantique : « il est à remarquer que Pierre du Cauroy fils que le demandeur pretendoit establir capitaine sur la dite corvette estoit party pour France dans le bastiment du sieur de la Touche »[1347].

Dans le paysage des grands armateurs antillais, « Monsieur Roy » tient lui aussi une place de premier ordre. Cet ancien engagé va amasser quelques richesses comme marin aux îles avant de les investir dans l'exploitation agricole à la Martinique. Il n'abandonne pas pour autant le monde de la mer. C'est de ce Jean Roy dont il est fait mention en 1687 aux côtés de De La Touche. Nous l'avons repéré dès 1681. Ainsi Roy comme ses confrères ont su très vite tisser des liens étroits avec les membres des plus hautes autorités des îles et ce, à tel point que les intendants et gouverneurs sont par moment contraints de louer leurs services. A la fin du XVII° siècle, c'est son fils, qui prend sa succession comme armateur à la Martinique. En 1692, il est fait mention de « la barque de Claude Roy estoit au fort Saint Pierre et je fus contraint pour y passer les hardes de me servir d'une barque prise par monsieur de Lannion dont le nommé Madé estoit patron»[1348]. Comme son père avant lui, Claude Roy sait mettre au service des autorités locales ses embarcations : « Et vous pouvez vous servir de la barque du sieur Claude Roy pour les apporter qui est présentement mouillée au Fort Royal » dit l'intendant en 1693[1349]. En 1695, on rapporte que

> « Ceux qui commande les bastiments ne sont pas les armateurs mais bien les sieurs Le Roy, Gaschet, Pasquier, Du Couroy, Charton, Alexis Mauvière et Pinel, ils ont tous des barques propres à faire ce transport ce dernier est prest de ramener les siens ou de s'accomoder avec les autres car il ne faut point tant de bastiments pour cela, il y en a icy d'armés plus qu'il n'en faut pour le faire »[1350].

Il est alors à constater que les plus grands armateurs des îles sont avant tout des habitants de la Martinique. La plupart sont installés à Saint-Pierre ou dans les quartiers avoisinants. Ils sont intimement liés au monde marchand et en lien avec les principaux membres des autorités locales, prenant même part au commandement dans les îles comme les Roy.

Ainsi la majorité des armateurs qui nous sont connus sont des hommes issus de la haute société coloniale comme Torail de l'Estang, lui aussi propriétaire d'un navire. Le fait d'acquérir des embarcations et de participer au commerce inter-îles permet à ces membres de

1345 ANOM, C8A 7 F° 32, Lettre de Blénac, 08 Juin 1692.

1346 ANOM, C8A 6 F° 282, Lettre de Du Maitz, année 1690.

1347 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 877, Extrait des registres du greffe civil et criminel de cette isle Martinique, 15 Novembre 1695.

1348 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 881, Lettre de Du Maitz, 03 Décembre 1692.

1349 ANOM, C8A 7 F° 425, Mémoire de Du Maitz, 13 Janvier 1693.

1350 ANOM, C8A 9 F° 160, Lettre de Blénac, 20 Février 1695.

cette haute société coloniale de nouer des alliances étroites avec les marchands locaux et de garantir ainsi la prospérité de leurs affaires.

Un dernier exemple, peut permet de mieux comprendre comment certains habitants des Antilles se sont impliqués dans les circulations maritimes au sein du bassin caribéen. Le deux octobre 1687, à la Rochelle est contracté un acte devant notaire : « le Sieur Abraham Duport marchand dans cette ville faisant pour le sieur Daniel Gaschet marchand demeurant l'isle de la Martinique en l'Amérique d'une part et Jacques Sourirer marchand ». Il s'agit d'assurer le chargement d'un navire faisant le commerce transatlantique. Ainsi en 1687, un habitant de la Martinique Gaschet est impliqué dans le commerce entre l'Europe et les îles. A la fin du XVII° siècle, il semble s'être suffisamment enrichi pour pouvoir participer à des armements directement dans les îles. Il est alors cité en 1695 comme étant de ceux qui commandent les bâtiments. Gaschet profite lui aussi des conflits de la fin du siècle pour faire l'acquisition de plusieurs navires. En 1699, « Le dit vaisseau la bien aimée avec ses agrées apparant et ustancilles sont adjugé au sieur Gaschet »[1351]. Ce vaisseau provient d'une prise faite par les corsaires de la Martinique et le marchand l'acquière suite à une vente aux enchères. En 1703, cet armateur est toujours en activité dans les îles puisque : « Monsieur le comte de Gennes capitaine des vaisseaux du roy doit à Daniel Gaschet, pour avoir retenu sa barque nommée la Marianne maitre Adrien Bilot»[1352]. Il est encore présent en 1710 : « Monsieur Ponté gouverneur de sainte Marthe en cette isle [...] estoit party pour son gouvernement dans une barque appartenant au sieur Gachet marchand de cette isle »[1353].

Ces exemples démontrent que détenir ces embarcations permet de réaliser des échanges commerciaux entre les îles. Il est certain que ces armateurs ont dû s'impliquer dans le commerce interlope même si les sources ne les citent pas régulièrement dans cette pratique. Tout de même en 1708, le ministre est informé qu'« il s'en fait encore par une barque de cette ditte isle qui va et vien de l'isle de Saint-Thomas ils sont plusieurs dans ce commerce cependant je ne connois que le sieur Paquier qui a la direction du dixième de monseigneur l'amiral le sieur Fillon a qui appartient la barque »[1354]. Fillon est aussi un personnage très connu dans les îles. Il fait partie de ces marchands que nous aurons alors l'occasion de revoir plus loin dans nos travaux.

L'implication des petits habitants et des femmes dans l'armement des navires.

Ainsi la majorité des armateurs et des propriétaires des plus grandes embarcations présentes dans les îles sont des hommes issus de la haute société coloniale ou des membres de l'administration. Leur richesse leur permet de participer directement à l'armement des navires. Mais ces hommes d'influences n'en ont pas l'exclusivité. En effet, les conflits de la fin du siècle permettent à des habitants issus de couches sociales moins hautes de participer eux aussi aux armements :

> « Je vous ay aussy escrit en faveur des nommez Bernier, Bornes et Du Plessis qui sont trois armateurs qui ont fait plusieurs belles actions et d'éclat et de puis peu le sieur Du Plessis attaqua avec un batteau de six canons et 100 hommes un vaisseau anglois de 24 canons et 80 hommes et s'en rendit maitre en n'ayant pu le conserver ayant chassé un vaisseau de guerre le fit sauter en l'air un mois après »[1355].

1351 ANOM, C8A 11 F° 278, Procès verbal dressé à la Martinique, 31 Mai 1699.
1352 ANOM, C8A 15 F° 88, Lettre de De Gennes, 03 Février 1703.
1353 ANOM, C8A 17 F° 373, Lettre de Vaucresson, 05 Novembre 1710.
1354 ANOM C7A6 F° 18, Lettre Anonyme, 30 Mars 1708.
1355 ANOM, C8A 17 F° 226, Lettre de Gabaret, 18 Juillet 1710.

Ces armateurs sont des flibustiers qui ont profité de la multiplication des entreprises de courses pour s'élever au sein de la société coloniale. Ils acquièrent ainsi une position importante car leurs navigations permettent d'assurer la sécurité des habitants.

En dehors de ces cas particuliers, les embarcations à plus fort tonnage, utilisées pour le commerce, sont tenues en grande majorité par les élites de la société coloniale. Les petits habitants sont surtout détenteurs d'embarcations à faible tonnage comme les chaloupes, canots et pirogues.

Nous avons connaissance, grâce aux écrits de Jean Baptiste Labat, du fait qu'un des habitants de la Martinique détient ces petites embarcations et comment il sait en tirer une source de revenus: « Nous partimes notre supérieur et moi dans le canot de Louis Galere sur les trois heures aprè minuit. Il étoit environ sept heures quand nous arrivames au Fort Royal »[1356]. Louis Galere est un ancien esclave[1357] qui, une fois affranchi, développa un service de transport de personnes entre Fort Royal et Fort Saint-Pierre. Il n'est pas le seul à détenir de petites embarcations pour relier les quartiers des îles. Labat rapporte encore : « nous partimes le Lundi onze Avril de grand matin le Père Martelli et moi par le cul de sac Robert. Nous trouvâmes à la rivière un canot de Monsieur Monel qui nous attendoit »[1358]. La détention de ces petites embarcations semble être très fréquentes et ne pas être limitée à la seule frange la moins aisée de la société coloniale. Ainsi nombre des habitants sont en mesure de se déplacer mais aussi de transporter dans les ports et rades foraines les marchandises qu'ils produisent.

Parmi les propriétaires de navires, il faut faire une place particulière aux femmes. Si elles ne trouvent pas place au sein des équipages, certaines d'entre elles sont à la tête d'armements de navires. Par exemple en 1675, « Il est arrivé que madame de la Courtille habitante de la Guadeloupe a perdu quinze negres qui ayant enlevé un grand canot qu'elle avoit, se sont sauvez à l'isle de Nieve et comme elle a envoyé son gendre pour les réclamer monsieur Stapleton luy en a refusé »[1359]. Ces propos indiquent clairement que cette habitante de la Guadeloupe est propriétaire d'au moins deux embarcations : un canot volé par ses esclaves et une autre embarcation sur laquelle elle fait monter son gendre. Il est à noter que c'est Madame de la Courtille qui semble pousser son gendre à s'embarquer en direction de Nevis. Par contre, elle ne prend pas part personnellement à cet équipage. Jean Baptiste Labat fait aussi référence à une autre de ces propriétaires :

> « Le lundi onzième Juin sur les dix heures du matin nous nous trouvames à la pointe du Pescheur. Je me fis mettre à terre à l'habitation de Madame la Veuve Chapelle où je dis la Messe et où je dinai. Elle me donna un canot avec trois negres et un caraïbe pour gouverner pour me porter jusqu'au potiche chez monsieur Michel »[1360].

Ces femmes sont souvent des veuves qui héritent des biens de leurs anciens époux. Le plus souvent les embarcations détenues sont de faibles tonnages et servent à la circulation côtière. Mais en 1709 à Saint-Malo, Marie Gilardin De Beauséjour, habitante de la Martinique, engage un équipage pour faire le commerce entre ce port et l'île où elle réside[1361]. Ceci indique que des femmes sont en mesure de jouer le rôle d'armateur et ce, sans avoir la nécessité de passer par l'intermédiaire des hommes.

1356 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome II, p. 36.

1357 LOUIS Abel Alexis, *Les libres de couleurs à la Martinique, Tome I,* L'Harmattan, Paris, 2011.

1358 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome I, p. 58.

1359 ANOM, C8A 1 F° 324, Lettre de De Baas, 04 Mai 1675.

1360 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit, Tome V, p. 173.

1361 ADM, 1J25, Acte d'engagement de l'équipage du navire Le Saint-Antoine rédigé à Saint-Malo. Armateur : demoiselle Marie Geraldin, dame de Beauséjour, année 1709.

Ainsi une grande majorité des membres de la société coloniale semble être en mesure de détenir des embarcations. Seules les populations serviles paraissent en être exclues.

A partir des années 1674, les marchands et négociants des îles deviennent donc détenteurs de navires à côté des membres des instances dirigeantes. Leurs embarcations servent en priorité à assurer le commerce dans le bassin caribéen. Certains habitants, parmi les plus fortunés, font aussi l'acquisition de navires plus importants pour pouvoir assurer des relations commerciales avec l'Europe ou les autres empires coloniaux d'Amérique. Les conflits de la fin du XVII° siècle permettent à d'autres membres de la société coloniale de faire l'acquisition d'embarcations prises lors de raids maritimes comme Chicou qui en obtient une grâce aux ventes aux enchères qui ont lieu à la Martinique à la fin du XVII° siècle[1362]. Ainsi dans la seconde moitié du XVII° siècle la détention d'embarcation est très fréquente dans les îles. Nombre d'entre elles sont de faibles tonnages et permettent d'assurer les liaisons entre les différents quartiers. Mais les habitants savent aussi associer leurs moyens pour mettre en mer des embarcations à plus fort tonnage, consacrées aux activités de courses et de commerces. Or, pour pouvoir assurer la navigation, les armateurs doivent engager directement dans les îles des équipages.

2. Les capitaines présents aux Antilles

Parmi l'ensemble des membres d'équipages locaux ce sont les capitaines qui sont plus facilement identifiables. Les autorités locales, dans leurs correspondances, et les voyageurs, dans leurs récits, font très souvent références à ces capitaines et livrent régulièrement leur identité. De même, ces hommes n'hésitent pas à accoler à leur nom le titre de capitaine au sein des registres paroissiaux et lors des recensements de populations. Il est donc assez aisé de les repérer. La seule difficulté réside dans le fait de distinguer les capitaines européens séjournant de façon occasionnelle dans les îles et les capitaines locaux.

Les capitaines dans les premiers temps de la colonisation.

Cette distinction est surtout très difficile à établir au début de la période étudiée. Sous le régime des seigneurs propriétaires, nous retrouvons deux catégories de capitaines. Il y a d'abord, ceux qui sont en parallèle des propriétaires terriens. Nous avons déjà souligné le fait que les habitants se sont impliqués dans les œuvres de colonisations. Il est donc logique que certains aient joué le rôle de capitaine lors d'expéditions maritimes et ce, d'autant plus que grand nombre de ces premiers colons avaient une expérience maritime avant de se rendre dans les îles. A la Grenade par exemple, nous retrouvons mention de « La barque du grand du Plessis arrivant pour lors du Kayeman »[1363]. Ce Grand Du Plessis est un des premiers colons qui continuent à mener des équipages pour ses besoins personnels. Dans la même île, l'anonyme de la Grenade rapporte que « A cet effet le Sieur Le Comte commandant envoya par mer le Sieur le Marquis son Lieutenant »[1364]. De même à la Martinique, lors de la conquête de la Capesterre :

> « Monsieur de Gourselas choisit promptement dans toutes les compagnies de l'isle six cens hommes dont la plus part estoient maistre de cases et tous très vaillants, l'on en mit deux cens sur cinq barques commandées par M de Loubière et les quatre cens

1362ANOM, C8A 9 F° 182, Mémoire sur la vente de navires aux îles par d'Harbouville le 09 Septembre 1695.
1363 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit., Tome I, p. 425.
1364 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…*, OP.Cit.

autres qui devoient aller par terre furent divisez en deux bandes dont l'une eut ordre d'aller par la Montagne Pelée et l'autre de passer par le Morne des Gommiers Monsieur de Loubiers envoya Beausoleil dans une de ses barques »[1365].

Dans ce récit, nous constatons que les colons ont parmi eux des hommes capables de mener des équipages lors d'expéditions maritimes : De Loubière ou Beausoleil par exemple. Pour autant, ces hommes semblent n'exercer cette activité de capitaine que de façon sporadique. Ainsi, nous pouvons nous demander s'il est possible de réellement leur attribuer ce qualificatif. Eux même ne semblent pas se présenter ainsi.

Par contre, à côté de ces habitants qui sont en capacité de mener des équipages en mer, il existe dans les îles des hommes qui utilisent leur savoir en matière de commandement d'équipage pour s'insérer dans la société coloniale. Celui qui nous est le mieux connu est La Fontaine Héron. L'anonyme de la Grenade fait état dans ses écrits de la présence dans le sud de la Caraïbe d'« une barque qui s'y en alloit au commencement de may sous le commandement du Sieur la Fontaine Héroux »[1366]. Jean Baptiste Du Tertre fait aussi référence à la présence de ce capitaine dans les îles :

> « Nous ne songions gueres ny a cette entreprise des sauvages ny a les rencontrer lors que nus nous misme dans la barque de M du Parquet pour aller à Saint Christophe dans l'espérance d'y trouver quelque navire prest à faire voile pour France ou pour Hollande outre l'équipage de cette barque dont les matelots estoient tous bons soldats nous avions le sieur de la Fontaine Heron capitaine de ses gardes et le R P Boulogne qui avoit affaire à Saint Christophe. Cette barque estoit montée de deux canons et de deux pierriers mais elle estoit si embarassée par la quantité des rafraichissements que la generosité de M du Parquet y avoit fait embarquer qu'elle estoit fort peu en estat de combattre aussi ne songeoit on gueres à s'y préparer »[1367].

Ainsi cet homme joue deux rôles au sein de la Martinique. Le fait qu'il ait conservé son embarcation lui permet de continuer à pratiquer une activité maritime. Cela ne l'empêche pourtant pas d'être capitaine des gardes de Du Parquet. Le fait que ce capitaine ait obtenu un poste à forte responsabilité à la Martinique n'est donc pas incompatible avec la pratique d'une activité maritime. Dans un autre récit nous le retrouvons aussi au côté d'un autre « capitaine colon » dont nous avons déjà tant parlé, Guillaume D'Orange : « Estant retournez M le general y renvoya dans sa barque le sieur de la Fontaine Héron capitaine de ses gardes avec le sieur d'Orange et quelques autres volontaires »[1368].

Sont donc présents dans les îles des habitants capables de mener des équipages et faisant partie des premiers colons. Ceux qui exercent régulièrement ce rôle ne représentent pas la majorité des capitaines qui nous sont connus pour le début de la période étudiée. La plupart des chefs d'équipage que nous avons pu identifier jusqu'aux années 1664 sont avant tout des hommes qui s'engagent dans des voyages vers les îles depuis les ports Européens. Parmi ceux-là nous pouvons citer : Bonnefoy, Lormier, Le Pas, Treval, Langlois, Baillardelle, Mansel, La Perrière et La Burlotte. A la lecture des sources, il semble que ces capitaines ont pour point commun de ne pas être installés aux îles lors de la mention de leur exercice de chef d'équipage. La plupart de ces hommes sont en mer dans le but de réaliser un voyage transatlantique. Une fois aux îles, ils entrent au service des seigneurs propriétaires pour une courte expédition, avant de faire un voyage retour vers les côtes Européennes. Pour la conquête de la Grenade par exemple,

---

1365 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 542.

1366 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…*, OP.Cit, p. 128.

1367 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I p. 115.

1368 Ibid. Tome I, p. 542.

« M du Parquet ayant ainsi disposé toutes choses pour l'establissement de la Colonie dans l'isle de la Grenade, traita les navires du capitaine Lormier et du capitaine Le Pas qui estoient à sa rade avec deux barques qui luy appartenoient et après avoir fait entendre la messe à tout son monde, s'embarqua et fit voile au mois de Juin de l'année 1650 et arriva à la Grenade quatre jours après »[1369].

Rien n'indique que ces capitaines fassent réellement partie de la société coloniale. Par contre, ces chefs d'équipage prennent l'habitude de se rendre dans les îles comme le capitaine Postel :

« Depuis le sieur Aubert se voyant prest d'estre debusqué par M Houel y avoit envoyé le sieur Postel l'un des mieux entendus des isles en faict d'habitation pour en découvrir la qualité et pour connoistre sur les lieux la vérité des advantages qui donnoient à cette isle une si haute réputation et sur son rapport auquel je me trouvé présente il y fut allée pour s'y establir si les mauvaises affaires qu'il eut avec le sieur Houel ne l'en eussent empesché »[1370].

Ces capitaines européens ont acquis au cours de leurs différents voyages un savoir qui peut alors être réemployé au service des seigneurs propriétaires. Parmi ces capitaines, celui qui nous est le mieux connu est Mansel[1371]. De Poincy utilise ses services pour pouvoir assurer la liaison entre son île principale et ses nouvelles acquisitions du Nord de la Caraïbe. Nous avons retrouvé pour l'année 1647, un « Inventaire des pièces que produit le sieur de Thoisy, lieutenant général pour le roy au gouvernement des isles de l'Amérique demandeur » dont nous avons déjà fait référence plus tôt[1372]. Ce témoignage donne deux informations cruciales pour notre recherche. D'abord, les propos du capitaine démontrent que des liens étroits existent entre lui et le gouverneur de Saint-Christophe. Ces liens sont si étroits que Du Tertre parle même d'une sorte de monopole que détiendrait Mansel sur le commerce entre Sainte-Croix et Saint-Christophe. L'autre information est que le capitaine Mansel, bien qu'ayant participé à l'arrestation de Du Parquet et ayant aidé de Poincy à s'opposer à une décision royale, n'hésite pas à retourner dans le Royaume de France. Ceci semble clairement indiquer que ce capitaine ne réside pas au sein des colonies et que, même si ses séjours sont réguliers aux Antilles, il ne fait pas entièrement partie de la société coloniale. Cela explique aussi pourquoi nous n'avons retrouvé aucune mention de lui ou de membres de sa famille après la disparition des De Poincy à la tête des îles.

Si Mansel fait le choix de ne pas prendre place au sein de la société coloniale, ceci n'est pas le cas de tous les chefs d'équipage venus commercer aux Antilles. Parmi ceux-ci, le cas de La Burlotte est éclairant. L'anonyme de la Grenade rapporte qu'en 1655 ce capitaine dirige une barque du gouverneur de la Martinique[1373]. Du Tertre confirme ces propos :

« Le sixième jour de Février, le capitaine la Bourlotte qui commandoit la barque de M le Général du Parquet estant retourné de la Grenade, apporta la nouvelle asseurée de la défaite totale de la colonie Françoise establie à Ouanarigo. Mais le sieur de la Vigne n'en voulant rien croire et attribuant ce bruit à ceux qui avoient blasmé son esprit, il fut désabusé le dix huict mars ensuivant par celuy qui commandoit sa barque qui en retourna et luy apprit qu'il n'avoit trouvé personne au Fort »[1374].

En 1657, nous le retrouvons de nouveau à la tête d'une embarcation :

1369 Ibid, Tome I, p. 425.

1370Ibid, Tome I, p. 228.

1371 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 415.

1372 BNF, département des manuscrits, fonds français 18593, Inventaire des pièces que produit le sieur de Thoisy, lieutenant général pour le roy au gouvernement des isles de l'Amérique demandeur, année 1647.

1373 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit, p. 123.

1374 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, P430.

« La fuite des nègres l'ayant [Du Parquet] obligé de mettre une barque en mer faire la guerre aux sauvages qui les retiroient, il ne donnoit point de repos à ses gardes et les envoya tous les jours en parti sa grande barque commandée par le capitaine la Bourlote »[1375].

Ce capitaine, très proche de Du Parquet, ne va pas se contenter de rendre des services maritimes au gouverneur, il va aussi prendre possession d'une habitation à la Martinique. Nous le trouvons mentionné dans le rôle de 1660 puisqu'il a une habitation au Fort Saint-Pierre de la Martinique[1376].

Un autre de ces capitaines s'installe lui aussi à la Martinique, Charles Baillardelle. Recensé en 1660 à Saint-Pierre, il fait partie des premiers colons à s'installer aux Anses d'Arlet en 1671[1377]. Avant de détenir des terres à la Martinique, il a d'abord exercé une activité maritime. En 1650 : « Quelques dix jours après vinrent au mois de novembre par bonheur les barques de Baillardel et de Jean Langlois, à qui on raconta le malheur survenu de la guerre des Sauvages»[1378]. Nous le retrouvons alors au côté d'un autre futur habitant des îles, le capitaine Jean Langlois. Ce capitaine Baillardelle, à l'exemple de la Burlotte, exerce son activité au service du gouverneur de la Martinique. En 1654,

« M du Parquet prévoyant bien que tout cet orage viendroit fondre sur les isles dont il estoit seigneur et propriétaire donna les ordres pour faire tenir tous les habitants sur leurs gardes, de peur de surprise envoya des munitions de bouche et de guerre à la Grenade et à Sainte Alouzie. Il composa une petite armée navale, du navire d'un capitaine Flamend de dix ou 12 pieces de canon, de la barque capitaine Balliardet de quatre et de deux pierriers, de la sienne, de deux petites pièces de canon de fonte et quatre pierriers»[1379].

Nous le retrouvons régulièrement en mer pour le service de Du Parquet comme en 1655 lorsque le gouverneur de la Martinique « avoit advis par le capitaine Balliardet qu'il y avoit une pesche de perle sur un banc qui dépendoit de cette isle et qu'en un mot il en vouloit avoir cent mille livres »[1380]. Enfin en 1658, lors de la révolte à la Martinique c'est à lui qu'« il est fait commandement [...] de remettre en mains des habitants [...] la barque nommée le Saint Jacques »[1381]. A la différence de Mansel à Saint-Christophe, les capitaines de la Martinique ne quittent pas l'île à la mort de Du Parquet puisque nous les retrouvons à la tête d'habitations. Ceci démontre que le rôle qu'ils jouent à la tête des équipages leur permet d'obtenir des gratifications suffisamment importantes pour acquérir une position de choix au sein de la société coloniale.

Les capitaines au temps de la Compagnie des Indes Occidentales.

La mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales semble, par contre, coïncider avec la mise à l'écart de ces capitaines. Ceci s'explique d'abord par le fait que les anciens dirigeants s'étaient fortement appuyés sur des capitaines hollandais. Dans l'inventaire après décès de Philippe de Poincy nous avons retrouvé « Trois reconnaissances savoir un du capitaine Euve Corneil montant à la quantité de six mil cent soixante deux livres de sucre

1375 Ibid. Tome I, p. 508.

1376 CARAN, fonds marine, MAR/G//193, Rôle du nombre des familles et habitans de l'île de la Martinique au commencement de l'an 1660 ».

1377 ADM, 2E2/1, Extraits des registres paroissiaux de la Martinique, quartier des Anses d'Arlet, année 1671.

1378 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit, p. 65.

1379 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 434.

1380 Ibid. Tome I, p. 506.

1381 Ibid. Tome I, p. 534.

poids de cette isle ; Item un autre connoissement du capitaine Anthoine Darmoise de Flessingue ; Item un autre conoissment du capitaine Raios Pitoessem d'Amsterdam »[1382]. Or, la première action des agents de la Compagnie va être d'écarter ces marchands hollandais. Cette éviction coïncide aussi avec la disparition dans les sources de mentions de capitaines locaux. Certains d'entre eux apparaissent toujours mais nous les retrouvons surtout à la tête des milices entretenues dans les îles comme monsieur de Loubière[1383]. En fait, les représentants de la Compagnie semblent plutôt s'appuyer sur des capitaines de passage. Le séjour de ces capitaines paraît alors moins long que sous les seigneurs propriétaires et les liens qui les unissent aux hautes autorités locales semblent plus distants.

Pour pouvoir continuer à circuler entre les îles, les administrateurs locaux s'appuient aussi sur des habitants comme « Du Blanc, capitaine et major au gouvernement de la Guadeloupe, partant de la Martinique pour aller à la Barbade »[1384]. Mais ces derniers n'exercent pas en tant que tel le métier de capitaine. Seuls les conflits entre Anglais et Français permettent à certains d'entre eux de s'illustrer au service des colonies. C'est le cas, entre autres, du capitaine Bourdet que nous retrouvons en 1668. Ce même Bourdet est encore présent en 1669, à Saint-Christophe, à la tête du navire « le Saint-Christophe ». Il est assurément au service de la Compagnie. Ainsi de Clodoré rapporte à son propos : « L'on jugea à propos d'envoyer en mer le capitaine Bourdet commandant la frégate de Saint-Sébastien bonne voilière et montée de 24 pièces de Canon »[1385]. Il fait alors des séjours réguliers aux Antilles mais ne s'inscrit pas réellement dans la société coloniale.

De même, les autorités locales prennent appui sur des capitaines extérieurs à la colonie comme Eon Bernard, Miquel et Piareto Michel, capitaines espagnols, au service de De Baas. Contrairement aux seigneurs propriétaires, les agents de la compagnie semblent donc être moins enclins à s'appuyer sur les habitants pour pouvoir mener des équipages dans la mer des Caraïbes.

Pourtant, c'est aussi au cours de cette période que certains habitants vont endosser le rôle de capitaine pour mener à bien leur propre commerce. En 1669 par exemple, nous trouvons pour la première fois le capitaine Roy sur les mers des Antilles. En 1670, nous avons aussi connaissance de l'existence d'un autre capitaine : « Louis Pelletier maistre de barque demeurant en cette isle lequel est arrivé depuis peu de la coste de Saint Domingue[1386]». Si les services de certains de ces habitants sont mis à disposition des membres des autorités coloniales « comme le nommé Gayé»[1387], la plupart de ces nouveaux chefs d'équipage semblent d'abord être au service des habitants. Ils paraissent beaucoup plus autonomes vis-à-vis des autorités locales, alors même que la période tendrait à plus de contrôles sur leur action. C'est une preuve de l'incapacité des agents de la Compagnie à contrôler les agissements des habitants.

S'appuyant sur les navires envoyés par le roi et par les représentants de la compagnie présents dans les ports du royaume, les agents laissent la liberté à certains capitaines des îles d'exercer leur activité pour leur propre compte et ainsi de s'enrichir. C'est le cas, par exemple, du capitaine « Jean Donsse hollandois naturalisé françois qui est un des plus riches habitants de la dite Martinique que monsieur de Baas avoit emmené à Corossol à cause que

1382 ANOM, C8B 1 N° 6, inventaire après décès de De Poincy, année 1660.

1383 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Lettre de Clodoré, année 1665.

1384 ANOM, COL E 140, ordonnance de Houel, année 1666.

1385 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* OP.Cit, Tome II, p. 5.

1386 ANOM C7A1 F° 321, Lettre de Du Lion, 02 Décembre 1670.

1387 ANOM, C7A2 F° 46, Lettre de Du Lion, 16 Novembre 1671.

pendant un long temps il a navigué et demeuré en ce pais la »[1388]. Ce capitaine fait fortune en exerçant son métier à la fois au service des membres des autorités locales mais aussi au service des habitants de la colonie. En 1672, nous le retrouvons, par exemple, à la tête d'une barque reliant la Martinique à Saint-Christophe.

La présence de ces capitaines permet alors à certains habitants de continuer à entretenir des relations commerciales avec les nations étrangères. Certains de ces capitaines peuvent même tisser des liens plus étroits avec les autres membres de la société coloniale. Par exemple en 1673, lors du baptême de Philippe Le Roux, enfant né au Prêcheur de la Martinique, est nommé comme parrain Philippe Voisin. Ce dernier fait alors état de son métier : capitaine[1389].

Ainsi la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales n'a pas réellement écarté les capitaines locaux. Certes, le fait que les autorités locales se soient beaucoup appuyées sur des capitaines issus du monde extérieur à la colonie a peut-être mis un frein aux développements de leurs activités, pour autant, nous avons la preuve que certains habitants ont pu se tourner vers le rôle de capitaine pour donner naissance à leur fortune comme dans le cas du capitaine Roy. De plus, dans les dernières années de la compagnie, d'anciens capitaines réapparaissent en mer des Antilles. En 1674

> « Le capitaine James Walken commandant une barque qui a mouillé à ma rade y a pris les vivres et rafraichissements qu'il a voulu et demeuré près de deux fois vingt quatre heures en cette isle à la sortie il a trouvé la barque du capitaine Laberlote qu'il a pillé nonobstant mon passeport et la barque du sieur d'Orange avec le pillage d'un canot »[1390].

Il est alors intéressant de voir que ces hommes qui sont bien intégrés dans la société coloniale n'ont pas pour autant abandonné leur première activité et sont encore en mesure de gérer des équipages. Ceci indique que les habitants ont conscience de la nécessité qu'il y a de pouvoir prendre la mer par leur propre moyen. Il est aussi marquant de voir réapparaître ces hommes au moment où la compagnie des Indes est en train de péricliter.

Les capitaines au temps de l'administration directe.

En effet, la disparition de la Compagnie apparaît dans les sources, comme une libération pour les capitaines installés dans les îles. Leur présence sur les mers est ainsi de plus en plus marquée. Ceux qui avaient su exercer leur activité lors des années 1670, sont les premiers à réaffirmer leur présence après la disparition de la Compagnie. En 1674, lors du baptême de Jean Baptiste de la Rue au Prêcheur de la Martinique est choisi comme parrain Jean Roy. Il se qualifie lui même de capitaine[1391]. Lors de ce baptême, il est en compagnie d'Isabeau Dyel descendante du premier gouverneur de l'île. Ceci indique que l'activité exercée par Jean Roy lui a permis d'obtenir un statut assez enviable au sein de la colonie. Avant de devenir un riche habitant des îles et un armateur important, Jean Roy va d'abord mettre ses qualités au service des administrateurs locaux : en 1678 par exemple, « il se rend à Marie-Galante pour faire un inventaire des biens des habitants qui se sont enfuis avec les hollandais »[1392]. Ce capitaine n'est pas le seul à être employé par les autorités locales pour pouvoir circuler dans le bassin caribéen. En 1674, De Baas informe le ministre que

---

1388 ANOM C7A2 F° 260, Lettre de Du Lion 30 Mai 1673.

1389ANOM 1DPPC1771, Extraits des registres paroissiaux de la Martinique, quartier Du Prêcheur, année 1673.

1390 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome III. P. 284.

1391ANOM 1DPPC1771, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1674.

1392 ANOM, COL E 359, Dossier de la famille Roy, 1678.

« j‟ay payer au nommé Robillard marchand en cette isle pour le payement d‟une barque qui luy apartenoit perdue pour le service de sa majesté et ce service a esté que cette barque estant à Marie Gallante lorsque 14 vaisseaux parurent au vent de l‟isle, monsieur de Temricourt l‟envoya en diligence à la Guadeloupe, pour en donner avis à monsieur Du lion et celuy ci sans perdre de temps me l‟envoya en diligence croyant que les 14 voilles estoient l‟armement de flessingue dont monsieur de Bellinzany nous avoit donné l‟avis»[1393].

De même en 1694, « Le sieur Allexis Mauvière ayant esté commandé par monsieur de Blenac pour porter à la Barbade des prisonniers anglois avec la barque la Mauve y avoit embarqué du cacau sans faire de déclaration »[1394].

Si nous reprenons l‟exemple de Jean Roy ou celui d‟Alexis Mauvrière, nous constatons que ces capitaines, qui ont su développer leur activité après la disparition de la compagnie, vont, à la fin du XVII° siècle, être en capacité d‟armer eux-mêmes leurs embarcations et d‟organiser des voyages pour leur propre compte. Ceci explique les propos de Blénac en 1695[1395]. Les habitants cités par le gouverneur général ont tous pour point commun d‟avoir été capitaines de navires avant de jouer un rôle plus important au sein des colonies. C‟est surtout la multiplication des conflits dans le bassin caribéen qui a profité à ces capitaines aguerris en leur permettant de s‟enrichir et ainsi de se hisser au rang de notables au sein de la société coloniale.

Mais tous les capitaines ne sont pas aussi fortunés que ceux cités plus haut. Par exemple, le capitaine Robillard est dit pauvre[1396]. Deux catégories de capitaines apparaissent donc dans les îles. Les plus fortunés, comme Jean Roy, sont capables d‟armer plusieurs navires. Ils peuvent également envisager de faire du commerce avec les ports européens pour leur propre compte. A la tête des embarcations, ces hommes peuvent aussi prendre part aux entreprises de course et ainsi s‟enrichir afin d‟atteindre des places honorables au sein de la société coloniale. Aux côtés de ces hommes de pouvoirs, certains habitants prennent la tête d‟équipages pour pouvoir acquérir la fortune qu‟ils sont venus chercher dans les îles. L‟accroissement du nombre d‟armements en partance des îles à la fin du XVII° siècle entraîne de fait l‟augmentation du nombre de capitaines. Nous avons alors mention de maîtres de barques et maîtres de chaloupes. Ces qualificatifs sont le plus souvent attribués à des hommes moins fortunés que ceux présentés plus haut.

De même, si les capitaines les plus illustres sont surtout localisés à la Martinique, cette activité est exercée dans l‟ensemble des colonies françaises. En 1693, lors du baptême de Houe Elisabeth à la Guadeloupe, apparaît comme parrain le capitaine Jean Baptiste Lefévre. De même, lors du baptême de Thimotée Mesle aux Saintes en 1691 le parrain est Jean Morli maître de barque[1397], signe que ces capitaines font partie intégrante de la société coloniale.

Le capitaine Morly cité plus haut a pu côtoyer un autre capitaine des îles qui a eu l‟occasion de faire parler de lui. Il s‟agit de Jacob Bioche. Nous avons connaissance de la présence de ce capitaine à partir de 1686 :

« Il arriva le 26 mars 1686 la barque du nommé Bioche venant de la Guadeloupe où il y avait pour passagers les sieurs Neil et Vanjusteren de la Religion avec congé pour venir dans cette ile, qui publièrent que monsieur le comte de Blénac et monsieur

1393 ANOM, C10A1 F39, Lettre de Blénac, 18 Février 1688.

1394 ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

1395 « Ceux qui commande les bastiments ne sont pas les armateurs mais bien les sieurs Le Roy, Gaschet, Pasquier, Du Couroy, Charton, Alexis Mauvière et Pinel»ANOM, C8A 9 F° 160, Lettre de Blénac, 20 Février 1695.

1396 ANOM, C10A1 F39, Lettre de Blénac, 18 Février 1688.

1397ANOM 1DPPC1135, Extrait des registres paroissiaux des Saintes, année 1691.

l'intendant était venu à la Guadeloupe pour obliger les huguenots de se faire catholique et qu'on en avait fait autant à la Martinique. Ce bruit ayant été publié nos religionnaires en furent surpris et prirent la plupart la résolution de se sauver »[1398].

Cet habitant de la Guadeloupe qui assure la connexion entre son île et la Martinique est cité comme maître de barque aux Saintes en 1686[1399]. Il semble que son activité consiste d'abord à relier ces îles à la Guadeloupe. Puis il s'installe dans cette dernière, à la Basse-Terre où il a un fils[1400]. Entre 1688 et 1692 son activité de capitaine lui permet de s'élever au sein de la société coloniale puisqu'il obtient le titre de navigateur. En 1690, il est même cité comme « habitant » et le parrain de sa fille est Nicolas La Lande procureur de la Guadeloupe. Il semble même jouer un rôle important au sein de la société coloniale puisqu'il est choisi quatre fois comme parrain en 1693. Il est encore choisi en 1695 lors du baptême de la fille de Jacques Revault habitant de la Guadeloupe puis en 1696 lors de celui du fils de Pierre Ferret. Lors de ce dernier baptême nous pouvons constater qu'il a su conserver des liens étroits avec les habitants des Saintes puisque la mère de l'enfant est Marie Mesle fille d'un habitant de cette île. Après cette dernière mention, Jacob Bioche n'apparaît plus dans les sources.

Son exemple permet alors de mieux comprendre le rôle que tiennent ces capitaines dans les colonies. Pour pouvoir conserver des relations entre les îles, les habitants ont besoin de la présence de ces hommes et leur accordent des places importantes au sein de la société coloniale. Ainsi le métier de capitaine permet d'entrer en contact avec les habitants les plus illustres des îles et certains de ces chefs d'équipages saisissent cette opportunité pour se hisser aux postes les plus enviables de la colonie. Mais beaucoup de ces capitaines n'arrivent pas à se maintenir à la tête des colonies et nombre d'entre eux finissent dans l'oubli comme Jacob Bioche.

Parmi les capitaines présents dans les îles, ceux qui ont le plus l'opportunité de faire fortune sont les hommes qui ont une expérience assez importante pour s'imposer dans le domaine maritime. A la Martinique, nous avons l'exemple de Monsieur de Maintenon. Venu aux îles en tant que membre des escadres royales, il va se servir de sa position pour prendre la tête d'équipages et s'enrichir davantage[1401]. En 1681, « Monsieur de Maintenon a fait equiper une fluste à Dunkerque laquelle est venue aussy sans passeport du roy »[1402]. Grâce à ses embarcations, De Maintenon développe des réseaux commerciaux au sein du bassin antillais :

> « Vous verez par la lettre du roy que vous trouverez cy joint les intensions de sa majesté sur le sujet de l'establissement du commerce que le sieur Dangennes de Maintenon doibt faire avec les espagnols de l'Amérique dans les isles et costes de terre ferme de l'Amérique et comme il importe que cette entreprise soit secrète faites en sorte que personne n'en ay connaissance et permettez luy de prendre dans les isles jusques à cent cinquante milliers de sucre brut tous les ans pendant le cours de quatre années pour faire le dit commerce »[1403].

Comme les autres propriétaires, il sait aussi mettre son embarcation au service des autorités locales pour pouvoir en tirer quelques subsides :

> « Comme la barque de munitionnaire est occupée à descharger les vivres qui sont dans les vaisseaux mouillés au Cul de Sac, il m'a sommé de luy fournir un bastiment pour porter a la Grenade les vivres pour l'esquipage du vaisseau que commande le

1398 ANOM, C10 B1, Lettre de Saint Laurent, 21 Juillet 1686.

1399ANOM 1DPPC1135, Extrait des registres paroissiaux des Saintes, année 1686.

1400ANOM 1DPPC128, Extrait des registres paroissiaux de la Guadeloupe, Basse Terre, année 1688.

1401 CAMUS, Michel-Christian « Le marquis de Maintenon, corsaire, négrier, planteur et gouverneur de Marie-Galante », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (110), 3–7, 1996.

1402 ANOM, C8A 3 F° 71, Lettre de Patoulet, 08 Mars 1681.

1403 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, Lettre de Seignelay 02 Novembre 1680.

dit sieur La Clocheterie, j‟ay esté obligé ne trouvant point d‟autre commodité de freter la barque de monsieur de Maintenon à qui je paye pour son voyage deux cent cinquante livres monnoyes de France »[1404].

Ceci lui permet alors de pouvoir poursuivre ses affaires tout en bénéficiant de la protection des autorités locales :

« A l‟égard des pirogues espagnoles que le roy me dit par sa lettre du dix sept Aoust denier que je n‟ay pas voullu laisser traiter avec monsieur de Maintenon, je ne say ce que c‟est, la lettre qu‟il vous escrit justifie le contraire, on ne n‟en a jamais veu dans toutes les isles françoises et vous pouvez estre asuré monseigneur que l‟on ny en verra jamais, j‟ay donné a monsieur de Maintenon tous les ordres qu‟il a desirez et tous ceux que j‟ay cru quy pouvoient facilliter son affaire »[1405].

Il développe ensuite d‟autres activités :

« Une barque que monsieur de Maintenon avoit envoyé à la paiche de la tortue en revenant icy elle rencontra le sieur Lue Traison qui commande une fregatte de Saint Malo nomée la Vierge de Huygle de 24 pièces de canon qui luy a dit que croysant sur Tabac un vaisseau hollandois de 30 à 40 canons estoit arrivé »[1406].

De même, De Maintenon va profiter du développement de la course aux Antilles pour accroître derechef ses activités et pérenniser sa fortune. Comme lui, les hommes de la haute société coloniale n‟hésitent pas, à la fin du XVII° siècle, à prendre la tête d‟embarcations pour s‟enrichir.

Lorsque les membres de la haute société coloniale ne sont pas en mesure de se porter sur les mers, ce sont les membres de leur famille proche qui exercent ce métier. Nous avons l‟exemple du capitaine Roland de la Guadeloupe. Fils de Roland Jacques conseiller à la Guadeloupe, celui-ci va s‟illustrer lors des conflits de la fin du XVII° siècle : « Monsieur Rolland en venant icy a pris un brigantin chargé de fer et le capitaine le Cerf party de Bourdeaux à fait une prise chargée de bléd »[1407]. Nous aurons l‟occasion de constater plus loin dans nos travaux que beaucoup d‟enfants des plus importantes familles des colonies vont s‟engager au cours de leur vie au sein d‟équipages, que ce soit aux Antilles ou dans le royaume de France.

La seconde partie du XVII° siècle est donc marquée par l‟augmentation du nombre de capitaines présents dans les îles. Tout comme au début de la colonisation, certains habitants exercent ce rôle de façon sporadique et retournent très vite vers le monde de la terre. Mais certains capitaines comme Jean Roy vont faire de la pratique maritime la base de leur ascension sociale au sein de la société coloniale. Les guerres de la fin du XVII° siècle permettent à un grand nombre d‟entre eux d‟accroître leur fortune. Ceci leur donne l‟occasion de côtoyer les instances dirigeantes des îles et leur permet de passer du statut de capitaines à celui d‟armateurs. Ils intègrent alors la société marchande qui, elle aussi, s‟appuie sur l‟augmentation du nombre d‟équipages présents dans les îles pour développer leurs affaires. Nous retrouvons ainsi des capitaines dans tous les lieux où les habitants ont besoin d‟hommes et d‟embarcations pour circuler. Ceci entraîne par conséquent l‟apparition d‟une hiérarchie au sein de la fonction. En tête, nous retrouvons les capitaines de Saint-Pierre, proches des milieux marchands. Puis viennent les maîtres de barques et maîtres de chaloupes, qui sont beaucoup moins fortunés, mais dont les services sont nécessaires au bon fonctionnement de la colonie. Enfin, il y a de simples chefs de canots qui exercent leur activité dans un rayon proche et au service d‟un habitant.

1404 ANOM, C8A2F33, Lettre de Jolinet, 23 Juillet 1677.

1405 ANOM, C8A 3 F° 29, Lettre de Blénac, 12 Novembre 1681.

1406 ANOM, C8A2F39, Lettre de Patoulet, 08 Octobre 1677.

1407 ANOM, C8A 7 F° 367, Lettre de Du Maitz, 19 Décembre 1693.

A l'exception de ces derniers, nous percevons à la lecture des sources une grande autonomie de la part des capitaines de navires. Tout comme ceux venant des ports du royaume pour de courts séjours aux Antilles, les capitaines locaux semblent avoir une certaine liberté dans les routes à emprunter et dans les actions à mener lors de leur navigation. Ceci permet à certains d'entre eux de pouvoir pratiquer du commerce pour leur propre compte comme le rapporte Labat: « Le maitre de barque avoit quelques bales de cotton à prendre aux Saintes avec des volailes, des pois et du mil »[1408]. Ce capitaine est alors « un nommé Le Blanc maitre d'une barque »[1409]. Or, en lisant les écrits de Labat nous constatons que ce capitaine agit à la fois pour le compte d'habitants de la Guadeloupe mais aussi fait commerce pour lui-même. Cette capacité qu'ont certains capitaines à s'impliquer directement dans des actions commerciales ou dans des actes de courses leur permet alors de faire rapidement fortune. Mais leur réussite ne pourrait se réaliser sans la présence à bord d'équipages recrutés dans les îles.

3. Les membres d'équipages

En 1691, à La Rochelle, est fait déclaration par Bions et Brians pour Jean Ollivier et Jean Poitevin, marchands de la Martinique et propriétaires du navire La Dauphine, de la désertion de matelots : Jacques Ribou, Guillaume Dethormel, Claude Gaignot, René Anizon, Guillaume Ridde et Pierre Mousnier[1410]. Ces hommes d'équipage ont été recrutés à La Rochelle et ont profité du passage de leur navire dans les îles pour fuir. La Dauphine revient donc en France avec « les marchandises de son chargement et avec pour cet effet un équipage à la Martinique ». Le capitaine est alors « obligé de retourner le dit vaisseau aux isles de l'Amérique il est contraint de prendre six autres matelots en la place de ses particulier sus nommés ». Cette péripétie démontre clairement qu'il y a, aux Antilles, présence d'hommes capables de prendre part à des entreprises de navigation. En effet, si les circulations au sein du bassin antillais se sont tant développées au cours de la période étudiée c'est avant tout parce que les capitaines de navires peuvent recruter sur place les membres de leurs équipages. Malheureusement, une fois de plus, les archives ont laissé très peu de trace de ces marins. Contrairement aux archives des ports de France, nous n'avons pour les Antilles connaissances d'aucun registre ou rôle d'équipages. De plus, contrairement aux capitaines et aux armateurs, les marins des Antilles s'affichent très rarement avec ce qualificatif dans les registres paroissiaux ou lors des recensements. Si dans ces sources, il est parfois fait mention de matelots, il s'agit le plus souvent de membres d'équipages venus d'Europe et qui sont morts aux Antilles suite à la traversée transatlantique. Repérer ces hommes est alors très délicat. Sachant que les membres d'équipage en fuite ou morts aux Antilles dans les navires venant des ports de France sont remplacés par des habitants des îles, l'idée nous est alors venue de rechercher dans les rôles d'équipages de l'amirauté de La Rochelle, traces de ces marins. Ce travail a malheureusement abouti à un résultat très minime. Nous avons retrouvé dans le navire le Mouton d'Argent, parti le 6 Novembre 1682 de la Rochelle, mention de la présence du Capitaine Nicolas de Voos capitaine de la Martinique[1411] et dans le navire le Modéré parti de la Rochelle le 06 Août 1691 celle de Jean Lescuyer marin de la Martinique[1412]. Ce sont ainsi les seuls membres d'équipage que nous avons repéré et qui résident explicitement dans

1408 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome III, p. 170.
1409 Ibid.
1410 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5687/fol. 334, Dossier du navire la Dauphine, année 1691.
1411 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5671, Role d'équipage du navire le Mouton d'Or, année 1682.
1412 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5671, Role d'équipage du navire le Modéré, année 1691.

les Antilles. Il est donc fortement probable que les marins recrutés aux Antilles pour les voyages transatlantiques n'apparaissent pas comme tels dans les registres de l'amirauté. Ceci nous contraint donc à rechercher une fois de plus dans les correspondances et dans les récits de voyage, des renseignements sur ces membres d'équipages qui prennent place au sein des embarcations antillaises.

Composer des équipages au temps des seigneurs propriétaires.

Lors de la conquête de l'île de la Tortue, Jean Baptiste Du Tertre précise que les équipages ont été composés de la sorte : « Il amassa promptement quarante ou cinquante hommes, tous huguenots, qu'il mit dans une barque qui appartenoit à Monsieur de Poincy et à luy car tous les frais de cette entreprise furent communs entre eux »[1413]. Il est alors évident que dans cet épisode de navigation, les équipages sont composés à partir d'habitants de l'île de Saint-Christophe. Rien n'indique qu'ils aient eu la moindre expérience en matière maritime avant cet embarquement si ce n'est celui qui les a conduits dans les îles. Ainsi sous les seigneurs propriétaires, ce sont les habitants, quel que soit leur métier, qui composent les équipages dirigés par les autorités locales. Par exemple à Saint-Christophe, De Poincy « avoit receu cette nouvelle dès le mercredy mais ses ordres n'ayant pû être executez plustost il ne partit que le Dimanche avec trois cens hommes qu'il embarqua, partie dans le navire du capitaine Vollery, partie dans la Chaloupe du capitaine Bontemps, et se mit dans sa propre barque » nous dit Du Tertre[1414]. De même

> « En 1647, Le commandeur de Poincy eu advis par la barque du sieur Houel de la sortie de M le Général de l'isle de la Guadeloupe, résolut de le poursuivre et de la faire prendre en quelque lieu qu'il se fut retiré. Il équipa promptement pour cela cinq grand vaisseaux qui estoient à la rade, sur lesquels il embarqua 800 hommes sous la conduite des sieurs de la Vernade, Giraud, Aubert et Grenou »[1415].

Nous avons démontré au début de nos travaux combien l'ensemble des nouveaux colons ont étés impliqués dans les épisodes de colonisations dans les années 1650. Il semble que sous les seigneurs propriétaires, il n'y ait pas d'hommes qui s'emploient uniquement à l'activité de marin dans les îles. Ceci peut expliquer pourquoi aucun habitant de la Martinique en 1660 n'est recensé comme matelot. De même, Du Parquet en 1652 donne la liste des membres d'équipage avec qui il s'est rendu à la Martinique vingt-cinq ans plus tôt : « Qui ont esté rendu en cette isle par les nommés Pierre Armand, Ollivier Du Jardin, Guillaume Senechal, George Le Sade, Julien Grosilest et Guillaume de la Barre depuis le commencement de nostre isle de la Martinique »[1416]. Or, aucun de ces hommes ne se présente comme marin dans les rôles d'habitants ou dans les registres paroissiaux. Ainsi nous pouvons dire que sous les seigneurs propriétaires, les membres d'équipages sont avant tout des habitants des îles qui exercent des activités en lien avec le monde de la terre et qui peuvent à tout moment être recrutés pour des activités maritimes sporadiques.

Le recrutement des équipages dans la seconde moitié du XVII° siècle.

La disparition des seigneuries n'entraîne pas réellement de modification dans le recrutement des équipages. En effet, tout semble indiquer que jusqu'à la fin du XVII° siècle le

1413 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 168.
1414 Ibid. Tome I, p. 198.
1415 Ibid. Tome I, p. 146.
1416 ANOM, COL E 151, Lettre de Du Parquet année 1652

gros des équipages est composé d'habitants qui quittent temporairement leur emploi pour participer à des expéditions maritimes. La majorité de ces hommes sont alors issus des milices. De Baas en 1670, indique au ministre que pour composer son équipage, il recrute dans les îles « quatre cents hommes ou environ, que je prendrois dans les isles de la Martinique, de la Guadeloupe et de Saint Christophe »[1417]. Dans le cas présent, De Baas réalise un grand armement et il est donc logique qu'il ne se soit pas cantonné à ne recruter que des marins locaux. Mais Du Maitz en 1687 rapporte que même pour les plus petits équipages, les autorités locales ont l'habitude de prendre à leur service des habitants des îles[1418]. L'intendant faisant état au ministre des besoins qu'ont les autorités locales à ce qu'il y ait dans les îles des hommes entretenus par le roi, dit que pour faire naviguer un des navires qui est à son service il a « un esquipage de 8 hommes ». Ces huit hommes sont alors des habitants des îles et les propos de Du Maitz indiquent qu'il est bien en peine de trouver plus d'hommes pour le conduire.

Pourtant, sous la compagnie nous avons retrouvé trace d'équipages entretenus directement par les autorités locales. Pour l'année 1674, un mémoire des comptes de la Compagnie des Indes Occidentales dans lequel il est fait référence à des frais de barques indique :

> « Attendu la nécessité ou l'on a d'entretenir une barque pour retirer les sucres de la cabesterre et autre lieu esloigné de cette isle l'on continuera pendant l'année présente de la dépense de la barque appartenant à la compagnie qui consiste scavoir : Payes de matelots, Pour maitre de la barque dix huict livres quinze sols par mois, Et trois matelots blancs à raison de deux cent cinquante livres de sucres par mois, Qui font pour un an sept cent quatre vingt sept livres dix sols lesquels sont en sucre 126000 ; Subsistances : Aux dits maitres et trois matelots blancs et deux négres matelots à raison chacun par semaine de 2 livres de lard, 2 de bœufs, 20 de cassaves, ½ pot d'eau de vie ; Outre quoy ils auront par semaine un demy bout de pois estoient cent livres qui font en tout par semaine 328 livres et pour l'année entière composée de 52 semaines 20006 livres soit 17056 kivre tournois de sucre, Pour deux négres matelots deux habits de toille chacun par an estimez 150 livre piece : De sorte que la dite subsistance se monte à 27656. Il est cas que les victuailles soient plus ou moins espéré de ce qui est porté par le présent estat la dépense en sera passée à compte suivant le prix les dits victuailles auront esté acheptée et les radoubs et fournitures d'agrées seront pareillement passées à compte selon les etats et pièces justificatives qui seront rapportées »[1419].

Ce mémoire témoigne de la présence dans les îles de matelots salariés par les autorités locales pour pouvoir assurer le transport des marchandises. De même, nous savons que les gouverneurs et intendants entretiennent des équipages pour pouvoir assurer la sûreté des îles. Malheureusement, comme dans le cas ci-dessus, nous n'avons pu retrouver le nom de ces membres d'équipage ni même obtenir d'indication sur le lieu de résidence. Nous savons avec certitude qu'un certain nombre de ces membres d'équipages qui sont sous le commandement des autorités locales font partie des soldats qui sont envoyés dans les îles. Mais là encore, il ne s'agit pas d'un emploi permanent et leur fonction première est avant tout d'assurer l'ordre et la sécurité.

Tout au long du XVII° siècle, lorsque le besoin s'en fait sentir, les autorités locales composent les équipages des embarcations qui sont à leur service à partir des milices locales

1417 ANOM, C8A 1 F° 69, Lettre de De Baas 12 Octobre 1670.

1418 ANOM, C8AF321, Lettre de Du Maitz 22 Avril 1687.

1419 BNF, département des manuscrits, fonds, français 11315, Mémoire sur les frais de barque pour la compagnie, année 1674.

ou des soldats envoyés par le roi. Ceci permet de ce fait de limiter les dépenses occasionnées et assure à ces autorités un moyen d'avoir toujours à leur disposition des hommes en capacités de naviguer. Mais qu'en est-il alors des autres habitants ?

Les conflits de la seconde partie du XVII° siècle engendrant des prises d'embarcations et des captures d'équipages, nous donnent l'occasion de mieux connaître quelques marins des Antilles qui sont au service des habitants. En 1686, un habitant de la Martinique, rédige un mémoire pour réparation des torts qu'il a subi lors de la perte de son embarcation auprès des côtes de Sainte-Lucie[1420]. Dans ce mémoire, Roy mentionne les noms des membres d'équipage : « Estat des matelots qui estoient dans la barque la Françoise: Jean Pont maistre n'ayant qu'un bras, Claude Ledenté n'ayant qu'un bras, Charles Coquet, Nicolas Baudry, Jean David, Louis Guerin, Julien Girou, Thomas, Jean Drouet, Thomas Garçon ». Nous constatons ainsi, en premier lieu, que les équipages présents dans les Antilles sont composés de très peu d'hommes. De même, Jean Baptiste Labat rapporte que

> « j'appris en arrivant à la Guadeloupe la mort de mon intime ami le sieur Julien Lambert, un des plus braves et des plus heureux capitaines corsaires que l'Amérique ait eu depuis longtemps. Quoiqu'il eut perdu un bras dans l'affaire de Saint-Christophe, il n'avoit pas laissé de se trouver l'année suivante à la défense de la Guadeloupe et de s'y distinguer. [...] Il équipa une barque de six canons et de 8 hommes d'équipage»[1421].

Pour une entreprise de course, le recrutement de huit hommes par le capitaine Lambert reste assez faible. Par contre, lors de navigations commerciales ou pour des épisodes de pêche, les équipages antillais sont composés le plus souvent de moins d'une dizaine d'hommes. A leur tête, il y a toujours un capitaine qui joue le plus souvent le rôle de pilote. Il n'est jamais fait mention de rôle particulier pour les autres membres d'équipage.

Dans la barque de Roy, le capitaine Jean Pont est issu de la Martinique[1422]. Charles Coquet est habitant de Macouba à la Martinique, recensé en 1680, tout comme Jean Drouet[1423]. Nicolas Baudry est aussi certainement issu de la Martinique, peut être apparenté à Guillaume Baudry, lui aussi habitant de Macouba[1424]. Jean David est, quant à lui, habitant de Prêcheur, recensé en 1680 à la Martinique[1425]. Guerin Louis provient également de cette paroisse[1426]. Nous n'avons pas retrouvé de Julien Girou mais un Julien Girouet est recensé à Saint Pierre en 1664, il s'agit peut-être du même homme[1427]. Seul Thomas et Claude Ledenté n'ont pu être repérés avec certitude. Ainsi, nous constatons que les membres d'équipage présents sur la barque ont tous été recrutés à la Martinique. Or, dans les recensements opérés dans l'île, ces hommes apparaissent tous comme habitants des lieux. Il n'est jamais fait mention du fait que ces hommes soient en capacité de prendre part à des navigations. Autre fait marquant, ces hommes sont tous des « Petits Blancs » à l'exception peut-être de Jean Pont. Roy a ainsi recruté pour son armement des hommes faisant partie de la frange la plus modeste de la société coloniale. Autre élément important, ces hommes sont tous issus des quartiers du nord-ouest de la Martinique. Or, Roy est habitant du Prêcheur. Il semble, par

---

1420 Il s'agit du « Mémoire des demandes que ledit sieur Roy demande audit Capitaine Jean Temple pour luy avoir pris sa barque nommée la Françoise, mis dans la dite barque Jean Pont pour aller à Tabaq soub le passeport de monsieur le Comte de Blenac gouverneur et lieutenant général pour le roi »

1421 LABAT Jean Batiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome VI, p. 510.

1422ANOM 5DPPC/23, Rolle générale des habitants de la Martinique année 1680.

1423ANOM 5DPPC/23, Rolle générale des habitants de la Martinique année 1680.

1424 Ibid.

1425 Ibid.

1426 Ibid.

1427ANOM 5DPPC/23, Rolle générale de la Martinique, année 1664.

conséquent, que le recrutement des équipages se fasse avant tout dans les lieux d'habitation des armateurs.

Le recrutement des membres d'équipages se fait donc à l'échelle locale auprès de proches voisins ou de membres de la famille. Par exemple, lorsque l'habitant de Marie Galante, Louis Thauvet, fait le choix de rejoindre un équipage hollandais, il engage avec lui des membres de sa famille : " son beau-frère Berchaud et de son frère"[1428].

Un Jugement rendu à la Martinique en 1696, suite à la pratique de commerce interlope à Sainte-Croix, donne encore quelques informations sur le recrutement des équipages dans les Antilles[1429]. Le capitaine du navire parti de la Martinique est « Abraham Macharis capitaine d'une compagnie de milice en cette isle natif d'icelle agé de trente six ans et catholique romain demeurant au mouillage du bourg Saint-Pierre ». Il est alors interrogé pour savoir

> « S'il n'est pas vray qu'estant a Sainte-Croix ou il auroit mené une prise qu'il avoit faite sur les anglois estant venus à la Martinique et ensuite retourné au dit Sainte Croix il a dit publiquement qu'il avoit traitée avec monsieur le comte de Blénac du dixième de la dite prise et que monsieur de Blénac luy avoit permis de se deffaire des marchandises et du corps du bastiment de la dite prise comme il le jugeroit à propos ».

Par la suite

> « Qu'il est venu expressement de Sainte-Croix à la Martinique pour scavoir les intentions de monsieur le comte de Blénac sur la vente des effects de la prise qu'on vouloit luy faire vendre à des gens de saint Thomas et que monsieur le Comte de Blenac luy auroit expressement ordonné de faire remonter à la Martinique tous les effets de la dite prise ce qu'il a fait à l'exception du corps du bastiment avec soixante quatre pipes de vin de Madère».

Devant laisser le navire à Sainte Croix, Macharis y laisse aussi quelques membres de son équipage qui sont ainsi cités lors du jugement. Parmi eux il y a « Le nommé Diselos [ou Desclos] qui s'est faict nommé quartier maistre de l'équipage par une ligue […] Auroit forcé les écoutilles et auroit vendu du vin à des particuliers ». A ses côtés témoignent, « Michel Gaillardet natif du Chastlet en Berry maistre chirurgien en cette isle agé de trente six ans ». Le mémoire rapporte encore qu'

> « il est vray que le dit sieur Macharis m'avoit dit qu'il avoit amené de Saint Thomas un commis de Vanbelle nommé Gombaud cousin de sa femme qu'il me dit vouloir mener à la Martinique mais il me cacha d'avoir mis dans son bord trois hollandois ce que je n'appris que longtemps après par le sieur Ricord qui pour lors etsoit icy et par le nommé Denis Tailleur de la Martinique flibustier de dit sieur Macharis ».

Ainsi pour composer son équipage, Macharis a, à la fois, engagé des habitants de la Martinique mais a aussi pris à son service des hommes étrangers à la colonie comme les trois Hollandais qui sont cités. Il n'est pas le seul à agir de la sorte. Nous avons retrouvé plusieurs mentions à la présence de Hollandais ou d'Irlandais engagés au sein des équipages des embarcations françaises aux Antilles.

En 1700, nous retrouvons à nouveau une liste de membres d'un équipage d'un navire appartenant à un habitant de la Martinique. Au mois d'octobre au large de l'île

> « Jean Barrier et Joseph Lestione ont esté surpris et pris abors de la barque la Marianne par le navire de sa majesté le Dauphin commandé pour lors par Guillaume Mill ensemble Louis Baudry, Jacques Salle franque, Charles Dumesnil, René

1428 ANOM, C/7A/3, Lettre de De Baas, Mai 1676.

1429 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 884 XII M, Jugement rendu à la Martinique le 01 Mai 1696.

Bourges, Noel Lzabis, Pierre Guybart, Louis Goury, Gaspard bortier et gilles Garnier »[1430].

Barrier et Lestione sont nommés comme étant des marchands de Saint-Pierre. Nous n'avons pas trouvé mention, dans les recensements, de Louis Baudry et Gilles Garnier mais nous pouvons penser qu'ils sont de la parenté des Baudry et Garnier recensé à Macouba en 1680[1431]. De même, Charles Dumesnil est peut-être de la famille de Thomas Dumesnil recensé en 1681 au Prêcheur[1432]. Pour les autres membres d'équipage nous n'avons pas retrouvé trace d'eux dans les recensements et dans les registres paroissiaux. Il est, de ce fait, probable que ces hommes soient nouvellement arrivés dans les îles. En effet, si les habitants font appels à de proches voisins pour pouvoir assurer la composition des équipages des embarcations, il est évident que le recrutement se fait aussi auprès des nouveaux venus dans les îles ou des engagés en fin de service. Prendre part à des épisodes de navigation permet ainsi à ces hommes de pouvoir amasser quelques richesses qu'ils pourront par la suite réinvestir dans la terre. Certains des habitants les moins fortunés saisissent aussi l'occasion de participer à un voyage maritime pour pouvoir s'extraire d'une île et chercher fortune dans un autre espace de la Caraïbe[1433]. La plupart des habitants les plus modestes des îles finissent ainsi par rejoindre les rangs des flibustiers des Grandes Antilles. Mais certains d'entre eux restent dans les Petites Antilles comme en témoigne Vaucressson en 1709[1434].

Parmi les hommes qui peuvent être enrôlés dans les équipages, il y a aussi les enfants des premiers colons qui ne trouvent pas suffisamment de terres pour pouvoir faire fortune. Nombre de ces enfants vont alors rejoindre principalement les équipages des flibustiers faisant de la course un moyen de subvenir à leurs besoins. De même, suite à la perte d'îles comme Saint Christophe, un certain nombre d'habitants se retrouvent sans fortune. A la fin du XVII° siècle, un certain nombre des anciens habitants des îles du Nord vont alors s'engager dans la navigation pour pouvoir y puiser des sources de revenus. Le cas qui nous est le mieux connu est celui de Monsieur Pinel. Si Pinel prend la direction d'équipages, nombre des anciens habitants de Saint-Christophe jouent des rôles subalternes en leur sein :

« Les isles n'ont presque subsisté que des prises qui ont esté faites sur les anglois par les flibustiers de la Martinique qui sont tous jeunes gens de Saint Christophe qui n'ayant pas de quoi subsister ont esté obligé de faire ce mestier là, en attendant qu'il plaise a son seigneur de le honorer de sa protection en les faisant rentrer dans leur bien de saint Christophe »[1435].

Ces hommes à la recherche d'emploi se rendent en priorité dans les principaux ports et rades foraines des îles. C'est alors à Saint Pierre que se fait le gros des embarquements[1436].

Les équipages des navires flibustiers sont composés de beaucoup plus d'hommes que ceux d'autres embarcations. Par exemple, « Le capitaine Le Bon corsaire commandant la barque la Victoire de 60 Hommes d'équipage a fait une prise d'un batiment anglois nommé la fregate d'Angole a l'atterage de la Barbade »[1437]. Pour autant les flibustiers, comme les autres habitants des îles, ont tendance à recruter localement : « ceux seulement qui se sont adonnez à

1430ANOM, C8A 12 F° 228, Procès verbal dressé à la Martinique, Octobre 1700.

1431ANOM 5DPPC/23, Rolle générale des habitants de la Martinique année 1680.

1432 Ibid.

1433 Gémosat en 1692 évoque ce fait: « Je n'ay pu empêcher la désertion de deux vagabons qui ont passé à la Martinique avec la Dame Aly qui les a trouvé à Saint Vincent ou ils s'estoient sauvés d'icy l'un se nomme Louis cordonnier garson blondin de petites tailes et l'autre est grand de poil noir frisé il s'appelle Taratat » ANOM, C10 A1 F 62, Copie d'une lettre de Gémosat, 21 Décembre 1692.

1434ANOM, C8A 17 F° 73, Lettre de Vaucresson, 24 Mars 1709.

1435ANOM, C8B 2 N° 42, Mémoire de Le Correur, année 1698.

1436ANOM, C8A 16 F° 109, Mémoire de Mithon 10 Mai 1706.

1437 ANOM, C8A 15 F° 174, Lettre de Mithon, 15 Septembre 1703.

la course ont formé un nombre de 7 à 800 flibustiers qui ont presque tous leur famille dans le bourg lequel par ce moyen se trouve beaucoup augmenté en habitants même dans ces derniers temps cy » dit l'intendant Robert en 1696[1438]. Or, même si les flibustiers recrutent majoritairement localement, ils attirent à eux un nombre important d'habitants et ce, principalement pendant les périodes de conflits.

Mais cet enrôlement important d'habitants dans les équipages flibustiers n'est pas sans conséquence. Le gouverneur de la Grenade, en 1704, en fait état : « puisque en envoyant des ordres aux habitants comme il fait de s'en aller malgré moy il en sera pris infayblement pas les corsaires anglois qui rodent autour de l'isle qui leur serviront de pratique pour piller plus riches habitans que j'ay conservé »[1439]. Effectivement, les habitants présents dans les embarcations s'exposent à être enlevés par les ennemis, ce qui entraîne quelques difficultés dans les îles. Mais le réel problème rencontré par les autorités locales est le fait que les engagements d'habitants orchestrés par les flibustiers privent les îles de main d'œuvre et détournent les hommes de la raison même de leur présence dans les lieux.

Or, si les flibustiers font des îles leur vivier, leur permettant ainsi de pouvoir composer leurs équipages, c'est avant tout parce qu'il n'y a pas suffisamment de marins à proprement parlé dans les îles. Comme la navigation est nécessaire au développement des colonies, de nombreux habitants engagent des hommes qui exercent des activités agricoles pour pouvoir composer les équipages. Ainsi le nombre de marins présents aux Antilles n'est pas suffisamment important pour répondre à l'ensemble des demandes. Pour pouvoir pallier ce manque, certains sont recrutés au sein des populations serviles des îles.

4. Le rôle des esclaves dans la navigation aux Antilles.

Le père Charles Plumier présent aux Antilles dans les années 1680 a réalisé plusieurs estampes afin d'illustrer son traité sur les plantes de la Martinique et de la Guadeloupe. L'une d'elles donne à voir un marin à la rame dans une pirogue. En observant en détail cet homme, nous constatons qu'il a la peau mate et les cheveux crépus. Il s'agit bien d'un homme originaire d'Afrique et la légende insérée au bas de l'estampe ne laisse aucun doute à ce sujet puisque l'auteur a intitulé son dessin : « Jeune nègre dans un canot fait du tronc d'un seul arbre, qu'il conduit et gouverne avec une pagaye »[1440]. Nous pouvons nous questionner sur les choix de l'auteur. En effet, la logique aurait voulu que Plumier représente un Amérindien afin d'illustrer le fait que ce type de navigation est avant tout pratiquée par les populations originelles des lieux. S'il fait le choix de représenter une personne issue d'Afrique sur une embarcation caraïbe, il est probable qu'il souhaite indiquer que ce mode de navigation a largement été diffusé aux Antilles et est même employé par les populations esclaves. Il est donc fort probable que l'auteur représente une scène qu'il a pu observer. Même si nous pouvons repérer quelques fantaisies dans cette estampe, elle témoigne du fait que les esclaves ne sont pas exclus du monde maritime. Il nous faut donc savoir quand date l'intégration des esclaves au sein des équipages et quelles ont été leurs fonctions une fois en mer.

1438 ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire de Robert, 21 Avril 1696.

1439 ANOM, C10 A1, Lettre de La Bouloc, 01 Mars 1704.

1440 Cette estampe est conservée à la BNF, dans l'ouvrage de PLUMIER Charles, *Plantes de la Martinique et de la Guadeloupe. Avec des plans et des figures de sauvages de ces pays*, 1688 ? CF Annexe P . 737.

Le rôle des esclaves amérindiens dans les embarcations.

Jacques Bouton présent dans les îles en 1640 témoigne déjà du fait que des esclaves peuvent se rendre en mer. Il relate un épisode de pêche de la sorte :

> « Il y en a de fort simples parmi les esclaves tesmoin un excellent pescheur qui au commencement a bien servy aux françois pour les nourrir : il ne veut pas prendre une tortue quand elle est à terre d'autant dit il que c'est une meschanceté de les prendre quand elles nous viennent visiter. Quand son canot ou scute a servi quelque temps, ou est bien chargé »[1441].

La condition servile n'est donc pas perçue comme un frein pour pouvoir prendre part à des épisodes de navigation. Pour autant, il n'est pas certain que les populations issues d'Afrique et tenues en esclavage dans les îles aient tout de suite été autorisées à prendre la mer. En effet, l'homme dont parle Bouton pourrait être un esclave amérindien. Nous savons que les premiers colons se sont beaucoup appuyés sur les populations amérindiennes pour pouvoir composer leurs équipages. Par exemple, Du Tertre rapporte que « Il se trouva deux sauvages dans son navire qui asseurent que la barque du nommé Boulaine partie dez l'année 1644 avoit esté prise proche des Testigues par les Anglois»[1442].

Nous pouvons faire le constat que les populations serviles, lorsqu'elles font parties d'un équipage européen, sont plus souvent employées pour des épisodes de pêche. Grâce à Jean Baptiste Labat nous savons que les habitants fortunés des îles ont à leur service des Amérindiens pour assurer la présence de produits issus de la mer sur leurs tables. Par exemple, lors des funérailles de Du Parquet il est fait référence à la présence des esclaves « Aloagues et Brésiliens de feu monsieur »[1443]. Il est donc probable que ces Arawaks et Brésiliens soient de ces Amérindiens employés pour ces épisodes de navigation. En effet, tout au long du XVII° siècle, les colons vont continuer à utiliser les populations amérindiennes pour pouvoir extraire de la mer de quoi se nourrir. Le père Labat rapporte alors que

> « Des personnes de considération et très dignes de foi m'ont rapporté qu'en 1676 un Pantoufflirt ou zigene ayant emporté la cuisse d'un enfant qui se baignoit à la Rade du bourg de la Basse Terre de Saint Christophe, un Caraïbe s'offrit d'aller tuer ce poisson »[1444].

Mais nous savons que le nombre d'Amérindiens présents au sein de la société coloniale est en constante diminution au cours du siècle. Leur nombre est donc bien insuffisant pour pouvoir permettre aux colons de réellement les employer en remplacement des équipages d'hommes libres. Or, le XVII° siècle est marqué par une augmentation constante du nombre d'esclaves issus d'Afrique au sein des colonies.

Le rôle des esclaves issus d'Afrique dans les embarcations.

Nous avons dit plus haut que ces esclaves africains ne semblent pas être régulièrement employés au cours d'épisodes de navigations dans les premiers temps de la colonisation. Sous les seigneurs propriétaires les populations africaines que nous retrouvons le plus souvent dans la mer des caraïbes sont les esclaves en fuite qui ont trouvé refuge à Saint-Vincent. Nous ne savons pas précisément comment les premiers « Caraïbe-Noire » sont apparus dans cette

1441 BOUTON Jacques, *Relation de l'établissement des François…* OP.Cit. p. 105.
1442 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 146.
1443 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 521.
1444 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome III, p. 117.

île[1445]. L'une des explications données est qu'un navire espagnol aurait échoué sur place et que des esclaves qui étaient à son bord auraient élu domicile en ces lieux. Or, tout au long du XVII° siècle, des esclaves des colonies proches rejoignent le rang de ces « Caraïbes Noirs ». Au contact des populations amérindiennes, ces anciens esclaves vont apprendre à naviguer. Le gouverneur Hinselin en 1660 rapporte les faits suivants : « L'affaire est que quelques neigres mescontens de leurs maistres, chefs de la Capesterre de la Dominique, et seditieus par consequent, se sont embarques dans un canot »[1446].

Cette présence d'esclaves au sein des embarcations n'est donc pas due au bon vouloir des colons. Si des esclaves ont appris à naviguer, il semble d'abord que ceci est dû à leur propre volonté. En effet, l'apprentissage de la navigation est pour ces populations une possibilité de s'extraire de leur condition. En 1678, Blénac témoigne encore de ces possibilités qu'ont les esclaves de prendre la tête d'embarcations pour pouvoir rejoindre les rangs des « Caraïbes Noirs » : « des negres, ils se jettent dans les bois et desrobent des canots ou pirogues d'habitans, et ils passent à Saint-Vincent »[1447]. Il est alors possible que les premiers membres de la société coloniale française aient pressenti que la présence d'esclaves au sein des équipages pouvait entraîner des tentatives de fuite de leur part. Ceci peut expliquer l'absence de mention de la présence de ces populations au sein des embarcations européennes dans les premiers temps de la colonisation.

Une anecdote rapportée par Jean de Clodoré démontre que dès les années 1660, les Européens sont conscients des possibilités qu'offre l'usage des populations esclaves au sein des équipages. L'auteur rapporte l'histoire d'un Français installé dans l'île de Montserrat : « Son nom est Urbain de Frecine sieur de Grand Maison natif de la ville de Montsoreau en Anjou ». Ce chirurgien « entreprit celuy des isles de l'Amérique [voyage pour se former] où estant arrivé et croyant pouvoir acquerir plus de perfection dans son art avec les anglois que chez les françois [….] Il choisit son sejour parmy ceux de cette nation dans l'isle d'Antigoa ». Or, les conflits opposant la France à l'Angleterre le privent de possibilité de retourner dans les îles françaises. Pour pouvoir s'enfuir,

> « Grand Maison eut l'adresse de se trouver des compagnons, il se découvrit premièrement à un françois qui demeuroit dans une habitation voisine et n'eut pas de peine à le persuader de souscrire à son dessein tout deux ensemble prirent la résolution d'enlever une petite chaloupe qui estoit enchaisnée à un pieu sous la veue d'un corps de garde anglois mais comme les particuliers à qui elle appartenoit avoient soin de faire serrer toutes les nuits les avirons dans ce corps de garde voisin, la nécessité indispensable de s'en passer leur fit naitre la pensée de joindre à leur entreprise un menuisier françois […]. Le menuisier promit de faire des avirons dans un endroit écarté dans les bois et grand Maison comme le plus expérimenté et chef de l'entreprise se chargea de faire la provision des vivres necessaires et de les faire porter dans un lieu secret »[1448].

1445 LAFLEUR Gérard, *Les Caraïbes des Petites Antilles*, Karthala, Paris 1992. D'après cet auteur, il est probable que la présence d'anciens esclaves dans l'île de Saint Vincent serait due à un navire espagnol qui se serait échoué sur les côtes. Les premiers esclaves en fuite se seraient installés dans une partie de l'île laissée vacante par les populations Caraïbes. Ces premiers esclaves ont alors adopté des aspects du mode de vie Caribéen ce qui, aux yeux des colons, les rapproche des populations Amérindiennes. A la suite, ce premier groupe d'anciens esclaves va être renforcé par la venue d'esclaves en fuite des îles françaises et anglaises, principalement la Barbade, la Grenade et la Martinique qui se situent à proximité.

1446 CARAN, Minutier Central, Etude CXXII/1656, Lettre d'Hinselin 19 Août 1660.

1447ANOM, C8A 2 F° 87, Lettre de Blénac, 01 Octobre 1678.

1448 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique*… Op. Cit. Tome I, p. 246.

Ainsi pour quitter l'île anglaise, Grandmaison fait appel à l'aide de deux français présents sur place. Cependant, la présence de ces trois hommes au sein d'une embarcation semble insuffisante pour envisager une navigation entre les îles de la Caraïbes puisque

> « Trois hommes n'estoient pas capables de naviguer une chaloupe et luy faire faire douze lieues contre le vent pour gagner la Guadeloupe comme s'estoit leur pensée ce fut ce qui obligea Grand maison de jeter les yeux sur quelques negres du voisinage qu'il scavoit d'affection aux françois »[1449].

C'est donc grâce à la présence de ces esclaves à bord que Grandmaison peut quitter Antigua et rejoindre l'île de Saint-Christophe. Or, s'il peut envisager d'engager des esclaves pour sa navigation, c'est parce que dans les îles anglaises cette population a l'habitude de se rendre en mer. Ceci peut apparaître comme étant l'une des causes expliquant pourquoi même les plus simples canots sont attachés sur le bord de la plage et leur emplacement contrôlé[1450].

Les correspondances des gouverneurs français témoignent elles aussi de la fuite fréquente des esclaves anglais. Par exemple en 1674, De Baas rapporte que « Monsieur du Lion me donna avis au mois de mars dernier que quinze négres ou negresses avoient abordé à l'isle de la Guadeloupe sans que par l'examen qu'on a fait on ayt peu scavoir distinctement s'ils apartenoient aux hollandois ou s'ils s'estoient sauvez de l'isle de Tobago »[1451]. Or, si des esclaves anglais sont présents dans les embarcations, ce n'est pas toujours parce qu'ils ont, de leur propre chef pris possession de bateaux, dans le but de s'enfuir. Il arrive que leur présence à bord des embarcations soit due à la volonté des colons. Phélypeaux en 1711 rapporte que

> « Le 24 de mois de mars dernier un de mes gardes nommé Philbert se promenant avec deux de ses amis au bord de la mer à trois ou quatre lieux du Fort Royal vit que les vents très violents depuis vingt quatre heure et portant à nos costes y amenois malgré elle une barque sans voile sans rame en un moment elle fut à la coste mon garde s'en saisi et y trouva quatre nègre prest à expirer desquels il seut que depuis trente heures ils n'avoient ny bu ny mangé . Ces négres appartenoient à un habitant de la Barbade ou s'estant embarqué dans cette voiture pour aller chercher du sucre a quelque coste de leur isle, le vent les avoit tourmenté et amené ainsy monsieur que j'ai l'honneur de vous le dire»[1452].

Selon les propos du gouverneur, il ne s'agit pas vraiment d'une fuite. Si ces hommes sont sur cette embarcation, c'est avant tout parce que leur maître les y a autorisés. Ainsi, dans les colonies anglaises, il existe des embarcations menées par des esclaves pour pouvoir transporter des marchandises d'un point à l'autre des îles.

Il est aussi intéressant de voir que ces esclaves ne sont pas accompagnés. Ceci indique donc que la crainte de les voir fuir au cours d'un épisode de navigation s'amenuise au cours du siècle. Il est probable que le nombre d'esclaves augmentant, les colons anglais aient moins ressenti le besoin de contrôler leurs circulations. L'autre raison qui permet d'expliquer la présence de ces esclaves à bord des embarcations, est le fait qu'ils permettent de pallier l'absence de marins dans les îles.

Or, les colons français sont confrontés à ce même besoin en hommes pour assurer la navigation au sein de l'espace caribéen. Nous ne saurions dire à partir de quand précisément les esclaves sont employés en complément des équipages européens, mais nous avons témoignage que dès les années 1660 ces derniers sont employés comme membres d'équipages. Dans le récit dit de l'Homme Marin, l'auteur rapporte qu'en 1671 :

1449Ibid.

1450 Ibid.

1451 ANOM, C8A 1 F° 279, Lettre de De Baas, 08 Juin 1674.

1452 ANOM, C8A 18 F° 16, Lettre de Phélypeaux, 09 Mai 1711.

« Le maistre de ce canot ayant fait son devoir retourna sur une petite pointe avancée de cinq ou six pas dans la mer et élevée à 10 ou 12 pieds au dessus de l'eau où un autre françois et quatre négres que composent son équipage l'attendoyent »[1453].

Dans cet épisode de pêche, l'équipage est donc composé de six membres : deux blancs et quatre noirs. A leur retour, les membres d'équipage disant avoir vu une sirène sont alors entendus par les membres du clergé local pour faire la lumière sur leurs dires. Or, les esclaves de l'embarcation sont entendus au même titre que les autres hommes présents dans le canot. Si les autorités locales tiennent à entendre les propos de ces esclaves c'est qu'ils accordent une certaine confiance à leur expérience. Ceci indique que les esclaves ne se contentent pas d'observer les autres marins lorsqu'ils participent à des épisodes de navigations. Ils sont en mesure de participer activement à la navigation et leur expérience est jugée suffisante pour pouvoir être entendue par les membres des instances dirigeantes. Cela témoigne alors du fait que la présence d'esclaves à bord des navigations n'est pas quelque chose de rare.

Dans les registres comptables de la Compagnie, nous avons aussi retrouvé mention de la présence d'esclaves à bord des embarcations[1454]. L'équipage de la barque entretenue par la compagnie dans les îles en 1674 est alors composé d'un « maitre et trois matelots blancs et deux nègres matelots ». Les matelots libres de cette barque reçoivent un salaire, ce qui n'est pas le cas des esclaves qui eux obtiennent juste de quoi se nourrir :

> « à raison chacun par semaine de 2 livres de lard, 2 de bœufs, 20 de cassaves, ½ pot d'eau de vie ; Outre quoy ils auront par semaine un demy bout de pois estoient cent livres qui font en tout par semaine 328 livres et pour l'année entière composée de 52 semaines 20006 livres soit 17056 livre tournois de sucre ». Et « Pour deux négres matelots deux habits de toille chacun par an estimez 150 livre pieces ».

Nous comprenons alors l'intérêt qu'il y a pour les colons d'user des services des esclaves. Alors que pour les « trois matelots blancs », la compagnie dépense « deux cent cinquante livres de sucres par mois, Qui font pour un an sept cent quatre vingt sept livres dix sols lesquels sont en sucre 126000 » en plus de leur subsistance, les esclaves, eux, ne coûtent que dix sept milles livres de sucre par an. C'est ce dont témoignent les propos de Blénac en 1679:

> « Marie-Galande est celle où je vois toutes les isles avoir plus d'inclination d'y aller habituer. Monsieur de Maintenon y a pensé mourir et s'y monsieur l'Intendant et moy y eussions demeuré d'avantage nous y aurions tombé malades les eaux y sont très mauvaises et l'air y est pas meilleur mais l'isle y est d'ailleurs belle, je ne doute pas que vous n'y voyés avec le temps 3 ou 400 habitants et s'y vous trouvés une sy grande diminution d'hommes dans toutes les isles c'est à cause que les sucriers et generalement tous les habitants se servent des negres pour chasseurs, pour pescheurs pour commandeurs et pour tout les services domestiques de sorte qu'il est d'une necessité absolue que ses sortes de gens les aillent chercher ailleurs les habitants y trouvant leurs avantages ne payant point de gages aux negres »[1455].

Nous comprenons mieux pourquoi de nombreux propriétaires d'embarcations aient cherché à remplacer les équipages libres par des esclaves. C'est le cas des propriétaires les moins fortunés comme Louis Galere. Cet ancien esclave de la Martinique, pour pouvoir assurer le transport de voyageur entre Saint-Pierre et Fort Royal, n'hésite pas à utiliser des esclaves. Jean Baptiste Labat rapporte que ses embarcations sont conduites par « un negre qui

1453 BNF, département des manuscrits, fonds MS 5422, De l'homme marin qui apparut aux costes de la Martinique le 23 may 1671.

1454 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, compte de la Compagnie des Indes Occidentales à la Martinique, année 1674.

1455 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

gouverne et quatre ou cinq qui rament »[1456]. Or, le fait que Louis Galere emploie des esclaves lui permet de limiter ses dépenses et donc de s'enrichir : « ce Louis Galère avoit commencé à faire ces voyages et il s'en est trouvé si bien, encore que d'autres l'ayent imité qu'il avoit quand je suis parti plus de vingt esclaves trois ou quatre canots de voyage et une seine pour la pêche ce qui n'est pas une petite fortune »[1457].

Il arrive par moment que les esclaves soient rémunérés. Guitaud en 1691 rapporte : « Ne pouvant eux mesme veiller au travail de leurs négres estant dispersé à la pesche de la chaue à la coupe du bois dans les barques car leur journée estant payez on les occupe à ce qu'il y a de plus rude »[1458]. De même, dans l'« Etat des sommes dues par M. de Gennes au sieur Daniel Gaschet pour l'affrètement de sa barque la Marianne » en 1703, il est fait état de la présence à bord de « 3 négres pendant six jours à trois chelins par jour chacun 27 livres »[1459]. Mais dans les deux cas, tout laisse à penser que les rémunérations orchestrées sont dues aux propriétaires des esclaves.

A l'exemple de Louis Galere, de nombreux habitants des Petites Antilles utilisent des esclaves pour mener leur embarcation. Ils sont alors souvent employés pour assurer le transport des personnes et des marchandises d'un point à l'autre des îles. Jean Baptiste Labat, lors d'un autre épisode de navigation, embarque dans un canot appartenant à de monsieur de la Vigne Granval « Avec les negres qui me conduisoit dans le canot »[1460] . Il est ainsi fréquent que les petites embarcations qui naviguent le long des côtes des îles antillaises soient occupées par les esclaves. Ce sont eux qui assurent une grande partie du transport des marchandises entre les habitations et les centres de redistribution comme le dit Du Maitz en 1688 : « estant necessaire d'avoir plusieurs blancs et noirs pour armer les bastiments qui ramassent les sucres et encore pour servir actuellement dans les raffineries »[1461].

Nous n'avons malheureusement pas pu savoir qui sont les esclaves qui conduisent ces canots ni même si tous les esclaves des habitations sont susceptibles de prendre part un jour ou l'autre à un épisode de navigation. Cependant nous savons qu'il existe au sein des habitations des esclaves capables de naviguer qui compensent ainsi la pénurie de marins. Ainsi en 1680, un habitant suggère au ministre d'employer des esclaves en complément des hommes libres pour pouvoir assurer la sécurité des colonies : « L'équipage de chacune de ses galiotes pourroient estre composé de vingt matelots pour les manœuvres, de vingt matelots de rammes et de soixante négres »[1462]. Il ne semble pas que sa proposition ait été entendue. En effet, jusqu'à la fin du XVII° siècle, les esclaves sont majoritairement employés pour des navigations aux abords des îles.

Nous avons trouvé très peu de mentions de la présence d'esclaves dans des navigations reliant les îles de la Caraïbe entre elles, sauf en des cas exceptionnels. En 1710 par exemple, « un nègre esclave appartenant au sieur Banchereau de la Martinique embarqué furtivement dans un parlementaire anglois commandé par le sieur Louydon de Niaves en l'absence du sieur Jean Birmingal qui estoit resté malade à la Guadeloupe »[1463]. Cet esclave a donc été embarqué à la place d'un membre de l'équipage en incapacité de naviguer. Il est, de ce fait, probable que pour de courtes navigations entre les îles, les capitaines aient l'habitude

1456 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome I, p. 65.
1457 Ibid.
1458 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 879, Lettre de Guitaud, 04 Mai 1691.
1459 ANOM, C8A 15 F° 88, Lettre de De Gennes, 03 Février 1703.
1460 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p. 58.
1461 ANOM, C8A5F137, Lettre de Du Maitz, 11 Novembre 1688.
1462 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire anonyme vers 1680.
1463 ANOM, COL E 328, Lettre de Park, 10 Décembre 1710.

de remplacer quelques membres d'équipage par des esclaves, même si ceci reste relativement encadré et pas toujours très apprécié par les propriétaires.

Il est évident que l'apprentissage de la mer offre de plus grandes possibilités aux esclaves de s'évader. Dans la seconde partie du XVII° siècle, le nombre d'esclaves qui ont pris la mer pour s'enfuir semble relativement important. Froger rapporte qu'en 1698, « Saint-Vincent est habitée par 12 ou 1500 négres fugitifs des isles voisines et surtout de la Barabade d'où ils viennent vent arrière avec les canots de leurs maitres »[1464]. Ces esclaves sont issus tant des îles françaises que des îles anglaises. Par moment, les autorités locales arrivent à remettre la main sur ces esclaves : en 1679 par exemple il y a à la Martinique,

> « L'evasion d'une plaine chaloupe, reprise et châtiée severement par un arrest du conseil souverain, cela contient en quelque manière les esclaves, mais tout autant qu'il y aura des gens de cette nation à Saint-Vincent, il est sans doute qu'il y aura des desertions parce qu'il leur est facile de s'y sauver dans des canots »[1465].

Si les colons continuent à utiliser les esclaves dans les embarcations alors même qu'ils peuvent craindre leur fuite, c'est parce qu'ils y perçoivent de réels avantages. Pour pouvoir limiter les risques d'évasions, il semble que dans la plupart des cas, les équipages sont composés d'esclaves et d'habitants libres. En 1685 par exemple :

> « Le 25 avril une demi galere espagnole avec 50 hommes desquipages de toutes sortes de nation et mesmes des françois arrivérent dans cette isles du cauté de la Beltaire ou il n'y a point d habitat mais ils prirent le mesme jour un de nos canots qui allérent à la pesche avec quatre habitants et un negre »[1466].

Les esclaves ne sont donc pas seuls dans ces embarcations, ce qui est souvent le cas surtout pour les navigations de longue distance. Ainsi les seuls cas en dehors des épisodes de fuites où nous avons retrouvé mention d'esclaves présents dans les embarcations sans qu'il n'y ait à bord des personnes libres, sont les épisodes de pêche au bord des côtes. Le nombre d'esclaves composant ces équipages pour ces pêches côtières étant alors limité à deux ou trois hommes et les embarcations étant de petites tailles, nous pouvons penser que pour les propriétaires il n'y a là pas de véritables dangers de voir disparaître ces hommes.

De plus, à l'exception des esclaves qui arrivent à rejoindre Saint Vincent, la fuite par voie de mer conduit rarement à la liberté. En effet, les nations européennes s'accordent sur la capture des esclaves qui fuient les colonies. Lorsqu'un esclave met pied à terre sur un territoire appartenant à une autre nation, il est alors soit vendu, soit renvoyé à ses maîtres d'origines. Nous voyons alors des habitants circuler entre les îles pour pouvoir reprendre possession de leurs esclaves en fuite. Par exemple en 1687, « monsieur de Blénac luy a donné ordre depuis la publication du traité de neutralité de renvoyer au gouverneur anglois de Saint-Christophe tous les fugitifs de leur nation blancs ou noirs et depuis six mois il en a envoyé plus de 15 »[1467]. De même en 1698, « Monsieur Matipo qui est venu pour ramener avec sa barque les négres qui se sont enfuis » dans les îles anglaises[1468].

Le fait que des esclaves participent à des entreprises de navigations ne leur offre pas une chance d'acquérir un statut plus enviable au sein de la société coloniale. En effet, les tâches confiées aux esclaves sont souvent des tâches subalternes. Par exemple, ce sont eux qui sont à la rame. De plus, les esclaves sont employés pour des entreprises peu lucratives : transport de personne, petite pêche, transport de marchandises à courte échelle. Les

1464 FROGER François, *Relation d'un voyage fait…* OP.Cit.
1465 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.
1466 ANOM, C10A1, Lettre de Gabaret, 20 Mai 1685.
1467 ANOM C7A3 F° 120, Lettre de Hinselin, année 1687.
1468 ANOM, C8A 10 F° 255, Lettre d'Amblimont, 24 Août 1698.

navigations plus longues sont le plus souvent assurées par les équipages libres. Par exemple, nous n'avons pas trouvé de mention d'esclaves au sein des équipages flibustiers[1469]. Il n'est pas même fait mention d'esclaves qui auraient été détournés des habitations pour pouvoir prendre part à des équipages flibustiers. Or, si cela avait été le cas, les autorités locales se seraient fait écho de ces pratiques surtout lorsque la flibuste va être décriée.

Par contre en 1711, il est fait état que : « les anglais ont enlevé des esclaves à la Guadeloupe pour leur apprendre à faire la course »[1470]. Il est alors fortement envisageable que les flibustiers français aient aussi utilisé les services des esclaves lorsque ces derniers ont été pris sur d'autres nations. Il est donc probable que des esclaves aient participé à des entreprises de course dans les Petites Antilles même si nous pouvons déplorer le fait que ceci ne transparaisse pas dans les sources. Quoi qu'il en soit, nous avons la conviction que ces esclaves ne sont pas issus directement des colonies françaises lorsqu'ils sont au service de marins français.

Toutefois, cela indique clairement que les esclaves sont perçus comme des hommes capables de remplacer les marins européens pour de petits voyages mais que leur savoir n'est pas valorisé lors de grands épisodes de navigation. Par contre, certains de ces hommes vont réussir à mettre à profit ce savoir une fois libres comme Louis Galere ou les membres de l'équipage de cette embarcation en 1707 :

> « Conduite par un irlandois et deux mulatres libres, l'un natif de Saint Christophe et l'autre de la Terre Ferme espagnolle avec trente cinq testes tant mullattres que naigres compris dans le nombre desquels il y en a douze appartenant a des habitants des isles les vingts de restes sont natifs de l'isle d'Antigues ou de la Petite Barboude sortis des naigresses ou mulatresses appartenants aux dicts habitants »[1471].

Il y a donc eu des esclaves marins tout au long du XVII° siècle. Il est vrai que leur présence est moins attestée que celle des hommes libres. Ceci peut s'expliquer par le fait que les membres de la société coloniale ont été peu enclins à donner une importance à cette expérience maritime. Ainsi, il est toujours délicat de savoir avec précision quel rôle ont joué les esclaves au sein de ces embarcations. Ces hommes ne sont pas les seuls à avoir laissé très peu de traces dans les sources. En effet, nous avons très peu de mention de la présence d'engagés au sein des équipages. Nous savons pourtant que certains d'entre eux ont été employés à des taches maritimes, principalement dans les Grandes Antilles[1472]. Dans le cas des Petites Antilles nous n'en avons par contre retrouvé aucune mention. Il est probable que les habitants aient préféré ne pas détourner ces hommes des taches agricoles sachant que leur service ne durait que trois ans. De plus, le coût d'acquisition d'un engagé étant supérieur à celui d'un esclave, il est envisageable que certains habitants aient préféré ne pas risquer la vie de ces hommes par des « fortunes de mer ». Enfin, en cas de fuite, les engagés ont souvent plus de facilités à retrouver la liberté et il est alors quasi impossible pour l'ancien maître de retrouver l'homme en fuite. Mais les engagés savent s'associer avec les esclaves pour prendre la fuite comme en 1687 où arrivent à la Martinique : « sept anglois et quatre négres sujets de l'isle de Barabade »[1473]. Or, dans la majorité des cas, les engagés qui rejoignent des colonies étrangères sont libérés contrairement aux esclaves. De La Saulaye en 1686 rapporte par

---

1469 Il est possible que pour les entreprises de courses, des esclaves aient été employés mais ceci n'est pas avéré pour les Petites Antilles.

1470 ANOM, C7A6 F°78, Lettre de De la Malmaison, 26 Septembre 1711.

1471ANOM C7A5 F° 142, Lettre de De la Malmaison 17 Juillet 1707.

1472Sur ce sujet, nous pouvons nous reporté aux récits de Oexmelin. Si l'on en croit cet auteur, il est possible que certains engagés de Saint Domingue aient pu entrer en contact avec les boucaniers et flibustiers des îles et ainsi prendre part à des épisodes de navigations.

1473ANOM, C7A3 F° 174, Mémoire anonyme année 1687.

exemple qu'« un grand blanc et deux noirs anglois estant abordé dans cette isle [….] Il n'en a vendu qu'un des deux nègres prétendant que l'autre s'estoit sauvé dans un canot »[1474]. Il est marquant de constater que le gouverneur ne fait pas état de la vente de l'engagé qui accompagnait les deux esclaves. Ceci indique donc que les engagés en fuite ont tendance à rester libre lorsqu'ils abordent une terre étrangère. Nous comprenons alors pourquoi il est peu probable que les propriétaires d'habitations aient laissé leurs engagés s'embarquer dans des bateaux, même pour des navigations de proximité.

Ainsi tout au long du XVII° siècle, ce sont les esclaves qui sont utilisés pour pouvoir remplacer les marins manquants aux Antilles. Grâce à leur contribution, les propriétaires des embarcations sont en mesure de développer des circulations au sein du bassin caribéen. Ainsi le XVII° siècle est marqué par la participation de la quasi-totalité des membres de la société coloniale dans le développement des transports maritimes. Seules les femmes, quelle que soit leur condition, ne sont jamais mentionnées au sein des équipages. Enfin, notons qu'aucun esclave n'est en mesure d'acquérir une embarcation de quelque taille qu'elle soit. Même les simples canots sont détenus par des personnes libres.

Ces esclaves présents à bord des embarcations caribéennes peuvent cependant acquérir un savoir maritime qu'ils peuvent par la suite utiliser pour prendre la fuite. Cette connaissance de la pratique de la navigation dans la mer des Caraïbes s'est construite au cours du XVII° siècle. Il est donc nécessaire maintenant de retracer l'histoire de cette construction de savoir commun aux membres des équipages des embarcations locales.

1474ANOM, C10D2, Lettre de De la Saullaye 30 Décembre 1686.

II.D. Construction et circulation des savoirs maritimes au sein du bassin caribéen

Dominique Barbe dans son *Histoire du Pacifique* écrit au sujet de l'installation des hommes dans cet espace que « les embarcations ne suffisent pas dans le cas Polynésien, il faut une connaissance de la navigation »[1475]. Ces propos peuvent être appliqués au cas antillais comme à tout espace maritime. Laurence Verrand note à ce sujet : « La navigation indispensable au mouvement de population suppose une connaissance géographique et climatique ainsi qu'une maîtrise technique »[1476]. Le fait d'avoir à disposition des équipages et des navires ne suffit donc pas à assurer une bonne navigation. Il est nécessaire d'avoir, au sein de l'équipage, des hommes détenant des savoirs suffisants pour conduire le navire à bon port. Il s'agit d'abord de connaissances techniques permettant de construire, réparer et faire voguer une embarcation. Mais il faut aussi avoir une certaine connaissance des éléments naturels qui composent l'espace que l'on veut traverser : vents, courants. Enfin, il faut savoir se repérer dans cet espace et donc connaître les traits de côtes et avoir connaissance des fonds et des écueils à éviter pour pouvoir atteindre son objectif. Or, comme nous l'avons déjà évoqué plus tôt, les conditions de navigation dans le bassin caribéen ne sont pas toujours de tous repos. En effet, même si les îles sont proches, il n'est pas toujours aisé d'approcher les côtes et d'atteindre son objectif sans encombre. Cela est d'autant plus vrai au XVII° siècle, marqué par les conflits entre les différentes nations présentes dans l'espace. Une erreur de navigation peut alors conduire aux abords de côtes ennemies et engendrer des conséquences dramatiques pour les membres des équipages.

Nous verrons alors comment les nouveaux venus peuvent bénéficier des savoirs déjà détenus par les populations amérindiennes. Ce savoir bien étudié par Benoit Bérard va être à la base des connaissances de la société coloniale sur le monde maritime qui l'entoure[1477]. Mais à cette connaissance viennent s'adjoindre les expériences acquises lors des navigations européennes. Ainsi, pour reprendre cette notion chère à Liliane Hillaire Pérez et Catherine Verna, nous ne parlerons pas de transfert de savoir mais bien de circulation des savoirs[1478]. En effet, la construction d'un savoir maritime au sein de la société coloniale résulte de divers échanges et non d'un simple passage de connaissances d'une population vers une autre. Nous aurons l'occasion d'évoquer plus loin le fait que les populations caribéennes transmettent aux membres de la société coloniale de nombreux savoirs en termes de navigation. Ces connaissances sont alors adaptées aux besoins et aux technologies dont disposent les colons. En contrepartie, les membres de la société coloniale transmettent aux Amérindiens des savoirs qu'ils sont en mesure d'adapter à leur navigation afin de l'améliorer[1479]. Prenons l'exemple de

1475 BARBE Dominique, *Histoire du Pacifique des origines à nos jours*, Perrin, Paris, 2006.

1476 VERRAND Laurence, *La vie quotidienne des Indiens Caraïbes aux Petites Antilles,* Karthala, Paris, 2001, P.31.

1477BERARD Benoît, BILLARD Jean-Yves, L'Etang Thierry, LALUBIE Guillaume, NICOLIZAS Costantino, RAMSTEIN Bruno et SLAYTON Emma, « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux xvie et xviie siècles », *Journal de la société des américanistes*, 102-1 | 2016, 129-158.

1478 PEREZ Liliane et VERNA Catherine, « La circulation des savoirs techniques du Moyen-âge à l'époque moderne. Nouvelles approches et enjeux méthodologiques », *Tracés. Revue de Sciences humaines,* 16 | 2009.

1479 VERIN Pierre, « L'ancienne culture caraïbe à l'époque coloniale », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (5-6), 16–26. L'auteur fait référence à l'usage des hameçons en fer par les Caraïbes, autres exemples de circulations de savoirs.

l'usage de la voile. Il ne semble pas qu'avant l'arrivée des Européens dans l'espace caraïbe les populations locales en aient sur leurs embarcations. Or, les échanges entre les nouveaux venus et les anciennes populations vont entraîner le transfert de la voile. Ainsi Jean Baptiste Du Tertre fait état de vente de voiles aux populations amérindiennes au cours de la première moitié du XVII° siècle. Ces voiles sont adaptées aux pirogues et canots. Cela entraîne donc l'apparition d'un métissage dans la façon de naviguer au sein du bassin caribéen au XVII° siècle[1480].

De même, la présence de populations issues de différents royaumes européens entraîne, de fait, des échanges tant en période de guerre qu'en période de paix. Le contact avec les autres colonisateurs provoque aussi d'autres circulations de savoirs et pratiques. Tel est le cas des exploitations sucrières qui ont pour origine l'arrivée des Hollandais chassés du Brésil en 1654. Ceci témoigne des capacités d'échanges qui existent entre les différents acteurs de la colonisation et de l'importance que cela peut revêtir pour le développement de la société coloniale. Il en est de même dans le domaine maritime comme nous aurons l'occasion de le démontrer.

Pour ce faire, nous démontrons d'abord que les populations européennes qui s'installent dans les îles ne sont pas dénuées de connaissances techniques et géographiques. Dans un second temps, nous nous attacherons à démontrer que celui-ci est enrichi par l'apport des connaissances des populations amérindiennes mais aussi de celles des marins des nations étrangères dont principalement les Hollandais. L'ensemble ainsi constitué est retransmis au sein de la société coloniale par les passeurs de savoirs ou « coureurs des îles » dont nous étudierons le rôle.

1. Les savoirs européens, une des bases du savoir maritime de la société coloniale.

Les Petites Antilles sont connues des Européens dès les premiers voyages de Christophe Colomb. Le capitaine Italien en a fait la visite et, par ses écrits, a fait connaître au reste de l'Europe l'existence de cet espace insulaire. Nous savons, grâce à de nombreux travaux des historiens, comment les marins des autres nations européennes se sont jetés dans le sillage du navigateur pour prendre part à la conquête coloniale. De ces voyages importants entre l'Europe et l'Amérique au XVI° siècle, s'est diffusée une connaissance des espaces colonisés. Même si ce savoir est très souvent emprunt d'exotisme, sa diffusion a parmi d'améliorer les connaissances des Européens sur ce « nouveau monde ». De la venue de nombreux capitaines dans les eaux caribéennes naissent la production de cartes et l'émergence d'un savoir européen sur la navigation aux Antilles. Caroline Seveno démontre que cette connaissance s'enrichit par la circulation des savoirs entre les nations européennes[1481]. Elle fait la preuve que les cartes réalisées aux XVI° et XVII° siècles illustrent bien le fait que les savoirs circulent dans le monde européen. De plus, dans la seconde partie

1480 ALAMKAN Myriam, *Histoire maritime des Petites Antilles…* OP.Cit.

1481SEVENO Caroline, « Essai sur la circulation des savoirs cartographiques traitant des Antilles, XVI-XVIII siècle» *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 2013.

du XVI° siècle, des auteurs se chargent de compiler ces savoirs européens et éditent des ouvrages afin de les diffuser à un plus grand nombre.

Grâce aux travaux de Jean Pierre Moreau nous avons la certitude que les marins français qui se rendent aux Antilles avant la colonisation en ont une certaine connaissance[1482]. Les recherches qu'il a menées sur le capitaine Jean Fleury ont démontré que des relations entre Européens et Amérindiens avant la colonisation des Petites Antilles ont pu naître. De ces premiers échanges, les Français acquièrent des connaissances qu'ils leur seront importantes lors de leur entreprise coloniale.

Les prémices de la construction des savoirs européens.

Pierre Belain d'Esnambuc ne s'installe donc pas à Saint Christophe par hasard. Il est dans un espace qu'il connaît et dont il maîtrise déjà quelques aspects, principalement en termes de navigation. Nous savons que d'Esnambuc n'était pas à son premier voyage en Amérique et il y a de fortes chances pour qu'il ait eu connaissance de la possibilité qu'il y avait de s'installer à Saint-Christophe, avant même de commencer son entreprise coloniale. L'Anonyme de Saint Christophe rapporte à son propos :

> « Nous ne sommes depuis retournés à la Terre Ferme de l'Amérique, sinon en l'an 1626 que le s[ieur] de Nyambuc Belain, gentilhomme normand, ayant fait plus[ieu]rs naviga[ti]ons vers le Brésil, il lui prit envie d'habiter l'île St Christophe, éloignée d'environ six-vingts lieues de la terre-ferme, ayant vingt-cinq lieues de circuit et gisante par les quinze degrés dans notre tropique, où il y avait déjà quelques Anglais habitués, et voyant que la terre y produisait du tabac, coton, rocou et sucre, il y mena des hommes pour la défricher et cultiver ayant aussi depuis fait habiter deux autres îles nommées la Gardelouppe et la Martinicque, qui en sont distantes d'environ trente lieues, noms qui leur ont été, à ce que l'on dit, imposés par les Espagnols en passant leur route sans y avoir fait aucune descente ni demeure »[1483].

La présence des Français dans les Petites Antilles n'est donc pas due à de simples coïncidences mais bien à une volonté planifiée par des hommes qui avaient déjà un certain savoir sur la navigation dans cet espace. De plus, d'Esnambuc, lors de son installation aux Antilles prend appui sur des marins déjà présents dans les îles. Ces hommes, en plus de lui apporter un savoir complémentaire, lui permettent de rentrer plus facilement en contact avec les populations amérindiennes installées dans les îles. Benoit Berard et Gérard Lafleur analysant les premiers temps de la colonisation de Saint Christophe écrivent à ce propos : « les bonnes relations entre Belain d'Esnambuc et Tegreman chef caraïbe ne sont pas le fruit du hasard mais liées à une tradition ancienne de contacts entre les Français et les Caraïbes des Petites Antilles ». Or, « Les bonnes relations des Français avec les Caraïbes leur ont permis de s'installer facilement dans les îles »[1484]. Ces échanges entre Européens et Amérindiens permettent d'améliorer les savoirs en termes de navigation dans le bassin caribéen pour les Européens. Lorsqu'en 1626, les Français sont chassés de Saint-Christophe, il semble qu'ils

1482 L'auteur a retrouvé un récit de voyage fait par le capitaine Fleury qui a séjourné à la Martinique avant même la colonisation de cette île par les Français. MOREAU Jean Pierre, *Un flibustier français dans la mer des Antilles*, Payot, Paris, 2002.

1483 ANONYME DE Saint Christophe *Histoire de l'isle de Saint Christofle…* OP.Cit, p.1.

1484 BERARD Benoit LAFLEUR Gerard, « Français et indiens dans la Caraïbes », in HAVARD Gilles et AUGERON Mickael, *Un continent en partage : cinq siècles de rencontre entre Amérindiens et Français*, Edition Rivage des Xantons, Paris, 2013, p 53.

ont déjà une bonne connaissance de l'espace qui les entoure car il est rapporté qu'après avoir dû fuir suite à l'attaque de Frederic de Toléde, d'Esnambuc qui est à Saint-Martin

> « Assembla son conseil, où il fut encore une fois résolu d'aller habiter l'isle d'Antigoa. Il s'embarqua avec cent cinquante hommes dans le navire du capitaine Liot, laissant le reste de la colonie dans Saint Martin à l'Anguille et à Saint Barthelemy, avec promesse de les envoyer querir aussi tost qu'il auroit pris terre dans l'isle d'Antigoa »[1485].

Le fait que les premiers habitants de Saint-Christophe soient en mesure de procéder à une sélection dans les îles de la Caraïbe pour choisir un nouvel espace habitable témoigne d'une certaine maîtrise de cet environnement. Or, ce savoir est dû à deux éléments : les échanges avec les populations amérindiennes mais aussi une pratique fréquente de la navigation au sein du bassin caribéen.

L'apport des récits de voyages

Cette expérimentation personnelle est renforcée de la connaissance des expériences accumulées par les marins des autres nations. Le XVII° siècle voit l'émergence d'une véritable littérature sur les Petites Antilles. Les îles sont visitées par des hommes qui mettent par écrit les savoirs des Européens sur cet espace. Les ouvrages qui en résultent diffusent ces connaissances. Ces écrits sont, pour la grande majorité, issus des missionnaires qui se rendent sur place pour tenter de convertir les populations amérindiennes au christianisme. Avant leur départ, ces missionnaires prennent connaissance des écrits de leurs prédécesseurs et tous cherchent à améliorer les savoirs de leur congrégation afin d'accentuer la diffusion de leur doctrine. Le père Raymond Breton dans la préface de son dictionnaire Français-Caraïbe informe le lecteur qu'il ne fera pas la description des îles car cela a été réalisé par le père Armand de la Paix dans un mémoire et par le père Mathias Dupuys dans un ouvrage qui a été publié en 1652. Raymond Breton en citant ses confrères témoigne donc de l'existence d'un savoir européen diffusé grâce à ces écrits. Après lui, chaque chroniqueur va chercher à développer ce savoir et à le diversifier sans pour autant renier l'existence de connaissances antérieures. Dans les années 1660, deux chroniqueurs vont même chercher à faire une synthèse de ces savoirs : Jean Baptiste Du Tertre et Charles de Rochefort. Dans le cas de Du Tertre, les savoirs compilés ont deux sources clairement identifiées. L'auteur fait état de ses propres impressions mais retranscrit aussi les savoirs cumulés par les membres de la société coloniale installés sur place. Nous savons que les relations qu'il a nouées avec Guillaume d'Orange vont lui être d'un grand appui pour la rédaction de son ouvrage. Dans le cas de Rochefort, le pasteur diversifie un peu plus ses sources. Bien sûr, comme Du Tertre, il se base sur son expérience personnelle mais aussi sur les échanges qu'il a pu avoir avec les membres de la société coloniale, dont principalement De Poincy. L'auteur fait aussi référence aux écrits de l'auteur hollandais Jean de Laet.

A la fin du XVIIe siècle, un autre auteur cherche à faire la compilation de ces savoirs. Il s'agit du père Jean Baptiste Labat. Dans la préface de son ouvrage, il cite les sources qui lui ont permis de réaliser ses écrits. Parmi les auteurs qu'il cite, il y a d'abord les missionnaires français qui ont séjourné dans les îles avant lui : Jean Baptiste Du Tertre, Antoine Biet, le père Feuillé. Il a aussi consulté les écrits d'autres auteurs français comme Rochefort, De la Barre et Clodoré. Mais l'auteur ne manque pas de nommer aussi les auteurs espagnols du XVI° siècle

1485 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I p. 28.

comme Oviedo ou De las Casas. La lecture des récits de voyages des XVI° et XVII° siècles apparaît alors pour cet auteur comme prémices à l'acquisition de connaissances pour comprendre le monde caribéen. Selon ce raisonnement, toute personne qui souhaite visiter les îles doit avant tout se préoccuper d'avoir connaissance de ces écrits.

N'oublions pas que ces ouvrages sont écrits dans un but précis : permettre un développement de l'entreprise coloniale. Ils sont alors orientés vers deux types de lecteurs. Ils sont d'abord à destination des élites dirigeantes du royaume de France. Le but est clairement de montrer l'avancée de la colonisation et de soulever ses besoins. Les auteurs n'ont alors de cesse de représenter les colons comme des héros qui arrivent souvent par leur propre moyen à traverser les écueils rencontrés. Maurille de Saint-Michel écrit même en introduction:

> « Cependant (cher lecteur) qui pourriez être effrayé par la quantité des morts rapportés dans cette relation, souvenez-vous que les grandes couronnes se cueillent au travers de grands périls et qu'il ne peut arriver un plus grand heur à un chrétien que de mourir dans l'entreprise de la charité, telles personnes sont des phœnix qui ne meurent dans les flammes de cette vertu que pour renaître plus heureuses au beau jour de la gloire. Ce sont des vainqueurs qui, après avoir surmonté leurs passions, bravé les périls et les souffrances et être morts dans le dessein de rendre les assistances spirituelles à leurs frères, conserver les fidèles dans la foi, ou y réduire les infidèles, méritent mieux des trophées et des arcs triomphaux pour marque éternelle de leur victoire que ces anciens Romains qui mouraient pour leur patrie. D'autre part considérez que dans les commencements les uns meurent pour apprendre aux autres à vivre. J'entends que la mort précipitée des premiers qui font les expériences apprend aux seconds d'éviter les incidents et maladies, causes de ces morts impourvues »[1486].

Ce discours orienté n'a qu'un but : inciter les lecteurs à soutenir l'œuvre coloniale dans tous ses aspects. Mais ces ouvrages sont aussi à destination de ceux qui veulent se rendre dans les îles. Raymond Breton ne s'en cache pas car il affirme dès les premières pages de son dictionnaire que ces écrits sont à destination des missionnaires qui sont prêts à prendre sa suite[1487]. Dans le cas de Du Tertre, Rochefort ou Labat, les destinataires de ces écrits sont plus largement tous ceux qui ont la volonté de s'installer dans les îles et de participer à l'œuvre coloniale. Nous savons, par exemple, que Du Tertre a transmis à Philippe de Novaly des renseignements concernant la Grenade afin de faciliter son installation dans cette île[1488]. C'est pour cette raison que les auteurs veillent à donner des précisions sur la façon de vivre dans les Antilles et d'y circuler. Ils cherchent avant tout à faciliter l'installation des membres des élites, car, n'oublions pas que ces écrits leurs sont avant tout destinés et que les savoirs qu'ils transposent arrivent très peu à la connaissance des marins.

Transmission des savoirs des marins européens.

Guillaume Coppier, qui a eu l'occasion d'être en contact rapproché avec cette population de marins, témoigne que le savoir de ces hommes en termes de navigation dans les Antilles est de deux natures. Tout d'abord, le marin qui part pour les îles peut avoir connaissance des routes à prendre et des comportements à adopter grâce aux récits fait par ses confrères dans les ports. En effet, les ports européens sont les premiers réceptacles du savoir

1486 DE SAINT-MICHEL Maurille, *Voyage des isles Camercanes…* OP.Cit. p.1.

1487 BRETON Raymond, *Dictionnaire francois_caraïbe…* OP.Cit.

1488 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 504.

en termes de navigations lointaines. Grâce aux échanges entre marins, se construit une connaissance qui facilite la circulation dans l'espace caribéen. Cette construction d'un savoir commun ne s'arrête pas au départ du port. Guillaume Coppier rapporte que sur le navire il y a encore des échanges entre les marins. Or, l'équipage au sein duquel il a pris place est composé de Français mais aussi des « Gallois, Anglois, Ecossois et Irlandois »[1489]. Les marins qui se rendent dans les îles sont ainsi baignés dans un savoir européen. L'auteur lui-même fait involontairement état de la porosité de la circulation de ces savoirs lorsqu'il utilise le mot « carrabybos »[1490]. Le terme employé pour qualifier les populations amérindiennes témoigne de l'influence des savoirs espagnols sur les marins français encore en ce début du XVII° siècle. Ainsi, il est évident que les marins européens qui se rendent aux Antilles ont déjà eu écho des voyages de leurs prédécesseurs, ce qui participe à la construction d'un savoir maritime utile pour la circulation entre les îles.

Guillaume Coppier souligne aussi l'importance de l'expérience pour la navigation. En effet, les équipages qui se rendent dans les îles sont souvent conduits par des capitaines qui connaissent déjà les routes pour y avoir circulé. L'auteur dit que son embarcation est « conduite par le patron Hervé natif du dit Havre de Grace, huguenot bon et expert pilote »[1491]. Les capitaines et pilotes que nous avons retrouvés lors des voyages transatlantiques ne sont, la plupart du temps, pas à leur premier voyage. Grâce aux rôles d'équipage conservés dans les fonds de l'Amirauté de La Rochelle, nous pouvons facilement constater que les capitaines ont tous une expérience de la navigation dans les eaux caribéennes. Les armateurs ont souvent tendance à accorder leur confiance à ces hommes. Par exemple, le capitaine Achard réalise cinq voyages en direction des îles en tant que capitaines entre 1685 et 1691, Augizeau en fait quatre entre 1684 et 1690, Camus en fait quatre entre 1687 et 1691, David en fait cinq entre 1688 et 1695, Gabiou quatre entre 1686 et 1692. Ces exemples illustrent bien le fait que les capitaines ne sont pas des novices dans cette destination. De plus, lorsqu'un homme exerce pour la première fois le rôle de capitaine pour un voyage transatlantique, il a été auparavant membre d'un équipage qui a déjà effectué ce voyage. Ainsi, le capitaine Bataillé a été pilote en 1684 avant de prendre la tête d'un équipage. Il en est de même du capitaine Mesnard pilote en 1685 avant d'être lui aussi à la tête d'un équipage[1492]. Il arrive par moment qu'un homme qui a joué le rôle de capitaine pour un voyage transatlantique prenne ensuite la place de pilote pour un second voyage comme dans le cas du capitaine Pellisson en 1695. Il semble donc que lors de voyages transatlantiques il importe d'avoir, à bord des navires, des hommes qui connaissent déjà cette navigation et qui peuvent faire partager leur expérience au reste de l'équipage. Cela participe alors fortement au développement du savoir européen dans la navigation aux Antilles.

Au cours de la période étudiée, la région est fréquentée par des capitaines qui retransmettent dans les ports du royaume le récit de leur voyage soit sous forme de journaux de bords, soit, le plus souvent, sous forme de rapports. A cela s'ajoutent les descriptions faites par les administrateurs et ingénieurs présents dans les îles. Avec le développement de la colonisation, une étude plus approfondie des îles est alors organisée. Des ingénieurs comme Blondel y sont envoyés pour étudier le terrain et en faire état aux administrateurs locaux mais aussi aux ministres et au roi. Les travaux de ces ingénieurs viennent compléter les savoirs qu'a le pouvoir royal sur son domaine colonial. Dans le cas de Blondel, l'ingénieur fait la

1489 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage…* OP.Cit. p.3.

1490 Ibid.

1491 Ibid.

1492 ADCM, fonds de l'Amirauté de La Rochelle, B235, Rôles d'équipage et des maîtres, matelots, pêcheurs, mariniers.

visite de chacune des îles entre 1666 et 1668. Il rédige ensuite des mémoires concernant chacune d'elles et établit des plans[1493]. Cela permet donc d'améliorer les connaissances tant dans l'occupation de l'espace que dans la maîtrise de la navigation puisque l'ingénieur s'attache à décrire les particularités des anses et côtes qu'il rencontre. Si ce savoir est encore à destination d'une population de lettrés, les connaissances emmagasinés servent aussi de bases aux instructions données aux capitaines et permettent d'améliorer la navigation aux îles. Les travaux de Blondel sont poursuivis jusqu'à la fin du XVII° siècle. Par exemple en 1684, Payen est au Fort Royal et réalise des plans de la baie pour en améliorer la défense. Il fait un relevé du Cul de Sac et sonde les fonds de l'anse.

Ces savoirs vont permettre l'élaboration de cartes facilitant la navigation dans la Caraïbe. En 1663, il est fait référence au fait que

> « Le dit sieur de Tracy connoistrera par la carte que es isles Antilles sont situes dans l'Amérique Méridionnale a l'embouchure du Golfe du Mexique lesquels elles ferment du costé du levant c'est-à-dire du costé où les gallions et autres vaisseaux qui vont d'Espagne dans les indes pour y chercher l'argent de Panama et autres ports de la Nouvelle Espagne sont obligez de passer par les raisons que les vents d'est et d'est sud soufflent presque toujours le long de ces costes »[1494].

Ces cartes, « véritables trésors » pour reprendre les propos de Jean Merrien, deviennent « utilitaires »[1495]. Ainsi, elles permettent aux marins qui peuvent en bénéficier de mieux appréhender l'espace dans lequel ils circulent. Il est tout de même à noter que les îles et leur contour ne vont pas être tout de suite maîtrisés par les populations européennes. En effet, les descriptions faites aux débuts du XVII° siècle témoignent toutes de la mauvaise maîtrise des distances et du fait que certaines îles sont mieux connues que d'autres. Par exemple, si Guillaume Coppier est capable de citer le nom de toutes les îles qu'il rencontre et de les positionner dans l'ensemble caribéen, il ne fait pas état des distances qu'il y a entre chacune d'elles. Cela laisse alors à penser que ces îles s'enchaînent de façon naturelle alors qu'il n'en est pas toujours le cas. Tout juste précise-t-il que l'île de Saint Barthélémy n'est pas facile à voir. Ainsi, la distance entre chacune des îles ne semble pas être bien maîtrisée par cet homme qui a pourtant circulé pendant neuf ans dans la Caraïbe.

Les limites de la connaissance des marins européens sur la navigation aux Antilles.

Si la connaissance européenne s'améliore au cours du siècle, des lacunes sont tout de même visibles dans les récits que nous avons pu consulter. Par exemple, en 1660, il est rapporté que « La partie le plus habitées de la Martinique est la coste de la Basse Terre qui a bien 8 lieues de long »[1496]. L'auteur de ce mémoire laisse donc supposer que la taille de l'île n'est pas correctement maîtrisée alors même que nous sommes déjà à une date où la colonisation y est déjà bien avancée. Un autre mémoire daté de 1692 témoigne du fait que les connaissances européennes sur les îles ne sont pas encore absolues en cette fin du XVII° siècle : « Saint-Barthélémy […] n'a que sept ou huict lieue de tour »[1497]. Ainsi l'auteur de ce

1493THESEE Françoise, « L'Ingénieur du roi François Blondel (1618-1686) : Sa mission aux Isles d'Amérique (1666-1667) », *Outre-Mers*. Revue d'histoire Année 2008, 360-361, pp. 223-240.

1494 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, instructions donnés à De Tracy, Novembre 1662.

1495 MERRIEN Jean, *La Vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Famot, Genève, 1979.

1496 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Mémoire anonyme, année 1660.

1497 BNF, département des manuscrits, fonds Français 25163, Mémoire touchant le commerce des isles de l'Amérique Méridionnale appelée Antilles, 29 Janvier 1692.

mémoire démontre une fois de plus que les mesures ne sont pas encore bien évaluées[1498]. Cela se traduit aussi dans les cartes réalisées au cours du siècle. Celle de Blondel de la Martinique illustre bien cette mauvaise mesure des distances[1499]. Si la forme de l'île et l'emplacement d'un grand nombre d'anses sont corrects, l'auteur ne respecte pas les distances entre chacune d'elles, ce qui entraîne alors des erreurs, principalement dans la transcription de la superficie de l'île. En fait, les espaces maritimes les mieux documentés sont les plus fréquentés. Ainsi les anses de Saint-Pierre et de Fort Royal sont bien connues et les capitaines disposent de savoirs suffisants pour pouvoir les aborder. Plus l'on s'écarte de ces espaces et plus la connaissance est superficielle.

Ainsi, les hommes qui veulent circuler au sein du bassin caribéen ne peuvent se contenter de s'appuyer sur le seul savoir européen. En effet, les connaissances transmises par les chroniqueurs sont pour la plupart théoriques et l'expérience emmagasinée par les capitaines qui font le voyage transatlantique permet surtout d'assurer une bonne circulation le long de la route principale de navigation. Mais une fois sortie de cette route, les marins munis de ce seul savoir s'exposent alors à de véritables dangers. L'exemple de la perte de la flotte du capitaine d'Estrées sur les îles d'Aves illustre parfaitement les limites de ce savoir européen. En 1677, le vice-amiral cherchant à porter atteinte aux intérêts des Hollandais dans la Caraïbe, décide d'attaquer l'île de Curaçao sans avoir pris en compte les conseils qui lui sont donnés avant son départ de la Martinique :

> « Je pris la liberté de représenter à M. le vice-amiral qu'il serait plus sûr, selon moi, d'aller terrir à la Marguerite, qui passe pour être fort saine, tant pour assurer la navigation que pour éviter les dangers des îles qui sont sous le vent. Il me répondit qu'il ne voulait pas prendre un si grand détour et que ce serait trop perdre de temps. J'osai encore lui dire que, vent arrière comme il est là, et le courant, c'est un chemin qui est bientôt fait, et que la navigation serait bien plus sûre. Il me repartit de ne me pas mettre en peine et de laisser aller à la route qu'il avait donnée, et que c'est une autre mer où il n'y a pas de courants comme aux îles du vent »[1500].

Sûr de son projet, d'Estrées s'aventure dans la mer des Caraïbes et le 11 Mai 1678 sa flotte se fracasse sur les récifs des îles d'Aves. Or, dans le récit de cette catastrophe, il est à signaler qu'il est conseillé à d'Estrées de prendre à ses côtés un pilote qui connaît bien la mer des Caraïbes. Le pilote proposé n'est pas issu du royaume de France mais est un des hommes installés dans les îles. En effet, très vite va apparaître localement des hommes qui détiennent un savoir plus conséquent sur la navigation dans la Caraïbe. Si d'Estrées fait le choix de se dispenser de cet apport de connaissances, d'autres capitaines s'appuient sur les habitants pour mener à bien leur navigation dans l'espace caraïbe.

Les fonds des archives de l'Amirauté de La Rochelle conservent témoignage de ce fait. Dans son rapport de traversée, le capitaine Elie Tadorneau rapporte :

> « ils estoient parti de la dare de la Pallice dans le dit vaisseau le XXII février 1663 pour aller aux isles de l'Amérique où ils sont arrivez le douzième dudit mars ou seroit mort Jean Moreau engagé et six ou sept jours après Samuel Isdrac mastelot du dit navire […] A la fin du dit mois estant arrivée à Saint Christophe le XXII de may savoir party pour l'isle du Goyave pour faire la pesche de la Tortue du consentement

1498 Ceci n'est pas spécifique au cas antillais. Nous savons qu'au XVII° siècle, l'ensemble des côtes du royaume de France ne sont pas encore évaluée à leur juste mesure.

1499 BNF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 10 P 1 D, carte de l'île de Marie Galante par François Blondel, 1667

1500 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gémosat, 13 Février 1677.

de son équipage et de la plus grande partie des engagés ou ils estoient arrivés le quatorzième de juin où le dit Tadourneau ne pouvant tirer aucun secour de son équipage portez de mauvaise volonté auroit esté de fait de prendre des gens à la journée à raison d'une pièce de huict par jour »[1501].

Pour mener à bien son épisode de pêche, ce capitaine de La Rochelle remplace donc son équipage venu de France par des hommes présents dans les îles. S'il affirme avoir fait ce choix parce que son équipage refuse de le suivre, il est évident qu'il ne peut le remplacer que par des hommes capables de naviguer dans la mer des Caraïbes. Cela témoigne qu'il existe dans les îles des personnes munies d'un savoir suffisant pour pouvoir assurer de bons épisodes de navigation dans cet espace. Or, si les savoirs européens sont à la base des connaissances en matière maritime des membres de la société coloniale, ils sont fortement complétés par les savoirs issus des échanges avec les populations amérindiennes.

2. La transmission du savoir caraïbe en terme de navigation

Bien avant l'installation française, les Européens ont conscience que les Caraïbes sont détenteur d'un véritable savoir maritime. Les voyageurs européens se sont très vite interrogés sur la façon dont ces populations se sont installées dans les îles, sous l'effet de phénomènes migratoires. Par ailleurs, comme l'ont démontré les travaux menés sous la direction de Benoit Bérard, les Caraïbes ont, de par leur histoire, leur culture et leur mode de vie, une très bonne maîtrise de la navigation dans la mer des Antilles et une parfaite connaissance du monde marin qui les entoure[1502]. Logiquement, les premiers colons observent comment ces populations amérindiennes prennent la mer. Ils ne peuvent que constater avec quelle facilité, ils arrivent à circuler entre les îles et comment cette maîtrise de la navigation leur permet de faire résistance à toutes autres implantations que la leur. Cela provoque même une crainte forte des raids maritimes caraïbes de la part des Européens. Cette crainte va être présente tout au long du XVII° siècle comme en témoigne les propos de Saint-Marthe en 1674 :

> « Qu'ils ont des caraïbes qui ont massacrés vingt huict ou trente des principaux habitans ce qui les a tellement espouvantés que huit jour après il se sauva quarante des habitants de la dite isle par des canots sans que nous sachions ce qu'ils sont devenus »[1503].

Mais cette crainte n'empêche pas une certaine fascination qui apparaît chez les chroniques du XVII° siècle. Bouton en 1640 rapporte au sujet des Caraïbes qu' « Ils nagent si bien et eux et les sauvages qu'ils ne se soucient point que leur canot verse d'autant que quand ils sont en l'eau, ils retournent le chercher, le renversent et rentrent dedans »[1504]. L'auteur témoigne ainsi du fait que les Européens admirent la maîtrise des mers dont font preuve les populations amérindiennes. Ils n'ont pas peur de se jeter à l'eau, ce qui n'est pas du fait de

1501 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5665/fol. 88-90, Rapport de traversée par Elie Tadourneau, capitaine du navire le Taureau, année 1664.

1502 BERARD Benoît, BILLARD Jean-Yves, L'ETANG Thierry, LALUBIE Guillaume, NICOLIZAS Costantino, RAMSTEIN Bruno et SLAYTON Emma, « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux xvie et xviie siècles », *Journal de la société des américanistes*, 102-1 | 2016, 129-158.

1503BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 888 p. 167, Lettre de Saint Marthe, 10 Juillet 1674.

1504 BOUTON Jacques, *Relation de l'établissement des François…,* OP.Cit. p. 105.

tous les marins européens. Une fois dans l'eau, les Caraïbes apparaissent alors comme invincibles. C'est ce qui ressort des propos de Du Tertre :

> « Il arriva dans ce combat une chose assez particulière c'est qu'un sauvage ayant esté blessé d'un coup de coutelas à la joincture de l'épaule et ayant esté poursuivy en mer par les notres dans un canot, bien qu'ils tirassent quantité de coup sur luy, jamais néantmoins ils ne le purent blesser, parce qu'il nageat toujours entre deux eaux »[1505].

Certains de ces Caraïbes acquièrent une certaine notoriété auprès des habitants des Petites Antilles. Blénac en 1690 rapporte ceci : « j'attendois Cahirouane ce sauvage celebre quy s'est rendu le mestre de cette nation et a la grande terre et dans toutes ses isles »[1506].

Parmi ces Caraïbes bien connus des Français, il y a le métis Warner. L'anonyme de la Grenade rapporte en 1669 que

> « Le Capitaine Warnard de La Dominique en fut le maistre qui se mit promptement en mer avec quelques 100 Sauvages pour le poursuivre pendant que d'autres à qui il donna ses ordres nous chargeroit. Il passa par icy la my juin dissimulant son dessein et feignant d'aller en guerre contre les Aroüagues. Le malheur voulut que le cherchant il descouvrit le Capitaine Ponitiany de La Martinique, s'en fut assez pour l'heure et sans se presser de l'aller joindre il attendit la nuict. Comme il s'en approcha peu à peu en faveur de son obscurité, et recogneut que tout l'équipage estoit endormy et mesme la sentinelle, il sauta avec les siens dans la barque et en fit un sanglant massacre à la réserve d'un qu'ils amenèrent tout blessé esclave à St Vincent »[1507].

Ce Warner est le fils du gouverneur anglais de Saint-Christophe et d'un amérindienne. Ne trouvant place au sein de la société de Saint-Christophe, il s'installe à la Dominique. Depuis son île, il mène des raids sur les colonies françaises pour le service des Anglais. Si sa présence est crainte par les colons français, elle est aussi sujette à une certaine admiration. En 1692, Blénac parle encore de lui : « Le général anglois des isles à Vaulevant m'ayant envoyé visiter par Houarnard quy est une des plus considérables personnes qu'ils ayent parmy eux »[1508]. A la fin du XVII° siècle, Jean Baptiste Labat se rendant à la Dominique, parle encore de lui. Il dit que l'homme est mort depuis plusieurs années mais que les marins français qui se rendent dans les lieux continuent à entretenir des liens avec sa mère. Si la mémoire de cet homme a perduré c'est parce que les actions qu'il a menées ont marqué l'esprit des premiers colons. L'image de cet homme incarne, dans l'esprit des membres de la société coloniale, l'idée d'une grande maîtrise de la navigation et donc de la guerre maritime de la part des populations caraïbes.

Mettre la navigation caraïbe au service des marins et colons européens.

Il est donc logique de constater que très tôt les administrateurs coloniaux vont chercher à mettre à leur service ces populations amérindiennes. Parmi les premiers gouverneurs, Hoüel semble être celui qui a le plus réussi à employer les services des Caraïbes pour des entreprises de navigation. Dans son récit, le père Chevillard rapporte que

> « Une pirogue de sauvages estant arrivée à la Guadeloupe et descendue à la Basse Terre de cette grande isle, Monsieur Houel gouverneur pria à la veue des caraibes un nommé Iouach sauvage de luy donner deux ou trois mois de son temps pour la pêche

1505 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…,* OP.Cit, Tome I, p. 450.
1506 ANOM, C8A 6 F° 1, Lettre de Blénac, 05 Avril 1690.
1507 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit.
1508 ANOM, C8A 7 F° 32, Lettre de Blénac, 08 Juin 1692.

à la tortue ce que le payen luy accorda fort volontiers et pour ce il monta avec environ douze hommes d'équipages dans la barque dite la Nompareille »[1509].

Ainsi le gouverneur de la Guadeloupe est en mesure de mettre à son service ces Amérindiens. Grâce à eux, il peut envisager des épisodes de pêches et ainsi nourrir les habitants de sa colonie. En effet, dans les premiers temps de la colonisation, les échanges entre Européens et Amérindiens vont être un facteur important pour le maintien des colonies. Les connaissances détenues par les populations caraïbes s'avèrent souvent profitables pour les Européens. Jolinet en 1678 rapporte qu' « Un vaisseau venant du Sénégal ou il avoit chargé des négres et d'arabes se perdit à la Capesterre de cette isle il y a huit jours mais les Caraïbes l'ont sy bien secouru dans son naufrage que son équipage et presque tous les dits négres et arabes ont esté sauvés »[1510]. De même en 1708, « les dits officiers furent obligés d'emprunter les secours de sauvages pour les porter icy »[1511].

Les échanges entre colons et Caraïbes n'ont donc pas toujours été belliqueux. Les populations amérindiennes ont très tôt noué des relations commerciales avec les populations européennes et avant l'implantation des colonies dans les Petites Antilles, ce fut même le principal motif des échanges entre ces deux « mondes »[1512]. Or, les colons vont très vite comprendre qu'entretenir de bonnes relations avec les Caraïbes leur permet d'assurer le développement de leur colonie en ayant accès aux produits de première nécessité issus de la chasse et de la pêche. Entretenir de bonnes relations avec les Caraïbes du Sud de l'arc antillais permet aussi de pouvoir envisager des échanges avec le continent américain et donc d'atteindre les richesses tant convoitées du monde espagnol.

L'emploi des Amérindiens dans la navigation ne se limite pas à la seule volonté d'avoir accès aux richesses de l'Amérique. Ils sont aussi intégrés au sein des équipages européens pour pouvoir les guider. Du Tertre en témoigne pour les premiers temps de la colonisation. En 1650, Maurille de Saint-Michel relate lui aussi la présence d'un de ces Caraïbes dans son navire : « De plus Louis le Sauvage, que trois pères capucins ramenaient dans notre bord en son pays, nous assurait que les Sauvages de la Grenade étaient bien deux mille, résolus de défendre leur liberté ou de périr, mais plusieurs le niaient »[1513]. Louis a alors la charge de faciliter la navigation au sein de l'espace caraïbe.

Au cours du XVII° siècle, l'emploi des Amérindiens dans des équipages européens semble se raréfier même si la pratique perdure comme le rapporte Beaumont en 1703 : « il y a un caraïbes de Saint-Vincent qui est passager sur le navire et qui sert d'interprète »[1514]. Mais le cas semble assez singulier pour ce début du XVIII° siècle. Cette disparition des Caraïbes au sein des équipages européens est à mettre en lien avec la diminution de leur nombre dans les Petites Antilles et au fait que leurs savoirs maritimes ont été retransmis aux membres de la société coloniale.

L'usage du savoir caraïbe.

Par contre, les nombreux déplacements caraïbes vont être exploités par les autorités locales pour lutter contre les autres puissances impériales. Pour pouvoir protéger les colonies

1509 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence…* OP.Cit, p. 105.

1510 ANOM, C8A2F129, Lettre de Jolinet, 19 Décembre 1678.

1511 ANOM C7A5 F° 175, Lettre de Bachelier, 04 Mars 1708.

1512 HAVARD Gilles et AUGERON Mickael (sous la direction de) *Un continent en partage : cinq siècles de rencontre entre Amérindiens et Français*, Edition Rivage des Xantons, Paris, 2013

1513 DE SAINT-MICHEL Maurille, *Voyage des isles Camercanes…* OP.Cit.

1514 DE BEAUMONT Philippe, Lettre de Philippe de Beaumont, 08 Avril 1668.

des attaques ennemis, les administrateurs locaux ne vont pas hésiter à s‟appuyer sur la présence des Amérindiens dans les îles. Dans un premier temps, les Caraïbes vont être employés pour espionner les ennemis, principalement anglais, et pour informer les administrateurs lors de possibles attaques. Ainsi en 1689, « le 18 les caraybes de Saint-Vincent viendrent au Fort Royal trouver le sieur de Gemozat »[1515]. Le gouverneur apprend ainsi la présence d‟une escadre à la Barbade et du danger que cela implique pour les colonies françaises. De même Du Maitz en 1690 informe le ministre que « nous avions eu nouvelle par des sauvages de Saint-Vincent le 15 de ce mois qu‟ils avoient veu il y avoit trois jours dans le canal de Sainte-Alouzie à Saint-Vincens quatorze vaisseaux anglois avec six barques »[1516]. Guitaud rédige un rapport similaire en 1691. De même en 1703, le gouverneur Auger fait état de la persistance de ces relations avec les Caraïbes[1517].

Grâce à ses échanges, les autorités locales peuvent alors avoir un certain contrôle des circulations au sein de l‟espace caraïbe. En 1691, Guitaud écrit que « Des avis qui me furent donnez par des caraybes de l‟isle de Saint-Vincent qui m‟asseuroient qu‟il se faisoit un grand armement par les espagnols, anglois et hollandois que le rendez vous ou lieu d‟assemblée estoit à Tabac »[1518].

Grâce à ces échanges, les autorités locales ont ainsi échos des circulations maritimes au sein du bassin caraïbe et cela facilite leurs actions. Gémosat en 1691 informe le ministre que « Monsieur de Guitaud ayant esté informé par les sauvages de Saint-Vincent qu‟il y avoit devant cette isle plusieurs navires, il dépecha promptement une courvette pour en apprendre des nouvelles »[1519].

Les autorités locales ne se contentent pas de prendre des renseignements auprès des populations caraïbes. Elles emploient directement leur service pour combattre les ennemis anglais et hollandais. Clodoré en 1666 est le premier à faire état de cet usage lors de conflits entre nations européennes : « les Caraybes de Saint-Vincent et de la Dominique et de cette isle doivent ce mettre au premier jour en campagne pour course sus nos ennemis. Je leur ay promis des françois pour aller avec eux »[1520].

De Baas en fait de même en 1670 :

> « Les Caraïbes qui habitent l'isle de Saint Vincent vinrent il y a quelques temps me demander permission de faire la guerre aux flamens […] Je leur feroit donner des armes, des munitions et des vivres et que s'ils vouloient faire une descente à Saint-Eustache pour bruler des cases qye je ferois tenir un navire françois fort prest de l'isle pour favoriser leur retraite »[1521].

Ainsi les Caraïbes sont armés par les administrations locales. Cela permet de conserver de bonnes relations avec eux mais surtout de les équiper pour accentuer leur domination lors de conflits avec les Hollandais ou les Anglais. La pratique se poursuit au cours du siècle comme le rapporte encore Patoulet en 1680 :

> « Dans cette vue et celles de leur porter les lumières de l‟évangile et de menagers l‟amitié de ces peuples pour les françois qu‟ils tesmoignent affections extremement

1515 ANOM, C8A 5 F° 407, Etat des îles dressé par Gémosat le 22 Septembre 1689.

1516 ANOM, C8A6F139, Lettre de Du Maitz, 21 Juin 1690.

1517 ANOM C7A5 F° 35, Relation d'Auger sur le siège de la Guadeloupe, 22 Mai 1703.

1518 ANOM, C8A 6 F° 475, Lettre de Guitaud, 04 Décembre 1691.

1519 ANOM, C10A1, Lettre de Gémosat, 10 Décembre 1691.

1520 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12536, Mélanges Colbert 138 Bis, Lettre de Clodoré, 23 Mai 1666.

1521 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.

par toutes sortes de demonstrations qu'il en ont donnés a ces equipages et par l'anvoy mesme de deux des leurs qui sont venus pour en assurer monsieur le comte de Blénac, je fais équiper une barque pour repasser chez eux, et porter a leur nation de la poudre, des fusils et quelqu'autres denrés qu'ils ont demandés pour leur traite »[1522].

Présent à côté des équipages français, les Caraïbes apportent leur savoir maritime mais aussi une force non négligeable lors des affrontements. Ainsi, la présence des Caraïbes dans les îles peut être de grande utilité pour les colons en certaines circonstances, comme en 1668 :

« Deux jours après arriva une pirogue de la Dominique qui ayant passé par les Xaintes rendit un très bon service, prenant les blessés et les femmes et pour ce que ladite pirogue n'eut pas pu tout porter, quelques uns des Caraibes descendirent pour la décharger et se rangèrent avec les notres acte véritablement bien humain pour des barbares. Ils firent encore plus car comme nous n'avions pas de canots pour porter tout le monde nécessaire pour attaquer les anglais qui s'étaient parfaitement bien retranchés à la demande de monsieur Dulion nos caraïbes retournèrent promptement à la Dominique pour amener d'autres pirogues et firent si bonne diligence qu'ils vinrent assez à temps pour amener d'autres pirogues et monsieur Dulion comme par reconnaissance voulut s'embarquer dans l'une d'icellles qui était l'amiral de cette nouvelle armée navale composée de canots et de pirogues sur lesquels il y avoit trois ou quatre cent hommes françois et quelques Caraïbes »[1523].

La possibilité d'employer la force des Caraïbes contre les ennemis est même louée par les autorités locales. En effet, il est communément admis qu'ils préfèrent nouer des relations avec les Français et qu'ils auraient une haine particulière envers les Anglais comme le rapporte Blénac en 1695[1524]. Mais, le fait que les chroniqueurs et les autorités locales s'évertuent à répéter que les Caraïbes préfèrent les Français aux autres populations européennes témoigne du fait que les échanges entre les deux sociétés ne sont pas toujours aisés. En effet, l'histoire de la colonisation est marquée par des conflits entre colons et Caraïbes[1525]. Ces derniers sont toujours perçus comme des « sauvages » qu'il faut civiliser. Ainsi leur attitude est toujours observée avec méfiance. Dans l'esprit des colons, les Caraïbes sont avant tout des populations qui entravent leur progression. Patoulet rapporte à ce propos en 1679 que « Les caraybes font des actes d'hostilitez et amennent et recoivent chez eux tous les negres marons qui fuient le travail et ce à la ruine des sujets du roy mais comme on n'a pas de force suffisantes ny les choses nécessaires pour leur faire la guerre avec succes »[1526]. Il est alors difficile pour les autorités locales de cacher le fait que les relations entre Caraïbes et colons ne sont pas toujours pacifiques : « Ces caraïbes de Saint-Vincent ont tué un capusin quy passoit a la grande terre dans une de leurs pirogue » rapporte Blénac la même année[1527].

1522 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.

1523 DE BEAUMONT Philippe, Lettre de Philippe de Beaumont, 08 Avril 1668.

1524 Il a décidé « d'envoyer par la fregate du roy l'Oppiniatre dégrader trente huit prisonniers anglois dans une isle nommée la Dominique habituée par des sauvages qui ont une hayne implacable contre les personnes de cette nation » ANOM, C8A 9 F° 66, Lettre de Du Maitz, 10 Mars 1695.

1525 VERRAND Laurence, *La vie quotidienne des Indiens Caraïbes aux Petites Antilles (XVII° siècle*), Karthala, Paris, 2001.

1526 ANOM, C8A 2 F° 213, Lettre de Patoulet, 02 Novembre 1679.

1527 ANOM, C8A 2 F° 206, Lettre de Blénac, 18 Novembre 1679.

La transmission du savoir caraïbe.

Se limiter aux seules relations entretenues avec les Caraïbes pour avoir accès à leur savoir maritime et employer celui-ci ne peut suffire. Très tôt vont émerger au sein de la société coloniale des « passeurs de savoirs ». Parmi eux, les missionnaires jouent un rôle particulier. Ils ont à cœur de convertir les populations caraïbes au catholicisme et nombre d'entre eux nouent des liens particuliers avec eux. Parmi ces missionnaires investis auprès des Caraïbes, celui que nous connaissons le mieux est Raymond Breton. Ayant vécu quelques années avec les Amérindiens de la Dominique, il en a tiré un véritable savoir qu'il a retranscrit dans un dictionnaire Français – Caraïbe. Par leurs actions, ces hommes d'Eglise deviennent alors les premiers passeurs de savoirs entre le monde colonial et le monde amérindien. Pelleprat rapporte que « Les prêtres jugèrent à propos de commencer à évangéliser les amérindiens de la Martinique qui estoient comme les domestiques des François afin que les ayant ganez, on s'ouvrit par leur moyen un chemin en terre ferme »[1528].

Ainsi grâce à la présence de missionnaires auprès des populations caraïbes, les membres de la société coloniale peuvent développer leur commerce et assure aussi de bonnes relations entre les colons et les Caraïbes. Les autorités locales savent alors qu'ils peuvent compter sur les missionnaires pour améliorer les relations qu'ils entretiennent avec les populations caraïbes et donc s'assurer leur service en cas de besoin. Ainsi les administrateurs vont appuyer ces relations entre missionnaires et Caraïbes comme en 1680 lorsque Patoulet a « mesnagé un père Dominiquain zelé pour l'augmentation du christianisme et l'ay engagé d'aller avec eux et y rester »[1529].

Mais la volonté première des missionnaires est de convertir les populations amérindiennes. Les actions de ces hommes ne sont donc pas toujours en corrélation avec les souhaits des membres de la société coloniale. Or, des hommes issus directement de cette société ont su aussi nouer des liens particuliers avec les Caraïbes. Maurille de Saint-Michel rapporte alors qu'

> « Il y a ici de nos Français qui deviennent sauvages, se cachant dans les bois, vivant des fruits d'iceux et, comme ces hiboux et oiseaux nuictiers, n'en sortant que la nuit pour aller picorer. Je sais quelques-uns de nos passagers, qui ont plutôt choisi cette vie que de supporter les peines des pauvres serviteurs et de vivre privément avec ceux qui avaient payé leur passage ».

Certains de ces hommes qui s'évadent dans les bois en profitent alors pour s'installer auprès des populations amérindiennes. C'est peut-être le cas de ces deux hommes dont parle La Borde en 1665 : « Antoine negre et Pierre Moulin sont venus m'apporter un pacquet de lettre de monsieur le gouverneur »[1530]. Ces deux hommes circulent à l'aide d'une pirogue. Nous aurons l'occasion de reparler des populations issues d'Afrique et de leur relation avec les Caraïbes mais il est intéressant de constater ici la présence dans une embarcation amérindienne d'un Français.

Cela n'est pas si exceptionnel puisque dans les premiers temps de la colonisation, les gouverneurs vont chercher à intégrer des membres de la société coloniale au sein des équipages caraïbes. Rochefort rapporte les faits suivants :

1528 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions...*OP.Cit. p. 24.
1529 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.
1530 ANOM, C8B 1 N° 17, Lettre de De la Borde, 01 Août 1665.

« Monsieur Auber ayant représenté à ce capitaine que le jeune du Plessis étoit d'une nature trop délicate pour pouvoir supporter la fasson de vivres des caraIbes il le fit consentir à accepter en ôtage au lieu de luy l'un de ses serviteurs qui s'offroit volontairement à le suivre ». Il propose alors les services de « son giboyeurs nommés des Serisiers qui souhaitoient depuis long temps se trouver aux combats de ces sauvages »[1531].

Cet homme a pour mission d'aider les Caraïbes à attaquer les Arawaks. Clodoré rapporte lui aussi qu'en 1666 « Nos caraybs de Saint-Vincent d'icy et de la Dominique sont allés a Antigoa avec plusieurs pirogues j'ay mis des françois avec eux j'attants dans peu leur retour avec bien des fracas et des prisonniers »[1532]. De même en 1670, « Le seiur de Canchy leur a envoyé pour ostage les nommez Pierre Juillet et le Gascon, habitans et mathellots à la Grenade » écrit De Baas[1533].

Faire participer des Européens à des équipages caraïbes permet d'assurer la formation de ces derniers. Les autorités locales peuvent alors s'appuyer sur ces passeurs de savoirs pour pouvoir mieux envisager le contrôle de la navigation aux Antilles, comme le rapporte Du Tertre :

« Sur la résolution sanglante de perdre les sauvages, monsieur de L'Olive fit monter le sieur de la Fontaine sur sa chaloupe biscayenne avec quinze de ses meilleurs soldats luy commandant de faire le tour de l'isle de reconnoistre les habitations des sauvages et de retirer à l'amiable quelques françois fugitifs qui s'estoient retirez parmy eux depuis deux ou trois mois».

Il existe donc des colons qui détiennent un savoir maritime issu de relation avec les Caraïbes. N'oublions pas aussi que dans les premiers temps de la colonisation certains habitants ont pour compagnes des femmes caraïbes[1534]. Les relations entre les deux sociétés sont donc assez ouvertes pour laisser place à la circulation de savoirs. Or, certains de ces passeurs européens jouent un rôle particulier dans les colonies. Le père Chevillard rapporte les faits suivants :

« Un certain Caraïbe appelé communément Thomas par les François avec lesquels il avoit conversé l'espace de deux années à Saint Christophe et qui avoit esté envoyé par Monsieur Houel avec le sieur Jean Jardin Diepois vers les idolatres Caraïbes pour tascher de découvrir le sujet du massacre qu'avoit fait ces barbares à Marie Galante ».

C'est peut-être au contact de Thomas que Jean Olivier Jardin va acquérir une connaissance importante du monde caraïbe, ce qui va lui permettre de détenir une place particulière au sein de la société coloniale. Nous savons que ce Jean Jardin a été l'un des premiers colons à la Martinique[1535]. Mais ce qui permet à cet homme de développer sa richesse dans les îles est

1531 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 88.

1532 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12536, Mélanges Colbert 138 Bis, Lettre de Clodoré, 17 Juin 1666.

1533 ANOM, C8A 1 F° 88, Mémoire de De Baas, 20 Novembre 1670.

1534 C'est le cas de Hacquet à Sainte Lucie qui a pour compagne une femme Caraïbe. BERARD Benoit LAFLEUR Gerard, « Français et indiens dans la Caraïbes » in HAVARD Gilles et AUGERON Mickael (sous la direction de) *Un continent en partage : cinq siècles de rencontre entre Amérindiens et Français*, Edition Rivage des Xantons, Paris, 2013, p.53.

1535 ANOM, COL E 151, Lettre de Du Parquet, année 1652. « Nous Jacques Dyel escuyer Duparquet […] Qui ont esté rendu en cette isle par les nommés Pierre Armand, Ollivier Du Jardin, Guillaume Senechal, George Le Sade, Julien Grosilest et Guillaume de la Barre depuis le commencement de nostre isle de la Martinique ».

sans nul doute les relations étroites qu"il entretient avec la population caraïbe. Ainsi, nous savons que sur ses terres à la Guadeloupe résident des populations amérindiennes. Jean Olivier Jardin est même détenteur d"un savoir qui va être réemployé par les autorités locales. Lors de la déclaration de paix avec les Caraïbes de la Dominique, il est fait mention à « Jean Jardin françois de nation parlant et entandant la langue des sauvages »[1536]. En 1660, cet homme sert encore d"intermédiaire entre les autorités locales et les populations amérindiennes puisqu"il est rapporté que « Laffaire est que quelques neigres mescontens de leurs maistres, chefs de la capesterre de la Dominique, et seditieus par consequent, se sont embarques dans un canot pour, a ce que jay sceu de Jean Jardin, se rendre aux anglois a qui ils avoient appartenu »[1537]. Jean Olivier Jardin par ces actes obtient alors une certaine notoriété dans les îles comme en témoigne l"un de ses descendants :

> « Il présente que Jean Olivier Dujardin son ayeul a été un des premiers qui ait mis pied à terre à la Martinique à la suite du sieur Du Parquet et n"a cessé de donner des soins pour l"établissement de la colonie et de faire la guerre aux Caraïbes qui s"y opposoient »[1538].

C"est certainement cette relation étroite que Jean Jardin a entretenue avec les populations caraïbes qui lui a permis de se maintenir dans les îles et de développer son activité à la Guadeloupe.

Jean Olivier Jardin n"est pas le seul à avoir su faire acquisition d"un savoir caribéen. En fait, nombre des premiers colons semblent être dans le même cas. Par exemple, lors de la conquête de la Grenade, Du Parquet s"appuie sur « La Rivière qui scavoit parfaittement leur langue» des Caraïbes[1539]. Du Parquet lui-même semble être assez proche de ces populations et il est possible qu"il ait été en mesure de parler leur langue. C"est peut-être même l"un des héritages qu"il a transmis à son fils, puisqu"en 1701 il est fait état de « relation entre les Caraïbes et Du Parquet »[1540]. En fait, le développement de la colonisation ne fait pas disparaître ces passeurs de savoirs. A la fin du XVII° siècle, l"un d"eux va même encore s"illustrer : Coullet. En 1700, il est envoyé à Saint Vincent pour échanger avec les Caraïbes comme il le rapporte lui-même :

> « Il a couté trente pistomes en cristal eau de vie, toille et couteaux qu"il a fallu donner aux sauvages de l"isle de Saint Vincent comme je leurs avois promis, j"espère que votre grandeur aura la bonté de me faire rembourser aussy bien que les cinq cens escus que j"ay déboursé pour le frait de quarante jours de la barque pour les gages des matelots que pour leurs vivres et ceux des soldats »[1541].

De même en 1707, il rapporte que :

> « Suivant l"ordre que j"ai receu de monsieur de Machault les dix septième de novembre pour aller à l"isle de Saint Vincent renouveler la bonne intéligence que nous avons toujours eu avec les karaibes […] Et pour m"asseurer de leurs fidélités ils m"ont remis un otage aux conditions qu"ils me sera permis de le faire brusler tout dis ayu cas qu"ils me manquent de parolle »[1542].

1536 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 572.
1537 CARAN, Minutier Central, Etude CXXII/1656, Lettre d'Hinselin, 19 Août 1660.
1538 ANOM, COL E 151, Lettre de Du Parquet, année 1652.
1539 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit, p. 51.
1540 ANONYME De Saint Christophe *Histoire de l'isle de Saint Christofle…*, OP.Cit. p. 9.
1541 ANOM, C8B 2 N° 60, Lettre de Coullet, 20 Mars 1700.
1542 ANOM, C8B 2 N° 88, Lettre de Coullet, 19 Décembre 1707.

La présence de ce lieutenant du roi à la Guadeloupe qui sait entretenir de bonnes relations avec les Caraïbes est encore utile aux autorités locales au début du XVIII° siècle, comme le confirme Labat :

> « Après bien des délibérations, on convint qu'il n'y avoit que le major Coullet qui fut capable de rompre ces projets et d'obliger les caraibes et les negres à vivre comme à l'ordinaire en bonne inteligence avec nous. Il s'étoit acquis beaucoup d'autorité sur eux, ils l'aimoient et les respectoient, parce que toutes les fois qu'ils alloient le voir soit à son habitation soit au Fort Royal ou au Fort Saint Pierre, il les régaloit, les faisoit bien boire et leur donnoit toujours quelque présent. Le général le chargea de cette commission et l'intendant le laissa maitre de prendre chez les marchands tout ce qu'il jugeoit nécessaire pour les regaler et leur faire des presens, qui dans ces sortes d'occasions sont les plus puissantes raisons qu'on puisse apporter pour les convaincre de ce qu'on leur veut faire entendre. Il partit avec nombreuse suite d'officiers et de domestiques le 29 Novembre 1708 de la rade de Fort Saint Pierre et arriva le lendemain sur le minuit à la Basse Terre de Saint Vincent »[1543].

Mais il semble aussi que les relations nouées avec les Caraïbes ont permis à Coullet d'avoir une place de choix au sein de la société coloniale :

> « Coullet chevalier de saint Louis et lieutenant de roy de l'isle de la Guardeloupe remontre très humblement votre grandeur que le malheur de temps auroit fait qu'il n'auroit été payé de ses appoitements qu'un billet de monoie ou marine sur lesquels il auroit fait de grosses pertes il auroit été obligé de contracter des dettes tant pendant qu'il a été major à la Martinique que depuis qu'il est lieutenant de roy à la Guadeloupe et pour les acquitter il auroit fait charger sur des vaisseaux du sucre et autres marchandises qu'il retiroit de son habitation lesquelles auroient esté enlevées les uns dans les ports de la Martinique estant prêt à faire voile et les autres sur mer par les ennemis de l'état à la vue de la Rochelle»[1544].

Ainsi, cet homme en plus d'obtenir des postes à responsabilité dans les îles est aussi en mesure d'affréter au moins deux bâtiments et d'assurer lui-même la distribution de cette richesse. Il est alors fort possible que les relations entretenues avec les Amérindiens aient contribué à la construction de cette richesse. Tous les détenteurs d'un savoir caraïbe n'ont pas connu la fortune et la réussite d'hommes comme Jardin ou Coullet. Mais il est sûr que leur présence dans les îles a contribué à la diffusion des savoirs en termes de navigation issus du monde caraïbe et ont permis à la société coloniale d'acquérir une connaissance plus approfondie de son environnement.

Entre Européens et Caribéens, il est aussi fréquent que des otages soient échangés jusqu'à ce que les engagements pris soient réalisés. En 1665, lorsqu'« Antoine negre et Pierre Moulin sont venus » rendre à visite à De la Borde, il en profite pour retenir un enfant d'un chef caraïbe « son fils Jean pour luy apprendre a prier Dieu »[1545]. La constitution d'otages au sein de la société caraïbe laisse entrevoir la possibilité pour les autorités locales d'avoir à leur service des alliés amérindiens. Ces derniers sont donc instruits dans la culture européenne. Pour autant, il est évident qu'ils ont aussi servi à transmettre auprès des membres de la société coloniale leurs propres savoirs. Il y a donc au XVII° siècle l'élaboration d'un savoir métisse dans les Petites Antilles qui va être réemployé, entre autres, lors des épisodes de navigation.

1543 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…*, OP.Cit. Tome I, p. 57.

1544 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 870, Dossier Coullet, année 1713.

1545 ANOM, C8B 1 N° 17, Lettre de De la Borde, 01 Août 1665.

La négation de l'apport des savoirs autres qu'européens.

Les propos des descendants de Jean Jardin laissent tout de même suggérer que l'apport des populations amérindiennes à la société coloniale est renié par les colons du début du XVIII° siècle. Parlant des exploits de son ancêtre, jamais Jean Olivier Du Jardin ne fait état du fait que son grand père ait eu des relations autres que belliqueuses avec la population amérindienne. Cela traduit le fait que les membres de la haute société coloniale ont tendance à rejeter ce métissage culturel. De même, il est évident que la société coloniale est composée d'enfants métisses issus des unions entre Européens et Caribéens des premiers temps de la colonisation. Mais jamais, dans aucune source, il n'est fait mention de ce métissage. La présence de ces enfants n'est pas même vue comme un apport à la société coloniale. Ainsi, les membres de la haute société coloniale semblent avoir voulu éclipser le fait que sans l'apport des populations amérindiennes leur entreprise coloniale n'aurait sûrement pas pu aboutir. Pourtant, les savoirs en termes de navigation issus du monde amérindien ont été au fondement du développement des circulations au sein du bassin caribéen.

Les apports des savoirs amérindiens ne sont pas les seuls reniés par les membres de la société coloniale. Ceux apportés par les populations issues d'Afrique sont aussi éclipsés. En effet, les populations africaines présentes aux îles sont quasiment toujours vues comme étant seulement capables de pratiquer des activités agricoles. Or, nous avons démontré que des esclaves ont participé à des épisodes de navigation dans l'espace caraïbe. De plus, les esclaves importés dans les îles ne sont pas tous ignorants dans le domaine de la navigation. Par exemple, Guillaume Coppier rapporte que « Nous mouillames aussi à l'isle de Saint Barthélémy où est ceux susdits islets nous et nos mores captifs lesquels sont en tout plus manigats c'est-à-dire mieux versés que les Européens chassant et prenant des lézards »[1546]. L'auteur laisse alors suggérer que ce savoir pour la chasse détenu par ces esclaves n'ait pas dû à une relation étroite entre eux et les populations caribéennes. Il est évident que certains esclaves avaient déjà une connaissance de la pêche et de la chasse avant leur arrivée dans les îles. Bouton dit à ce propos : « Il y en a de fort simples parmi les esclaves tesmoin un excellent pescheur »[1547]. Ainsi des esclaves présents au sein de la société coloniale ont des connaissances dans le domaine maritime qu'ils ont pu acquérir dans leur vie antérieure sur le continent africain. Or, ce savoir n'est jamais valorisé dans les écrits émanant de la société coloniale. Ainsi il est difficile de faire état de ce savoir et de rendre compte de leur véritable circulation.

Par contre, nous avons nombre de témoignages qui démontrent qu'esclaves et amérindiens ont pu échanger quant au domaine maritime. Ainsi, comme nous l'avons déjà évoqué, lorsque le père Labat se rend dans les bois à la Guadeloupe pour faire construire des pirogues, il prend à son service des esclaves africains présents sur place[1548]. Ces hommes semblent alors être suffisamment instruits dans la manière de pouvoir construire ces embarcations sans avoir besoin d'être supervisés par des Amérindiens et des Européens. A ce propos une description de la navigation aux Antilles a retenu notre attention. Pinson en 1701 écrit les mots suivants : « leurs bâtiments pirogues sont d'un tronc d'arbre creuse où ils se mettent 10 ou 12 et naviguent fort bien. Ils ne rament pas comme nous, ils trempent leurs avirons debout dans la mer et les poussent en arrière »[1549]. Ces propos sembleraient

1546 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes Occidentales…* OP.Cit. p. 3.
1547 BOUTON Jacques, *Relation de l'établissement des François…* OP.Cit. p. 98.
1548 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…,* OP.Cit, Tome III, .p. 176.
1549 CARAN, K 1232, Lettre de Pinson, 21 Mai 1701.

s‟appliquer naturellement à la navigation des Caraïbes. Pourtant, l‟auteur l‟insère après avoir parlé des esclaves africains présents dans les îles. Nous ne croyons pas qu‟il s‟agisse ici d‟une erreur de la part de Pinson. Il y a plutôt témoignage du fait que les savoirs ont circulé entre ces deux populations et qu‟à la fin du XVII° siècle, les esclaves présents aux Antilles ont intégré les connaissances des populations amérindiennes[1550].

La circulation des savoirs entre les esclaves et les Caraïbes a pu se faire bien évidemment au sein de la société coloniale puisqu‟il y a présence parmi elle d‟Amérindiens. C‟est ce que rapporte Labat lorsque, étant à la Martinique chez un Caraïbe qui réside au Cul de Sac Robert, il dit : « Nous partimes du cul de sac Robert sur les trois heures le fils de la Rose gouvernoit le canot, nos sept negres et les trois caraïbes nageoient à l‟envie les uns des autres et nous fit passer en moins de deux heures les quatre lieues qu‟il y a de la pointe à la Roze au cul de sac François »[1551].

Il est aussi évident que les esclaves en fuite sont également à l‟origine de la circulation de savoirs. Nous avons déjà évoqué le fait que l‟île de Saint-Vincent est le lieu d‟habitats d‟une forte population de « Caraïbes Noirs ». Ces hommes et femmes ont intégré à leur mode de vie des fonctionnements issus des peuples caraïbes. Jolinet en 1676 fait allusion à la venue de l‟un de ces hommes à la Martinique :

> « Il y a près d‟un mois qu‟un nègre réfugié à Saint-Vincent nommé Elouata arriva ici avec sa pirogue et rapporta que les holandois avec dix navires de guerre etabliront leur nouvelle colonie en l‟isle de Tabac, et qu‟ils avoient fait paix avec les sauvages de terre ferme et ceux de Saint-Vincent auxquels ils ont donné des armes et des commissions pour nous faire la guerre, il dit ausy qu‟ils faisoient construire des brigantins et des barques longues »[1552].

Cela témoigne alors que les populations d‟esclaves en fuite qui vivent au contact des Caraïbes ont su intégrer leur savoir en termes de navigation et peuvent ainsi circuler entre les îles.

Enfin, n‟oublions pas que les Caraïbes enlèvent par moment des esclaves dans les habitations des colonies françaises. Il arrive parfois que ces esclaves soient rendus à leur ancien propriétaire. Il est possible qu‟au cours de leur séjour forcé auprès des Caraïbes, ces esclaves aient pu acquérir un savoir en termes de navigation qui sera réutilisé lors de leur réintégration à la société coloniale.

Ainsi le XVII° siècle est marqué par une diffusion du savoir amérindien au sein de la société coloniale. Un savoir métisse issu d‟un mélange des connaissances européennes, africaines et amérindiennes émergent alors et permet d‟expliquer le développement des circulations au sein du bassin caribéen. Les Caraïbes adaptent les savoirs européens à leur navigation comme en témoigne Labat. De même, nous avons montré que les pirogues des Caraïbes sont employées régulièrement par les membres de la société coloniale. Cela témoigne d‟un métissage dans la façon d‟appréhender la navigation même si ce mélange semble commencé à être renié au début du XVII° siècle. Mais la détention de ce savoir particulier ne permet pas toujours de se faire une place de choix dans la société coloniale sauf lorsqu‟il est détenu par des Européens au service des administrateurs coloniaux. Ainsi le fait de détenir des savoirs en termes de navigation n‟est jamais un élément suffisant pour

---

1550Ce fait n’est pas nouveau puisque nous avions déjà évoqué les éléments suivants : « lors de ouragans il y en a même qui se retirent dans de petites cabanes que les esclaves nègres ont baties sur le modèle de celles des Caraïbes ». ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 246.

1551 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome II, p. 28.

1552 ANOM, C8A 1 F° 416, Lettre de Jolinet, 11 Septembre 1676.

permettre aux esclaves de s‟extraire de leur condition. Or, ces connaissances maritimes permettent aux membres de la société coloniale de voyager à travers le bassin caribéen et d‟ainsi contribuer à la circulation des savoirs entre les nations européennes présentes dans les îles.

3. La circulation des savoirs entre nations européennes.

Au XVII° siècle, les colons français ont conscience de ne pas être les seuls à détenir un savoir leur permettant de naviguer au sein de l‟espace caraïbe. Il existe même une sorte d‟admiration pour le savoir maritime que détiennent les marins issus des royaumes du nord de l‟Europe. Guillaume Coppier poursuit la description des membres d‟équipages qui composent son embarcation au départ du Havre de la sorte : « les uns estoient ou plus fort ou plus robustes à résister à la peine et moins délicats que les autres à scavoir des Gallois, Anglois, Escossois et Irlandois, gens septentriannaux et en une grande part exercés aux travaux indicibles de la mer part comme en ayant succès l‟air avec le lait »[1553]. Même si ces propos exagèrent quelque peu l‟importance du savoir détenu par les marins du Nord en comparaison de celui qu‟ont les marins issus du royaume de France, ils traduisent tout de même le fait qu‟au début du XVII° siècle, il y a le sentiment que les marins des autres nations européennes peuvent apporter un savoir pratique aux marins français.

L'apport des marins hollandais.

Ce sentiment devait être au moins partagé par les premiers colons des Antilles surtout vis-à-vis des marins hollandais. En effet, la mer des Caraïbes, dans les premiers temps de la colonisation, est avant tout « un lac hollandais ». L‟essentiel des navigations est assuré par des marins et capitaines de cette nation Par exemple, Du Tertre retranscrit dans son ouvrage une lettre de Du Parquet dans lequel, le gouverneur annonce avoir fait appel aux services de l‟un de ces capitaines hollandais :

> « Le capitaine Pitre estant venu se crener icy, je l‟ay prié d‟aller à la Capetserre afin d‟éventer le dessin des sauvages, là où il m‟a rapporté que les sauvages dégradent leurs jardins et qu‟il y a des sauvages de toutes les isles qui est chose asseurée pour nous faire la guerre »[1554].

Ainsi les marins hollandais ne se contentent pas de venir commercer dans les îles, ils savent aussi mettre leur savoir au service des entreprises coloniales et participent de la sorte à la préservation des nouvelles colonies. Leur capacité à circuler facilement entre les îles et la maîtrise qu‟ils ont de la mer des Caraïbes a dû favoriser l‟émergence d‟un sentiment d‟infériorité de la part des marins français et donc d‟un désir d‟acquérir les savoirs qu‟ils détiennent.

Pour y parvenir, des capitaines n‟hésitent pas à mélanger les marins français à des marins hollandais au sein de leur embarcation. Dans ses écrits, Jean de Clodoré retranscrit une lettre du chef d‟escadre Hautmant dans laquelle il informe le ministre qu‟« Il y a environ quinze jours j‟ay pris une barque équipée en guerre dépendante de la Martinique dans laquelle

1553 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes Occidentales…* OP.Cite, p.3.
1554 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 105.

la pluspart étoient françois et le reste flamans »[1555]. Le fait de mélanger des équipages de nations différents semble assez fréquent et perdure tout au long du siècle.

L'interdiction de commercer avec les hollandais à partir de 1664 et les nombreux conflits qui émaillent la seconde partie du XVII° siècle compliquent cet usage. Cela contraint certains capitaines à trouver des stratégies pour contourner les interdits. La présence d'îles neutres pendant les périodes de conflits est alors un moyen pour certains marins de pouvoir continuer à échanger avec les autres nations sans trop s'exposer. C'est ce que rapporte Mithon en 1704 : « Nous avons trouvé en effet que les principaux de l'équipage et le commis même étoient hollandois de nation mais naturalisez à Saint Thomas les uns nouvellement, d'autres depuis longtemps »[1556]. Changer de nationalité est alors assez fréquent au XVII° siècle dans les Petites Antilles et permet aux marins de continuer à exercer leur activité au service de telles ou telles autres nations selon leur intérêt.

Cette mise au service de marins pour une autre nation que la sienne peut résulter d'un choix délibéré ou bien être contraint suite à une arrestation survenue dans les îles. En effet, lorsque des marins sont arrêtés par les autorités locales, ces dernières n'hésitent pas à leur proposer la liberté en échange de leur service. C'est ce qui arrive entre autres aux corsaires hollandais Adrien et Rasmsus en 1675. Après avoir échoué dans leur attaque de la Grenade, ils sont arrêtés par les habitants de l'île et envoyé à la Martinique pour y être jugés et expulsés sauf s'ils acceptent de servir le roi de France :

> « Les sieurs Adrien et Erasmus seroient conduit sur le nord de la mer pour estre mis dans les vaisseaux du roy afin d'estre transporté dans quelques unes des isles angloises par monsieur de la Clocheterie ou qu'ils seroient mis en toute seureté à la reserve de ceux qui voudroient s'engager au service du roi »[1557].

Ceci traduit le fait que le savoir maritime qu'ils détiennent est vu comme quelque chose qu'il est nécessaire de préserver et qu'il peut être envisagé de le mettre au service des colonies françaises. En naviguant pour le roi de France, ces hommes peuvent mettre leurs compétences au profit des colonies mais aussi les partager avec des marins français. Car ces marins capables de menacer les colonies françaises sont aussi vu comme des hommes détenteurs de grand savoir comme le rapportent les propos de la Clocheterie à leur sujet : « le corsaire Erasmus cognu de toute la terre par les frequentes prises qu'il a faites depuis la guerre avec les hollandois »[1558]. Leurs actions provoquent la crainte des colons mais leur confèrent aussi d'une certaine notoriété qui force l'admiration.

Ces deux hommes vont refuser de se mettre au service du roi de France mais leur histoire ne s'arrête pas là. Suite à leur arrestation De Baas a

> « faict mettre Rasmus et Adrien dans la forteresse qui est au bourg Saint Pierre sous bonne garde et leurs soldats sont au Fort Royal à servir les massons et à faire les autres travaux qui sont nécessaires […] Ils ont esté gardez de cette manière depuis le 3° d'Avril jusqu'à la nuit du 11° de ce mois qu'ils corrompirent deux soldats de leur garde lesquels ayant procuré leur évasion se sauvèrent avec eux dans une chaloupe qui se trouva sur le bord de la mer et qu'ils enlevèrent »[1559].

Si les deux soldats chargés de la surveillance de ces hommes ont accepté de les libérer et de les suivre, c'est parce qu'ils savent qu'en agissant de la sorte, ils ont l'opportunité de pouvoir

1555 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique*… OP.Cit, p. 355.
1556 ANOM, C8A 15 F° 307, Lettre de Mithon, 27 Janvier 1704.
1557 ANOM, C10A1, Lettre de La Clocheterie, 28 Mars 1675.
1558 ANOM, C10A1, Lettre de La Clocheterie, 30 Mars 1675.
1559 ANOM, C8A 1 F° 324, Lettre de De Baas, 04 Mai 1675.

réaliser de fructueux épisodes de navigation. Ceci démontre que le savoir maritime détenu par ces hommes est perçu par les habitants comme une façon de pouvoir acquérir fortune et gloire.

Si Rasmus et Adrien ont fait le choix de rester fidèles à leur couronne, ils ne sont pas imités par tous les marins hollandais présents dans les îles. Nombre d'entre eux ont cherché à s'insérer dans la société coloniale française des Petites Antilles en mettant leur savoir au service du roi de France. Du Lion rapporte en 1670 qu'il y a encore à la Guadeloupe un « sieur Girard Hetteling d'Amsterdam avoit icy une habitation considérable a moitié avec le sieur Listey aussy hollandois et comme le dit Hetteling est mort sa veuve et deux filles qu'elle a sont venues a saint eustache pour de la venir prendre icy la conduite de la dite habitation » Or, ces hommes et femmes hollandais participent à la mise en relation de l'ensemble du bassin caraïbe, puisque la femme de Hetteling pour se rendre de Saint Eustache à la Guadeloupe a « fretté une barque angloise laquelle les a apporté icy »[1560].

Grâce à leur présence sur les flots caribéens, les Hollandais ont su tisser des liens avec l'ensemble des îles des Petites Antilles. Si cela est bénéfique pour leur commerce, grâce à leurs relations, ils peuvent aussi avoir écho des circulations maritimes au sein des Antilles et savoir si des dangers se présentent. Certains de ces hommes transmettent alors ces informations aux autorités locales. Lors de l'attaque du Fort Royal en 1674 par exemple, « Des transfuges de l'Armée hollandaise ont assuré que les ennemis ont eu en cette expédition plus de 1500 hommes tués ou blessés »[1561].La transmission de ces informations permet ainsi aux autorités locales de mieux se préparer à une éventuelle attaque ou bien de connaître les forces de l'ennemi et pouvoir envisager de les assaillir.

Grâce à ce partage des savoirs, des marins hollandais vont alors pouvoir se tailler une place au sein de la société coloniale. C'est le cas de Jean Ignace Beltgens, gentilhomme flamand, colonel de la milice de la Grenade qui obtient une lettre de naturalisation[1562].

Grâce à leur participation active au sein des colonies, certains de ces marins hollandais arrivent aussi à faire fortune. C'est le cas entre autres de Jean Donce. Ce capitaine est présenté par Du Lion en 1673 de la sorte :

> « il m'a esté dit que le surplus du bois de Campeche a esté laissé dans le navire anglois ou il estoit et que ce navire a esté envoyé par monsieur de Baas à la Martinique sous le commandement de Jean Donsse hollandois naturalisé françois qui est un des plus riches habitants de la dite Martinique que monsieur de Baas avoit emmené à Corossol à cause que pendant un long temps il a navigué et demeuré en ce pais la »[1563].

Grâce aux biens amassés, Donce peut alors acquérir ses propres embarcations et employés dans les îles des équipages pour faire fructifier son commerce comme le rapporte encore Saint Laurent[1564]. Si Donce n'agit pas toujours dans l'intérêt des autorités locales, son statut est préservé car il a su mettre son savoir au service du gouverneur général comme le rapporte De Baas lui-même :

> « Jean Dons donc qui est flamand naturel mais naturalisé françois d'ailleurs bon homme de mer et quy à eu divers emplois m'a dit que ces deux escadres sont

1560 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.

1561BNF, département des manuscrits, MF 12 562, Attaque de la Martinique, lettre de Saint Marthe, 20 Décembre 1674.

1562 ANOM, COL E 26, Dossier Beltgens, année 1715.

1563 ANOM C7A2 F° 260, Lettre de Du Lion, 30 Mai 1673.

1564 ANOM, C10B1, Lettre de Saint-Laurent, 02 Octobre 1672.

composées de sept navires de guerre dont il y en a quatre de 48 et 50 pièces de canon chacun, les autres de 40 et 36 »[1565].

L'apport des autres marins étrangers.

Les marins hollandais ne sont pas les seuls étrangers à se mettre au service des colonies françaises. Les habitants de celles-ci ont aussi tendance à prendre à leur service des marins issus des îles britanniques. Du Tertre rapporte

> « Estant de notoriété publique que ledit sieur Aubert estoit sur le poinct de s'embarquer pour la Guadeloupe, avec 40 hommes François et d'ouvriers Anglois, qu'il luy avoit permis d'y emmener pour construire une machine à faire de l'indigo et qu'il ne l'arresta que pour empescher les desordres »[1566].

Mais, dès les premiers temps de la colonisation ce sont des Irlandais et des Ecossais qui sont principalement enrôlés par les autorités locales pour pouvoir avoir accès aux savoirs détenus par les Britanniques. Si ces hommes sont conduits dans les îles françaises c'est avant tout pour avoir accès aux savoirs techniques détenus par les Britanniques en termes d'agriculture. Mais les hommes issus des îles anglaises sont aussi recherchés pour leur savoir de navigants. Le père Chevillard rapporte que

> « Nostre pére Raymond ayant esté rappelé des sauvages par le père de la Mare d'heureuse mémoire, fut envoyé à lisle de Saint Christophe pour la consolation spirituelle des habitants où il n'eut pas si tost mis pied à terre, que le sieur Gallois Chirurgien luy donna avis que dans la case du sieur Du Cas il y avoit un ecossois canonier d'un navire commandé par le capitaine des Forges, lequel estoit aux abois ».

Ainsi il y a à Saint-Christophe, dès les premiers temps de la colonisation des marins britanniques qui sont au service des habitants. Les conflits religieux au sein des colonies anglaises vont en effet inciter un certain nombre d'Irlandais, principalement, à quitter ces îles pour rejoindre le rang des Français comme le rapporte Blénac : « Et pour recevoir les Irlandois cela est sans difficulté. Ils ont bien receu les huguenots fugitifs nous pouvons recevoir de mesme les catholiques »[1567]. Or, si le gouverneur général cherche à attirer les Irlandais c'est à la fois pour remplacer les Français qui ont fait désertion mais aussi pour pouvoir s'appuyer sur les savoirs de ces hommes afin de porter atteinte aux intérêts des Anglais dans les îles. A l'image des marins hollandais, ces hommes vont alors pouvoir acquérir une place au sein de la société coloniale. L'intendant Robert rapporte en 1699 :

> « Il s'est estably a la Martinique un irlandais nommé David Borque natif de la ville de Limerik fils de Jean Borque escuyer et d'heleine Doyere ses pères et mères pendant la guerre il a fait la course en ce pays ayant commandé des bastiments et il s'est acquis la reputation d'un brave homme et capable dans le fait de la navigation ; depuis la paix le dit sieur David Borque a epousé une fille de cette isle et s'estant déterminé a y passer le reste de ses jours, il souhaitteroient des lettres de naturalité, comme c'est un bon sujet je luy ay volontiers promis de vous supplier »[1568].

Comme dans le cas des marins hollandais, la présence d'Irlandais dans les îles permet aussi aux autorités locales d'avoir connaissance des circulations au sein du bassin caribéen.

1565 ANOM, C8A 1 F° 240, Lettre de De Baas, 05 Juillet 1673.
1566 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 190.
1567 ANOM, C8A 5 F° 217, Lettre de Blénac, 04 Juin 1689.
1568 ANOM, C8A 11 F° 209, Lettre de Robert, 07 Octobre 1699.

Lors de l'attaque de Marie-Galante en 1690, le gouverneur de la Guadeloupe Auger dit alors qu'« un soldat irlandois ayant echapé aux ennemis pendant leur avance m'a assuré que cet armement avoit esté fait par le colonel Corerdgton a Niévis Antigue et Montsarat »[1569]. Leur présence dans les îles françaises permet aux habitants de rester en contact avec les îles des autres nations étrangères, selon les mots de Valmenière en 1700[1570].

Ainsi, les habitants des Petites Antilles françaises peuvent avoir des informations sur les autres îles détenues par des nations étrangères mais peuvent aussi mettre ces hommes à leur service pour parfaire leurs entreprises de navigation dans le bassin caribéen. Nous avons pu relever plus facilement la participation des Hollandais et des Irlandais au sein des embarcations issues des Petites Antilles françaises mais nous savons qu'en fait, dans les îles, il y a un véritable brassage des populations. Ainsi d'autres nationalités peuvent apparaître au sein des équipages comme en 1693 où un capitaine partie de Saint-Domingue pour se rendre dans les Petites Antilles « a pris que trois portugais au port de paix qu'il a encore »[1571].

Les marins français au service des autres nations.

Les marins étrangers ne sont pas les seuls à renier leur patrie d'origine pour entrer aux services d'une autre nation. Comme leurs confrères hollandais ou irlandais, les marins français savent aussi mettre à profit leurs connaissances concernant le monde antillais pour tenter leur chance dans les îles ne relevant pas de l'autorité du roi de France. De Baas rapporte en 1674 que « Chez les anglais à Saint-Christophe, il y a des français qui ont des habitations, d'autres qui ont des terres qu'ils font cultiver par d'autres et il y a des domestiques français »[1572]. Si l'île de Saint-Christophe, du fait de sa frontière terrestre, est propice à l'installation de Français du côté anglais, toutes les îles de la Caraïbe sont touchées par le départ de certains habitants vers des îles appartenant à des nations étrangères. Les premiers de ces transfuges sont les marins venus d'Europe qui profitent du passage dans les îles pour déserter, soit à destination des îles anglaises proches soit en direction de Saint-Domingue et de la Jamaïque pour rejoindre le monde de la flibuste.Ces matelots viennent alors apporter leur savoir aux capitaines des nations étrangères. Ils sont imités par des soldats comme ces « 9 soldats du Fort royal ont enlevé une barque pour déserter. Ils ont relâché à Saint-Thomas et le gouverneur a renvoyé la barque et l'équipage » en 1681[1573].

Les nations étrangères offrent asile facilement aux Français pour deux raisons principales, d'affaiblir les colonies et user du savoir de ces personnes en fuite afin de porter atteinte aux intérêts français. Nous avons l'exemple d'un de ces hommes : Thauvet. Dans un acte notarial passé à La Rochelle en 1665, il est fait mention de l'"Association Papin, Berthaut et Thauvet" du 9 décembre 1665 désignant Daniel Thauvet comme "marchand estant de present au lieu de Mari Gallande isle de l'Amerique"[1574]. Cet homme refait son apparition dans nos sources en 1675 lorsque Téméricourt informe le ministre que « les plus criminels sont partis avec l'ennemi quand ils ont sceu qu'ils voudroient garder la terre leur nom est Berchaud, Chaigneau, Thouvet, La Forest, Bigot, Gebert, La Croix et Torin lesquels ont

1569 ANOM C7A3 F° 212, Relation de l'attaque de Marie Galante par Auger, 09 Janvier 1690.

1570 ANOM, C10B2, Lettre de Valmenière, 15 Février 1700.

1571 ANOM, COL E 184, Commission donnée par Blénac à Fleurisson, année 1693.

1572 ANOM, C8A 1 F° 302, Lettre de De De Baas, 22 Décembre 1674.

1573 ANOM, C8A 3 F° 166, extrait de Lettre de Blénac, année 1681.

1574 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3E 279, Acte passé devant Abel Cherbonnier le 09 Décembre 1665.

embarqué tout leur butin »[1575]. De Baas apporte même une précision à ce sujet : "Le sieur Thauvet que M. le Gouverneur avait fait capitaine s'est embarqué avec les Flamands en la compagnie de son beau-frère Berchaud et de son frère"[1576]. Thauvet n'est donc pas un simple habitant des îles mais bien un homme a responsabilité qui a su acquérir des connaissances sur le fonctionnement des colonies, connaissances qui lui seront utiles après son départ. Il ne se contente pas de s'installer auprès des Hollandais, il va mettre ses connaissances à leur service pour pouvoir rester en contact avec les populations protestantes restées dans les îles françaises. Grâce à ces contacts, il peut développer un commerce interlope mais aussi obtenir des informations qu'il retransmet aux autorités hollandaises. Nous ne savons pas comment Thauvet, après avoir rejoint le rang des Hollandais, s'est retrouvé au service des Anglais mais dans une « Lettres écrites par les sieur de Brissac et Thauvet, religionnaires fugitifs, à leurs coreligionnaires des îles françaises, pour les inviter à se joindre aux Anglais en cas d'attaque » en 1691, il demande à ses compatriotes de « Faites votre possible de renvoyer le porteur (de la lettre) avec une exacte description de l'etat de vostre isles et il y aura un canot dans lequel il pourra recevoir le porteur avec la réponse à la présente »[1577]. Pour inciter d'autant plus ses coreligionnaires à le suivre dans sa démarche il écrit les mots suivants :

> "Messieurs et amis nos très honorés frères, dans l'espérance que j'ai que cette lettre vous parviendra, je veux bien par ycelle vous donner des marques de ma sincère amitié, et comme il m'est connu que depuis longtemps vous gémissez sous la persécution et tyrannie que l'on a exercée dessus vous depuis il y a si longtemps, et à présent que l'heure de votre délivrance est prochaine je ne doute pas que de votre côté vous ne fassiez votre possible de vous retirer de votre captivité et ne devez en négliger toutes les voies possibles qui vous seront présentées, je vous dirai donc que nous sommes ici à Marie-Galante avec 4200 hommes partie des troupes du roi et un régiment de matelots de 1000 hommes, desquelles forces vous pouvez bien croire que nous serons facilement maîtres de vos îles, Monsieur notre général Codrington nous comble tous les jours de tant de bontés qu'il a pour nous que vous en seriez dans le dernier étonnement, et m'a engagé à vous écrire la présente, vous assurant de sa part qu'il a reçu ordre du roi son maître de protéger en général tous les protestants français des îles de l'Amérique, mais particulièrement ceux de votre île"[1578].

Pour prendre l'île aux Français, Thauvet demande à ses contacts de ne pas intervenir lors de l'attaque anglaise. Il demande aussi de faire une description des côtes de l'île et de signaler les meilleures rades où accoster pour envisager une attaque. Grâce à des hommes comme Thauvet, Anglais ou Hollandais peuvent alors avoir connaissance des abords des îles et mieux envisager leur approche. Nous comprenons ainsi pourquoi les autorités locales ont tenu à mettre la main sur ces fugitifs. Dans le cas de Thauvet, il sera pris en 1703 date à laquelle il est encore rappelé qu'«Entre les prisonniers anglais qu'on a saisis dans la barque danoise il y a un Français nommé Tauvet, lequel au premier siège de la Guadeloupe en 1691 écrivit conjointement avec le nommé Brissac une lettre aux huguenots de l'isle par laquelle ils les exhortaient à se ranger du parti des Anglais »[1579]. Et Machaut de préciser :

> « C'est dans les isles une mauvaise engeance que les huguenots. Ils avertissent les ennemis de tout ce qui se fait ici et il n'est pas possible de découvrir les voies dont ils

1575 ANOM, C/7A/3, Lettre de Baas, Mai 1676.
1576 ANOM, C/7A/3, Lettre de Baas, Mai 1676.
1577 ANOM, C8A 6 F° 359, Lettre de Brissac, 14 Avril 1691.
1578 ANOM, C/8A/6, Lettre de Du Maitz, Avril 1691.
1579 ANOM, C/8A/15-53, Lettre de Machault, 27 Décembre 1703.

se servent, il y avait autrefois une défense expresse d'y en laisser établir, je ne sais pas par quelle raison on n'y a pas tenu la main, ils sont bien plus dangereux que les Juifs qui ne se mêlaient d'autre chose que de leur commerce"[1580].

Ces propos avaient déjà été tenus par les Anglais de Saint-Christophe en 1655 puisque Pelleprat rapporte que « Les anglois deffendit aux irlandois catholiques d'aller dorénavant au quartier des françois prenant pour prétexte qu'ils les vouloient gagner pour s'en servir contre eux »[1581].

Les transferts de savoir de façon contrainte.

Les différentes circulations qui ont lieu au sein du bassin caribéen entraîne donc une circulation des savoirs qui peut, certes s'avérer dangereuse par certain moment mais dont l'apport est si nécessaire pour le maintien des colonies que jamais les autorités locales ne cherchent vraiment à les empêcher. Par exemple, il n'est jamais fait mention d'une volonté de rapporter dans les îles anglaises les Irlandais en fuite en échange d'un retour des protestants français. Si ceci n'est pas envisagé, c'est avant tout parce que l'ensemble des membres de la société coloniale ont besoin de cet apport de connaissances étranger tant pour le commerce que pour la course. Mais ce départ volontaire d'habitants vers des îles adverses n'est pas le seul moyen d'obtenir des savoirs sur l'espace caribéen. En effet, tout au long du XVII° siècle en parallèle de ces circulations volontaires, il y a transfert de savoir de façon contrainte.

Les premiers hommes à se voir contraints de livrer leur savoir à l'ennemi sont les soldats et marins pris lors d'épisode de course. Avec le développement des affrontements maritimes dans la seconde moitié du XVII° siècle, il y a dans les îles des prisonniers marins pris dans les embarcations ennemies. Ces marins ont souvent des connaissances suffisantes pour pouvoir permettre à leurs ennemis de s'en servir pour des attaques futures. Robert écrit au sujet des prisonniers français fait par les Anglais, « Ces peuples de la Barbade sont très libres a violer ainsy les conventions faites pour la restitution des prisonniers parce qu'il y a très peu de leurs habitants qui naviguent et qu'ils ne courrent point risque d'estre traittez comme ils traittent les créolles françois »[1582]. Lors de cet épisode, l'intendant se plaint du fait que les Anglais refusent de restituer les prisonniers français comme il est fait habituellement. Ceci provoque même des contestations auprès des habitants des îles françaises comme il le rapporte plus loin dans sa lettre. Or, si les habitants de la Barbade refusent de rendre les marins français qu'ils détiennent c'est parce que d'abord ils craignent qu'une fois libres, ils les retrouvent sur les mers. Mais il y a aussi une seconde raison qui réside dans le fait que l'habitude a été prise d'user de leur savoir en termes de navigation pour le service de la couronne. A en croire Robert, le nombre d'hommes prenant la mer dans les îles anglaises étant moins important, engager de force des marins français permet de pallier ce manque.

Les Anglais ne sont pas les seuls à compléter leurs équipages par des marins ennemis. Par exemple en 1697, Robert informe le ministre qu'il a « donné dix hommes d'augmentation a ladite fluste y compris cinq prisonniers anglois »[1583]. Etant aux services d'une nation étrangère, ces prisonniers peuvent aussi apprendre de leurs ennemis et, en retournant dans leurs îles, assurer à leur tour la circulation des savoirs maritimes. Grâce à ces prisonniers, les connaissances sur le monde caribéen augmentent. En 1690 l'un d'eux rapporte les faits

1580 ANOM, C/8A/15-53, Lettre de Machault, 27 Décembre 1703.
1581 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* OP.Cit. p. 36.
1582 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.
1583ANOM, C8A 10 F° 129, Lettre de Robert, 18 Octobre 1697.

suivants : « il arriva à Saint-Christophe un matelot françois qui se sauvoit de l'isle de Nievis dans un canot ayant esté prisonnier quelques temps parmi les anglois, il nous rapporta que les vaisseaux de guerre que nos ennemis attendoient d'Europe estoient arrivez à la Barbade »[1584]. De même, en 1691 Du Maitz peut s‟appuyer sur ces prisonniers pour envisager une attaque de la Barbade puisque « Des prisonniers échapez de la Barbade nous avoient fait un récit des endroits fortifiez »[1585].

En 1699, un habitant de Saint-Christophe, Renaud, rédige un mémoire dans lequel il affirme avoir « essayé plusieurs prisons de guerre après la perte de ses deux habitations ». Ces différentes captures lui ont permis d‟acquérir des connaissances sur les îles anglaises qu‟il propose de mettre au service du roi de France pour qu‟en « cas de guerre se peut rendre seigneur et maistre des colonies angloises »[1586]. Si Renaud échoue dans sa quête d‟obtention d‟un statut plus important, il est certain que d‟autres hommes ont su mettre à profit ces savoirs obtenus au cours de leur incarcération dans les îles étrangères[1587].

Nous comprenons alors pourquoi les autorités locales ont toujours eu le souci de remettre la main sur ces marins capturés par les ennemis. Or, le transfert des prisonniers permet aussi aux capitaines chargés de la transaction de parfaire leurs connaissances des îles abordées. En effet, grâce à ces échanges, les autorités locales peuvent demander aux capitaines d‟espionner les îles adverses sans pour autant craindre leur perte. Du Parquet dit à ce propos en 1706 : «Celle cy est pour vous rendre conte de ce que j‟ay apris du sieur Hervan sur ce qui se passe aux costes d‟Espagne et à Corosol d‟où il vient de porter des prisonniers et a abordé cette rade»[1588].

La circulation de ces prisonniers est donc une façon de pouvoir améliorer les connaissances détenues sur le monde caribéen. Mais les capitaines n‟ont pas toujours le temps de se renseigner avant leur départ. Dans le cadre de la guerre de course, la capture de marins aux abords des côtes permet alors d‟en avoir une meilleure connaissance. Les capitaines qui agissent de la sorte font ainsi la capture de pêcheurs afin de les utiliser comme pilote lors de leur attaque. Comme l‟écrit Caroline Seveno, les trésors cachés dans les navires consistent parfois seulement en la présence de cartes ou de documents permettant d‟améliorer les connaissances sur les îles ennemies[1589]. Lorsque les capitaines ne peuvent pas mettre la main sur des cartes ou des mémoires, ils peuvent encore faire usage des connaissances des marins capturés. Dans le cas de Rasmus et Adrien par exemple, lorsque ces deux capitaines attaquent l‟île de la Grenade, « les deux corsaires vinrent mouiller à Corouacou un des isles des grenadins quy est peu esloigné d'ici ou s'est trouverent deux de nos habitants quy estoient à la pesche qu'ils prirent à dessin de s'en servir de guides »[1590].

Lorsqu‟un capitaine a besoin de connaître l‟abord des îles, il ne se contente pas d‟une capture mais s‟assure souvent d‟avoir plusieurs habitants sur son embarcation pour pouvoir confirmer ce qui lui est rapporté. Par exemple, en 1687, des corsaires « prirent encore un blanc François qui estoit celui auquel le dit declarant et ses camarades portoient la dite viande

1584ANOM, C10B2, Lettre anonyme, 12 Juin 1690.

1585ANOM, C8A 6 F° 455, Lettre de Du Maitz, 19 Décembre 1691.

1586ANOM, C10B2, Mémoire de Renaud 17 Novembre 1699.

1587 Comme nous aurons l'occasion de le voir plus loin, l'un des apports de ces temps passés dans les îles anglaises par des colons français est la constitution de réseau qu'ils peuvent réactivés une fois revenus dans leurs îles.

1588ANOM, C8A 16 F° 90, Lettre de Du Parquet, 20 Novembre 1706.

1589SEVENO Caroline, « Essai sur la circulation des savoirs cartographiques traitant des Antilles, XVI-XVIII siècle» *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 2013.

1590 ANOM, C10A1, Lettre de La Mothe, 30 Mars 1675.

et farine et avoient déjà un vieillard dans leur bord qu'ils avoient auparavant pris dans la dite isle »[1591]. Les pêcheurs des îles sont donc souvent la proie de ces flibustiers et corsaires des Antilles car leur connaissance est reconnue comme une source précieuse d'informations.

A côté de ces pêcheurs libres, une autre population va être très vite la proie de ces attaques : les esclaves qui naviguent aux abords des côtes. Si leur savoir maritime est peu valorisé au sein des îles, ils s'avèrent par contre que les corsaires et flibustiers n'hésitent pas à les capturer lorsqu'ils souhaitent attaquer un lieu. Ces esclaves sont perçus comme une source de renseignement aussi fiable qu'un pêcheur ou marin libre. Ainsi lors de l'attaque du Fort Royal par les Hollandais conduit par de Ruyter en 1674, il est fait mention à « deux nègres de la Martinique pris à la pêche par les Hollandais et qui se jetèrent de nuit dans la mer, du vaisseau du Lieutenant Amiral Ruyter, et se sauvèrent à la nage, l'un de ces nègres qui sait le Hollandais ayant même ouï dire aux principaux officiers que leur perte n'était pas moins considérable »[1592].

Ainsi au XVII° siècle, les savoirs maritimes ne sont pas cloisonnés mais circulent tant entre les nations qu'au sein des sociétés coloniales. Les habitants les plus aguerris peuvent alors se servir de ces savoirs pour faire fructifier leur commerce et améliorer leur condition, comme « Le sieur Pannet est françois d'origine le capitaine de la barque un créolle de Marie Galande qui s'est fait naturalisé danois il ne ignoroient si peu l'on et l'autre les usages qu'ils faient des barques »[1593]. Le fait que les habitants des Antilles améliorent leur savoir au contact des autres nations, le font de façon délibérée ou contrainte importe peu. Tous ont conscience que l'amélioration de leurs connaissances est une chance qu'ils peuvent mettre au service des membres d'une société coloniale.

Sans résider dans les mêmes îles et sans appartenir aux mêmes nations, les habitants des Antilles se connaissent et savent qui sont leurs potentiels adversaires et alliés. En 1694, lors de la venue à la Martinique d'une députation anglaise pour négocier avec Blénac, ce dernier rapporte « Les trois anglois quy estoient avec leurs députez sont connus de tous les habitans de Saint Christophe l'un est un garçon bouché, l'autre commandeur d'un moulin à eau et l'autre esconome d'un anglois nommé Crisp »[1594]. Si ces hommes sont connus par les colons français c'est par ce que le XVII° siècle est marqué par une circulation constante des hommes entre les îles. Or, ces hommes circulent avec des savoirs qu'ils diffusent. L'un de ces savoirs est la maîtrise de la langue. Des hommes parlant plusieurs langues peuvent plus facilement se mettre aux services des capitaines lors d'épisodes de navigations. En 1671, les soldats français ont dans leur rang un « Tambour [c'est celui qui est chargé de demander au gouverneur de se rendre] qui parloit fort bon anglois »[1595]. En effet, dans les îles françaises il y a des hommes qui, suite à leur voyage maritime, ont acquis une connaissance des langues qui peut être utile pour envisager une approche des côtes étrangères. Lorsque l'attaque de la Barbade est préparée au début du XVIII° siècle, les autorités locales peuvent facilement recruter des hommes comme « Jacques martin et Jean Jours ont présenté serments pour estre interpretes »[1596]. Il est alors possible que ces hommes aient appris à parler anglais au contact des autres marins de cette nation lors de voyage maritime comme celui-ci daté de l'année 1685 :

1591 ANOM, C8A 4 F° 290, Déclaration de Paon, capitaine du Pont d'Or, 01 Juin 1687.

1592 BNF, département des manuscrits, MF 12 562, Attaque de la Martinique, lettre de Saint Marthe, 20 Décembre 1674.

1593 ANOM, C8B 3 N° 4, Lettre de Langlois, année 1710.

1594 ANOM, C8A 8 F° 96, Lettre de Blénac, 05 Juillet 1694.

1595 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* OP.Cit, p. 55.

1596 ANOM, C8A 12 F° 228, Procès verbal dressé à la Martinique, Octobre 1700.

« Le 25 avril une demi galere espagnole avec 50 hommes desquipages de toutes sortes de nation et mesmes des françois arrivèrent dans cette isles du cauté de la Beltaire ou il n'y a point d'habitat ». Il est aussi possible qu'ils aient acquis ce savoir lors de leur séjour dans les îles anglaises suite à une capture à l'exemple de « Celuy qui le commandoit est un nommé Sisson anglois qui a demeuré il y a quelques années en cette isle cy pour poursuivre la restitution d'une prise angloise relachée par arrest du conseil d'estat et qui pendant qu'il a esté icy à fait connoissance avec plusieurs marchands françois »[1597].

Cette circulation des hommes et des savoirs engendre l'émergence de connaissances spécifiques au monde caribéen. Si elles permettent une amélioration des navigations, elles ont un impact dans de nombreux autres domaines. Prenons par exemple la question de la langue. Maurille de Saint-Michel en 1650 écrit à ce propos

« La 1ère est et a été la langue sauvage difficile à apprendre. Mais cette difficulté est bien adoucie et ne doit détourner le missionnaire, depuis qu'il s'est composé une langue d'espagnol, sauvage, nègre, etc., laquelle quelques-uns de nos Nègres de Saint Christophle (qui avaient été parmi les Espagnols) nous parlaient quelquefois. Si bien que le père Ambroise était en résolution, après l'avoir apprise, de passer en Terre Ferme pour tâcher de convertir quelqu'un des Caraïbes »[1598].

Bien plus qu'une simple circulation des connaissances, Maurille de Saint-Michel témoigne du fait que dès les premiers temps de la colonisation, les habitants des Antilles sont en mesure de créer des savoirs nouveaux, dans le cas cité une langue et donc une vision de l'espace qui leur est spécifique[1599]. Sans ces circulations de personnes et de savoirs, les échanges entre les îles ne pourraient donc avoir lieu. Dû aux rencontres intercommunautaires dans le monde caribéen, ces savoirs les nourrissent et accroissent les connaissances de l'autre et donc de l'espace habité. Fort de cela, les colons des Antilles peuvent donc augmenter leurs circulations maritimes et maintenir le système colonial qu'ils ont modelé.

4. Construire le savoir maritime antillais

Les marins des Antilles ne se contentent pas de puiser dans les savoirs européens et amérindiens pour construire une connaissance de l'espace qu'ils occupent. Tout au long du XVII° siècle, ils continuent à le faire évoluer mais, ils ne se contentent pas de le détenir. A leur tour, ils le font circuler, participant ainsi à la formation de ceux qui souhaitent prendre leur suite. Deux éléments sont alors à la base de cette formation : l'expérience personnelle du marin et la diffusion des savoirs par le biais de l'oralité.

La construction personnelle d'un savoir maritime.

1597 ANOM, C10A1, Lettre de Gabaret, 20 Mai 1685.

1598 DE SAINT-MICHEL Maurille, *Voyage des isles Camercane…* OP.Cite.

1599Gilbert Buti a démontré que le cas est identique dans les ports de la Méditerranée où nous retrouvons à la même période des hommes qui ont un langage spécifique composé de mots en usage sur l'ensemble du pourtour méditerranée. Ceci permet aux marins, quelque soit leur nation d'origine de pouvoir communiquer et échanger. BUTI Gilbert, *Langue et langages du commerce en Méditerranée et en Europe à l'époque Moderne*, Broché, Paris, 2013.

L'élément crucial pour faire d'un homme un bon marin est de le confronter directement à la mer. L'expérience est aux Antilles comme dans tous les espaces maritimes, à la base de la formation des hommes. Comme le dit Guillaume Coppier, « l'accoustumance des périls endurcit aux périls »[1600]. Tout comme lui, les premiers habitants des Petites Antilles donnent une place importante à l'expérience lorsqu'ils mettent leur confiance entre les mains d'un marin. Ainsi pour déterminer quelles îles seront propices à de nouvelles entreprises de colonisations dans les années 1630, les habitants de Saint-Christophe font appel au « sieur d'Orange fort expérimenté en ces sortes d'affaires ayant considéré ces trois isles avec toute l'exactitude possible, luy rapporta que la Guadeloupe luy sembloit la plus facile et la plus commode pour habiter »[1601]. Si l'apport des savoirs amérindiens a été important dans les choix effectués par les colons de la Martinique et de la Guadeloupe, l'expérience d'hommes comme d'Orange a aussi été un élément permettant d'assurer le succès de ces entreprises.

A l'image de Guillaume d'Orange, d'autres hommes profitent de leur investissement dans l'œuvre coloniale pour pouvoir obtenir des places enviées au sein de la société coloniale. C'est le cas par exemple de la Fontaine Héron. Du Tertre indique que dans les premiers temps de la présence française à la Guadeloupe : « Sur la résolution sanglante de perdre les sauvages monsieur de L'Olive fit monter le sieur de la Fontaine sur sa chaloupe biscayenne avec quinze de ses meilleurs soldats »[1602]. Le fait d'être au service du gouverneur de la Guadeloupe permet alors à La Fontaine de disposer des moyens pour parfaire son savoir sur le monde caribéen et pour acquérir une meilleure connaissance de l'espace dans lequel il circule. Fort de ce savoir, il peut alors proposer ses services aux autres membres des autorités des îles et ainsi acquérir une place importante au sein de la société coloniale. Du Tertre rapporte que quelques temps plus tard la Fontaine se mit au service d'un autre seigneur propriétaire :

> « Si tost pourtant qu'on sceut qu'ils se retiroient à la Capesterre avec les sauvages, on commanda 25 hommes pour y aller lesquels estant retournez le mesme jour donnerent advis qu'ils avoient découvert un chemin fort spacieux par la Montagne Pelée. M Du Parquet y envoya le premier de Décembre en suivant un nommé Beausoleil avec plusieurs soldats qui furent jusqu'aux carbets des sauvages sans y rencontrer aucun négres. Estant retournez M le genral y renvoya dans sa barque le sieur de la Fontaine Héron capitaine de ses gardes avec le sieur d'Orange et quelques autres volontaires »[1603].

Son investissement auprès des premiers seigneurs propriétaires permet à La Fontaine d'acquérir l'image d'un homme sur lequel l'on peut compter pour réussir les entreprises de colonisations désirées. Clermont dit alors à son sujet :

> « Les parents des nobles enfants mineurs de feu messieur jacques Dyel gouverneur et lieutenant général pour le roy des isles de la Martinique et sainte Alouzie et seigneuries propriétaire en Juillet et Haute Dame Marie Bonnard son épouse a semblé pour [?] sur la construction d'une forteresse en l'isles de sainte Alouzie afin d'avoir et trouvent à propos pour [réalisation] et conservation de leur île d'y envoyer monsieur de la Fontaine Héron capitaine lieutenant de la compagnie de monsieur d'Esnambuc et Adrien dyel escuyer sieur de Granville avec eux les ouvriers et matériaux »[1604].

1600 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes Occidentales…* Op.Cite.

1601 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cite, p. 64.

1602 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cite, p. 77.

1603 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cite, p. 116.

1604 BNF, fond des manuscrits, MF 12 562, Lettre de Clermont, 30 Novembre 1663.

Grâce à ses investissements auprès des seigneurs propriétaires, La Fontaine intègre sa famille à la haute société coloniale et entre dans le cercle fermé des habitants en réussite dans les îles. Or, cette élévation au sein de la société coloniale n'aurait pu être réalisée sans l'apport de ses connaissances sur le monde caribéen et sur l'expérience qu'il sut se forger au cours de ses circulations entre les îles. Il en est de même de Beausoleil à la Martinique. Tout comme La Fontaine ou d'Orange, Beausoleil fait partie de ces hommes qui ont su acquérir une connaissance suffisante de l'espace caribéen pour leur permettre de bénéficier d'un statut particulier au sein de la société coloniale.

Ces marins purent prendre cette place importante parce que leur expérience était nécessaire aux autorités locales pour mener à bien leur projet colonial comme en témoigne les chroniqueurs. Par exemple, Du Tertre rapporte que des habitants « partirent de Saint-Christophe au mois de Septembre de l'année 1647 dans la barque de Jean Pinart qui ayant fait plusieurs voyages aux Vierges avoit remarqué dans la plus grande terre, une spacieuse habitation découverte par les Anglais sur laquelle il y avoit quantité de Patates et de manioc plantés »[1605]. Nous devons souligner que dans le cas cité, c'est l'expérience de ces capitaines dans la navigation caribéenne qui est soulignée et qui fait d'eux des hommes cruciaux. Ces hommes d'expérience peuvent alors se rendre utiles auprès des seigneurs propriétaires et ainsi un certain nombre d'entre eux peuvent atteindre des postes à responsabilité dans les îles.

Une fois les entreprises coloniales achevées, les marins des Petites Antilles vont continuer à construire leur savoir maritime en allant se confronter de leur propre chef à la mer des Caraïbes. Tout au long du XVII° siècle, résident dans les îles des personnes détenant un savoir suffisant dans la navigation caribéenne et sur lesquelles les autorités locales peuvent compter pour leurs entreprises. C'est le cas, entre autres, de « monsieur de Maintenon » qui doit « faire le voyage avecq monsieur le vice admiral, attendeu qu'il est fort partis, et fort connoissant des lieux ou monsieur le vice admiral veut aller, je luy ay aussy baillé trois hommes de cette isle, quy sont fort entendeux dans cette navigation »[1606]. Si De Maintenon a une très bonne connaissance de la navigation qu'il a pu se forger au cours de son passé de capitaine de vaisseaux du roi, ses séjours répétés sur les côtes de l'Amérique lui donne un savoir approfondie dans la navigation dans la mer des Caraïbes, qu'il peut mettre au service des autorités coloniales mais aussi pour son propre compte.

De Maintenon ou « monsieur de Beaulieu » qui « connoit mieux la mer du Mexique qu'aucun autre capitaine de la marine »[1607] sont de ces hommes qui se sont forgés volontairement leur connaissance. Mais il arrive aussi que les autorités locales incitent les marins à circuler dans la mer des Caraïbes pour qu'ils se forment. Comme le dit Patoulet en 1679 : « Si nous ne réussissons pas pour le commerce, il en reviendra toujours un advantage considérable pour la navigation parce que nous mettrons plusieurs pilotes sur ce bastiment afin que plusieurs deviennent pratiques de ces costes ou autres ou nous les renvoyerons »[1608]. L'expérience acquise profite aux autorités locales qui développent ainsi une meilleure connaissance de l'espace d'actions.

Tout au long du XVII° siècle, gouverneurs et intendants dépêchent donc, dans certaine zone de l'espace antillais, des marins afin qu'ils puissent se former à la navigation aux abords de certaines côtes. Ceci permet aux autorités locales de savoir qu'ils ont dans les îles des hommes sur lesquels ils peuvent compter en cas de besoin. Par exemple, en 1691 D'Eragny

1605 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles*… OP.Cite, Tome I, p. 401.
1606 ANOM, C8A 2 F° 172, Lettre de Blénac, 08 Juillet 1679.
1607 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 20 Novembre 1670.
1608 ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet 02 Novembre 1679.

rapporte qu‟il n‟a « point encore de nouvelles des ennemis quoy que les gens que j‟ay envoyé croiser sur les isles angloises de dessous le vent et sur la Barbade soient gens expérimentés et de bonnes volontés, j‟espére qu‟ils ne seront pas longtemps sans m‟en rapporter »[1609]. Ainsi dans la seconde moitié du XVII° siècle, marqué par les conflits entre les nations européennes, les autorités locales favorisent les entreprises d‟espionnage, en direction des îles anglaises principalement, comme en 1700 où « Les nommés la Cour et la Croix maîtres de barques a qui j‟avois ordonné de voir l‟estat des anglois en la dite isle » de la Barbade[1610]. Ces entreprises d‟espionnage permettent avant tout de connaître les intentions des ennemis. Or, les marins que l‟on envoie sont ceux qui ont la meilleure connaissance de la navigation dans l‟espace caribéen. L‟expérience et le savoir dont ils font preuve permettent à la fois de connaître les positions ennemies mais aussi de pouvoir améliorer les connaissances dans la navigation aux abords des îles détenues par les Anglais. Blénac en 1694 rapporte alors « J‟ay envoyer monsieur de Courpon a Antigues sous pretextes d‟y mener des prisonniers mais c‟est pour y faire sonder la rade et voir s‟ils ce gardent et savoir l‟estat ou ils sont et ce qu‟ils disent de la neutralité »[1611].

Grâce à ces hommes d‟expériences et aux renseignements cruciaux qu‟ils obtiennent, les autorités locales peuvent envisager l‟élaboration de cartes et de mémoires qui sont autant d‟outils utiles à la mise sur pied de leurs opérations futures. Du Lion en 1665 dit déjà que « je me suis occupé à composer une relation des terres et isles espagnoles dans l'Amérique que j'ay prise d'un navigateur qui a pratiqué ces terres là et les mers de cette contrée pendant vingt quatre ans »[1612]. De même De Baas informe le ministre que

> « Je feray reconnoistre si'l m'est possible en y [à Corossol] envoyant une barque avec une personne aidée qui me rapportera le circuit de l'isle la figure de la forteresse et le nombre des hommes qui la peuvent deffendre. Mais je n'y puis envoyer ny barque ny hommes qu'en donnant une permission de pouvoir achepter dix ou douze negres c'est à quoy je ne heziteray pas croyant que pour une telle occasion le roy et vous monseigneur ne le trouverez pas mauvais »[1613].

Le rôle et la formation des pilotes.

Grâce à ces entreprises d‟espionnages, il y a dans les îles présences d‟hommes qui peuvent mettre au service des autres marins leur savoir. L‟expérience de ces hommes ne sert pas que lors des entreprises militaires, elle permet aussi aux capitaines marchands qui se rendent dans les îles de s‟assurer un voyage plus serein. Ces hommes participent aussi à la formation des autres marins comme le rapporte un mémoire anonyme de 1693 : « le pilotte costier ira prendre les pilottes des vaisseaux pour les instruire de la passe en dedans de la grande chaisne de cayes »[1614]. Le rôle des pilotes côtiers est important car il permet aux autres de se repérer. Bachelier en 1708 rapporte :

> « Le 14° du mois d'Août dernier une barque danois fut pilottée dans le grand cul de sac de cette ditte isle par un habitant et conduit par un habitant et un marchand du

1609 ANOM, C8A 6 F° 317, Lettre d’Eragny, 29 Juillet 1691.
1610 ANOM, C8A 12 F° 31, Lettre d’Amblimont, 01 Juillet 1700.
1611 ANOM, C8A 8 F° 50, Lettre de Blénac, 15 Mars 1694.
1612 ANOM, 08DFC26, Mémoire de Du Lion, 22 Septembre 1665.
1613 ANOM, C10B1, Lettre de Baas, 20 Novembre 1670.
1614 ANOM, 13DFC47, Mémoire anonyme, 05 Avril 1693.

quartier des vieux habitants ou il devoit aller pour empêcher que la patache angloise ne enléve une barque marchande qui y estoit mouillée dans la ditte »[1615].

Sans leur aide, les capitaines des navires peuvent mettre en péril leur équipage et leur cargaison.

Lorsque nous avons abordé la question des marins présents dans les îles, nous avons souligné qu'à l'exception des capitaines, peu d'entre eux font référence à leur savoir maritime lorsqu'ils se présentent dans les registres paroissiaux par exemple. Dans le cas des pilotes, il est tout de même fréquent que ces hommes fassent références à leur statut. Par exemple, en 1685 à Saint-Christophe, un certain Le Roy s'est même attribué cette qualité comme un surnom : il se fait appeler Le Pilote nous dit le recensement. Si les pilotes ne sont pas aussi enclins à faire étalage de leur statut particulier au sein des équipages que les capitaines, ils savent par contre signaler qu'ils sont en détention d'un savoir qui fait d'eux des hommes particulièrement importants. En effet, ils sont en possession d'une double compétence qui les élève au sein de la communauté des marins. Le pilote est à la fois fin connaisseur du fonctionnement des embarcations mais aussi détenteur d'un savoir maritime important permettant aux équipages d'adapter leur navigation en fonction des courants, des vents et des fonds présents dans la mer des Caraïbes. La présence de pilotes expérimentés au sein des équipages est alors essentielle pour assurer une bonne navigation dans cet espace comme le rappelle De Clermont en 1695 : ils « ont donné le commandement à un homme non expert et non entendu contre le gré et volonté de luy demandeur »[1616]. Agir de la sorte expose les équipages à de véritables dangers qu'ils pourraient éviter s'ils prenaient à leur bord des pilotes présents dans les îles comme

> « Othon ayant mené avec luy un pilotte qui a servy en cette qualité sur les vaisseaux des sieurs Maret et Mainville que de plus il n'est besoin en ce pays que de pilotte costier pour connoistre les passes et cayes en quoi est entendu ayant desja commandé pendant deux ou trois voyages la corvette la volante dans laquelle il a fait des prises considérables et dangereusement blessé »[1617].

Ils sont alors reconnus au sein de la société coloniale comme des hommes experts sur lesquels il faut s'appuyer. Après l'épisode du désastre des îles d'Aves, le poids de ces pilotes va même se renforcer. Blénac, qui doit envoyer des hommes pour repêcher les débris des navires qui ont échoué sur ces îles, témoigne du fait qu'il ne peut envisager la navigation dans la mer des Caraïbes sans engager en son bord des hommes expérimentés :

> « Je suis venu au fort Saint Pierre aussy tost que j'ay seu les navires du roy mouillés monsieur Foran my a rendu une lettre du roy quy m'ordonne de luy donner des plongeurs, il vous rendra conte monseigneur que non seulemant des plongeurs mais aussy des pilottes de l'isle »[1618].

Blénac en 1692 souligne encore l'importance de la présence de ces pilotes : « Premier que de partir j'ay jugé a propos d'assembler et ouir les pilotes de cette isle qui ont connoissance des angloises et former nos dessins sur les connoissances que nous prendrons d'eux »[1619]. Mais il y a des limites à la connaissance, même des meilleurs pilotes. Blénac, la même année, informe le ministre qu'il a pour projet d'attaquer l'île de la Barbade. Pour cela, il prend conseil auprès de capitaines afin de savoir comment atteindre cette île. Or, trouver des

1615 ANOM C7A5 F° 177, Lettre de Bachelier, 08 Septembre 1708.

1616 BNF, fond des manuscrits, Clairambault 877, Extrait des registres du greffe civil et criminel de cette isle Martinique, 15 Novembre 1695.

1617 Ibid.

1618 ANOM, C8A 2 F° 97, Lettre de Blénac, 20 Décembre 1672.

1619 ANOM, C8A 7 F° 2, Lettre de Blénac, 11 Mars 1692.

hommes sachant naviguer aux abords des îles anglaises ne semble pas si aisé. Le gouverneur rapporte que pour l'opération, il auditionna plusieurs pilotes mais

> « Plu aux desnommés cy dessous et que nous avons appris des desnommés cy dessus scavoir de Pierre Boulon, Thomas Ferrand, Jacques Graville et Germain Tesfonneau ont déclaré connoistre très peu la Barbade et Thomas Ferrand avoir esté une fois seulement a Antigues » puis « on a fait entrer quatre autres qui disent ne connoistre point la Barbade il s'en est seulement trouvé un nommé Birard qui dit avoir esté à Antigues dans un port appelé Faluine »[1620].

Blénac finit tout de même par trouver des hommes qui sont en mesure de le renseigner : « l'opinion de messieurs Bary, Lamiche, Fougéres et Martin est qu'en partant de la Martinique on fasse routte pour doubler la Barbade »[1621]. Il est possible que certains des pilotes auditionnés n'aient pas souhaité faire état de leur connaissance au sujet de la Barbade, afin de ne pas se trouver engagés dans une entreprise militaire à laquelle ils ne souhaitaient pas participer. Car, ainsi que nous l'avons déjà démontré, les relations maritimes entre la Barbade et la Martinique se sont développées dans la seconde partie du XVII° siècle. Il semble, en conséquence, surprenant que Blénac ait eu tant de mal à trouver des hommes capables de mener des embarcations aux abords de l'île anglaise. Mais les péripéties du Gouverneur Général renseignent sur le fait que les pilotes ont tendance à se spécialiser sur un circuit maritime. Certains sont alors plus recherchés que d'autres. Robert, en 1701, dit au sujet de l'un d'eux

> « Le pilote Madey que j'ay fait embarquer qu'il seroit necessaire de l'entretenir pour estre seur de l'avoir autrement on ne peut pas compter de le retrouver quand on en a besoin pour les vaisseaux du roy ny d'en trouver aucun autre, c'est un grand hazard qu'il se soit rencontré icy pour le besoin qu'en avoit monsieur de Sugeres et il y a encore eu bien de la peine à la résoudre de quitter sa barque »[1622].

L'accumulation de ces expériences permet aux marins des Antilles de gagner en autonomie, comme dans le cas de Madey, cité plus haut, qu'il a fallu contraindre pour qu'il rende service aux autorités royales. Il est évident que les hommes détenteurs d'une expérience dans la navigation aux Antilles sont fiers de leur savoir et savent en user pour obtenir plus de liberté au sein de la société coloniale. Ceci se reflète aussi dans l'attitude des habitants qui ont eu l'occasion de se forger une expérience dans le domaine maritime. Beaumont en 1704 n'hésite alors pas à faire état de ses services en tant que marins pour pouvoir solliciter auprès du roi une lettre de noblesse :

> « J'ay esté détaché dans une barque pour tenir crosière et de garde coste au commencement de cette guerre et escorter et convoyer les colonies de Saint-Martin, de Saint-Barthèlèmy, de Saint-Christophe et de Marie-Galante j'estoit dans l'action qui se passe dans l'isle de la Dominique pendant tout un jour en convoyant monsieur de Bois fermé contre deux corsaires anglois de 12 et 8 canons et de plus de deuxième homme » écrit-il[1623].

Certains de ces pilotes et capitaines ne vont pas se contenter de faire usage de leur savoir pour acquérir plus de liberté, ils vont aussi en user pour leur propre compte. C'est le cas du pilote Vincent Michel. Lors de ses recherches, Marion Tanguy a montré que cet homme sut s'illustrer à Sainte-Croix comme pilote et qu'il a mis son savoir au service de la

1620 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Blénac, 18 Février 1692.
1621 Ibid.
1622 ANOM, C8A 13 F° 83, Lettre de Robert, 12 Mars 1701.
1623 ANOM, Col E 23, Lettre de Beaumont, année 1704.

protection des navires marchands qui se rendaient aux abords de l'île[1624]. Or, en 1680, ce Vincent Michel est présenté comme étant

> « Marchand et habitant de cette isle a dit et déclaré qui luy est venu de Saint-Christophe par le dit brigendin quatre barils d'eau de vie un baril de farine et deux pièces de grosses toilles qui ont esté mis à terre mardy denrier dans le magasin du sieur Brevel et qui luy doivent estre livré par le sieur George marchand qui est venu aussy de Saint-Christophe par le dit brigendin »[1625].

Il s'agit alors certainement du même Michel qui recevra la visite dans son habitation à la Martinique du père Labat[1626]. Ainsi le passé de pilote de Vincent Michel lui a permis de s'élever au sein de la société coloniale et d'atteindre le statut de marchand-habitant et d'accumuler de la richesse.

La formation des jeunes marins.

Si des hommes comme Vincent Michel ou Madey ont pu obtenir un statut particulier c'est parce que l'ensemble des membres de cette société sont conscient de l'importance qu'il y a à détenir une connaissance suffisante de l'espace qui les entourent. Or, pour pouvoir avoir en leur sein des marins qui sont en capacité de naviguer sur la mer des Caraïbes, les membres de la société coloniale vont former des hommes à cette navigation. En effet, très tôt de jeunes garçons sont embarqués dans les équipages qui circulent entre les îles de la Caraïbe. Un mémoire anonyme de 1680 dit au sujet des enfants nés dans les îles et de leur éducation :

> « on les pourroit destiner selon leurs differens genies a quelques arts et mestiers et surtout a ceux qui sont presentement les plus nécessaires au lieu de les laisser feineants et inutiles ne sachant d'autres mestiers que celuy de pescher et de fumer »[1627].

Ainsi l'auteur nous informe que la pêche et donc certainement la navigation côtière est enseignée très tôt aux jeunes présents dans les îles des Petites Antilles. La pratique de la mer et la connaissance de l'espace fait donc partie de la formation des jeunes hommes, au moins de ceux issus de la partie de la société composée par les « petites blancs »[1628]. Tout comme les enfants des Caraïbes qui sont très vite confrontés au monde maritime, des jeunes garçons des îles sont embarqués au sein des équipages. Dans « Estat des matelots qui etsoient dans la barque la Françoise » capturée en 1686 il y a état de la présence à bord de « Thomas Garçon »[1629]. Il s'agit sans aucun doute du fils du membre d'équipage Thomas lui-même capturé et emmené à la Barbade. Le mémoire fait par Claude Roy en 1686 suite à la capture de sa barque renseigne sur l'utilité de ces enfants à bord des équipages :

> « Compose la dite barque de huict hommes, un garcon et un enfant agée d'environ dix ans estant le fils d'un matelot de la dite barque nommé Jean David lequel ny le

1624 TANGUY Marion, *Le commerce entre Nantes et les Antilles sous le règne de Louis XIV (1661-1697), Thèse de Doctorat soutenue à Nantes sous la direction de Guy Saupin, 2014.*

1625 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, Lettre de la Saullaye, 23 Février 1680.

1626 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op.Cite, Tome I, p. 148.

1627 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire anonyme, vers 1680.

1628 Nous aurons alors l'occasion de constater plus loin le fait que les membres de la haute société coloniale bénéficient eux aussi d'une formation maritime mais que celle-ci diffère quelque peu de celles reçus par les populations libres les moins fortunées. Pour ce qui est des populations esclaves, nous n'avons retrouvé aucune mention à des enfants au sein des équipages présents dans les îles. Nous ne pouvons donc pas affirmer que certaines esclaves sont formés très jeunes à ces pratiques même si cela n'est pas exclus.

1629 ANOM, C8A 4 F° 187, Mémoire de Jean Roy, 04 Novembre 1686.

garcon ne sont compris dans ledit passeport n'estant la coutume que de mettre les hommes pouvant servir a faire la pesche et chasse n'ayant chacun que leur fusil poudres et basles pour aller a la chasse au cochon et pour se déffendre en cas que les sauvages les fussent attaquer »[1630].

Les jeunes embarqués dans les équipages antillais y sont pour aider leurs pères dans les tâches maritimes. Mettre des jeunes au sein des équipages participe à leur formation et permet d'assurer la préservation et la transmission d'un savoir utile à tous. Mithon en 1708 ordonne qu'« Il retirera le mesme avantage que les chirurgiens à la suitte de la flibuste, il pensera et médicamentera pareillement les deux cents hommes detaché qui sont de l'expédition et menera avec luy un garçon chirurgien pour l'assister »[1631]. La formation des jeunes au monde de la mer relève d'une importance certaine au sein de la société coloniale. Certes cela les expose aux dangers que rencontrent les autres marins comme ceux qui entraînèrent la mort de Lajarte Pierre « garçon créole » étant dans une barque venant de Fort Royal et qui échoua au large de la Case Pilote en 1705[1632].

L'importance de l'oralité

Au contact des marins des Antilles, ces jeunes peuvent alors apprendre de leurs gestes mais aussi grâce aux histoires qui sont racontées lors des épisodes de navigations ou dans les magasins au sein des ports et rades des îles. En effet, la transmission orale tient une place particulière au sein du monde des marins. Les anecdotes racontées par chacun servent à la fois à distraire les équipages mais aussi à transmettre des informations qui peuvent être utiles aux autres navigateurs. Les chroniqueurs des Antilles se font alors tous échos de cette circulation des savoirs par le biais de l'oralité. Ils ont, en effet, récupérés les anecdotes auprès des habitants des Petites Antilles qui les connaissent toutes. Un de ces récits est relaté par Jean de Clodoré. Il s'agit de la narration de l'aventure rencontré par Urbain de Frecine sieur de Grand Maison dans le Chapitre XVIII intitulé « histoire de l'évasion des transfuges françois ». Clodoré explique comment un Français qui s'était rendu à Antigua pour parfaire ses connaissances de chirurgien réussit à s'enfuir de cette île pendant la Guerre de Hollande. Après avoir expliqué comment Grand Maison réussi à composer un équipage à partir de Français présents dans l'île et d'esclaves souhaitant fuir comme nous l'avons déjà évoqué plus tôt. Il donne avec de grands détails l'épisode de navigation qui leur permet de quitter Antigua.

Dans un premier temps, Clodorè donne le détaille des outils et ustensiles nécessaires pour envisager une bonne navigation :

> « Grand Maison eut soin de faire cuire du lard, de mettre à part de la cassave et de l'eau de vie de canne, qui furent toutes les victuailles qu'il put recouvrer, sans se mettre au hazard de faire soupçonner son dessein puis fit porter le tout dans les bois, en un lieu fort écarté et proche du bord de la mer. Il se munit pareillement de cinq bons fusils, d'une paire de pistolets, de deux sabres, vingt et plomb à proportion, puis voyant toutes choses prestes […] La nuit venue ceux qui composoient cette petite troupe travaillèrent au transport de tout ce qu'ils avoient préparé pour leur fuite, qui le mirent au bord de la mer en un lieu où ils avoient destiné d'amener leur chaloupe, si

1630 Ibid.

1631 ANOM, COL E 199, Lettre de Mithon, 02 Février 1708.

1632ANOM 1DPPC1310, Extrait des registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote, 1705.

tost qu‟ils s‟en seroient emparez et ayant employé à cet exercice jusques à l‟heur de minuit, Grand Maison, le menuisier et un negre furent à petit bruit à l‟endroit où estoit la chaloupe, portans chacun leur aviron sur l‟épaule là le menuisier, qui s‟estoit pourveu d‟une scie ».

Puis l‟auteur démontre combien il est difficile de s‟extraire des îles par le biais de la navigation :

« Ils firent toute la diligence possible pour embarquer tout leur petit atirail et cependant la meilleure partie de la nuit y fut employée, en sorte que s‟estant embarquez et ayant fait force de rames pour s‟éloigner de la terre, ils furent bien étonnez de voir la pointe du jour les surprendre, qu‟ils n‟en estoient pas éloignez d‟une bonne demie lieue, la force et l‟adresse ne pouvoit lors leur servir pour se dérober à la poursuire de ceux qu‟ils ne doutoient pas que l‟on envoyast après eux, puisqu‟ils ne pouvoient estre hors de la veue de l‟isle qu‟à plus de trois heures de jour, ce fut de qui obligea Grand Maison de chercher une retraitte où ils pussent se tenir cachez pendant le jour ».

Clodorè poursuit son récit en expliquant comment des marins peuvent se sortir de situations parfois bien périlleuses :

« Après quoy Grand Maison chercha avec son fusil à se procurer quelques alimens à luy et à sa troupe, qui leur donnassent moyen d‟épargner leurs victuailles, il y réussit car il tua quatre ou cinq oiseaux et trois gros poissons qu‟ils mangèrent d‟aussi bon apetit, que l‟on fait ceux qui sont servis sur les plus friandes tables ».

Le récit de l‟aventure se poursuit alors de la sorte :

« A soleil couché notre troupe remit son batteau à la mer et tâcha à forte de rames de gagner le long de la coste du Nord de l‟isle d‟Antique la pointe de l‟Est de cette mesme isle, pour après pouvoir attraper celle de la Guadeloupe qui n‟est qu‟au Sud Sud Ouest mais ils furent fort estonnez lors que le lendemain matin, ils reconnurent que leurs efforts et leur travail avoit si peu servy contre l‟effort de la marée qu‟ils avoient pas gagné plus d‟une lieue à leur routte. La lassitude du rude travail qu‟ils avoient fait toute la nuit et la crainte d‟être apperçeus à la mer de ceux qui faisoient sentinelle dans les lieux les plus élevez de l‟isle les obligea de chercher à se mettre à couvert dans une ance inhabitée de cette mesme isle d‟Antique. Ils y aborderent dans l‟endroit le plus couvert d‟arbres et ayant caché leur batteau furent chercher dans la terre s‟ils ne trouveroient point d‟eau douce, ou quelques gibier qui put servir à rassasier leur faim car comme le mer avoit esté fort rude la nuit, elle avoit brisé contre leur petit batteau et avoit tellement mouillé leur cassave qu‟elle ne pouvoit plus servir à leur nourriture estant toute en bouillie et sallée à un point qu‟elle eut esté capable de faire crever ceux qui en auroient voulu manger , en sorte qu‟il ne leur restoit plus qu‟un peu de lard sallé pour tout alimen […] Le soir venu ils se remirent à la mer sur la mesme route qu‟ils avoient tenue la nuit precedente faisant leur efforts pour doubler la pointe de l‟sile d‟Antigoa mais ils n‟eurent pas éloigné la terre d‟une lieue qu‟ils se trouvèrent engagez au milieu de plusieurs cayes ou roches molles sous l‟eau sur lesquelles ils échouent quatre à cinq fois avec tant de risque et de peril que l‟on peut dire qu‟ils ne s‟en tirerent que par le secours de la providence qui les favorisa d‟une protection visible qu‟elle peut être imputé à miracle, leur gouvernail fut néantmoins rompu en sorte que ce qui en restoit pouvoit à grande peine les soustenir contre la marée, ils ne laisserent pas d‟employer toutes leurs forces à ramer, pendant le reste de la nuit mais la pointe du jour leur fit voir que leurs efforts estoient inutils puisqu‟ils

connurent qu'ils n'avoient pas avancé une lieue sur leur routte le long de la coste de cette isle »[1633].

Pour notre part nous arrêterons ici ce récit même si Clodoré poursuit sa description jusqu'à ce que ces hommes arrivent finalement à s'enfuir de l'île d'Antigua à force de bras et grâce aux changements de courants dans la mer des Caraïbes. Si nous avons tenu à les rapporter c'est parce que leurs présences dans les écrits de Clodoré éveillé notre curiosité. L'auteur relate le voyage du chef d'escadre De la Barre dans les Antilles et des conflits qui l'opposent aux Anglais. Or, les péripéties de Grand Maison n'ont aucun rapport avec les voyages de De la Barre. Tout juste, permettent-ils d'informer le lecteur sur le fait que les Anglais ont tenu dans leurs îles des Français comme s'ils étaient esclaves les privant de la liberté de circuler. Nous nous sommes donc questionnés sur les motivations qui ont poussé Clodoré à donner tant de détails dans le récit de cette aventure à tel point qu'il en a rédigé tout un chapitre. Nous ignorons comment l'auteur a eu connaissance de cette aventure puisqu'il ne le précise pas. Il semble cependant évident qu'il a entendu parler des péripéties de Grand Maison lorsqu'il était présent dans les îles et que ce récit lui a été retransmis par des hommes maîtrisant suffisamment le monde de la mer pour pouvoir être en capacité de parler avec précision des éléments composant l'armature de l'embarcation ou pour donner des détails sur la façon dont on peut réparer un gouvernail cassé.

Bien plus que de simples anecdotes, les récits participent à la construction d'un savoir commun en informant l'auditoire des dangers de la circulation dans certains espaces, de l'importance des vivres et des armes, du comportement à adopter en cas de danger et des routes à prendre pour pouvoir atteindre les endroits les plus surs. Si des hommes comme Clodoré ont tenu à mettre par écrit ces épisodes de navigation afin d'atteindre un public encore plus vaste, il est évident que la majorité d'entre eux ne nous sont pas parvenus car ils sont restés au stade de l'oralité. Mais le peu de ceux qui ont été retranscrits permettent de dire que l'expérience des autres marins transmise à l'oral aux membres de la société coloniale participent à la formation des hommes qui veulent se confronter à la mer et est à la base du savoir colonial sur le monde qui l'entoure.

Ainsi, les marins qui sont présents aux Antilles au XVIIe siècle sont formés à la navigation à la fois grâce à leur propre expérience mais aussi grâce aux vécus de leurs confrères qui sont retransmis au sein des navires ou au retour des embarcations dans les rades des îles. Parmi tous ces marins formés par l'expérience, très peu ont une connaissance scientifique de la mer. Pourtant au cours du XVII° siècle, émerge l'idée qu'il est aussi nécessaire que pilotes et capitaines sachent naviguer en ayant acquis des connaissances beaucoup plus techniques au sujet des vents, des courants et de tout élément naturel qui peut faciliter la navigation. En 1685, Du Maitz affirme

> « Pendant le sejour que la Boufonne a fait dans le cul de sac du fort Royal, le pilotte du vaisseau a donné deux fois par jour des leçons aux gardes marines qui y sont embarquez le sieur Geoffroy s'y est particulièrement distingué »[1634].

Cette méthode permet d'avoir dans les îles des pilotes qui bénéficient de connaissances théoriques et pratiques. Le père Labat, qui lui-même est versé dans les sciences de la navigation, n'hésite pas à faire étalage de son savoir dès les premiers jours de son départ du royaume de France : « Monsieur de la Herdonnière ayant trouvé un jour à la Sainte Barbe

1633 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et Terre Ferme de l'Amérique*… Op.Cite, Tome I, p. 246-272.

1634 ANOM, C8A 4F88, Lettre de Du Maitz, 30 Octobre 1685.

où je donnois quelque leçon de géométrie aux pilotes »[1635]. Mais une fois aux Antilles, le missionnaire se trouve régulièrement opposé aux capitaines de bateau au sujet de l'attitude à tenir lors d'épisodes de navigation. Lors d'un trajet entre la Guadeloupe et la Martinique, il propose ses services au capitaine de la barque dans laquelle il a pris place. Ce capitaine refuse l'aide du missionnaire pour le choix de la meilleure route, ce qui fait dire à Labat à son sujet :

> « Je conseillais au maître de faire une bordée sur la terre de Marie Galante et de mouiller quand nous le pourrions faire pour passer la journée sans perdre ce que nous avions gagné et que le soir nous remettrions à la voile et profiterions des vents de terre qui selon les apparences nous éleveroient assez pour porter vent largue sur la Trinité. Il n'en voulut rien faire car entre celle de ne faire jamais ce que on lui conseilloit quelque bon qu'il fut »[1636].

Même si Labat rapporte que les autres capitaines présents aux Saintes « se mocquerent bien fort de notre meitre et de sa navigation », rares sont les habitants des Antilles qui remettent en cause le savoir des capitaines et des pilotes. En effet, l'expérience acquise par les marins des Antilles revêt une grande importance pour la société coloniale. Elle en tire une certaine fierté à connaître si bien son espace, comme en témoigne les propos de Patoulet en 1680 : « Quoy que ce vent ait tant fait de dommage cependant les anciens habitants disent que ce n'est pas un houragan parce qu'il n'asoufflé que depuis le nord jusqu'au sud »[1637].

Grâce à ces hommes d'expériences, des relations peuvent être nouées avec les autres peuples présents sur place, provoquant une circulation des savoirs entre les différentes nations européennes présentes dans les îles et accroissant encore plus la connaissance que les membres de la société coloniale ont du milieu dans lequel ils résident.

1635 LABAT Jean Baptise, *Voyage aux isles…* Op. Cite, Tome IIII, p. 11.
1636LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cite. Tome III. p. 173.
1637 ANOM, C8A 2 F° 376, Lettre de Patoulet, 18 Août 1680.

Conclusion

Si les savoirs se diffusent dans l'ensemble de la Caraïbe, il faut tout de même relever le fait que les moyens permettant une bonne circulation dans la mer des Caraïbes sont majoritairement concentrés à la Martinique, principalement à Saint Pierre. Ceci s'explique par le dynamisme du port qui est dû à l'implication de la communauté marchande qui y réside. Ils ont su faire de la place un centre de la circulation au sein de la Caraïbe, éclipsant peu à peu leurs rivales de la Basse-Terre de Saint-Christophe et laissant peu d'opportunité de développement aux autres espaces marchands des Petites Antilles françaises. Le XVII° siècle voit donc une concentration de plus en plus forte des moyens de circulations maritimes autour de Saint-Pierre. Les armateurs qui y résident ont les moyens d'investir dans le commerce transatlantique mais savent aussi acquérir localement les outils et les hommes qui leurs permettent de se projeter sur tous les espaces de la Caraïbe. La majeure partie des armements réalisés dans les Petites Antilles françaises partent alors de Saint-Pierre. Ceci incite les populations navigantes à se regroupe dans le port, ce qui renforce d'autant plus son poids et son hégémonie, faisant de la place le coeur de la circulation maritime dans les Petites Antilles françaises. Pour autant, le fait que les savoirs maritimes se diffusent dans toutes les îles occupées par les Français, indique que la pratique de la navigation n'est pas seulement du fait des marins de la Martinique. En fait, la navigation aux îles touche des secteurs d'activités très divers qu'il nous faut maintenant étudier afin de mieux apprécier l'usage de la mer aux Antilles.

III. Les usages de la mer et des littoraux.

Gilbert Buti, Daniel Faget, Olivier Raveux et Solène Rivoal étudiant la pratique de la pêche halieutique sur les côtes méditerranéennes ont démontré que les sociétés vivant sur les littoraux ont très tôt eu le soucis de se doter des moyens suffisants pour pouvoir prélever sur les côtes de quoi assurer leur survie et tirer quelques sources de revenues[1638]. L'usage de la mer ne commence pas une fois que l'embarcation a quitté la côte, elle débute dès le rivage. A côté de ces hommes et femmes qui se livrent à la cueillette, c'est sur les littoraux que s'organisent les voyages maritimes. C'est là que se regroupent les équipages et que sont équipés les navires en fonction des attendues de l'entreprise maritime. Nous avons vu dans le cas antillais que les habitants ont su se doter d'outils permettant un développement de la navigation au sein de l'espace caribéen. Il nous faut maintenant nous questionner sur l'usage de la mer afin de mieux apprécier la façon dont ils se sont investis dans le domaine maritime et comment ils ont su s'organiser pour pouvoir extraire de la mer et de ses rivages des éléments permettant de développer le modèle colonial qui a été mis en place dans les Petites Antilles.

Ainsi nous étudierons dans un premier temps l'élaboration des circulations marchandes qui se développent au sein de l'espace antillais. Puis nous analyserons l'importance de la course et de la flibuste pour ce monde colonial en construction. Nous aurons par la suite loisir d'observer les habitants partirent à la pêche. Ceci nous donnera l'occasion de nous questionner sur l'importance de cette pratique pour l'ensemble des membres de la société coloniale. Enfin, nous verrons que la mer des Antilles est sillonnée par des hommes qui sont au service de ceux qui ont la gestion des îles. Nous nous questionnerons alors sur la façon dont les administrateurs et les religieux arrivent à s'organiser pour réussir à rester en contact avec l'ensemble des îles qui sont sous leur autorité.

1638 BUTI Gilbert, FAGER Daniel, RAVEUX Olivier et RIVOAL Solène, *Moissonner la mer : Economie, sociétés et pratiques halieutiques méditerranéennes (XV°-XXI° siècle)* Karthal, Paris, 2018.

III. A Les circulations maritimes et le développement commercial aux îles.

Si la présence des Français aux Antilles s'explique par le souhait de vouloir mettre la main sur les richesses de l'Amérique, l'installation définitive dans les îles résulte d'une volonté purement commerciale. Les colons installés dans les Petites Antilles doivent avant tout extraire de la terre des produits qui pourront être vendus en Europe. Le commerce maritime est donc au cœur de l'entreprise coloniale aux Antilles. Or, si les habitants ont cherché à acquérir une plus grande autonomie dans le cadre de leurs circulations maritimes, c'est avant tout dans le souhait de prendre une part active à ce commerce. Nous avons donc souhaité ici faire part de l'évolution des échanges commerciaux au sein du bassin caribéen et analyser la façon dont les habitants ont su, grâce à leurs nombreuses navigations, se saisir de ce commerce inter-îles et en faire une base de leur richesse et de leur développement. L'évolution des échanges commerciaux étant très liée à l'histoire politique et administrative des îles, nous avons opté pour une approche chronologique. Ainsi, dans un premier temps, nous concentrerons notre regard sur l'organisation du commerce maritime entre 1650 et 1664, période au cours de laquelle les colonies sont sous la gouvernance des seigneurs propriétaires. Puis nous nous intéresserons aux évolutions de ce commerce suite à la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales entre 1664 et 1674. Il nous faudra dans un troisième temps nous intéresser aux changements induits par la disparition de cette compagnie et la mise en place d'une administration directe. Enfin, nous nous questionnerons sur l'influence qu'ont eu les conflits entre nations européennes sur l'organisation de ces échanges maritimes à la fin du XVII° et au début du XVIII° siècle.

1. Le commerce aux Antilles et les circulations maritimes entre 1650 et 1664.

Si les premiers colons sont des flibustiers, le fait qu'ils aient choisi d'installer leur lieu de résidence dans la Caraïbe, résulte aussi d'une volonté de faire de ces îles des espaces d'échanges commerciaux entre l'Europe et l'Amérique. D'Esnambuc, Du Rossey et les hommes qui les suivent dans leur aventure ont fondé des colonies pour avoir des lieux où entreposer les marchandises avant de les transporter vers l'Europe. C'est donc la volonté commerciale qui nourrit le désir d'installation permanente dans les îles. C'est elle aussi qui pousse les colons à produire par eux-mêmes les marchandises que viennent chercher les navires qui font le voyage transatlantique. Sans le commerce, l'œuvre coloniale n'a pas d'utilité. Louis XIV lui-même le rappel en 1663. Selon les propos du roi de France l'œuvre coloniale doit « servir à l'accroissement du christianisme et à l'augmentation du commerce »[1639]. Du Tertre assure que la volonté de commerce est ce qui anime les premiers colons et qui les incite à agir de la sorte :

> « Pendant que la terreur des armes françoises épouvantes les sauvages, nos habitants s'establissent de plus en plus, ils ne se contentent pas des places que ces

1639 ANOM, COL E 343, Commission donnée à de Tracy par Louis XIV, le 19 Novembre 1663.

barbares avoient abandonnées, ils en font de nouvelles, ils abattent du bois et ils plantent en mesme temps des vivres et du petun. Les capitaines des navires ayant appris cet establissement et l'excellence du tabac qu'on commançoit à faire y conduisirent leurs vaisseaux»[1640].

Il y a donc volonté d'éclipser les intermédiaires, Amérindiens ou Espagnols, avec qui commerçaient les capitaines venus du nord de l'Europe.

Dans cette logique, nous devrions donc retrouver fréquemment des marchands des Antilles sillonner les eaux de la mer Caraïbe à la recherche de transactions commerciales à effectuer. Pourtant, entre 1650 et 1664, ils se font assez discrets et ce rôle est souvent laissé aux mains de personnes extérieures aux colonies. Par exemple, dans le recensement des habitants réalisé à la Martinique en 1660, aucun d'entre eux ne s'est présenté comme marchand[1641]. Seuls les torqueurs de tabac ont tenu à affirmer leur présence. Pourtant, nous savons que des marchands se sont installés très tôt aux îles. En 1650 à La Rochelle est passé devant notaire un acte d'engagement dans lequel apparaît « Jacques Regnault marchand et habitant de la Gardelouppe »[1642]. Avant lui un autre homme s'était déjà qualifié de la sorte : « Nicolas Gueulart, marchand trafiquant des îles de l'Amérique »[1643].

La description qu'offre Rochefort de Saint-Christophe démontre aussi que Regnault et Gueulart ne sont pas les seuls marchands dans les îles à cette époque: « On y trouve chez les marchands françois et hollandois qui font là leur résidence d'excellent vin, de l'eau de vie, de la bierre, toutes sortes détoffes de soye et de laine »[1644].

Nous savons aussi que pour le bien du commerce, les années 1650 coïncident avec le développement d'établissements marchands. Lors de la première révolte des habitants à la Martinique à la fin des années 1640, Du Tertre rapporte que « Les mutins du Prescheur attaquèrent les magazins et sans faire distinction de ceux des marchands »[1645]. Dans les dernières années de la Compagnie des Isles d'Amérique, des marchands ont installé des entrepôts pour pouvoir faciliter leur commerce dans les îles. Après la disparition de cette Compagnie, ces premiers marchands ont conservé leurs établissements et c'est grâce à eux que ceux des ports de France peuvent obtenir des produits venant des îles comme ces marchands de La Rochelle qui en 1663 font une « Attestations, à la requête de Jean Massiot, marchand, pour justifier l'entrée d'indigo, drogueries et épiceries venant des Indes sans empêchement des officiers et avec paiement des droits »[1646].

Des hommes se livrant au commerce sont donc installés aux Antilles dès les premiers temps de la colonisation. Ils assurent les liaisons commerciales entre l'Europe et l'Amérique. Certains s'engagent eux-mêmes dans des traversées transatlantiques pour pouvoir assurer le bon déroulement de leurs affaires. C'est le cas de monsieur Vauclin qui venant de Saint-Christophe vend à La Rochelle en 1653, « cinq milles livre soipsante de gingembre » et « quatre rolle de tabac »[1647].

1640 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*Op. Cite, Tome I, p. 89

1641 BNF, département des manuscrits, NAF 9327/42, fond Magry, « Rôle des habitants de la Martinique vers 1660 ».

1642 CARAN, Minutier central, étude XX, MC/ET/XX/273, acte passé devant Le Roux, 21 Juin 1650.

1643CARAN, fond des insinuations Y//186, Acte de notaire, 22 Mars 1648, Nicolas Gueulart, marchand trafiquant ès îles de l'Amérique, se trouvant actuellement à Saint-Denis en France : donation à Mathieu Gueulart le jeune,

1644 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit. Tome I, p. 45.

1645 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cite. TomeI, p. 328.

1646 ADCM, fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5664/fol. 197, Requête de Jean Massiot, 08 Avril 1663.

1647 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3E 297, acte passé devant Abel Cherbonnier, année 1653.

Si le dynamisme de cette première société marchande est évident, nos recherches ont permis de constater que la présence sur la mer des Caraïbes des habitants qui se livrent au commerce est beaucoup moins marquée en cette période qu'elle ne le sera par la suite[1648]. Il est donc nécessaire pour nous de comprendre pourquoi les premiers marchands des Antilles ne se sont pas donnés la peine de circuler plus fréquemment au sein du bassin caribéen entre 1650 et 1664.

Mainmise des seigneurs propriétaires

La première explication peut être liée à la gestion des îles faite par les seigneurs propriétaires. Avant même la disparition de la Compagnie des Isles d'Amérique, De Poincy, Du Parquet et Hoüel se sont beaucoup investis dans le commerce. Comme nous l'avons déjà démontré, les premiers administrateurs ont eu à cœur d'avoir un contrôle sur les échanges commerciaux. Comme eux, les agents de la Compagnie ont aussi en charge de contrôler ces échanges. Il est alors probable que cela laisse très peu de place aux autres marchands installés sur place. Ces premiers commerçants doivent donc se faire plus discrets. Ils ne peuvent certainement pas se permettre de faire ombre aux gouverneurs et membres de la Compagnie sans risquer de mettre en danger leurs affaires. Ceci peut alors expliquer pourquoi nous les trouvons très peu mentionnés et qu'il est difficile de pouvoir les nommer.

Les années 1650 sont donc marquées par une forte mainmise de la part des seigneurs propriétaires et de leur entourage sur les affaires commerciales. Par exemple, à la suite de l'ouragan qui frappa la Guadeloupe en 1657 Du Parquet « permit à quantité d'habitants de la Guadeloupe de venir achepter les vivres dont ils avoient besoin comme cassave, pois, féves et viandes et à ses habitants d'en envoyer telle quantité qu'ils voudroient à leurs amis »[1649]. Ces propos témoignent du fait que ce sont les seigneurs propriétaires qui dictent les échanges entre les îles. Ce sont eux qui autorisent ou non la tenue de transactions commerciales en dehors ou aux abords de leurs îles.

Nous avons déjà signalé que dans le cas de De Poincy, il a tenu à accorder une sorte de monopole sur le commerce entre Saint-Christophe et ses possessions du Nord au capitaine Mansel[1650]. Il semble alors évident que les autres marchands ne sont pas autorisés à circuler librement entre les îles relevant du pouvoir de De Poincy. De même, Du Parquet semble avoir un contrôle du commerce entre la Martinique et la Grenade. La présence du capitaine Baillardelle est souvent relevée à la Grenade. Nous savons que ce capitaine entretient des liens étroits avec le gouverneur de la Martinique. Il est fort probable qu'à l'image de son confrère du Nord, Du Parquet ait accordé une sorte de monopole à ce capitaine. Dans ce cadre, il est donc logique que les habitants de la Grenade et de la Martinique n'aient pas réellement cherché à développer des relations commerciales entre ces deux îles. Ainsi, lorsque Bouton dit « Qui auroit une barque pourroit porter aux autres isles du sel, de la tortue, du lamentin et autres choses sur lesquelles il gagneroit beaucoup »[1651], il oublie de préciser que pour pouvoir réaliser ce commerce il faut aussi avoir la bénédiction des autorités locales. Or, il apparaît à la lecture des sources que dans l'esprit des premiers colons, leur installation dans des îles différentes de la Caraïbe ne doit pas entraîner une relation permanente entre elles. En effet, les échanges entre les différentes îles au moment de leur colonisation doivent être

1648 Nous n'excluons pas que ceci peut s'expliquer par le fait que les sources qui sont à notre disposition sont bien moins nombreuses que dans les années postérieures.

1649 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cit. Tome I, p. 496.

1650 Sur ce point voir la partie I.A.

1651 BOUTON Jacques, *Relation de l'establissement françois…* OP.Cit.

temporaires. Chacune doit atteindre son autonomie. Rochefort est celui qui exprime le mieux cette pensée en évoquant l'installation à la Martinique :

> « Si cette colonie doit ses commencements à la generosité de monsieur le general qui ne laisse écouler aucune occasion capable d'amplifier la gloire et le nom de la nation françoise elle luy est aussy redevable de sa conservation et de son accroissement. Car il a eu soin d'y faire passer des hommes et d'y envoyer des vivres jusqu'à ce que la terre en eut produit »[1652].

Ainsi lorsqu'une nouvelle conquête coloniale est orchestrée, les échanges avec la colonie mère sont envisagés jusqu'à ce que les nouveaux colons soient en mesure de pouvoir assurer eux-mêmes leur subsistance. Les nouvelles îles conquises ne sont perçues que comme de nouveaux moyens pour atteindre les richesses de l'Amérique. Les échanges entre habitants des îles principales et ceux des îles secondaires ne sont pas encore vues comme nécessaires. Seul le difficile démarrage de la colonisation dans certains espaces comme à la Grenade ou à Marie-Galante contraint les autorités locales à faire perdurer les relations entre les îles.

Forte présence de marchands extérieurs

Ainsi, les échanges commerciaux entre les îles sont surtout du ressort des marchands venus de l'extérieur. Ceci peut être un second élément d'explication à l'absence de marchands des îles sur la mer des Antilles. En effet, la disparition de la Compagnie des Isles d'Amérique pousse à l'ouverture des échanges avec les nations étrangères comme en témoigne Maurille de Saint-Michel :

> « Je ne dis rien du coton, de l'indigo, du gingembre, dont la racine multiplie à dizaine, comme je l'ai vu par expérience, des perroquets de la Martinique, des feuilles de caret, ou autrement écailles de tortue, car j'ai parlé de tout cela par ci-devant. Je tais les singes, qu'on prend au Brésil avec des bottes gluées, on les apporte à Saint-Christophe, puis en France. Je passe le pétun, dont les Anglais, Français et Hollandais viennent faire un tel trafic qu'il est difficile de le croire. Les Portugais mêmes, pensant aller au Brésil, sont souvent rejetés par le vent d'est dans nos îles, où ils sont obligés de faire leur charge et de s'en retourner en Portugal»[1653].

Les chroniqueurs s'accordent tous pour dire que les principales îles françaises sont fréquentées régulièrement par les marchands venus d'Europe. Les autorités locales font même appel à ces marchands étrangers pour assurer leur voyage dans les îles comme de Thoisy qui « s'embarqua avec sa famille dans une tartane de Portugais qui estoit chargée de vin et de négre et prist sa route vers la Martinique »[1654]. Ce sont alors majoritairement ces capitaines français et étrangers qui assurent la circulation des marchandises au sein de l'espace caribéen. La plupart de ces marchands européens ne séjournent que le temps de leurs affaires dans les colonies, d'autres s'installent pour une durée un peu plus longue mais n'intègrent jamais réellement la société coloniale.

1652 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…*, Op. Cit. Tome I, p. 28.
1653 MAURILLE DE Saint-Michel, *Voyage des îles Camercanes…* Op. Cite.
1654 DU PUIS Mathias, *Relation de l'établissement d'une colonie françoise…* OP.Cit.

Place et rôle des habitants

Seuls les échanges avec les Amérindiens et l'Amérique espagnole peuvent inciter certains habitants à prendre la mer. Dans les premiers temps de la colonisation, les colons français ont l'habitude de recevoir dans leurs îles des Caraïbes avec qui ils peuvent entretenir des relations commerciales. Si la venue d'Amérindiens est avérée tout au long de la période étudiée, les conflits engendrés par la colonisation et la disparition progressive de cette population poussent des marchands des îles à se rendre directement sur le continent américain pour pouvoir continuer leurs échanges. L'île de la Grenade apparaît comme le pont permettant de continuer à avoir accès aux produits venus du monde amérindien. Ceci permet d'approvisionner les îles françaises en produits vivriers mais aussi acquérir des marchandises que les colons peuvent échanger contre des produits européens apportés par les capitaines faisant le commerce transatlantique[1655]. Du Tertre nous donne alors le nom de l'un des habitants de cette île : Le Grand du Plessis[1656]. Mais les habitants de la Grenade ne sont pas les seuls à prendre part au commerce sur le continent américain. L'anonyme de Grenade nous informe qu'en 1654, « des barques de la Martinique retournent des costes de Terre Ferme »[1657].

Au côté de la Terre Ferme de l'Amérique, un autre horizon commercial s'ouvre aux habitants des Petites Antilles. Ils commercent avec l'île de Corossol détenue par les Hollandais. Même si elle n'est pas encore la grande base commerciale des Antilles, l'île qui doit son développement à la fermeture du marché anglais pour les Hollandais, est en relation commerciale, certes encore sporadiques, avec les îles françaises[1658]. Par ailleurs, de nombreux marchands hollandais sont installés dans les Petites Antilles françaises et les habitants n'hésitent pas à user de leur service pour commercer.

Au cours de cette première période, des modes de fonctionnements commencent alors à se mettre en place permettant aux marchands des Antilles d'être beaucoup plus présents dans le bassin caribéen après la chute des seigneurs propriétaires. Ainsi, ils ne se contentent pas de recevoir des marchandises venues de l'extérieur mais nouent des relations étroites avec les marins étrangers.

De véritables alliances naissent entre marchands étrangers et habitants des îles. Ceci est dû en partie à la façon dont le commerce y est exercé. Les échanges se font sous forme de troc. La monnaie n'a pas cours aux îles et les relations commerciales sont basées sur l'échange de produits. Ceci entraîne une nécessaire relation de confiance. De plus, les marchands étrangers ont tendance à accorder des prêts aux habitants, qu'ils doivent rembourser au retour de ces marchands. Ces derniers ne se contentent pas de venir commercer dans les îles, ils aident aussi les habitants en leur apportant ce qui leur est nécessaire pour pouvoir développer leur activité. Les échanges sont certes aux mains des autorités locales, des

1655 Chevillard rapporte alors que les marchandises échangées avec les marins venus d'Europe sont : « des branles ou hamacs de cotton, licts de tente, du caret nommé en France de l'écaille de tortue, des cordes, depites, filasse du pays, des peroquets, de ces grands oiseaux aras et canivet » CHEVILLARD André, *Les Desseins de son éminence…,* OP.Cit.

1656 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générales des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 471.

1657 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de l'isle de la Grenade… OP*.Cit.

1658 Wim Klooster explique dans son étude sur le commerce hollandais aux Antilles que c'est l'interdiction des échanges commerciaux entre Anglais et Hollandais dans les années 1660 qui va inciter ces derniers à développer des entrepôts et à faire des îles de Corossol et de Saint Eustache des plaques tournantes du commerce antillais. Ces îles de petites tailles ne permettent pas aux Hollandais de les exploiter comme ceci est réalisé à la Martinique, la Guadeloupe ou la Barbade. Par contre, elles sont très bien positionnées dans l'optique de commercer avec l'ensemble caribéen. Cf. KLOOSTER Wim, *illicit richies…* Op. Cit.

marchands étrangers et des commis envoyés par les grandes maisons de commerces européens mais les habitants s'impliquent eux aussi en commençant à nouer des liens avec le monde du commerce.

Ainsi entre 1650 et 1664, les habitants des îles prennent très peu la mer pour commercer mais ceci n'empêche pas les îles de se développer, bien au contraire. Lorsque les colonies sont en grandes difficultés ce sont les autorités locales qui prennent en main l'approvisionnement. Elles gardent ainsi un contrôle sur le commerce qui n'est pas encore assez développé pour véritablement leur échapper. Par ailleurs, la forte présence de marchands étrangers suffit à apporter les marchandises nécessaires. Les habitants, s'ils ne s'éloignent pas des rivages pour pratiquer des échanges commerciaux, ont par contre déjà en main des stratégies pour acquérir des marchandises au meilleur prix et faire fructifier leurs affaires. De même, si le commerce n'est pas encore la première cause de circulations des habitants dans l'espace caraïbe, ils peuvent se rendre en mer pour d'autres motifs et donc faire l'acquisition d'expériences qui leurs seront utiles par la suite en ce domaine.

Nous pouvons donc dire que le commerce étranger étant permis aux îles sous le régime des seigneurs propriétaires, il limite les circulations marchandes des habitants. Jusqu'à l'année 1663 où :

> « Il arriva une chose tout à fait remarquable dans cette isle qui fut un embrasement de tous les magasins des marchands Hollandois qui estoient à la Basse Terre de Saint Christophe, il y en eut plus de 60 de consommez avec les marchandises et la perte en fut estimée à plus de 2000000 livres et il faut remarquer que ce fut dans le mesme temps que l'on projettoit en France de leur oster le commerce des isles »[1659].

2. Le commerce maritime antillais sous la compagnie des Indes Occidentales.

L'année 1664 est marquée par un changement profond dans le système commercial antillais. A cette date, les seigneurs propriétaires responsables uniquement devant le roi sont remplacés par des agents de la nouvelle Compagnie des Indes Occidentales édifiée sous l'égide de Colbert. Louis XIV lui-même expose le double objectif de cette compagnie. Elle doit prendre en charge l'approvisionnement des colonies et en contrepartie mettre la main sur leurs productions. Pour cela, ses agents ont pour mission d'empêcher les marchands hollandais de continuer leur commerce dans les Antilles françaises. Dès la première année de la mise en place de cette compagnie, les marchands des îles se trouvent contraints de repenser la façon d'exercer leur activité. De Loouer, marchand à la Guadeloupe écrit dans l'une de ses lettres adressées à un de ses interlocuteurs à Amsterdam: « La situation ici pour la nation hollandaise sera mauvaise parce que la Compagnie française a interdit le négoce et, à cause de cela, nous sommes obligés d'envoyer tout notre sucre en France. Enfin, qui vivra verra »[1660].

La nouvelle Compagnie ne semble pas être accueillie par les habitants avec une immense joie. Colbert résume ainsi leur mécontentement :

1659 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 580.

1660 Cette lettre a été retranscrite dans G.H.C. Numéro 30 : Septembre 1991 Page 391, par Bernadette et Philippe Rosignol, conservée aux archives nationales de Londres, côtéeHCA 30, 647 part 1.

« L'appréhension des habitants est de tomber entre les mains d'une compagnie de laquelle ils ne tirent pas tant de commodité ny les mesmes advantages qu'ils recevoient du grand concours des vaisseaux holandois et des autres nations qui leur portoient incessamment les denrées et marchandises du crû de leur pays et qui remportoient celles du crû des isles »[1661].

La crainte des habitants est double. Tout d'abord, ils ont peur de ne pas être aussi bien approvisionnés par les navires de la compagnie. De plus, certains ont gardé en mémoire les déconvenues de la Compagnie des Isles d'Amérique et craignent que leur commerce soit atteint par la présence de cette nouvelle compagnie. Du fait de ces réticences, ils vont très vite montrer leur mécontentement. Dès 1665, Rodomond déclenche une révolte à la Martinique car « Ils demandèrent au commis plusieurs marchandises qu'il n'avoit point »[1662]. Si les gouverneurs généraux et représentants de la Compagnie arrivent à conserver leur autorité, la volonté de liberté commerciale et de recours aux Hollandais est exprimée par les habitants dès 1664. Encore en 1673, De Baas tient les propos suivants : « Le menu peuple est paresseux, poltron et hollandois sur le tout »[1663]. La même année, le capitaine John Aden capture le navire « Arms of North Holland » parti de la Guadeloupe au mois de Mai ou Juin 1673 et chargé de sucre pour Amsterdam[1664]. La compagnie n'a donc pas été en mesure de démontrer qu'elle était en capacité de remplacer efficacement les marchands hollandais dans les îles. Son action peut alors être vue comme un échec qu'il nous faut analyser.

La frénésie de la fraude

L'une des principales causes de cet échec est le fait que la Compagnie n'a pas réussi à assurer un approvisionnement efficace des îles. En effet, elle n'a jamais été en mesure de pouvoir envoyer suffisamment de navires pour répondre à la demande des habitants. Ses représentants sont même contraints d'autoriser des marchands étrangers à se rendre dans les îles comme ce fut le cas en 1668 avec le capitaine Drick Jansen d'Eldemboug[1665]. Même en agissant de la sorte, l'augmentation du nombre d'habitants et la dispersion de ces derniers avec la poursuite de la colonisation, rend plus difficile l'approvisionnement comme l'exprime Clodoré : « A Saint-Christophe où estant nécessaire de fournir par jour plus de mil rations tant aux troupes du roy qu'auxiliare »[1666]. En 1674, De Baas lui-même doit annoncer que la compagnie n'est pas en mesure d'assurer la survie des habitants dans les îles et affirme qu'il y a nécessité de rétablir le commerce de viande salée d'Irlande[1667]. Le père Du Tertre expose clairement les causes de l'échec de cette compagnie :

« Parce qu'ils perdoient [les agents de la compagnie] beaucoup au commerce des marchandises comestibles sur lequel on leur faisoit des friponneries étranges, ils laissèrent aux habitans la liberté entière du commerce de toutes les provisions de bouche »[1668].

En lisant les propos de Du Tertre, nous constatons qu'il faut différencier deux phénomènes : les fraudes qui se font aux îles et le développement du commerce interlope. La fraude concerne la vente de marchandises issues de France par des marchands français. Selon

1661 ANOM, COL E 343, Etat des îles, 08 Mars 1665.
1662 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome III. p. 190.
1663 ANOM, C8A 1 F° 240, Lettre de De Baas, 05 Juillet 1673.
1664 CSP, HCA 32/9/95, audition du capitaine John Aden du navire Revenge, année 1673.
1665 ANOM, C7A1 F° 292, Lettre de Bibaud, 09 Novembre 1688.
1666 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les Isles…* OP. Cite.
1667 ANOM, C8A 1 F° 260, Lettre de De Baas, 06 Février 1674.
1668 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cite, Tome II, p. 270.

le règlement de la compagnie édicté par De Tracy en 1665, il est stipulé « Que les marchands et maitres des navires faisoient publier et mettre affiche aux paroisses deux mois au par avant le départ de leurs navires et qu"ils iroient prendre les marchandises et tabac aux poids du roy suivant la coustume »[1669]. Ainsi toutes les marchandises sortant des îles doivent passer par les poids et sont soumises à une taxe. Le fait n"est pas nouveau puisque c"est ainsi que les seigneurs propriétaires prélevaient une partie des taxes qui leurs étaient dues. La nouveauté réside dans le fait que ces taxes sont levées par des agents de la Compagnie installés dans les îles. Loin du regard des directeurs métropolitains, ces agents vont profiter de leur statut pour développer un système de fraude, détournant une partie des revenus de la compagnie à leur profit. La Calle en 1669 explique comment l"un de ces agents agit pour pouvoir faire entrer dans les îles des marchandises avant même qu"elles ne soient passées par le poids : « Cartier va le premier sur les navires pour prendre des esclaves et les revendre aux habitants »[1670].

Ainsi, lorsqu"un navire se présente aux abords des îles, des agents vont l"accoster pour pouvoir acquérir plus facilement les marchandises importées et pour les revendre à leur profit auprès des habitants. Ceci entraîne une contestation de la part des colons qui s"insurgent des prix excessifs : « ces commis font encore plus ils acceptent les cargaisons des vaisseaux toutes entières quand ils le peuvent a leur arrivée en France placent les marchandises dans les magazins memes de la compagnie et les y font vendre en détail avec du gain excessifs »[1671].

De plus, les agents et commis de la Compagnie profitent du fait qu"ils doivent contrôler la sortie des marchandises pour pouvoir amplifier leurs profits. En 1669, le gouverneur de la Grenade s"en fait l"écho et retranscrit les plaintes des habitants de son île :

> « les habitants de la Grenade supplient humblement et vous remontent de vive voies que l'oppression que nous a fait le sieur Mécuman commis de nos dits seigneurs ayde de sieur Puylozy magasinier n'a jamais esté semblable et nous vous allons faire connoistre cette vérité par les subjects de nos plaintes légitimes qui s'en suivent le dit Marman commis trois jours après son arrivée connut que ce lieu estoit trop misérable pour rassasier son insatiable avarice [...] il arriva le quinze de cette année en cette isle et apporta quelque peu de marchandises comme vin eau de vie et autres le tout recut des magasins des autres isles ce qui nous obligea de l'aller trouver pour en avoir chaqu'un de nous à la costume may nous fumes mal venues jusqu'aux malades a l'extremité qui n'avoit aucune presences parce que nous ne luy portions ny argent ny caivel [....] il a vendu ses marchandises en gros à un prix trop excessif mais comme il dit que c'est par ordre de nos seigneurs [...] Lorsque on luy envoye des marchandises distribuées pour le compte de nos seigneurs dont la taxe luy estoit envoyée de la Martinique de chaque chose dont il en distribu le moins qu'il peut au pris de la taxe ensuite conne le reste entre les mains dudit Puylozy pour les vendre les tiers au dela de la taxe et ce que ledit Puylozy a fait encore journellement et si cette conduite avoit lieu nous ne pouvons subsister »[1672].

Ce système de fraude a d"abord eu cours dans les îles les moins occupées par les Français puis semble rapidement se rependre aux autres, contraignant les directeurs de la Compagnie à intervenir directement. Polluche en 1670 est alors obligé de faire un changement

1669 ANOM, C8B 1 N° 16, Edit de De Tracy, 17 Mars 1665.

1670 ANOM, C7A1 F° 81, Lettre de Du Lion, 01 Décembre 1669.

1671 ANOM C7A2 F° 187, Lettre de Du Lion, 16 Janvier 1673. Au sujet de Cartier, Du Lion rapporte que ce dernier peut alors faire de véritables profits en agissant de la sorte : « le baril de bœuf a été vendu plus de trois cent livres de sucre et qui avoit couté pas plus de cent quarante livres de sucre au premier achat ». ANOM, C7A1 F° 81, Lettre de Du Lion, 01 Décembre 1669.

1672 ANOM C7A1 F° 148, Lettre de De Canchy, 25 Août 1669.

du receveur des droits et peseur de la Capesterre, accusé de malhonnêteté[1673]. Pourtant, ces changements ne mettent pas fin aux fraudes. Comment pourrait-il en être autrement lorsque l'on sait que des hommes comme Polluche, chargés de mettre fin à ce type d'agissement, s'adonnent eux aussi au commerce illicite. En 1672, Du Lion rapporte alors que

> « le sieur Polluche a fait embarquer a fret trois cent barriques de sucre dans le vaisseau le Saint Nicolas qui appartient à des particuliers duquel le capitaine le nommé Chauvet et le commis Mars qui est d'Orléans aussy bien que le dit sieur Polluche j'ay cherché avec soin la preuve du dit embarquement pour faire lequel les sucres ont esté pris dans les magazins de la compagnie des quartiers de la basseterre et apportez par les barques de la dite compagnie des magazins qu'elle a au quartier de la Cabesterre et autre eslognés et memse de l'isle de Marie Galante ce qui est aisé a prouver par les confessions des gardes magazins »[1674].

Pour sa défense,

> « le sieur Polluche dit que ces sucres sont au nommé Mars, il fait voir un grand attachement a le servir puisque en ce cas il les auroit receus pour luy mis et retiré des magazins de la compagnie par le service de ses officiers et de ses barques pour les embarquer dans son navire mais ce ne peut estre parce que le dit Mars n'est qu'un petit marchand qui a apporté icy fort peu de chose avec deux ou trois planches de sapin »[1675].

Or, ce n'est pas la première fois qu'il agit de la sorte selon Du Lion : « monsieur Polluche se servi souvent du nom de Mars pour faire des achapts ce qu'il a fait depuis peu ayant achepté de Mathieu Clermont marchand en cette isle vingt huit barils d'eau de vie soubt le nom du dit Mars »[1676].

Ce témoignage permet de mieux comprendre comment le système de fraude fonctionne aux Antilles. Grâce aux embarcations de la Compagnie, les agents s'assurent de la réception des marchandises produites dans les îles pour pouvoir les charger sur des navires pour leur propre profit. Pour pouvoir réaliser cela, ils doivent se lier à des marchands comme Mars dans le cas ci-dessus mais aussi s'assurer des services des capitaines de navires. Les marchands locaux servent alors de prête-nom permettant aux agents d'exercer leur commerce sans pour autant risquer d'être dénoncé. Ainsi, les capitaines se contentant de recevoir les marchandises ne sont pas en mesure de pouvoir affirmer avec certitude que celles-ci proviennent des mains de ces agents. En contrôlant les circulations maritimes, les agents peuvent exercer un commerce lucratif au détriment de la Compagnie qu'ils sont censés représenter.

Les agents ne sont pas les seuls à agir de la sorte et ne sont peut-être même pas les premiers. Du Lion rapporte déjà en 1665 au sujet de son confrère de Marie Galante :

> « monsieur de Chambré a résolu de ne se servir plus de commis pour distribuer les effets de la compagnie il a trouvé que les coulages estoit trop grand et les gages et entretiens de ces gens la trop forts outre que leur conduite n'oblige pas les peuples a s'attacher d'affection a la compagnie monsieur de Chambré donna les marchandises aux habitants solvables en chaque quartier pour les vendre à leur risque ne leur fournissant en gage ny subsistance ny magasin pour mettre les dits marchandises leurs offrant pour toutes choses six pour cent pour les gages de leur commission cette conduite n'est pas accepté et il part pour Saint Christophe sans avoir executé son projet »[1677].

1673 ANOM, C7A1 F° 252, Lettre de Poluche, 27 Juin 1670.

1674 ANOM C7A2 F° 111, Lettre de Du Lion, 16 Novembre 1672.

1675 ANOM C7A2 F° 111, Du Lion, 16 Novembre 1672.

1676 ANOM C7A2 F° 111, Du Lion, 16 Novembre 1672.

1677 ANOM, 08DFC26, Mémoire de Du Lion, 22 Septembre 1665.

Profitant du dysfonctionnement de la compagnie, les gouverneurs particuliers vont aussi s'adonner au commerce. Comme Polluche, les gouverneurs utilisent des intermédiaires pour ne pas trop apparaître impliqués dans ces affaires. Du Lion en 1669 se plaint qu'à la Guadeloupe Capparroze « a vendu des produits pour son maitre »[1678]. Or ce « maître » serait De Baas gouverneur de la Martinique. Comme nous l'avons exposé plus tôt, les gouverneurs usent aussi de leur pouvoir sur les mers pour pouvoir développer un commerce à leur propre compte. Si Du Lion dénonce les agissements de ces confrères, c'est surtout parce qu'il n'a pas les moyens d'agir de la sorte et il est certain que s'il avait pu le faire, il se serait lui aussi adonné à ce type de pratiques. Les propos suivants : « moy Moysel commis et procureur de monsieur Pierre Formont banquier à Paris je certifie avoir livré a monsieur du Lion », témoignent alors que même le gouverneur de la Guadeloupe a sa part dans le commerce antillais[1679].

La fraude est donc courante dans les îles. Elle est l'une des causes de l'échec de la Compagnie. Elle incite aussi les habitants et marchands à se détourner d'elle. Même si certains comme « Louis le juif qui a reçu de luy ou plus tost de la compagnie par son ordre trente mille livre de sucre contant et d'autres avances considérables scavoir des negres et des marchandises de monsieur Cartier »[1680] peuvent participer au commerce, la majorité des habitants semblent surtout être déficitaires dans ces échanges. Ceci explique en partie leur intérêt pour le commerce interlope.

L'art de l'interlope

Avec la fermeture du commerce fait par les Hollandais, les Espagnols ou les Anglais, les habitants doivent se rendre directement dans les îles étrangères pour faire acquisition de ces marchandises à meilleur prix. Le premier témoignage d'un commerce interlope vient de l'île de Sainte-Croix. Du Tertre écrit à ce propos

> « J'ai encore depuis peu de jour appris de quelques habitans de l'isle de Sainte Croix que Monsieur Du Bois gouverneur de cette isle qui est un esprit éclairé et qui ne laisse rien échapper de tout ce qui peut contribuer à la perfection des choses qu'il entreprend ayant eu avis de la paix faite entre les deux couronnes de France et d'Espagne, tâcha de lier quelque commerce avec le gouverneur de l'isle de saint Jean de Porterie pour cet effet il y envoya une barque avec un de nos religieux chargé d'une lettre écrite en espagnol pour le gouverneur de cette isle : la barque fit d'abord semblant de pescher jusques à ce qu'un bateau estant venu à elle, le religieux demanda permission d'aller trouver les pères de nostre ordre et estant arrivé à terre, il présenta la lettre au gouverneur qui se laissa si bien persuader par l'éloquence de monsieur Du bois que quoy qu'il deffendit à la barque d'approcher de terre, il ne laissa pas de faire traiter ses habitants avec les François. Ce commerce dura près d'un an et monsieur Du Bois s'y seroit sans doute enrichy aussi bien que les habitants de son isle car il y avoit gagner 5 ou 6 pour un sur les denrées que l'on leur portoit »[1681].

Alors que les retombées lucratives des fraudes ne bénéficient qu'à quelques acteurs, le commerce interlope s'avère dès le départ plus intéressant pour les habitants. Or les décisions prises par la compagnie favorisent ce commerce. Pour pouvoir s'assurer le soutien des habitants, de Tracy édicte en 1665 la règle suivante :

1678 ANOM, C7A1 F° 58, Lettre de Du Lion, 16 Août 1669.

1679 ANOM C7A2 F° 46, Déclaration de Moysel, commis à la Guadeloupe, 06 Mars 1672.

1680 ANOM, C8B 1 N° 24, Lettre de La Calle, 12 Septembre 1669.

1681 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome III. p. 114.

« Qu‟il estoit permis aux habitants d‟avoir barques, cannots et batteaux pour aller et venir par les isles, pour y aller prendre du sel pour la nécessité des habitants, pour s‟en servir pour la pesche et chasse, pour passer les dits habitants d‟icelle et autres pour vaquer à leurs affaires et qu‟il restoit permis aux dits habitants de traiter les uns avec les autres ou dit sel ou provenû de leur chasse et pesche »[1682].

Ainsi les habitants ont le droit d‟avoir des embarcations et d‟en user pour de petites circulations. Il est alors impossible aux autorités locales de contrôler ces cours voyages. C‟est donc souvent à l‟aide de petites embarcations que les habitants entrent en contact avec des marchands étrangers et font commerce avec eux. En 1669, De Baas rapporte déjà que « Monsieur de Saint-Laurent m'a escrit depuis peu qu'il avoit confisquer une barque chargé de bœufs et d'autres choses qu'il a surpris venant de Saint Eustache quoi qu'elle appartient à un habitant de Saint-Christophe »[1683].

Les marchands étrangers se rendant moins souvent dans les îles, les habitants sont alors poussés à utiliser leurs embarcations pour faire commerce avec eux. La mise en place de la Compagnie coïncide donc avec une présence accrue des habitants sur les eaux caribéennes. Par exemple, De Baas fait état de la venue des habitants des îles françaises dans les îles hollandaises pour le commerce :

« l'isle de Saint-Eustache un peu trop voisine de Saint Christophe est un apeau continuel par le bon marché que font les hollandois aux habitants car le baril de bœuf d'Irlande leur est donné pour 80 livre de sucre au lieu de 300 livres qu'ils l'acheptent des marchands françois , c'est à ce prix que Gombaut habitant de la Guadeloupe avoit fait son achapt qui pour cela a eu sa barque et ses marchandises confisquées et c'est la raison pourquoy les habitants se precipitent et s'exposent a recevoir des chatimens »[1684].

Ces échanges peuvent aussi avoir lieu en pleine mer. L‟affaire portée par Du Lion en 1670 en témoigne :

« Le nommé d'Artiague gascon estant en qualité de marchand sur une barque prit passeport de monsieur de Saint Laurent à Saint Christophe pour venir en cette isle et trouva sur sa route une barque angloise chargée de marchandises, je crois monsieur qu'il faut supposer icy une convention entre Artiague et le marchand anglois. La barque françois fust chargée des marchandises qui estoient dans l'angloise en suite de quoy Artiague poussa sa route vers la Martinique estant soubs la Guadeloupe la Calure le retient en mer en sorte qu'il a peine de venir en rade à la veue des vaisseaux du roy qui y estoient mais monsieur Gabaret envoya deux chaloupes armées à la dite barque et la fait amener a son bord, il demande a Artiague de luy montrer les passeports de monsieur Saint Laurent et d'ou il avoit les marchandises qui estoient dans la barque attendu que le dit passeport ne faisoit mention d'aucune, Artiague pouvant cacher sa faute advoue le fait sur quoy monsieur Gabaret met quatre soldats dans sa barque et l'envoye à monsieur de Baas a la Martinique»[1685].

Cette affaire, en plus de confirmer que les rencontres entre marchands des îles et marchands étrangers peuvent se produire lors d‟épisodes de navigations, témoigne aussi du fait que le commerce interlope est soutenu par les autorités locales. En effet, le capitaine jugé pour interlope est en détention d‟une autorisation de naviguer obtenu des mains du gouverneur de Saint-Christophe. Nous pouvons nous demander pourquoi Saint-Laurent a laissé partir ce

1682 ANOM, C8B 1 N° 16, Edit de De Tracy, 17 Mars 1665.
1683 ANOM, C8 A1 F13, Lettre de De Baas, 26 Décembre 1669.
1684 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.
1685 ANOM, C7A1 F° 103, lettre de Du Lion, année 1670.

capitaine sans cargaison s‟il ne se doutait qu‟il allait faire commerce dans une île étrangère. De plus, le capitaine défend son action en laissant suggérer que De Baas gouverneur de la Martinique ferme les yeux sur ce type d‟actions. Or, le nom de ce gouverneur est associé à plusieurs reprises à une entreprise de commerce avec des nations étrangères[1686]. De ce fait, il semble évident qu‟il a, au moins, fermé les yeux sur le développement du commerce interlope dans son île.

Saint-Laurent n‟est pas le seul à agir de la sorte. Les plus hautes autorités des îles ont tendance à ne pas sanctionner la pratique du commerce avec les étrangers. Certains représentants de la Compagnie s‟adonnent même à ce commerce, tel que Cartier en 1669 qui « reçoit sur son navire les produits acheptés à Antigues par Tanleict alors qu'il se rend à Saint Christophe »[1687]. La facilité que ces agents ont à prendre la mer leur permet de participer au développement de ce commerce, en bénéficiant par ailleurs, pour certains d‟entre eux, de la protection des plus hautes autorités. Ainsi, Du Lion écrit :

> « je vous ay fait scavoir par une de mes précédentes monseigneur que le nommé Royer qui faisoit la charge de commis général de la compagnie de Saint Christophe estoit accusé de faire négoce avec les hollandois de Saint Eustache ce qui a esté mis en évidence ces jours passés monsieur de Saint Laurent l'ayant trouvé dans le flagrant délit en sorte qu'il l'a fait arrester »[1688].

Pourtant, Du Lion, qui se fait dénonciateur du commerce interlope, est obligé d‟accepter qu‟il se développe aussi dans son île : « si leur dessein des maistres avoit esté de les débiter icy ils se seroient trompés car je pretends bien qu'il ne se fera rien de cette sorte dans l'estendue des gouvernements a moins qu'on ne se cache bien de moy, il n'y a que les commis de la compagnie qui le puissent »[1689]. Par ces propos, il démontre qu‟il est impossible d‟empêcher le développement de ce commerce dans les îles.

Principaux acteurs de l'interlope

Dès les premiers temps de la compagnie, les marchands étrangers bénéficient de la complicité de ses agents mais jouissent aussi de l‟aide des habitants. Une affaire ayant court à la Grenade en 1666 peut en témoigner :

1686 Le nom de De Baas est cité fréquemment dans des épisodes de commerce interlope. L'affaire la plus connue est la suivante qui se déroula en 1670 : « il se passe une affaire dans l'isle de Niévis de la quelle je crois debvoir vous informer, c'est au subjet d'une barque que monsieur de Baas a envoyé au mois de Juillet chargé de marchandises pour soit et pour celuy de monsieur Cartier pour les faire traité à la Trinité et à la Terre Ferme de l'Amérique espagnole par Bernardin Eon don je vous ai parlé par une précédente lequel avoit pris le nom de la Chapelle pour faire ce trafic, ou plus tot pour le faire soubs une autre nom que le sien. Cette barque avoit esté acheptée à la Martinique d'un Hollandois nommé Jean Donze et la cargaison faite par les ordres de monsieur de Baas fut conduite à la Trinité par Bernardin Eon dit la Chapelle, d'où la conduisant à la Terre Ferme pour faire son négoce fust rencontré par un corsaire anglois nommé John Reixe avec un brigantin de guerre qu'il commandoit avec trente soldats. Arresta la dite barque ou ayant trouvé Bernard Eon estant espagnol et naviguant avec commission et passeport d'un gouverneur espagnol et qu'en qualité de françois soubs le nom de la Chapelle il avoit commission et passeport de monsieur de Baas, le dit Reixe se saisit du tout et après de laquelle instant laissa aller Bernardin Eon a la Trinité dans un seule avec deux matelots espagnols ensuite de quoy il partagea la cargaison de la prise entre les soldats et les matelots de son esquipage et amena la barque à Nievis pour le faire adjuger de bonne prise » ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.

1687 ANOM, C7A1 F° 81, Lettre de Du Lion, 01 Décembre 1669.

1688 ANOM, C7A2 F° 5, Lettre de Du Lion, 18 Mars 1670.

1689 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.

« A la requeste du sieur George Backer capitaine du navire nommé la Reine Ester d'Amsterdam appartenant à Monsieur de la compagnie du Brésil et Grootlant de présent à la rade je me suis transporté en place publique ou j'aurois requis les habitants de cette isle de la Grenade [...] si le dit capitaine Backre leur auroit deslivré les neigres dont il estoit chargé lesquels ont esté distribués en cette isle ou si c'estoit le sieur Mermand lesquels nous ont dit que c'estoit le dit Mermant »[1690].

Dans cette affaire, le sieur François Malevon dit que « le sieur Merman fut chez luy le huictième jour de dimanche susdit estant le dit Merman avec le capitaine chez le dit Malevon pour achepter un bœuf pour ses cortailler ».

Les habitants ne sont donc pas des acteurs passifs dans l'interlope. Lorsqu'ils ne peuvent pas prendre la mer pour aller chercher eux-mêmes ce dont ils ont besoin, ils gardent contacts avec les marchands étrangers pour pouvoir réceptionner les marchandises importées dans les îles. C'est ainsi qu'en 1670, « j'ay sceu que Pitre Constant et Marc Pitre avoient touché à la Martinique ou sans mouiller ils avoient mis quelque chose à terre »[1691]. Grâce aux bonnes relations entretenues avec les habitants, ces marchands peuvent pratiquer leur commerce sans trop s'exposer. Du Lion écrit qu'ils peuvent bénéficier du fait

«Que les habitants des isles sans exception ont une inclination toute particulière pour commercer avec les Hollandois et sur ce pied là ils metteroient en usage toutes les adresses et les expédients pour demeurer en cet estat avec eux »[1692].

Les habitants continuent à entretenir des relations avec les marchands étrangers parce que cela est nécessaire à leur maintien dans les îles. Ils jouent le rôle d'intermédiaires des capitaines étrangers, leur permettant de ne pas séjourner trop longuement aux abords des côtes, comme dans le cas suivant :

« Un jour avant que les vaisseaux du roy arrivassent en cette rade un capitaine hollandois nommé paul Yanse s'y présenta pour mouiller son navire venant d'Amsterdam à cause qu'il prétendoit remettre icy à deux habitants de sa nation et au nommé Rimbert recepveur de la compagnie les marchandises comptenues en trois cognoissement desquels il estoit porteur, je dis a ce capitaine que je ne pouvois luy accorder ses pretensions et qu'il eust a continuer sa routte à Saint Eustache ou il alloit »[1693].

Au sein des îles françaises, il y a donc des hommes, dont certains maîtrisent diverses langues, qui commencent à jouer le rôle d'intermédiaire entre les marchands étrangers et les habitants des colonies françaises. Grâce à ces intermédiaires, les marchands hollandais continuent à envoyer depuis les îles des navires à destination des ports hollandais comme « des vaisseaux nommés la paix de Flessingue et la charité de Hambourg qui avoir esté trouvé et saisis à la rade de l'isle de la Martinique, au préjudice des différents qui ont esté faict à tous les navires étrangers de trafiquer dans les isles françoises de l'Amérique »[1694].

Quelle que soit l'île, le commerce interlope se déroule selon le même procédé : les capitaines étrangers y abordant entrent en contact avec leurs intermédiaires, auprès de qui ils déchargent leurs marchandises. Ces intermédiaires font alors circuler les produits importés auprès des habitants et assurent le fret du retour. Wim Klooster explique que grâce à ce fonctionnement, les marchands hollandais peuvent bénéficier de l'apport de marchandises issues des îles françaises et ainsi pallier le manque de productions des îles hollandaises[1695]. De

1690 ANOM, C10A1, Affaire Marmant, année 1666.

1691 ANOM, C7A1 F° 312, Lettre de Du Lion, 30 Septembre 1670.

1692 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.

1693 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.

1694 ANOM, C8 A1 F13, Lettre de De Baas, 26 Décembre 1669.

1695 KLOOSTER Wim, *Illicit riches Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden : KITLV press , 1998.

même, grâce à ce commerce interlope, les habitants des îles françaises peuvent obtenir de quoi subsister, palliant ainsi le manque de venues de navires de la Compagnie. Même si les autorités locales avaient tenu à réellement mettre fin à ce commerce, celui-ci s'exerçant exclusivement par voie de mer, il est impossible de le contrôler. Le fait que les habitants ont besoin de l'apport des marchandises étrangères incite même des marchands étrangers à se présenter auprès des autorités locales pour pouvoir pratiquer leur commerce. De Baas en 1670 affirme que « lorsque les estrangers se sont présentés pour traiter des chevaux et autres négres je les ay renvoyez sans les écouter»[1696].

Le fait que les agents de la Compagnie concentrent leurs actions sur les espaces marchands facilite encore plus le développement de ce commerce puisque les plus petites anses ne sont approvisionnées que par l'intermédiaire des habitants :

> « Mais dans tout ce reste de coste qui est depuis le gros morne jusqu'au grand cul de sac la mer y est quasi toujours si violente si sale de cayes bas fond et roches que l'eau ne descouvre pas et la cote désagréable de s'en approcher et impossible d'y trouver aucun mouillage. De sorte que tout le commerce de ces lieux ne se fait que par des canots qui choisissent leur temps pour passer entre les cayes et trouvent des petits abris dans les replis des roches de la coste »[1697].

La majeure partie des circulations maritimes dans les îles échappent donc aux contrôles des administrations.

Autres liaisons commerciales

Sous la Compagnie des Indes Occidentales, les liaisons commerciales se développent avec l'espace hors des Antilles. De Baas rapporte en 1670 que depuis la Grenade il y a encore des relations commerciales avec la Terre Ferme de l'Amérique d'où l'on extrait «des chevaux, mulles, mulletier, bœufs, vaches »[1698]. De même en 1672, De Noyel rapporte qu'à la Martinique on « a fait eschouer un navire chargé de tortue et de cuir avec la barque de monsieur le Clerc qui estoit venue de la Terre Ferme »[1699]. De Baas est certainement l'un de ceux qui est le plus impliqué dans ce commerce, cherchant à entretenir des échanges avec les populations du continent, mais aussi avec les colonies espagnoles. Ces dernières sont encore perçues comme le lieu de toutes les richesses, lieu qui attire encore les convoitises.

De nouveaux espaces commerciaux apparaissent aussi, principalement parce que la fermeture du commerce voulu par la Compagnie entraîne une nécessité d'accéder aux produits venus d'Europe en se rendant dans d'autres îles de la Caraïbe. Les îles hollandaises attirent alors les marchands français. En 1669, De la Calle fait déjà état de ventes de chevaux à la Guadeloupe qui sont importés depuis Corossol[1700]. La même année De Baas rapporte qu'un habitant de la Guadeloupe, Lamire, a acquis dix-huit chevaux à Saint-Eustache[1701]. Toujours en 1669, c'est à Marie Galante que sont aussi vendu des chevaux de Corossol qui sont échangés contre des esclaves eux-mêmes ensuite vendus à la Tortue[1702]. Ainsi les relations commerciales entre Corossol et les Antilles françaises ne relèvent pas de l'anecdotique. Ces échanges sont dus à la fois à la venue de marchands hollandais dans les îles mais aussi aux déplacements des habitants. Si dans les îles françaises, il y a présence

1696 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.
1697 ANOM, 07 DFC 126, pièce 25, Mémoire de Blondel, Octobre 1666.
1698 ANOM, C8A 1 F° 88, mémoire de De Baas, 20 Novembre 1670.
1699 ANOM, C8B 1 N° 36, 24 Octobre 1672.
1700 ANOM, C7A1 F° 144, Lettre de La Calle, 15 Mai 1669.
1701 ANOM, C7A1 F° 80, Lettre de De Baas 29 Novembre 1669.
1702 ANOM, C7A1 F° 138, Lettre de Temericourt, 14 Décembre 1669.

d'intermédiaires qui facilitent les transactions commerciales avec les marchands étrangers, il en est de même dans les îles étrangères[1703]. Il y a par exemple connexion entre les marchands français de Saint-Christophe et les marchands Hollandais de Saint-Eustache par l'intermédiaire de la partie anglaise de Saint-Christophe. Le fait que les communications dans cette île puissent se faire tant par mer que par terre facilite les échanges.Les produits importés dans les îles françaises sont majoritairement des esclaves, des chevaux et du vin. Il s'agit là des produits les plus coûteux. De Baas écrit en 1669 que l'une des conséquences de l'interdiction du commerce étranger est l'achat d'esclaves par les habitants de la Martinique à Corossol[1704]. Du Lion précise même que dans les îles, les habitants sont conscients qu'il y a « abondance et bas prix des produits de Saint-Eustache »[1705]. Le commerce avec les Hollandais a donc tendance à se spécialiser.

Les îles anglaises commencent à attirer. Antoine Biet en 1664 évoque la ville du Pont à la Barbade : « Cette ville est fort peuplée sur tout de marchands, parce que c'est en ce lieu où tous ceux de la contrée font transporter toutes les marchandises et denrées qu'ils recueillent dans leurs plantations »[1706]. Pourtant, ce sont les Anglais qui semblent les premiers à solliciter les échanges avec les îles Françaises. En 1665, Mathex Read gouverneur de Monserrat écrit la lettre suivante à Du Lion :

> « Monsieur la guerre que nous avons avecq les flamangs nous cauzent la disette du commerce ce quy faict que nous n'avons pas les nécessités que nous pouvions avoir par cy devant et sy je croy ne point vous offancer je prendrois la liberté d'envoyer quelques sucres d'icy en vostre isle pour à achepter quelques marchandises que nous n'avons pas »[1707].

Sous couvert de devoir protéger les îles face aux difficultés des temps, les gouverneurs vont donc autoriser que des relations commerciales soient entretenues au sein de la Caraïbe. En 1673, Du lion rapporte que « monsieur de Baas a donné cy devant plusieurs congés à des marchands de la Martinique et a des juifs pour traiter des viandes à la dite Barbade »[1708]. Il précise même dans une autre de ses lettres qu' «un petit navire appartenant aux juifs de la Martinique a chargé du bœuf et d'autres marchandises à la dite Barbade avec le passeport et la prière de mon dict sieur de Baas ». Or, l'un des acteurs de la transaction ne nous est pas inconnu. Du Lion poursuit sa lettre ainsi : « depuis le départ de ce navire que le sieur Loouer et les pères carmes avoient traité du bœuf du capitaine anglois et que ce bœuf seroit sujet de confiscation »[1709]. Nous avons déjà évoqué le fait que De Loouer, marchand présent dans les îles bien avant l'installation de la Compagnie, avait su faire fortune en servant d'intermédiaire aux marchands d'Amsterdam. Il apparaît que l'interdiction du commerce avec les Hollandais ne l'ait pas empêché de continuer à exercer ses activités. Cela semble même l'avoir contraint à chercher d'autres espaces d'échanges, ce qui lui a permis de conforter sa place au sein du système colonial. De plus, il fait partie de ces marchands qui ont su s'allier aux autorités locales pour pouvoir poursuivre leur commerce. Nous aurons l'occasion de voir plus loin que

---

1703La situation diffère dans les îles étrangères où De Baas rapporte alors qu' « il est vray que par le moyen des anglois de Saint-Christophe les flamends qui sont à Saint-Eustache peuvent avoir quelques liaisons secrètes ». Or, « Chez les anglais à Saint-Christophe, il y a des français qui ont des habitations, d'autres qui ont des terres qu'ils font cultiver par d'autres et il y a des domestiques français » ANOM, C8A 1 F° 302, Lettre de De Baas, 22 Décembre 1674.

1704 ANOM, C8A 1 F° 25, Lettre de De Baas, année 1669.

1705 ANOM, C7A1 F° 191, Lettre de Du Lion, année 1670.

1706 BIET Antoine, *Voyage de la France equinoxiale…* OP. Cit. p. 295.

1707 ANOM, C7A1 F° 33, Lettre de Mathex Read, gouverneur de Mont Serra, 05 Octobre 1665.

1708 ANOM C7A2 F° 239, Lettre de Du Lion, 01 Mai 1671.

1709 ANOM C7A2 F° 260, Lettre de Du Lion, 30 Mai 1673.

ces alliances vont permettre à cet homme de se maintenir convenablement dans les îles au gré des changements de pouvoirs.

A côté de lui ce sont les marchands juifs présents dans les îles qui semblent être les plus actifs dans le commerce avec les îles hollandaises. En 1671, Clodoré rapporte déjà au sujet du commerce dans les îles qu'il est fait par « quelques juifs déclarés en l'isle de la Martinique »[1710]. Cette communauté semble fonctionner en réseau, ce qui facilite les échanges entre les îles des Petites Antilles[1711].

D'autres échanges commerciaux sont aussi envisagés au cours des années 1664-1674, en particulier avec le Canada, comme l'atteste les correspondances de Du Lion en 1670 et 1671. Ce commerce, même s'il n'est pas encore réellement développé connaît donc ses prémices sous la Compagnie. De même, Bouloc gouverneur de Sainte-Croix, écarté des principaux réseaux commerciaux des îles va aussi chercher des débouchés pour les productions de ses habitants. Comme ses prédécesseurs, il se tourne vers les îles du Nord, dont l'île de Puerto Rico. Il écrit en 1670 la lettre suivante à son confrère de l'île espagnole :

> « dont procet de négoce que nous pourrions faire ensemble pour la commodité de nos isles je vous fournis des poullains et des bœufs une quantité raisonnable tous les ans et vous pourrez m'accomoder d'engagez que vous recouvrerez au vent plus commodément que moy et d'autre traite dont nous manquons souvent, une grande barque à mortié feroit toutte cette affaire qui en tout vas trouveront toujours de l'occupation a la coste de Puerto Rico suivant le gout que vous pouvez prendre à cette proposition »[1712].

Enfin, le commerce entre les îles françaises elles-mêmes se développe. En 1670, Téméricourt parle d'échange de « cocos du Pérou et de coquillages, ainsi que de morceaux extraits d'une mine » entre Marie-Galante et les Saintes[1713]. De même un auteur anonyme en 1670 fait état de produits vendus à la Martinique par des Guadeloupéens : « je vous ay désja mandé que la farine de manyoc c'est vendue icy a 250 livre de sucre le barril qui revient a environ 3 de sucre la livre au lieu de 7 de livre de sucres »[1714]. Au cours de cette période les échanges entre les îles françaises s'intensifient incontestablement.

La mise en place de la Compagnie n'a donc pas abouti à la disparition des marchands locaux et à l'isolationnisme des habitants. Bien au contraire, du fait de la présence moins marquée de marchands venus de l'extérieur des colonies, les habitants ont dû prendre en main leur destinée commerciale. Ainsi se développe une véritable communauté de marchands au sein de la société coloniale. Alors que sous les seigneurs propriétaires, ils avaient tendance à ne pas faire étalage de leur art et à se confondre avec les autres habitants, la présence des agents de la compagnie semble les inciter à sortir de l'ombre.

La part prise par les habitants dans le commerce maritime est sans conteste de plus en plus importante. Blondel dépeint des habitants qui prennent en main par eux-mêmes le transport des marchandises au sein des îles afin de pouvoir les échanger avec les produits importés par les capitaines venus séjourner dans les lieux :

> « La plus part d'entre eux outre les habitations qu'ils ont en divers endroits dans leurs hauteurs au long de la coste, en ont d'autres au bord de la Mer, où ils se joignent ensemble pour la société publique, et pour la conservation de leurs marchandises dans les magazins et facilité de leur embarquement ». Mais les

1710 CLODORE Jean de, Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme... Op. Cit.

1711 LAFLEUR, Gérard. « Les juifs aux îles françaises du vent (XVIIe -XVIIIe siècles) ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (65-66), 77–131.

1712 ANOM, C10D2 F1, Lettre de Bouloc, 23 Avril 1670.

1713 ANOM, C7A1 F° 366, Lettre de Téméricourt, 05 Mai 1670.

1714 ANOM, C7A1 F° 222, Lettre de Du Lion, année 1670.

habitants ont aussi « des barques et chaloupes ou mesme des petits canots dont les habitants se servent pour le transport de leurs marchandises »[1715].

Le fait que le nombre de navires se rendant dans les îles est limité a certainement dû inciter les habitants à accentuer les circulations maritimes aux abords des îles afin d'y stocker les marchandises avant même l'arrivée des navires. Des habitants qui sont en capacité de prêter main forte au commerce comme ceux qui gèrent « les barques qui font le transport des marchandises de la Cabesterre »[1716], commencent à apparaître. Grâce à ces marchands-habitants, les capitaines se rendant sur place peuvent bénéficier de secours en cas de nécessité. La présence de ces marchands est aussi d'une grande utilité pour les autorités locales.

Le fait que des marchands des îles soient en possession d'embarcations témoigne que la présence de la Compagnie n'a pas entravé leur commerce. Bien au contraire, elle les a contraints à se rendre plus régulièrement sur les mers et ainsi à développer les échanges et à faire fructifier leurs affaires. La seule véritable perdante est la Compagnie elle-même. En interdisant le commerce avec les étrangers et en limitant la venue de ceux-ci dans les îles, elle a poussé les habitants à chercher des stratégies de contournements et par là-même à se positionner comme intermédiaires entre les marchands venus d'Europe et les autres habitants des îles. La suppression de la compagnie en 1674 enlève alors les dernières entraves qui pesaient sur le commerce dans les îles.

3. Le commerce antillais entre 1674 et 1688.

Les années 1674-1688 sont marquées à la fois par un changement profond dans la façon d'administrer et par une période de paix au sein de l'espace caraïbe. Il en résulte un impact sur les relations commerciales qui concernent cet espace. En 1674, les prérogatives détenues par les agents de la compagnie sont transmises à des hommes nommés directement par le pouvoir royal. Les dénominations changent, certains hommes sont remplacés, mais les objectifs restent les mêmes : mettre fin au commerce étranger dans les îles françaises et diriger exclusivement le commerce vers la métropole. Comme lors de chaque changement, les représentants de l'autorité s'assurent d'abord que les colonies soient correctement approvisionnées. De Baas en 1675 annonce au ministre que

> « Le grand nombre de vesseaux françois qui sont venus cette année en ce pays ont réparé la souffrance ou les habitants ont esté, Ils travaillent tant qu'ils peuvent les uns pour charger leurs vaisseaux et les autres en leur donnant des moyens en les biens payant s'y les isles estoient favorisées de trois ou quatre années d'une pareille abondance à celle de cette année il est certain qu'elles deviendroient tres considérables »[1717].

Si le roi et son ministre Colbert tiennent tant à mettre en mer un nombre important de vaisseaux c'est avant tout pour montrer leur bonne volonté et acquérir l'adhésion des habitants au nouveau système.

Comme toujours, ce premier élan s'essouffle rapidement et très vite les autorités locales font remonter des plaintes concernant l'absence d'abondance dans les îles et la cherté des prix. Blénac, qui a remplacé De Baas, écrit dès 1678 :

1715 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, 25 Septembre 1666.
1716 Ibid.
1717 ANOM, C8A 1 F° 339, Lettre de De Baas, 22 Juin 1675.

« Comme on n'a point de bastiment icy on est hors de tout mouvement on a annoncé le bruy quy est venu de Cayenne par des vivres à la Grenade et on ne peut escrire dans les isles que par des barques faisant leur négoce ny savoir des nouvelles que par ceste voye »[1718].

Ces difficultés exprimées démontrent que les modifications opérées à la tête des îles ne changent rien au fait que les autorités locales sont dans l'incapacité d'assurer une continuité dans l'approvisionnement. Devant faire appel à ces « maitres de barques qui vont d'une isle à l'autre »[1719], il leur est donc difficile de contrôler totalement leurs agissements et d'empêcher les échanges avec les îles étrangères. Même si le nombre de navires se rendant dans les îles augmente, la seule venue des marchandises françaises ne suffit pas à inciter les habitants à se détourner du commerce étranger.

Les effets de l'Intendance des Iles

Il serait tout de même infondé de dire que les changements opérés dans la manière de diriger les îles n'entraînent pas des transformations dans la façon de pratiquer le commerce. En effet, la lutte contre la fraude et le commerce illicite s'intensifie. Les hommes qui sont à la tête des îles sont bien plus contrôlés et leur participation au commerce s'amenuise. Ceci est en grande partie dû à la mise en place d'une intendance dans les îles[1720]. Le gouverneur général ne peut plus mettre la main de façon officielle sur le commerce, étant en charge de la sécurité des îles. De Baas, qui fut très impliqué dans le commerce lorsqu'il était au service de la Compagnie des Indes Occidentales, n'est plus cité dans une affaire de négoce après 1674. De son côté, l'intendant a plus de liberté en ce domaine puisque le contrôle du commerce est de ses prérogatives mais le gouverneur général a tendance à avoir à l'œil sur ses actions et n'hésitent pas à dénoncer ses agissements. Ceci est d'autant plus vrai après l'arrivée de Blénac. Le nouveau gouverneur général expose clairement sa pensée au sujet du commerce que pourrait entretenir certains membres des autorités locales :

« J'ay cru devoir me defaire de mon secrétaire quy cestoit rendu marchant regatié afin de donner l'exemple, persuadé que je suis que ce n'est pas vostre intention que monsieur l'intendant ny moy fassions le commerce »[1721].

Pour montrer sa détermination, Blénac refuse aux marchands de la colonie les postes administratifs les plus élevés. Il explique lui-même les raisons de son refus :

« Le procureur général appelé L'homme pour lequel je n'ay donné mon consentement que par les instantes prières de monsieur l'intendant est commis des vivres, il est raffineur ou intéressé dans la raffinerie, il est marchand et publiquement achète et vend »[1722].

Ainsi Blénac se veut respectueux des principes du colbertisme. Pour assurer un contrôle parfait, il veille à faire respecter le principe de non-participation au commerce par les nouveaux administrateurs. Pour cela, il n'hésite pas à dénoncer les actions de ses collègues, comme en 1680 :

« J'appris dans ce temps la par le commis du tresorier quy est icy que le surplus de l'argent des soldats avoit esté employé par monsieur Jolinet dans une barque sous

1718 ANOM, C8A 2 F° 79, lettre de Blénac, 05 Septembre 1678.

1719 ANOM, COL C8A 2 F° 107, Ordonnance de Blénac, 09 Août 1679.

1720 Le premier intendant nommé aux îles est Jean Baptiste Patoulet le 8 Avril 1679. Pour plus d'informations sur sa nomination par Colbert et sur les actions de cet homme voir SAINT YVES Gilles, « Les Antilles françaises et la correspondance de Patoulet », Journal de la société des Américanistes, année 1902, 4-1, pp. 55-71.

1721 ANOM, C8A 2 F° 320, Lettre de Blénac, 30 Juin 1680.

1722 ANOM, C8A 2 F° 320, Lettre de blénac, 30 Juin 1680.

pretexte d'ouvrir le commerce de la grande terre. Mais elle ne sert qu'a faire la revante des marchandises que l'on achette icy et que l'on porte dans les petites isles, tout cela se fait sans ma participation »[1723].

Voulant assainir le commerce aux îles, Blénac doit affronter la résistance des administrateurs déjà en place. En 1678, il annonce au ministre que « Pour la connoissance des marchandises quy sortent et quy entrent je leur [les commis de St Christophe] avois ordonné de m'en envoyer des extraits tous les quatre mois. Ils le refusent »[1724]. Deux ans plus tard, il se plaint encore que « Sy monsieur l'intendant ne me donne des connoissances des commerces quy se feront, ses subdelegués se rendant les maistres de ses sortes de procedures, pretendant que personnes n'en doit connoistre que luy et eux et qu'elles me soient cachées je ne saurois mettre ordre a empescher le commerce »[1725].

Face à cette corruption des administrateurs locaux, Blénac tente de mettre en place un contrôle plus important, principalement dans les îles éloignées de son lieu de résidence comme à Saint-Christophe. Il est tout de même conscient que sa tâche sera difficile car « quoy que ce commerce vienne presentemant à la connoissance des soldats, ils ne déclarent point parce que l'habitant luy donne quelque douceur »[1726]. Nous ne savons pas si Blénac s'épuise à la tâche qu'il s'est assignée ou s'il a réussi à mettre fin à un grand nombre d'agissements des administrateurs des îles, mais après 1680 les dénonciations remontées par lui s'estompent.

Blénac n'est pas le seul à vouloir faire preuve d'autorité vis-à-vis du commerce interlope. Avant son arrivée, le gouverneur de la Grenade de Grancey n'hésite pas à s'opposer aux habitants de son île sur ce sujet :

> « Monsieur de Grancey arresta deux vaisseaux anglois qui estoient venus avec passeport du roy dont l'un qui luy permettoit de faire son retour ou bon luy sembleroit estoit finy, il y avoir deux mois. Il luy fit commandement de sortir, a quoy la crainte du ouragan l'empescha de satisfaire, l'on mit garnison dessus pour l'empecher de charger des sucres, des quels monsieur de Grancey demanda la confiscation à Monsieur de Baas qui luy dit qu'il ne s'en vouloit poin mesler mais qu'il en falloit rapporter au jugement du conseil souverain, mondit sieur de Grancey partant pour la Grenade ou il avoit lessé ses vaisseaux ; laissa ordre au sieur Clavier lieutenant du marquis de poursuivre comme maitre la confiscation des sucres qu'avoient charger les dits anglois, mais le conseil souverain estandant son autorité au dela de ses bornes, non seulement ne confisqua pas les dits sucres mais leur accorda un matelot considérable pour travailler à leur cargaison et remplir leur bâtiment de sucre, tellement que monsieur de Grancey retournant de la Grenade et apprenant le résultat du conseil en venu prendre connoissance pour en contester avec monsieur de Baas ; ce qui l'obligea de destacher une barque longue pour ordonner aux dits bastiments de ne point sortir jusques à nouvelle ordre »[1727].

Les efforts des administrateurs comme Blénac et Grancey ne mettent pourtant pas fin au commerce interlope. En 1680 :

> « Le roy nous ordonne de faire savoir aux gouverneurs vos voisins anglois, danois, hollandois que vous avez ordre de ne souffrir dans nos rades ny barques, ny navires, ny chaloupes estrangères que les pretextes de l'eau, du bois et des vivres de mats, de

1723 ANOM, C8A 2 F° 307, Lettre de Blénac, 04 Mai 1680.
1724 ANOM, C8A 2 F° 72, Lettre de Blénac, 04 Juin 1678.
1725 ANOM, C8A 2 F° 302, lettre de Blénac, 15 Mars 1680.
1726 ANOM, C8A 2 F° 97, Lettre de Blénac, 20 Décembre 1678.
1727 ANOM, C8A 1 F° 361, Mémoire de Jolinet, 10 Décembre 1675.

voiles ne nous peuvent obliger d'en recevoir mais bien s'ils viennent de les faire arrester s'ils n'en sortent au premier ordre que vous leur enverez »[1728]

Ceci démontre bien que les actions des autorités locales pour mettre fin au commerce étranger sont peu efficaces, puisqu'ils comptent sur le soutien des gouverneurs étrangers pour les aider dans leur action. En 1682, l'intendant Patoulet doit encore intervenir à Saint Christophe pour mettre fin à ce commerce en envoyant « Le sieur Castille contrôleur général de la ferme du domaine du roi à Saint-Christophe préposé pour empêcher le commerce estranger»[1729]. De même en 1686, l'intendant Du Maitz signale au ministre que

> « Les informations sur lesquelles monsieur Bégon avoit rendu son jugement contre les commis et marchands qui avoient fait le commerce estranger ayant prouvé les contraventions sans qu'ils s'en pussent justifier aucun des condamnez a la reserve du Sieur Pinel qui avoit pri un acte d'appel »[1730].

Tous les efforts consentis par les administrateurs en place ne mettent donc pas fin à l'interlope. Les fraudes sont moins souvent signalées qu'au temps de la Compagnie des Indes Occidentales mais le commerce étranger se poursuit malgré une volonté de contrôle plus important et une venue plus régulière des navires dans les îles.

La principale raison expliquant la persistance de ce commerce interlope est le fait que la colonisation se développe au cours de cette période. Les temps sont à la paix et les demandes des colons en produits importés augmentent. Mettre fin au commerce avec les nations étrangères serait alors mettre en péril l'entreprise coloniale. Les administrateurs en sont conscients.

Limiter l'interlope

Nous comprenons alors que dans ce contexte, il est difficile pour les autorités locales de mettre fin au commerce interlope. Tout au plus peuvent-ils le limiter. Encore faut-il que ceux qui sont en charge de contrôler le commerce ne ferment pas trop les yeux sur les agissements des marchands et habitants. Ainsi gouverneurs et intendants ont dû mal à faire appliquer leurs décisions dans les îles qui sont distantes de leur lieu de commandement comme le rapporte Blénac en 1680 :

> « Le sieur Patoulet et luy ont appris que la conduit des sieurs de Chambly et de la Saulaye estoient très mauvaise et il envoyera à la Grenade et à Sainte Croix pour en scavoir la verité et pour y mettre ordre. Les principaux marchands de l'isle luy ayant marqué qu'on laisoit marcher les negres sans billet il a renouvellé les ordres qu'il avoit donné en 1678 »[1731].

Plus nous nous éloignons de la Martinique, plus les pratiques illicites semblent courantes et la lutte contre le commerce interlope vouer à l'échec, même si tous les gouverneurs des îles les plus éloignées tentent de le nier, alors qu'ils sont au courant des agissements de leurs habitants.

Comme au temps de la Compagnie des Indes Occidentales, le problème réside avant tout dans le fait que ceux qui sont en charge du contrôle du commerce prennent part à ces échanges. De Grancey en 1676 décrit le problème ainsi :

> « Le chevalier du Bois a tiré une quantité considérable de sucre qu'il a envoyée à l'isle Saint Thomas danoise, entretenant une intelligence intime avec le gouverneur,

1728 ANOM, COL E 258, Lettre de La Saulaye, année 1680.
1729 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 877, Lettre de Patoulet, 15 Novembre 1682.
1730 ANOM, C8A 4 F° 114, Mémoire de Du Maitz, 20 Mars 1686.
1731 ANOM, C8A 2 F° 307, Lettre de Blénac, 04 Mai 1680.

avec lequel il a toujours fait un commerce sy public que ce mesme gouverneur se Saint-Thomas a eu longtemps un commis dans Sainte Croix faisant la reception de ce quy luy estoit dû pour la vente de ses marchandises»[1732].

Le gouverneur de Sainte-Croix n'est pas le seul à prendre une part active dans ce commerce. Nombreux sont ceux qui s'y adonnent. Ainsi que l'atteste le jugement rendu en 1681, à Saint-Christophe où figure l'un d'eux :

« Le conseil souverain de saint Christophe a jugé l'affaire de la caiche angloise arrestée à Saint-Martin. Il a condamné a de bonnes amandes le juge et les autres habitants du dit Saint-Martin complices et d'ailleur le juge et le notaire de n'exercer jamais aucunes charges les jugeant indignes d'en posseder. Quant à monsieur de Maigne commandant cy devant au dit Saint Martin et a présent lieutenant de roy d'un des quartiers du dit Saint-Christophe que le dit conseil a estimé estre notablement charge du fait par les informations, il en renvoye les jugements au roy attendu sa qualité de lieutenant du Roy. Au reste il a donné main levée de la dite caiche des négres et autres marchandises de son chargement condamnant tous les complices aux dommages et intesrest soufferts par le maitre anglois »[1733].

Si De Maigne est renvoyé en France pour être jugé, la participation à une entreprise interlope n'entraîne que rarement de lourdes sanctions. En 1685, dans la même île est rétabli « le sieur Blet dans sa fonction de juge de Saint-Martin dont il avoit esté destitué par un arrest du conseil souverain de Saint-Christophe il y a 5 ans pour avoir fait le commerce estrangers »[1734]. Comment pourrait-on exiger des habitants une attitude exemplaire lorsque les plus hautes autorités des îles ne le font pas ?

Si les administrateurs ne parviennent pas à mettre fin à ce commerce étranger, c'est aussi parce que la part qu'y prennent les habitants s'est accrue. Toutes les formes de l'interlope évoquées précédemment se retrouvent au cours de ces années de paix et de croissance de la colonisation, à commencer par la venue dans toutes les îles de navires étrangers. Comme auparavant, ils y déchargent leurs marchandises dans les anses les moins surveillées où ils peuvent bénéficier de la complicité des habitants. A Saint-Christophe, la pratique du commerce interlope est facilitée par le fait que les autorités locales sont obligées, par stratégie, de recevoir des navires étrangers dans leurs rades :

« les difficultés sont que si on empêche les anglois de venir mouiller a nos rades de la Basseterre et aux basses de la Cabetserre d'où ils portent leur permissions à leurs quartiers de la Cabesterre et Cayonne ou ils n'ont point de mouillage et d'où ils rapportent leurs sucres pour estre embarquer ils auront droit de nous empêcher que nous passions a travers leurs quartiers de la grande rade et Cabesterre a pied et a cheval et ainsi la communication de nos deux quartiers seroit obscé par terre et au cas de guerre avec les anglois ou avec quelque autre nation le gouverneur françois ne pourroit pas assembler les habitants ny secourir l'un des deux quartiers qui seroit attaqué et pour les anglois ils ont un chemin a travers des montagnes qui communique leurs deux quartiers ou l'on peut passer à cheval avec un peu de peine. [...] en dernier lieu nous n'avons point de rivière à nos quartiers et les anglois ne nous permettront pas de prendre de l'eau aux rivières de leur grande rade »[1735].

Cependant, le contrôle renforcé provoquant les prises faites sur les navires étrangers qui séjournent aux abords des îles, incite tout de même les marchands à trouver de nouvelles stratégies pour développer leur activité. Or, les habitants munis maintenant d'embarcations,

1732ANOM, C8A 1 F° 383, Lettre de De Baas, 27 Juillet 1676.

1733 ANOM, C8A 3 F° 71, Lettre de Patoulet, 08 Mars 1681.

1734 ANOM, C8B 1 N° 73, Mémoire de Blénac, 15 Août 1685.

1735 ANOM, C10B1, Mémoire de Saint Laurent, 2 Juillet 1679.

gagnent en autonomie dans leurs circulations maritimes. La colonisation s'étendant le long des littoraux, il leur est facile d'atteindre les îles étrangères les plus proches.Ainsi, tous les habitants sont concernés, de près ou de loin, par le commerce, comme le rapporte un mémoire anonyme :

> « La constitution des isles est telle que toute la vie de l'homme s'y passe dans un commerce continuel l'habitant qui fait cultiver sa terre par ses negres et par ses bestiaux fabrique du sucre, du tabac, du cotton, de l'indigo, du rocou, du gingembre, de la casse, toutes ces marchandise ont cours et se consomment en Europe mais dans les isles point du tout a la reserve du tabac dont quelques habitans usent un peu ainsy toutes ses marchandises ne pouvant point servir ny a leur vestement ny a la nourriture il faut des secours qui viennent de France dans les navires qui leur portent de la toille, de la farine, du vin, du bœuf sallé, du lard, de l'eau de vie, des estoffes, des chapeaux, des souliers, du beure, de l'huile, des munitions »[1736].

Ceux qui ont de petites exploitations peuvent donc se retrouver impliqué dans le commerce au même titre que les grands propriétaires car

> « Le pain de manioc fabriqué par les petits habitans se vend la valeur d'un sol la livre, les petits habitans en fournissent a beaucoup des principaux sucriers pour leurs esclaves et domestiques avec cela ils plantent des pois de plusieurs sortes, du gros mil appelé blé d'Inde, du ris avec quoy ils elevent de la volaille et des cochons qu'ils vendent par après aux sucriers des isles aux artisans et aux marchands de France »[1737].

De plus, la façon de pratiquer le commerce permet à tous de pouvoir y contribuer puisque les échanges se font par troc. Il permet plus facilement d'échanger avec les marchands étrangers, comme l'explique Rochefort :

> « en cette colonie de la nouvelle Oualcre de mesme qu'en toutes celles qu'on a formées dans les autres terres de l'Amérique ny l'argent ny l'or n'ont de cours dans le commerce ordinaire et bien que ces précieux métaux y soient estimez comme ailleurs tout le trafic s'y fait par échange de marchandises qui croissent au pays contre celles qui viennent de l'Europe soit qu'elles consistent en habits ou en linge soit en armes ou en vivres et en autre commoditez qui sont requises pour passer la vie avec douceur et bien séance selon les différentes conditions qui se trouvent dans la société civile »[1738].

Si tout le monde participe d'une manière ou d'une autre au commerce dans les îles, il commence à y avoir volonté de la part des marchands de se distinguer des autres habitants. Alors que dans les décennies précédentes, ils avaient tendance à se faire discrets, ils en font état plus ouvertement à partir de 1674.

Mais le témoignage suivant, dantant de 1687, démontre que les marchands peuvent aller bien plus loin pour développer leur activité :

> « a comparu devant nous Pierre Legard natif de Royan âgé de 31 ans de la religion prétendue réformée […] Il y a 3 ans qu'il est sur le bord du sieur Gramont de contre maitre sur le dit vaisseau nommé le Hardy [...] Se trouvant a la terrage de Saint Vincent ou ayant esté douze jours ils appercurent une gregade engloise qu'ils ont appris s'appeler la marie et parut vouloir les aborder ».

1736 ANOM, C8B 1 N° 75, Mémoire anonyme, année 1685.

1737 ANOM, C8B 1 N° 75, Mémoire anonyme, année 1685.

1738 ROCHEFORT Charles de, *Relation de l'isle de Tabago ou de la nouvelle Oüalcre, l'une des isles Antilles de l'Amérique…* OP.Cit, p. 50.

Or, c'est en ce lieu qu'il aperçoit le brigantin de Monsieur Jean Roy et la barque de Magon « qui est allée à Tabacq pour la chasse de cochon »[1739]. Selon les propos de Pierre Legard, les deux marchands de la Martinique font alors partis de l'équipage des embarcations. Il n'est pas étonnant que certains de ces hommes n'hésitent pas à prendre la mer pour pouvoir veiller à la bonne tenue de leurs commerces. En cela, ils imitent certains marchands européens qui prennent place au sein des navires qui font le voyage transatlantique, comme ceux qui « partent de la Martinique et qui ne sont que passagers sur les vaisseaux et qui passent dans les autres isles s'en retournant en France»[1740].

Organisation du commerce maritime

En 1680, un jugement rendu par De la Saulaye à Sainte Croix contre des marchands qui ont pratiqué un commerce interlope permet de mieux saisir comment se pratique les échanges au sein de l'espace caribéen[1741]. Dans un premier temps, « Le sieur de Saint Senour habitant de cette isle dit et déclara avoir recu un baril d'eau de vie de France venu dans le dit brigendin qui leur a esté envoyé de Saint-Christophe par le sieur Assailly marchand au dit lieu ». En 1680, Assailly, en relation commerciale avec Sainte-Croix, s'associe pour cette affaire avec d'autres marchands des îles. Il y a tout d'abord « François Huel habitant de cette isle qui est venu dans le dit brigendin a dit et déclaré qu'il a esté mis a terre a luy appartenant un coffre plain de hardes à son usage plus vingteines aunes de grosse toille »[1742]. Si Assailly n'est pas présent personnellement dans le navire, il y a, à bord, un autre marchand qui s'assure du bon déroulement de la navigation. L'embarcation une fois arrivée dans l'île ne décharge par n'importe où :

> « Le sieur Michel Vincent marchand et habitant de cette isle a dit et déclaré qui luy est venu de Saint Christophe par le dit brigendin quatre barils d'eau de vie un baril de farine et deux pièces de grosses toilles qui ont esté mis à terre mardy denrier dans le magasin du sieur Brevel et qui luy doivent estre livré par le sieur George marchand qui est venu aussy de saint christophe par le dit brigendin ».

Nous voyons ainsi que ces marchands fonctionnent en réseau. Assailly livre des marchandises qui vont être stockées dans le magasin de Brevel. Les marchandises sont ensuite distribuées par d'autres marchands installés sur place, comme Vincent. Or, Assailly n'est pas en connexion qu'avec Sainte Croix. Il semble qu'il bénéficie aussi d'un bon réseau dans l'île de Saint Christophe, puisqu'il est « descläré avoir aussy recu un baril de bœuf et qu'après avoir mouillé et levé l,,ancre du dit brigendin de la Basse-Terre de Saint-Christophe pour venir icy, ils a mouillèrent aussy en passant à la Pointe de Sable de la dite isle Saint-Christophe ». Ceci explique alors la réussite d'un marchand comme Assailly.

A son image, un certain nombre d'hommes, grâce au commerce maritime, arrivent à s'élever au sein de la société coloniale. De Maintenon dont nous avons déjà parlé, fait partie de ces hommes qui dominent le monde du commerce au sein des îles françaises. Il obtient même le soutien du roi et de son ministre puisque Seignelay écrit lui-même en 1680 qu'il faut soutenir De Maintenon dans ses entreprises commerciales en Amérique espagnole[1743]. Mais le sieur D'Angennes de Maintenon ne se contente pas du soutien qu'il obtient de Versailles, il tisse aussi des liens avec les marchands des îles. Grâce au réseau qu'il se crée, De Maintenon

1739 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 1016, acte passé devant le notaire Bruneau, 09 Janvier 1687.

1740 ANOM, C8A 2 F° 295, Lettre de Blénac, année 1680.

1741 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, Lettre de La Saulaye, 23 Février 1680.

1742 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, lettre de la Saullaye, 23 Février 1680.

1743 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, lettre de Seignelay, 2 Novembre 1680.

arrive alors à faire fructifier sa fortune et détient une place particulière au sein de la société coloniale.

Blénac, qui avait indiqué sa réticence à s'allier au monde des marchands, est lui-même contraint de s'associer à certains d'entre eux. C'est ce que démontre le cas suivant.

> Le « Premier aoust mil six cens quatre vingtz cinq sur les dix heures du matin, sur le requisitoire de Hubert De Loouer, capitaine d'une compagnie de cavalerie de milice en l'Isle de la Guadelouppe, y demeurant ordinairement, estant de present à Paris logé rue Gist le Coeur, en la maison où est pour enseigne la Ville de Brisac, paroisse Saint André des Arts, les Notaires gardenottes de Sa Majesté au Chastelet de Paris soubzsignez se sont transportez en la maison où il est comme dit est logé, où estans ledit sieur De loouer leur a déclaré qu'à son départ de lad. Isle de la Guadelouppe il fust chargé par Monsieur le Comte de Blénac, Lieutenant général pour Sa Majesté des Isles de l'Amerique, demeurant en l'Isle de la Martinique, d'un petit sacq de cuir blanc dans lequel estoient trente une onces de poudre d'or, que ledit sieur Deloouer mit avec ses autres hardes dans une malle ronde couverte de cuir noir garnye de sa serrure fermant à clef, et s'estant embarqué en lad. Isle de la Martinique par celle de la Guadelouppe il en partit au mois d'Avril dernier en un vaisseau qui l'a amené en la ville de La Rochelle, ledit sieur Deloouer prit en lad. Ville la commodité du carosse pour cette ville de Paris en laquelle il est arrivé le jour d'hier trente un Juillet»[1744].

De Loouer est ce marchand qui entretenait encore des relations commerciales avec Amsterdam en 1664. Il apparaît ici comme capitaine de milice, ce qui pourrait laisser suggérer qu'il s'est écarté du commerce. Mais lorsque l'on prend garde aux hommes qui l'accompagnent, il apparaît nettement qu'il a su garder de bonnes relations avec le monde du commerce. Tout semble indiquer que De Loouer n'a pas quitté ses anciennes activités et que Blénac entretient ainsi des relations étroites avec des hommes qui pratiquent le commerce dans les îles.

Pour pouvoir faire prospérer leurs activités, les marchands des îles fonctionnent en réseaux. Ceux que nous pouvons le plus facilement identifier sont les réseaux confessionnels. Gérard Lafleur dans son article sur la communauté juive à la Martinique a bien étudié ce fonctionnement montrant en quoi cette communauté est fortement impliquée dans le commerce aux îles[1745]. Les habitants juifs des îles françaises sont en liens étroits avec leurs coreligionnaires des îles anglaises et hollandaises mais aussi avec Amsterdam et les ports de l'Ouest de la France. Ces réseaux, déjà constitués en Europe avant d'arriver dans les îles, sont renforcés au cours de la période étudiée. Ceci donne même lieu à de nombreuses plaintes de la part de leurs concurrents.

> « Quand aux juifs s'il semble ce n'est pas augmenter une colonie que d'y en attirer des familles comme ils n'y viennent qu'a cause du commerce par le désir et l'espérance du gain, ils n'y demeurent qu'autant de temps que leur commerce succede heureusement et la pluspart n'ayant point d'habitation transportent aisement en d'autres lieux ce qu'ils ont amassez et s'ils ne le font entièrement il y envoyent la meilleure et la principale partie avec leurs fils ou filles qu'ils marient en d'autres colonies suivant leurs differents interests. Mais il n'y en a qu'asy pas de ceux qui sont dispersez en divers lieux de l'Amérique qu'ils ne tirent leur origine de ceux

1744 CARAN, Minutier central, étude CXXII, MC/ET/CXXII/1720, acte signé le 01 Août 1685.

1745 LAFLEUR, Gérard. « Les juifs aux îles françaises du vent (XVIIe -XVIIIe siècles) ». B*ulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (65-66), 77–131.

d‟Amsterdam et de ceux de Londres, ils regardent ces deux villes la comme leur véritable patrie » dit un auteur anonyme en 1680[1746].

Ces propos témoignent de la forte implication de la communauté juive des îles dans le commerce. L‟un de ces marchands, Benjamin Dacosta, dans une de ses lettres qu‟il écrit au roi, ne conteste aucunement la part prise par sa communauté dans le commerce :

> « Pour les habitans de nostre nation de l‟isle Martinique ou il y a plusieurs années qu‟ils ont vescy en entière liberté de conscience [il parle des juifs portugais] mais se trouvent aujourd‟hui malheureusement troublés dans leur repos et exercice de leurs religion […] vous n‟ignores pas monsieur de quelle importance est cet affaire pour le commerce »[1747].

En effet, la communauté juive, par ses réseaux, a su apporter les denrées nécessaires aux habitants et a permis le développement de la colonisation. Pourtant, les Juifs sont chassés des îles en 1683. Un auteur anonyme dit à ce propos que l‟expulsion est justifiée par le fait « Que les juifs dans le commencement de la colonie ayant trouvé le moyen d‟entrer dans cette isle en qualité de commis ou facteur de quelques marchands hollandois »[1748].

Le fait d‟écarter cette communauté aurait pu mettre à mal le commerce. Il n‟en est rien, puisque certains de ces marchands restés dans la Caraïbe, gardent contact avec les îles françaises. De plus, d‟autres communautés ont su, à leur image, tisser des liens étroits avec les autres espaces coloniaux de l‟Amérique. Rochefort l‟évoque de la sorte :

> « les frères Lampsins propriétaires de Tobago y ont tous les ans envoyé de grand navires chargez de toutes sortes d‟excellentes marchandises et de bos raffraichisssement et afin d‟y entretenir une entière correspondance de négoce du consentement et mesme en quelques endroits à la requisition de messieurs les gouvenruers ils auroient basty des magasins dans toutes les isles les plus renommées où ils tenoient de commis pour distribuer les marchandies qui leur estoient apportées de Zélande et recevoir en échange celles des habitants de l‟une et de l‟autre nation, qui trouvoient leur avantage dans ce raisonnable commerce »[1749].

Ainsi les marchands hollandais ont dans les îles françaises des intermédiaires sur lesquels ils peuvent compter pour pouvoir revendre leurs produits. Ce sont surtout les marchands protestants qui sont cités comme étant les plus impliqués dans ce commerce interlope. Sous prétexte qu‟ils seraient à l‟origine du commerce avec les Hollandais et par la même, porteraient atteinte aux intérêts de la France, les protestants sont à leur tour chassés des îles. Parmi eux, de nombreux marchands prennent la fuite comme « Un nommé Jacob Corneille hollandois de la RPR qui s‟estoit habitué à la Guadeloupe a quitté ladite isle sans qu‟on en ayt eu aucune nouvelle »[1750]. Or, ces fuites d‟habitants sont rendues possibles grâce aux liens qu‟ils entretiennent avec les marchands des nations étrangères[1751]. En 1687, ils sont alors vingt-et-un marchands de Saint Christophe à prendre la fuite de cette manière[1752].

Certains de ces marchands s‟installent dans les îles étrangères pour y poursuivre leur activité. Ils y jouent le rôle d‟intermédiaire pour les marchands restés dans les îles françaises.

1746 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire anonyme, année 1680.

1747 ANOM, C8B1N59, Lettre de Da Costa, 21 Janvier 1681.

1748 ANOM, C8B 1 N° 70, Mémoire anonyme, année 1683.

1749 ROCHEFORT Charles de, *Relation de l'isle de Tabago ou de la nouvelle Oüalcre, l'une des isles Antilles de l'Amérique...* Op. Cite, p. 61.

1750ANOM, C8A 4 F° 161, Analyse de lettre de Du Maitz, 08 Juillet 1686.

1751 ANOM, C8A4F368, Lettre de Saint Laurent, 31 Juillet 1687.

1752ANOM 5DPPC52, Dénombrement des gens de la religion prétendue réformée qui se sont sauvés des quartiers français de l'île Saint-Christophe chez les étrangers depuis le 1er janvier 1686 jusques à présent et de ce qu'ils ont laissé en évidence (n° 102) (15 avril 1687).

Mais tous les Protestants ou Juifs ne quittent pas les îles. La stratégie souvent adoptée est que l'un des membres de la famille renie sa foi afin de conserver les biens des autres membres de la famille. Ainsi le marchand resté sur place continue à exercer le commerce dans les îles françaises tout en étant en contact avec les membres de sa famille installés dans les îles étrangères. Plutôt que de mettre fin au commerce interlope, les autorités, en obligeant certains marchands à se déplacer, ont favorisé le développement de réseaux encore plus importants entre les îles.

Le départ de marchands, suites aux interdictions portées sur les pratiques religieuses, ne met donc pas à mal le commerce aux Antilles. En effet, les réseaux marchands construits de longue date se renforcent au cours de la période. Beaucoup de ceux installés dans les îles sont en relations directes avec les marchands des ports européens. Les propos qui suivent, tenus en 1688 devant le conseil souverain de la Martinique, démontrent que des relations étroites se nouent entre les différentes communautés marchandes :

> « le sieur Edmond Chicou deffendeur signé pour affirmer que les effets il a entre leur mains appartenant à Paul Drouillet quy s'est absenté de cette isle lequel Drouillet est chargé de quelques effects appartenant a Salomon Mounreau fils de Gilles Mounreau d'une part a près que le dit Chicou a déclaré que le dit Drouillet luy a envoyé de l'isle de Saint-Christophe une liste de ses biens »[1753].

Ici, sont donc associés dans le commerce aux îles Edmond Chicou, armateur que nous avons déjà présenté, et Drouillet marchand de la Martinique lui aussi bien connu. A leur côté apparaît un autre marchand qui fera parler de lui dans les années suivantes :

> « Entre le sieur Daniel Gachet marchand au nom de comme présente du sieur Gillet Mounreau aussy marchand demeurant en la ville de la Rochelle demandent et saizie et arrest suivant lacquelle a nous présenté le 15 du present mois ».

Nous avons donc un réseau qui lie des hommes installés à La Rochelle et des habitants de la Martinique, eux-mêmes en lien avec un marchand en voyage à Saint-Christophe. Grâce à leur contrôle des circulations maritimes et à la mise en place de réseaux, les marchands des îles arrivent donc à étendre leurs liaisons commerciales.

L'exemple de la famille Fillon

L'étude d'une famille de marchands installée à la Guadeloupe permet de prendre la mesure de la place particulière qu'a ce groupe professionnel dans les îles. Il s'agit des frères Jacques et Nicolas Fillion. Nicolas Fillion est recensé en 1671 à la Montagne Bellevue à la Guadeloupe comme charpentier[1754]. Comme son frère, il a été recruté à La Rochelle pour exercer à la Guadeloupe un métier d'artisan. Grâce aux registres paroissiaux nous pouvons prendre conscience de la façon dont ces hommes ont su construire un réseau au sein de l'île et ainsi faire fructifier leur commerce.

Nicolas reste très lié au monde des Petits habitants. Il semble qu'il a su conserver les relations qu'il a nouées lorsqu'il était simple charpentier dans l'île. Par exemple, nous le trouvons lié à Thibault lui-même charpentier. La majorité des actes dans lequel il est cité font souvent part de la présence à ses côtés de petits habitants, peut-être des clients qu'il tient à conserver. Ceci ne l'empêche pas d'être aussi en contact avec des habitants plus importants comme le capitaine de milice Petit que nous avons déjà rencontré. Il est aussi en relation avec Pierre Pavezi qui lui-même est lié à Roland procureur à la Guadeloupe. Si Nicolas Fillion est

1753ANOM, C8A 5 F° 125, Jugement rendu par le conseil souverain de la Martinique le 24 Février 1688.

1754ANOM 5DPPC21, Dénombrement général des habitants en l'île de la Guadeloupe, Grande-Terre et Saintes de 1671 (29 février 1672).

en lien avec un seul marchand, à l'exception de son frère, ce marchand n'est pas n'importe lequel. Il s'agit de Lamoureux qui a des relations importantes avec le monde du commerce dans les îles. Il est lui-même lié à Bron, commis d'une grande maison de commerce installé à La Rochelle. Par ce même Bron, Lamoureux est lié à Roland déjà cité mais aussi à Leblond, conseiller à la Martinique, La Landre et Sendre conseillers à la Guadeloupe et Hilaire Pasquier représentant de la Compagnie d'Afrique dans les îles. Enfin, Lamoureux est en relation avec Dubouc chirurgien à la Guadeloupe. Or, ce dernier semble aussi très proche du monde du commerce puisqu'il compte dans ses alliés un autre marchand Michellet, lui-même lié à Juston, autre marchand de l'île.

De son côté, Jacques Fillion a comme beau père François Rigolet, conseiller à la Guadeloupe. Ceci lui permet d'être en lien directement avec les plus hautes autorités de l'île comme La Landre ou Millet conseiller à la Guadeloupe. Il est même lié au gouverneur de l'île Pierre Hinselin. Ceci ne le prive pas de nouer des liens étroits avec des marchands comme Gerville ou Ravoux et aussi avec de simples habitants comme Thomas et Guillardon.

Grâce aux frères Fillion, nous pouvons aisément constater que les marchands jouent un rôle central au sien des colonies à partir des années 1674. Les deux frères sont à la fois en relation avec les plus hautes autorités coloniales mais aussi avec de simples habitants. Ils n'hésitent pas à s'associer avec d'autres marchands et entretiennent même des liens avec des confrères de la Martinique. Ceci leur permet de donner une place importante à leur famille, ce que semble indiquer le fait que nous les retrouvions si régulièrement dans les registres paroissiaux. Les enfants Fillon font alors partie des hommes respectés au sein de la société coloniale et leur implication dans le commerce interlope n'y change rien[1755]. Ces actes ne donneront lieu qu'à une petite amende, signe que la famille a su acquérir une place bien particulière au sein des îles.

Jeux d'influence

Fort de leurs situations, ces marchands peuvent imposer certaines décisions. Le « sieur Bouteillier marchand » n'hésite pas à s'associer à d'autres pour faire remonter ses contestations comme il en avait déjà pris l'habitude sous la Compagnie des Indes Occidentales[1756]. Nous le retrouvons en 1679 signataire d'une lettre écrite à la Martinique par des marchands et habitants de l'île au côté de « Levassor, Du Roy, Cerdiquier, Barnabe de la Bas, Bertrand, Des Caveries, Baromont, Sernon »[1757]. Ces hommes n'hésitent pas à contester les décisions prises par les autorités en matière de commerce.

Ils font preuve d'une forte autonomie, savent à présent prendre en main le commerce dans les îles et protester lorsque leurs intérêts ou leurs positions ne sont pas respectés. Il existe une forme de solidarité entre les marchands des îles, malgré l'évidente concurrence inerrante aux affaires. Ils peuvent même s'opposer à des membres importants de la société coloniale[1758].

Il y a alors une organisation et une hiérarchie qui apparaît au sein de la communauté marchande. A la tête, il y a les plus grands marchands qui sont en relations avec les ports européens mais aussi avec les autres îles de la Caraïbe. C'est même au cours de ces années

1755 En 1708, l'un des fils Fillion est clairement identifié dans un de ces commerces « il s'en fait encore par une barque de cette ditte isle qui va et viennent de l'isle de Saint Thomas ils sont plusieurs dans ce commerce cependant je ne connois que le sieur Paquier qui a la direction du dixième de monseigneur l'amiral le sieur Fillion a qui appartient la barque » ANOM C7A6 F° 18, Lettre anonyme, 30 Mars 1708.

1756 ANOM, C8A 2 F° 111, Jugement rendu à la Martinique par Gabriel Turpin, 01 Septembre 1678.

1757 ANOM, C8A 2 F° 170, pétition des habitants et marchands de la Martinique, année 1679.

1758 ANOM, C8A 5 F° 43, Lettre de Blénac, 10 Février 1688.

qu'apparaît pour la première fois le mot négocient[1759]. Si ce terme est appliqué qu'à un seul des marchands des îles, des hommes comme Bouteiller ou Roy ont une emprise telle sur le commerce que leur influence est sans conteste. Ils sont rejoints par des hommes qui feront encore parler d'eux à la fin du XVII° siècle comme Gachet, La Touche ou les Fillion. C'est donc bien au cours de cette période que se construisent les grandes fortunes marchandes des îles.

Grâce à cet argent amassé, ces commerçants peuvent se lancer dans l'armement des navires et continuer à développer les échanges entre les îles. Ils sont alors en lien avec des commis et des marchands plus modestes qui rayonnent dans le lieu où ils résident, comme « le commis de Monsieur de Lubert qui est en cette isle »[1760]. Ces commis sont installés dans les îles plus petites ou dans les quartiers plus éloignés. C'est certainement le cas de Jean Baptiste Prenesté, marchand au Prêcheur, qui est en relation avec Gabriel Raffin de Saint Pierre, autre grand marchand des îles. Les liens avec ces marchands des quartiers plus éloignés permettent aux plus grands de limiter leurs déplacements tout en continuant à faire fructifier leurs affaires. Les plus fortunés, installés à Saint Pierre de la Martinique, à la Basse-Terre de la Guadeloupe et à la Basse-Terre de Saint-Christophe prennent l'habitude d'affréter les petites embarcations qui circulent dans les îles, mais laissent des marchands moins aisés en charge de la distribution des marchandises.

Ce système n'exclut pas pour autant les habitants. L'habitude prise par ces derniers d'entrer en contact directement avec les capitaines venus négocier dans les îles est conservée. En 1677, Blénac est obligé de prendre la décision suivante :

> « Sur cette avis que nous avons que plusieurs personnes vont à bord des navires quy paroissent le long de cette coste soubz pretext dis avoir des nouvelles de l'Europe, et que soubz le mesme pretext il se commet du grandir à bord et ce que bien souvant il passe des navires anglois quy n'ont pas de plus forte ennuye que de négocier avec les habitants françois quy composent la colonie de La Martinique »[1761].

De plus, les marchands et habitants semblent avoir tendance à contourner les règlements afin de pouvoir circuler librement, principalement lorsqu'ils ont volonté de faire un arrêt dans les îles étrangères. En 1678, Blénac rapporte le fait suivant :

> « Ce que les capitaines de vaisseaux mais aussi de barques et aussi conducteurs de batiment se dispensent d'exécuter tant pour pouvoir plus facilement entreprendre de faire le commerce avec les estangers contre les ordres de sa majesté que pour pouvoir frauder les droits lorsqu'ils arrivent en France »[1762].

Certains sont sanctionnés lourdement comme dans le cas du capitaine Duvigneau dont la cargaison est saisie lors de son arrivée en France pour cause de commerce avec Saint-Thomas[1763]. Mais, en fait, les règles imposées à ceux qui font commerce dans les îles sont rarement respectées. En 1688, il est encore fait état d' «Un nommé Abraham capitaine du Navire l'Estoille chargeant à la Guadeloupe pour aller à Saint-Christophe a refusé de donner aux commis une déclaration des marchandises […]. Ce vaisseau n'ayant point fourny de déclaration de sa charge à la Guadeloupe et n'estant point obligé de la représenter à son

1759 « Si ledit sieur Chauvet l'emporte le dit sieur Godet qui est le seul négociant aux isles fera ruine et les autres marchands feront hors d'espérance d'y commercer » ANOM, C8A 4 F° 409, Mémoire des habitants de la Martinique, année 1687.

1760 ANOM, 13DFC47, Lettre de Payen, 31 Décembre 1684.

1761 ANOM, COL C8A 2 F° 3, Ordonnance de Blénac, 19 Novembre 1677.

1762 ANOM, C8A 2 F° 107, Ordonnance de Blénac, 09 Août 1678.

1763 ANOM, C8A 3 F° 166, extrait de lettre de Blénac, année 1681.

arrivée à Saint-Christophe, il a pu librement verser ses marchandises dans la colonie angloise »[1764].

Intensification des circulations maritimes

La suppression de la Compagnie des Indes Occidentales et la mise en place de l'administration directe ne met donc pas un frein au commerce entre les îles. Bien au contraire, les années 1680 sont marquées par un développement des échanges entre les Petites Antilles et leur environnement proches ou éloignés. Les îles principales dominent les relations commerciales. Les habitants des îles secondaires, ne possédant pas le plus souvent d'embarcations[1765]. Par ailleurs, dans le cas de Saint-Christophe, par exemple, les habitants ne se contentent pas de venir vendre leurs marchandises à Sainte Croix. Ils en extraient aussi les matériaux de premières nécessités qu'ils n'ont pas à disposition chez eux[1766]. Ces ponctions provoquent quelques difficultés : « Les habitants d'icy se plaignent que ces gens [de Saint Christophe] ayant les plus belles et les plus amples concessions et les plus proches, ils sont obligés d'aller au loing pour avoir les bois propres à leur batiment »[1767]. Mais le gouverneur de Sainte Croix se contredit lui-même lorsqu'il présente les habitants de son île comme étant incapable de faire circuler les marchandises de leur propre chef. Il écrit « Je suis en queste de deux bons chevaux pour vous envoyer j'auray peine de les attraper car depuis peu nos habitants en ont bien porté cinquante à Saint-Christophe ». Or, il n'y a aucun élevage de chevaux à Sainte-Croix. De la Saullaye sous-entend donc que les habitants de l'île ont été en relation avec des marchands d'autres lieux, certainement Saint Thomas ou Porto Rico, afin d'acquérir ces animaux. Puis ils ont eux-mêmes fait la démarche de se rendre à Saint-Christophe pour en assurer la revente. Ceci contredit l'idée que les plus petites îles sont entièrement sous la coupe des grands marchands. En fait, il y a une coopération entre les différentes îles et sans cette coopération, aucune des entreprises coloniales ne pourraient perdurer. Les marchands des principales colonies viennent dans ces lieux revendre les produits qu'ils n'ont pu liquider auparavant. En échange, ils en extraient des vivres et des produits issus du commerce interlope, nécessaire à la demande des habitants les plus fortunés des Antilles qui résident dans les îles principales. Ainsi de

> « Saint-Barthelemy [qui] n'est qu'un rocher autour duquel il y a quantité de pauvres habitants qui eslevent des volails pour Saint Christophe et la Martinique et qui ne font pas d'autres commerce. Sa conservation néanmoins est très importante parce

1764 ANOM, C8A5F15, Lettre de Du Maitz, 12 Novembre 1688.

1765Par exemple, De la Saulaye expose de la façon suivante les relations qui existent entre Sainte Croix et Saint Christophe : « nos habitants n'ont aucun bastiments » BNF, fond français 11315, Lettre de la Saulaye, 28 Octobre 1678.

1766 Ceci les rend alors dépendants de la venue des marchands de Saint Christophe car « Ce sont quelques petits batiments qui leurs prennent les marchandises en leur donnant des toilles ou eau de vie qu'ils vendent ce qu'ils veulent ils mouronts de faim ». Mais les marchands qui se rendent dans l'île profitent aussi de cette dépendance, comme l'explique encore le gouverneur de Sainte Croix en continuant ainsi « par exemple j'ay vendu une barique d'eau de vie dix huict cent livres qui m'en avoit cousté mil et quant aux toilles h'en ay débité quelques pièces a raison de trente livres l'aulne qui m'auroit cousté sur la place de la Martinique deux livres et demye ».

De plus, « Les véritables habitants d'icy coupent par tous et en plein cap pour transporter au dits Saint Christophe ou ils font un très grand commerce le pied de planche vaut trois livres et tels rouleaus trois mil cinq cent tous les bois debout non concédé appartenant au roy j'empescheray tout ce commerce ».sont alors dépendants des marchands et habitants de la Martinique, Saint Christophe ou la Guadeloupe. BNF, fond français 11315, Lettre de la Saulaye, 28 Octobre 1678.

1767 Ibid.

qu‟elle est dans le voisinage de Saint-Christophe qui en tire bien des commoditez et qui en tireroit du secours en temps de guerre »[1768].

De même,

« Saint-Martin cette isle est scituée dans le débarquement ce qui la rend très importante elle n‟est pas si saine que Saint Barthélémy mais elle est beaucoup plus grande et nourrit quantité de bestiaux qui fournissent Saint-Christophe et la Martinique, il ne si fait aucune marchandise pour l‟Europe »[1769].

Il est alors à constater que les habitants des îles du Nord sont en communications naturellement avec Saint-Christophe mais aussi avec la Martinique. La Guadeloupe semble, elle, être tenue à l‟écart de ce commerce. Les échanges émanant de cette île sont plutôt orientés vers ses dépendances. Ces petites colonies jouent donc un rôle important, comme le rapporte Louis XIV lui-même : « Saint-Martin et Saint-Barthélémy ont des salines nécessaires pour Saint-Christophe les habitants de cette isle y font des nourritures et les vaisseaux sont obligez de deburquer entre ces isles là »[1770].

Les habitants des îles principales continuent aussi à se rendre dans les îles neutres qui sont à proximité. Ainsi la Dominique et Sainte-Lucie continuent à recevoir des embarcations venues de la Martinique et de la Guadeloupe. Avec l‟augmentation des demandes en bois pour la navigation et pour la construction, les visites dans ces îles semblent même plus fréquentes. Nous avons plus échos de ces circulations dans le cas de Sainte Lucie puisque l‟île est disputée à la France par les Anglais[1771]. Cette rivalité donne lieu à l‟arrestation d‟habitants de la Martinique qui s‟y rendent pour y faire la coupe du bois[1772]. Dans les cas rencontrés, nous constatons que ce sont toujours des marchands qui sont à l‟origine de la circulation qui a lieu entre la Martinique et Sainte-Lucie. Ceci démontre, une fois de plus, qu‟ils ne se contentent pas de recevoir les marchandises venues d‟Europe. Ils investissent leurs fortunes dans l‟approvisionnement des îles par des matériaux extraits des espaces les plus proches.

Ce sont aussi logiquement les habitants qui sont les plus impliqués dans la circulation des marchandises entre les îles françaises et les îles étrangères. De façon générale, les îles hollandaises de Saint-Eustache et de Corossol attirent le plus les marchands des îles françaises. Sainte-Croix joue alors clairement le rôle d‟île-relais dans cette circulation des marchandises, d‟autant plus que Saint-Thomas, détenue par les Danois, devient un lieu important de circulations des marchandises entre les nations européennes[1773]. C‟est ce que rapporte le gouverneur de Saint-Thomas en 1681[1774]. Ce n‟est pas nouveau, puisque des cas antérieurs, en 1677 et 1679 témoignent de ces échanges imbriqués où Sainte-Croix joue son rôle[1775].

1768ANOM, C8B 1 N° 77, Mémoire de Bégon, 12 Avril 1685.

1769ANOM, C8B 1 N° 77, Mémoire de Bégon, 12 Avril 1685.

1770ANOM, C10C1, Mémoire de Louis XIV, 05 Mars 1687.

1771 Sur les conflits qui opposent les Anglais et les Français au sujet de la possession de cette île voir David CHAUNU David « L'empire des coupeurs de bois. Sainte-Lucie et les expansions impériales française et anglaise dans la Caraïbe au xvii e siècle » in MICHON Bernard (Dir.), *Les Européens et les Antilles XVIIe siècle – début XVIIIe siècle,* PUR, Rennes, 2018.

1772 ANOM, C8B1N82, Lettre de Fourneaux, 16 Août 1686.

1773Sur les circulations marchandes entre Saint Thomas et les îles Hollandaises voir Wim KLOOSTER, Illicit Riches: Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795, KITLV Press, 1998. Sur le rôle de Saint-Thomas voir SCHNAKENBOURG Eric, *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVII-XVIIIe siècles,* Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

1774 ANOM, C8A 3 F° 166, extrait de Lettre de Blénac, année 1681.

1775Un mémoire anonyme de 1677 témoignait déjà de ce problème : « Les hollandois de Corossol y portent des négres et des marchandises que le Dannois debitte aux isles voisines, les françois en retirent quelque secours par des françois qui y négotient à la dérobée, l'isle de Sainte-Croix en a retiré de grands secours et je croy

Grâce à cette île, les habitants de la Martinique, de Saint-Christophe et de la Guadeloupe ont accès aux esclaves et aux chevaux issus des îles hollandaises. En 1678, on retrouve dans un navire « Une mulle, un cheval corasol »[1776]. Encore en 1685, Bégon « envoye lordre qui a esté rendue contre un des principaux commis de la compagnie d'Afrique et deux marchands convincus d'avoir faire venir des negres de Corasol et de Saint-Eustache »[1777].

Le commerce interlope se développe aussi en direction des îles anglaises. Blénac rapporte en 1679 qu'il a « envoyé aussy ordre à Marie galande d'informer contre monsieur l'Abbé de Boisferet pour quelque commerce qu'il a fait à Mariegalande avec les anglois »[1778]. Alors que les habitants de la Guadeloupe et de la Martinique ont tendance à se déplacer dans le Nord du bassin caribéen pour pouvoir commercer avec les Hollandais, les autres se contentent le plus souvent de se rendre dans les îles les plus proches pour pouvoir commercer avec les Anglais. Ceci s'explique bien évidement par le fait que l'occupation spatiale du territoire offre plus de possibilités d'échanges de proximité entre Français et Anglais qu'entre Français et Hollandais. Saint-Christophe tient là une place particulière puisque la division de l'île permet plus facilement ces échanges. Le fait que la communication entre les deux quartiers français de l'île ne peut se faire que par voie de mer, pose cependant quelques difficultés :

> « À la pointe des sables [de Saint-Christophe tenue par les anglais] devant toutes lesquelles il faut que les françois passent pour se communiquer dans leurs habitations et quartiers séparés qu'ils occupent en la dite isle ce qui est d'autant plus incommode que les chaloupes des vaisseaux n'y peuvent mouiller sans en courir la confiscation »[1779].

Ces contraintes offrent cependant d'intéressantes contreparties. Elles permettent aussi de faire plus facilement des arrêts dans les quartiers anglais pour y commercer. Les habitants de Saint-Christophe ne sont pas les seuls à être très impliqués dans ce commerce étranger. Ceux de la Guadeloupe et de la Martinique, ainsi que des membres des autorités locales s'y rendent aussi. En 1674 est rédigé à la Martinique un état des marchandises apportées depuis la Barbade en cette île par le capitaine Edouard Felde, patron de la barque. Il apporte dans l'île des produits pour le compte d'Isaac Pereira et Aaaron Raphael Lopes, marchands juifs de la Martinique : du maquereau, de l'huile à brûler, de la morue, des fromages, du beurre, du lard, des chandelles, des toiles d'Hambourg, des souliers et du bœuf. Le capitaine transporte aussi pour son propre compte : du maquereau, du beurre, des souliers, des bas de fil, des toiles d'Hambourg et d'Angleterre, des chandelles et une esclave[1780].

Si ce commerce avec les îles étrangères est tant développé c'est parce que les autorités n'arrivent toujours pas à approvisionner correctement les îles. L'un d'eux, Gabaret est même contraint de faire la proposition suivante en 1688 : « demande de permission de transporter a Corasol du mil des pois de la casave et de l'igname qu'on pourez treté pour des négres cela obligerent les petits abitants a en faire beaucoup a quoy ils n'orez pas de penne venant

---

qu'elle continue encore ». Ainsi en 1679, « un vaisseau hollandois party de corossol et qui est bien plus à craindre que les anglois est actuellement mouillé à siant Eustache d'où il ne peut pas tirer une livre de sucre parce qu'il ne s'y en fait point sa cargaison est composée de pataquines et de negres les plus beaux qui soient venus aux isles. Il n'a point d'autres dessain que de former liaison de commerce ou avecq nous ou avecq l'anglois » ANOM, C8B 1 N° 46, Mémoire anonyme, 23 Octobre 1677.Et ANOM, C10B1, Mémoire de Cloche de Mont Saint Méry, année 1679.

1776 ANOM, COL E 359, inventaire de notaire Marie Galante, année 1678.

1777 ANOM, C8A 4 F° 37, mémoire de Bégon, 23 Avril 1685.

1778 ANOM, C8A 2 F° 147, Lettre de Blénac, 31 Janvier 1679.

1779 ANOM, C10C1, Mémoire de Louis XIV, 05 Mars 1687.

1780 ANOM, C8A1 F301, Etat des marchandises portées de la Barbade à la Martinique par le nommé Edouard Felde patron d'une barque anglais, année 1674.

facilement icy »[1781]. Et ce n'est pas la première fois que des habitants obtiennent l'autorisation de se rendre dans des îles étrangères pour pouvoir soulager les leurs. En 1677,

> « A l'égard des deux autres barques elles ont estez aresté par monsieur de la Clocheterie attendu qu'ils ont esté surpris contrevenant a leur passeport portant permission d'aller à Antigues et non ailleur et cependant elles alloient à Tabac, suivant les déclarations que les maistres des dittes barques en ont donnée y porter les vivres et raffraichissement dont ils estoient chargez l'on trouva sur une des dittes barques des lettres cachettées adressant à monsieur Binker et autres officiers ennemis »[1782].

Si les deux barques sont arrêtées parce qu'elles se sont rendues dans une île hollandaise, il est tout de même à noter qu'elles avaient obtenues au préalable l'autorisation de se rendre dans des îles Anglaises. Nous comprenons alors pourquoi la lutte contre le commerce interlope dans les îles se solde une nouvelle fois par un échec.

Au cours de la période, les circulations au départ des Petites Antilles françaises et à destination d'espaces plus lointains s'intensifient. Les relations avec les populations amérindiennes résidant sur le continent sont maintenues. La Grenade reste la tête de pont pour ce type de relations bien que Chambly déplore déjà le fait qu'il n'a pas suffisamment d'embarcations pour entretenir ce commerce[1783]. Mais les Amérindiens ne sont plus vus comme les intermédiaires privilégiés pour avoir accès aux richesses de l'Amérique. En effet, il est envisagé d'entretenir un commerce direct avec les Espagnols. Dès 1679, Patoulet annonce :

> « sur cela je fais armer un petit brigantin de concert avec monsieur le comte de Blenac que nous envoyerons dans la rivière d'Orénoc à la Trinité, à la Marguerite, à Commane, au port de la guere et en tous les endroits de la coste pour satisfaire a un article de mon instruction qui m'ordonne d'essayer d'establir quelque commerce avec les espagnols »[1784].

Si le commerce avec les Hollandais ou les Anglais est condamné, les autorités locales appuient par contre toutes entreprises commerciales avec les Espagnols. Patoulet expose tout de même le fait que le commerce avec le continent semble délicat pour les habitants des Petites Antilles mais par l'intermédiaire de Porto Rico, ils peuvent tout de même accéder aux produits de cette nation[1785]. Cette île de Porto Rico devient alors la nouvelle destination pour ceux qui veulent entretenir un commerce avec les étrangers sans contrevenir aux interdits. Sainte-Croix joue à nouveau un rôle de tremplin dans ce commerce puisqu'elle la possession française des Petites Antilles la plus proche de l'île espagnole[1786]. C'est ainsi qu'à Saint-Christophe « plusieurs habitants demandent permission de traiter à Portorico quelques viandes chevaux et mul si vous le souhaitter leur accorder », ce qui leur est accordé afin de permettre un bon approvisionnement de l'île[1787]. Ce commerce parait même être intéressant pour ceux qui le pratique comme « Le capitaine qui commande le vaisseau appartenant au sieur Magon après avoir traité avec les Espagnols a Porteric est arrivé a Saint-Christophe dans le dessein de retourner traiter avec les Espagnols »[1788].

1781 ANOM, C10A1 F 49, Lettre de Gabaret, 20 Juillet 1688.
1782 ANOM, C8A2F43, Lettre de Jolinet, 12 Octobre 1677.
1783 BNF, département des manuscrits, fonds français 11315, Lettre De Chambly, 25 Octobre 1679.
1784 ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet 02 Novembre 1679.
1785 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.
1786 ANOM, C8 A 4 F 191, Lettre de Du Maitz, 26 Décembre 1686.
1787 ANOM, C10D2, Lettre de La Saulaye, 30 Décembre 1686.
1788 ANOM, C8A5F71, Lettre de Du Maitz, 12 Février 1688.

Les habitants des Petites Antilles sont aussi en contact avec des espaces encore plus lointains. Des relations avec Madère sont ouvertes en 1685 comme le rapporte Bégon[1789]. Les habitants sont aussi en relation avec l'Irlande pour y avoir du bœuf même si cela est moins apprécié par les autorités locales[1790]. Si les bœufs d'Irlande et les vins de Madère sont importés dans les îles par les navires venus d'Europe, nous avons aussi démontré que des habitants sont en capacité d'armer des navires pour le royaume de France. Or, les propos relevés ci-dessus laissent supposer que certains habitants sont directement impliqués dans ce commerce avec l'île irlandaise et l'île portugaise. Il est alors fort probable que des navires affrétés depuis les Antilles pour le voyage transatlantique en profitent pour marquer un arrêt en Irlande lors de leur voyage allé ou à Madère lors de leur retour dans les îles. C'est peut être le cas des hommes dont parle Du Maitz en 1687[1791].

Si les autorités locales sont peu enclines à soutenir les efforts des habitants dans la réalisation d'échanges avec les îles anglophones, ils appuient par contre toutes volontés de commercer avec les autres colonies françaises. Les autorités locales sont même désireuses de voir se développer les échanges entre les Petites Antilles et le Canada. En 1680, Blénac regrette qu'il « N'a pu obliger aucun habitant d'entre dans le commerce de Canada »[1792]. Patoulet en 1681 rapporte à son tour que

> « J'ay proposé a plusieurs habitans de ces isles et les ay exortez d'ouvrir un commerce entre eux et ceux de Canada. J'ay enfin et avec beaucoup de peine assemblé les interesser d'une rafinerie de cette isle et d'une autre de la Guadeloupe et les ay engagez a y envoyer des cette année un vaisseau de 60 ou 80 tonneaux pour y essayer »[1793].

Si les habitants des Petites Antilles sont peu à se lancer dans ce commerce, les propriétaires des raffineries du Mouillage de la Martinique et la rivière du Baillif de la Guadeloupe vont ouvrir le commerce des îles avec le Canada[1794]. Il n'est pas surprenant que ce soit les propriétaires des raffineries qui soient les plus prompts à s'adonner à ce commerce puisqu'ils peuvent livrer au Canada le sirop extrait de la canne qu'ils ne peuvent vendre dans le royaume de France[1795]. Malgré cette opportunité, les habitants des îles restent tout de même peu impliqués dans le commerce avec les colonies françaises de l'Amérique du Nord. Le fait que l'on « envoye un arrest du conseil pour exempter de droits les marchandises qui se transporteront des isles en Canada » ne change rien à ce fait[1796].

Le cas est similaire pour la Guyane. Blénac en 1685 propose qu'«Il seroit aussy fort important d'establir quelque commerce entre les isles de la Martinique et de Cayenne afin que ces deux colonies puissent s'ayder des choses qui croissent dans l'une et ne viennent pas dans l'autre »[1797]. Mais les marchands des Antilles ne sont pas encore prêts à investir des fonds pour pouvoir assurer des liaisons régulières entre les îles et la Guyane, ceci étant lié à la difficulté qu'il y a à relier ces deux espaces. Les marchands des Antilles préfèrent se livrer au

1789 ANOM, C8B 1 N° 77, Mémoire de Bégon, 12 Avril 1685.

1790 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.

1791 ANOM, C8 A 4 F 308, Lettre de Du Maitz, 30 Janvier 1687.

1792 ANOM, C8A 3 F° 14, extrait de lettre de Blénac, année 1680.

1793 ANOM, C8A 3 F° 71, Lettre de Patoulet, 08 Mars 1681.

1794 ANOM, C8A 3 F° 66, Lettre de Patoulet 28 Février 1681.

1795 Selon Jacques Mathieu ce commerce commence en 1667 sous l'impulsion de l'intendant Jean Talon et sur les directives de Colbert. Il s'exerce alors dans le cadre d'abord dans le cadre d'un commerce triangulaire reliant la France, les Antilles et le Canada. Des Antilles on envoie surtout au Canada du sirop-melasse et du tafia-guidive que l'on ne peut commercer dans le royaume de France. Voir MATHIEU Jacques, *le commerce entre la Nouvelle France et les Antilles au XVII° sicle*, FIDES, Montréal, 1981.

1796 ANOM, C8A 4 F° 14, Extrait de lettre, 16 Avril 1685.

1797 ANOM, C8B 1 N° 73, Mémoire de Blénac, 15 Août 1685.

commerce dans les espaces les plus proches. Ils sortent donc très peu de l'espace caribéen. Lorsque leur route les conduit à sortir des Petites Antilles, ils se dirigent le plus souvent vers Saint-Domingue. De cette île, les marchands rapportent des chevaux nécessaires aux habitants, comme en 1686 où « Nous avons escrit a monsieur de Cussy par un vaisseau qui est allé d'icy a Saint-Domingue charger des chevaux il en est revenu et encore un autre bastiment qui nous ont de luy apporté aucune nouvelle »[1798].

Les années 1674-1688 sont donc un temps de développement du commerce au sein de l'espace caribéen. Le fait que cette période soit marquée par la paix entre les nations présentes dans les îles favorise les échanges. Nous retrouvons souvent des habitants des îles sur la mer des Caraïbes, commerçant avec leurs compatriotes ou avec les marchands des colonies étrangères. Des familles de marchands arrivent à faire prospérer leurs affaires et obtiennent une place de choix au sein de la société coloniale. Le fait que les marchands soient exposés à peu de dangers explique alors en grande partie leur implication dans le commerce interlope. A la fin de la période, il est tout de même à noter que les marchands qui séjournent dans la mer des Antilles sont à nouveau exposés à quelques périls comme lorsqu'à partir de 1687 « les hollandois de l'isle de Corossol retiennent à leur prisons tous les françois qui y passent venant de la Nouvelle Espagne et d'ailleurs ou ils meurent de misère »[1799]. Ceci augure d'un nouveau changement dans le commerce des îles du fait de l'apparition de nouveaux conflits au sein de l'espace caraïbe à partir de 1688.

4. Le commerce antillais en temps de guerre à la fin du XVII° et au début du XVIII° siècle

La fin de la période étudiée est marquée par la résurgence des conflits dans l'espace antillais. La guerre de la Ligue d'Augsbourg et celle de Succession d'Espagne y ont toutes les deux des retentissements. L'une des conséquences est l'abandon de certaines îles par la France : Sainte-Croix, Saint-Barthélémy et Saint-Martin. De plus, l'obligation qu'ont les habitants de devoir quitter l'île de Saint-Christophe à deux reprises entraîne nécessairement une réorganisation des échanges au sein de cet espace caribéen français. Les relations nouées entre les îles sont aussi troublées par l'extension des conflits européens et la période de paix qui s'étend de 1697 à 1702 est bien trop courte pour pouvoir assurer un retour à la normale. Bien évidemment l'un des premiers secteurs touchés par ces conflits est le commerce.

Dès 1689 de Mayncourt écrit que la présence des navires ennemis près des îles françaises « empêche entièrement la communication et le commerce des isles puisque c'est le passage de tous les bastiments qui partes de la Martinique pour s'en aller en France ou qui vont et viennent des isles de Saint-Christophe et Guadaloupes à la Martinique »[1800].

Difficultés à commercer

Les conflits européens provoquent d'abord des difficultés d'approvisionnement. Dès 1689, Blénac alerte les autorités versaillaises de la sorte :

1798 ANOM, C8A 4 F° 114, Mémoire de Du Maitz, 20 Mars 1686.
1799ANOM, C8A4F370, Lettre de Saint Laurent, 08 Novembre 1687.
1800 ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.

« Que les marchands y apportent du bœuf et de la farinne on en est en grande disette aussy bien que de bray gras, bray sec, suif, maneuvres, mats, s'il arrive quelque accident à un navire de guerre ou marchand on est hors d'estat de luy donner nul secours »[1801].

Du Maitz en 1691 évoque lui aussi les difficultés qu'il y a à entretenir des relations avec la Métropole[1802]. La situation semble cependant s'améliorer au cours de ce premier conflit grâce à la mise en place de convois. Pourtant, en 1695, Du Maitz continue à évoquer les réticences qu'ont les hommes à prendre la mer en ces temps de guerre :

« Il n'y auroit aucun marchand ny matelot qui voulut s'engager dans la navigation de ces pays, ce qui sroit très préjudiciable au commerce et les gens qui s'addonnent à la course parloient desja de ne plus aller à la mer »[1803].

La signature du traité de Ryswick ne provoque pas le retour à la confiance de la part de ceux qui prennent la mer pour commercer. Par exemple en 1698 le suggère :

« Depuis la paix j'ay excité les negociants du bourg Saint-Pierre a faire quelqu'essay de ce commerce quelques uns d'entre eux ont envoyé une barque à Saint-Domingue a dessein d'y prendre des avis de monsieur Du Casse pour ce commerce et aller ensuite à la traite »[1804].

Si l'intendant est obligé d'inciter les marchands à faire du commerce maritime c'est parce qu'étant les premières victimes de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, ils ont eu tendance à limiter leur passage en mer. La période de paix qui s'ouvre n'entraîne pas immédiatement un retour à la normale. De plus, la guerre de Succession d'Espagne qui suit très rapidement la guerre de la Ligue d'Augsbourg ramène un climat d'insécurité dans l'espace caribéen. En 1701, alors que le conflit vient à peine de débuter, Robert écrit déjà :

« Une petite frégatte ennemie peut troubler tout le commerce de nos isles françoises et empecher qu'elles ne se puissent communiquer et donner des avis et des secours les unes aux autres »[1805].

Tous ceux qui prennent la mer en cette période peuvent alors à tout moment être la proie de marins ennemis comme il en fut le cas en 1709 à la Martinique[1806].

Ainsi la fin du XVII° et le début du XVIII° siècle sont marqués par des temps plus difficiles pour les marchands et habitants. Ils ont plus de mal à commercer avec la métropole. Cela se ressent dans l'exportation de sucre de la Martinique vers l'Europe présenté par Christian Schnakenbourg dans son article intitulé *« statistique pour l'histoire économique de plantation de la Guadeloupe et de la Martinique »*[1807]. En 1680, les habitants de l'île exportent vers le royaume de France 180 000 quintaux de sucres bruts. En 1687, ce chiffre monte même à 260 000 quintaux. Or, à la fin du conflit de la Ligue d'Ausbourg, les exportations ne s'élèvent plus qu'à 111 233 quintaux. Si le chiffre reste encore élevé, il est à noter qu'il a diminué de moitié. En 1710, il est encore en régression puisqu'il n'atteint plus que 106 100 quintaux. L'exportation de coton de 260 quintaux et de cacao de 5927 quintaux ne sont alors pas suffisants pour redresser la balance commerciale[1808].

1801 ANOM, C8A 5 F° 247, Lettre de Blénac, 27 Septembre 1689.

1802 ANOM, C8A 6 F° 367, Lettre de Du Maitz, 05 Juin 1691.

1803 ANOM, C8A 9 F° 68, Mémoire de Du Maitz, 10 Mars 1695.

1804 ANOM, C8A 11 F° 125, Lettre de Robert, 19 Mai 1699.

1805 ANOM, C8A 13 F° 110, Lettre de Robert, 24 Avril 1701.

1806 ANOM, C8A 17 F° 73, Lettre de Vaucresson, 24 Mars 1709.

1807 SCHNAKEMBOURG, Christian, « Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et Martinique (1635-1835) ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (31), 3–121.

1808Il faudra attendre 1725 pour que le nombre de sucre transporté en France depuis la Martinique retrouve et dépasse le nombre exporté avant la guerre de la Ligue d'Ausbourg.

Cette baisse d'exportation peut s'expliquer par une fréquence moins importante dans la venue des navires aux îles. Les autorités locales l'exposent souvent. En 1711, Phélypeaux dit que depuis son arrivée, « il n'y a qu'un seul navire négrier qui est passé. Pendant les deux ans où Gabaret a gouverné, il est venu 12 navires négriers »[1809]. Signe des tensions que ceci peut engendre dans les îles, la même année, un capitaine de navires échoue et son chargement est perdu en mer. Le lieutenant général écrit alors aux autorités versaillaises pour leur signaler les problèmes que cette mésaventure a engendré dans les îles :

> « Ce bastiment estoit chargé de bœufs salés et autres commestibles dont nous avons un extreme besoin. Toute l'isle a murmurée de l'ignorance et de la lacheté de Yvon qu'ils accusent d'estre un voleur et d'avoir perdu expres son bastiment y ayant disent ils trouvé son profit à cause des grandes assurances »[1810].

Il ne faut pourtant pas penser que les îles françaises sont complètement isolées au cours de ces conflits. Bien au contraire, des relations commerciales avec l'Europe continuent à se maintenir. Par exemple en 1708, De la Malmaison rapporte que « nous apprenons par une barque partye de la Martinique le 28 du courant qu'il y est arrivée sept batiments marchands de Bordeaux et un de Nantes »[1811]. Les relations entre les îles et les ports de la côte Atlantique continuent à être actifs malgré les risques de prises qu'encourent les marchands qui se rendent en Amérique. Pour la première moitié de l'année 1711, il a été établi un registre des navires étant à la Martinique[1812]. Il s'avère que pour les six premiers mois de cette année, il y a trente-six navires qui sont recensés à la Martinique dont onze sont affrétés directement par des habitants de l'île. Comme dans le cas de Saint-Domingue[1813], si les conflits ont eu un impact certain, ils n'ont pas pour autant mis fin aux relations commerciales dans la région. Certains habitants ont même su construire leur fortune grâce à ces conflits comme l'expose un auteur anonyme en 1710 :

> « Les habitants y sont riches par les revenues considérables de leurs habitations, par les courses heureuses qu'ils ont faites sur les ennemis pendant cette guerre et par leur commerce à la Terre Ferme espagnole et qu'en cet estat ils n'ont à désirer que des honneurs »[1814].

Les circulations inter-caribéennes perdurent aussi, même si, par moment, elles sont plus délicates à réaliser. En 1690, Du Maitz expose ces difficultés de la sorte : « il n'est pas possible d'avoir aucun commerce avec Sainte-Croix n'y d'en espérer des nouvelles jusques à ce qu'on y puisse envoyer quelque bastiment de force »[1815]. Cela contribue à l'abandon de l'île par la France. Les relations entre les autres îles des Antilles sont aussi bouleversées par la présence des navires ennemis dans les eaux caribéennes. Pour autant, ceci n'empêche pas les marchands de circuler entre les îles. Guitaud en 1691 informe le ministre qu'il a pu « envoyer à la Guadeloupe cent barils de bœuf avec deux barques pour travailler à l'amas des matériaux » depuis la Martinique[1816]. La même année, le « capitaine Dubois a vendu cent barils de bœuf dont cinquante ont esté envoyé à Sainte-Croix pour la subsistance des habitants transportés de la colonie de Saint-Christophe »[1817].

1809 ANOM, C8A 18 F° 11, Lettre de Phélypeaux, 05 Mai 1711.

1810 ANOM, C8A 18 F° 7, Lettre de Phélypeaux, 26 Avril 1711.

1811ANOM C7A5 F° 168, Lettre de De la Malmaison, 30 Mars 1708.

1812ANOM C8A 18 F° 149, Etat des navires marchands qui ont fait commerce à la Martinique le 31 Juillet 1711.

1813 HRODEJ Philippe, *l'amiral Du Casses…* Op. Cit, P.133.

1814 ANOM, C8B 3 N° 6, Mémoire anonyme des habitants de la Martinique, année 1710.

1815 ANOM, C8A6F151, Lettre de Du Maitz, 23 Août 1690.

1816 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 879, Lettre de Guitaud, 04 Octobre 1691.

1817 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 879, Lettre de Guitaud, 04 Octobre 1691.

La Martinique, mère nourricière

Les relations entre les îles perdurent parce qu"il en va de la survie des habitants. La Martinique est privilégiée puisqu"elle reçoit en priorité les marchandises venues d"Europe. Elle acquière le rôle de nourricière des autres colonies françaises des Petites Antilles, d"autant plus que la colonisation de Saint-Christophe périclite. Guitaud dit au sujet de son envoi de marchandises de la Martinique à la Guadeloupe : « Les deux barques que je devois envoyer à la Guadeloupe monseigneur y sont arrivées à bon port avec les cent barils de bœuf pour la subsistance des pauvres habitans »[1818]. Le gouverneur de cette île, Hinselin précise « quelques uns des plus honnects gens qui sans ce secours auroient pris le party de se retirer à la Martinique ou il y a abondance de toutes marchandises »[1819]. La Martinique apparaît comme privilégiée car elle est mieux approvisionnée et mieux défendue. C"est ce que confirme les propos de Mayencourt « la pauvre Guadeloupe laquelle estant la plus belle et la plus riche par le grand nombre de sucres blancs de coton et d"indigot qui s"y faisoient si elle avoit une garnison de trois ou quatre cents hommes pour la mettre a couvert des incursions des ennemis »[1820].

Malgré les supplications des habitants de la Guadeloupe, les risques dus aux conflits incitent les marchands à se regrouper à la Martinique, ce qui conforte sa place centrale dans le domaine colonial français. En 1695, Gémosat écrit au sujet des habitants de la Grenade :

> « Les plus aisé envoyent leur indigo en France a leur correspondant à la Martinique pour les faire tenir les uns à la Rochelle et les autres à Nantes ceux qui ne sont pas en cet estat s'en servent pour payer leurs necessitez aux négociants qui viennent de la Martinique »[1821].

C"est donc par l"intermédiaire des marchands de cette île que les habitants des îles secondaires peuvent commercer avec le royaume de France. Le gouverneur de la Grenade continue à ce sujet :

> « le commerce qui se fait dans cette isle est par le moyen de barques de la Martinique qui apportent aux habitants les choses qui leur sont très utiles il vient très peu de vaisseaux de France en droiture qui leur sert les provisions necessaires y sont fort cheres, la culture des habitants est en indigo qui se fait sans contredit aussy bon qu'à Saint Domingue le reste de la culture est de magnocs, de pois et du gros muil il ne se fait point de sucre à cause qu'il n'y a pas de débit et il n'y a que deux sucreries »[1822].

Les marchands de la Martinique ne se contentent pas de commercer avec les îles françaises des Petites Antilles. Les îles hollandaises les attirent encore comme en témoigne Du Maitz :

> « Nous avons vérifié sur les lieux que les avis qui avoient esté donné à sa majesté du commerce estranger qui se faisoit à Saint-Eustache estoient très véritables mais aussy nous avons trouvé que c"estoit les marchands négociants dans les isles qui l"entretenoient en prenant des sucres dans leur propres navires pour les y porter »[1823].

1818 ANOM, C8A 6 F° 471, Lettre de Guitaud, 29 Octobre 1691.
1819ANOM C7A4 F° 2, Lettre d'Hinselin, 08 Février 1692.
1820 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 874 II CA, Lettre de Charbonnier, 15 Juillet 1692.
1821 ANOM, C10 A1, Lettre de Gémosat, 10 Mars 1695.
1822 ANOM, C10 A1, Lettre de Gémosat, 30 Mars 1695.
1823 ANOM, C8A 5 F° 299, Lettre de Du Maitz, 25 Mars 1689.

Gabaret doit lui aussi soutenir en 1689 le commerce avec l'île hollandaise puisque « Le moyen d'augmenter cette isle seroit promettre aux habitants de transporter de Corassol du mil, des poix et de la cassave qu'on pourroit traiter pour des noirs »[1824].

En 1690, Du maitz rédige les mots suivants :

> « Pendant que la guerre durera avec les anglois et hollandois il n'y a pas d'apparence qu'il se puisse faire aucun commerce estranger ne restant plus que la seule isle de Saint Thomas qui est partagée entre les danois et les Brandebourquois et estant aussy en guerre avec ces derniers on ne doit pas craindre que personne s'hasarde de le tenter et comme elle est fort tard au levant des isles françoises on seroit obligé en remontant de ranger les isles angloises ce qui fait que je ne vois pour le présent aucune ouverture au commerce estranger »[1825].

Le fait que l'intendant évoque l'île danoise n'est pas anodin. Les marchands des îles ne passent plus par Saint Eustache ou Sainte Croix pour commercer mais se rendent directement à Saint-Thomas où ils savent qu'ils peuvent y rencontrer des marchands hollandais et anglais sans craindre de se faire arrêter par des escadres ennemies. Du Maitz a conscience que la guerre n'est pas véritablement un frein au commerce avec les îles étrangères. Très vite Saint-Thomas, de par sa neutralité, acquière le statut de plaque tournante des Antilles[1826]. Dès 1692, De la Saullaye, gouverneur de Sainte-Croix, affrme déjà : « Cette colonie subsiste bien par le secours que nous tirons de Saint Thomas »[1827]. Les habitants de cette île ne sont pas les seuls à entretenir des relations avec l'île danoise. En 1693, Du Maitz dit qu'il a dû « rendre compte du commerce prétendu fait avec un danois »[1828]. Or, ce commerce se fait depuis la Martinique.[1829]. Tous ces témoignages attestent que des relations fréquentes sont entretenues pendant la période de conflit entre les habitants des îles françaises et l'île danoise. Comment pourrait-il en être autrement puisque l'intendant lui-même a été contraint de faire appel au service des habitants de Saint-Thomas pour pouvoir approvisionner les îles[1830]. L'intendant Robert en 1698 confirme alors les faits de la sorte :

> « Les gens des isles pendant la guerre ne pouvoient au plus traiter qu'avec les gens de Saint-Thomas et tout ce négoce ne se pouvoit réduire qu'à du cacao et quelques danrées de France qu'ils negocioient pour des noirs »[1831].

Selon Robert, les relations entretenues entre les îles françaises et l'île de Saint Thomas cessent avec la fin des conflits en 1697[1832]. Les relations avec l'île danoise n'auraient cours qu'à cause du manque d'approvisionnement des îles engendré par la guerre. Logiquement, une fois ce problème réglé, les habitants français se détourneraient naturellement de ce comptoir. Pourtant dès 1697, les témoignages ne manquent pas sur la continuité de ces échanges.

La reprise des conflits en 1702 donne à nouveau l'occasion de commercer plus ouvertement avec l'île neutre de Saint-Thomas. Dès la première année du conflit, La Bouloc gouverneur de la Grenade écrit que « Les habitants de cette colonie sont dans la dernière misère pour avoir des viandes salées n'y en ayant pas à la Martinique et n'osant pas leur

---

1824 ANOM, C8A5F330, Lettre de Gabaret, année 1689.

1825 ANOM, C8A6F1927, lettre de Du Maitz, 05 Septembre 1690.

1826 Sur la question de la neutralité de cette île voir les travaux de SCHNAKENBOURG Éric, *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales XVIIe-XVIIIesiècles*, Rennes, PUR, 2013.

1827 ANOM, C8A 7 F° 39, Lettre de De la Saulaye, 25 Juin 1692.

1828 ANOM, C8A 7 F° 268, Lettre de Du Maitz, 18 Janvier 1693.

1829 ANOM, C8B 2 N° 27, Mémoire de Lagny, année 1696.

1830ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

1831 ANOM, C8A 10 F° 279, Lettre de Robert, 06 Mars 1698.

1832 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Robert, 29 Octobre 1700.

permettre d'en prendre des habitants de Saint-Thomas sans vostre permission »[1833]. Il semble alors que le gouverneur n'attend pas la réponse des autorités pour permettre à ses administrés de prendre la route de l'île danoise puisque l'intendant Robert informe le ministre que

> « monsieur de Bouloc leur a promis peu aprez son arrivée qu'il feroit avoir des négres à ceux qui voudroient luy avancer de l'argent ou des marchandises du pays que sur cela plusieurs des habitants luy ont donné ou de l'argent ou de l'indigot pensant en avoir des négres a bon marché qu'il a envoyé tout publiquement à Saint-Thomas chercher des négres ne faisant pas autrement de cas des deffense de commerce estranger »[1834].

Bouloc n'est pas le seul à agir de la sorte. En 1702, les habitants de la Grenade écrivent un mémoire au roi où ils justifient leur commerce de la sorte :

> « Le peu de soin que la compagnie du Sénégal s'est donnée jusqu'icy d'envoyer des négres dans cette isle leur est très prejudiciable […] Puisque ne pouvant tirer des autres isles françoises ou il n'y en a pas aprez pour nous en fournir et n'ozant en faire venir de chez les estrangers... que le peu quy s'en tournoit icy n'estoit que le rebus de ceux que l'on portit à la Martinique encore les achetoit très cher »[1835].

Face au manque d'approvisionnement, les autorités locales sont contraintes de permettre le commerce avec Saint-Thomas. Pour pouvoir garder contrôle sur les échanges inter-caribéens, il est alors envisagé de donner des passeports aux marchands français qui veulent se rendre dans cette île. La proposition est formulée par Vaucresson en 1708[1836]. Ceci fait suite à la proposition apporté par un ancien habitant de la Guadeloupe, Testas qui s'est enfuit à Saint-Thomas à cause de la pratique du commerce étranger et qui demande à revenir à la Guadeloupe sans être inquiété

> « Comme l'exemple de Duval qui s'est enfuit de Marie Galante et dont j'ai marqué toutes les descentes et enlèvements qu'il a fait depuis six mois, m'engage à luy faire dire qu'il pourroit venir en toute seureté et en effet s'estant rendu à la Martinique […] je luy ay procuré un passeport de monsieur le general pour aller reprendre ses effets au dit Saint-Thomas»[1837].

La demande de Vaucresson est alors entendue puisqu'en 1710 Gabaret informe le ministre que :

> « L'envoie que vous avez fait monsieur l'intendant de dix passeports que le roy a fait expédier[…] Pour faciliter dans ces colonyes l'entrée de touttes sortes de marchandises commestibles, je puis vous assurez que cela sera d'un grand secours à tous les habitants qui n'ont pas acoustumé de manger de la farine de manioc et il nous sera très facile par ce moyen d'en avoir en abondance tant de l'isle de Saint-Thomas que des isles angloises et hollandoises puisque d'eux mesme ils en ont desja apporté plusieurs fois »[1838].

Grâce à cela, « Jusques à présent monseigneur au moyen des passeports que sa majesté a fait expédier et de la permission de tirer des estrangers et ennemis de l'estat des marchandises commestibles nous n'avons point esté dans la disette » écrit ce même Gabaret.
Ces passeports ne mettent pas fin aux fraudes qui se commentent dans les îles. Vaucresson en 1711 se plaint qu' « Il y a des trafics d'argent entre les îles françaises et les îles étrangères

1833 ANOM, C10A1, Lettre de la Bouloc, 17 Septembre 1702.
1834 ANOM, C8A 15 F° 74, Lettre de Robert, 10 Février 1703.
1835 ANOM, C10A1, Mémoire des habitants de la Grenade, année 1702.
1836 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson 22 Août 1708.
1837 ANOM, C8A 16 F° 397, Lettre de Vaucresson 20 Octobre 1708.
1838 ANOM, C8A 17 F° 205, Lettre de Gabaret, 04 Avril 1710.

surtout à Saint-Thomas »[1839]. Dans la même lettre, Vaucresson explique comment peuvent être réalisées ces fraudes :

> « Je dois vous informer mon seigneur de mouvement qui se sont faits à l'égar d'une barque nommée le Postillon appartenant aux soustraittants de la compagnie de l'Assiente laquelle estant arrivée dans cette isle à la fin de Janvier dernier avec une cargaison de 88 barils de farine le sieur Pelletier agent du domaine l'envoya visiter sur ce qu'il ne trouva pas dans son registre de déclaration qui aurait dû estre fait au départ de la barque et ayant trouvé les dits barils de farine il les fit saisir et arresté et me présenta requeste, j'ordonna qu'il feroit incessamment porté à sa diligence ; le sieur maistre ayant été interrogé apporta copie de la déclaration signé du sieur de la Hante ci devant directeur du domaine, lesquelles par la faute des fermiers du domaine n'avoit point esté enregistrée et répondit qu'ayant esté obligé en remontant de la Gouave de relacher à Saint-Thomas et qu'ayant fait un mauvais voyage il prit huit barils de farines pour son équipage et 80 à frest pour des particuliers de cette isle croyant qu'on les recroit icy eu égard aux permissions qui avoient esté donné aux étrangers d'en apporter […] J'ay cependant permis au sieur Desnot de faire faire un voyage à la barque en laissant subsister la caution »[1840].

Il est probable que certains habitants ont vu le profit qu'il y avait à entretenir un commerce avec les étrangers. Ces actes sont parfois lourdement condamnés comme en 1694[1841]. Ceci n'empêche pourtant pas aux habitants de continuer à prendre le risque de pratiquer le commerce interlope. La raison profonde à cette prise de risque est sans nul doute le fait que les îles ne sont pas approvisionnées de façon suffisante. C'est en tout cas ce qu'exprime d'Amblimont en 1698 :

> « Tous ceux qui ont eu le malheur d'y estre surpris [au commerce étrangers] depuis que je suis icy et qui par consequence ont esté condamnez a payer les amandes et subir les autres chastimens n'avoient par plus souvent la valeur d'une barique d'eau de vie à eux apporté dans leurs basteaux et estoient la plus part des pauvres habitants des isles dégrades chargez de familles et par le moyen d'un ordre de sa majesté telle que j'ay l'honneur de vous la proposer l'on découvriroit qui sont les marchands ou habitans qui les chargent et leurs croupiers »[1842].

N'est ce pas « Sous prétexte d'une disette de bœuf salé » que « Valton, Pierre, marchand et habitant de la Martinique […] auroit obtenu le 29 Avri 1708 des sieurs de Machault et de Vaucresson commandant et intendant des isles françoises de l'Amérique, la permission d'envoyer des batiments à l'isle danoise de Saint-Thomas chargez de sucres et autres denrées du pais pour en acheter dans cette isle etrangère quinze cent barils de bœuf salé »[1843].

Ce commerce est alors souvent appuyé par les autorités locales car ils y trouvent aussi un intérêt personnel comme à Sainte-Croix où « Le Begue recevait un ecu pour chaque barique de tous les sucres qui estoient portez de sainte Croix à SaintThomas et d'avoir aussy receu des présens d'argent de divers particuliers du dit Sainte-Croix »[1844]. Le fait est encore marquant en 1702 :

1839 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson 13 Mars 1711.
1840 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson 13 Mars 1711.
1841 ANOM, C8A 8 F° 197, Lettre de Du Maitz, 26 Août 1694.
1842 ANOM, C8A 10 F° 232, Lettre d'Amblimont, 01 Juin 1698.
1843 ANOM, COL E 382 bis, Dossier Valton, année 1712.
1844 ANOM, C8A 9 F° 253, Lettre de Robert, 19 Février 1696

« divers particuliers s‟estoient adonnez a introduire tout nouvellement le commerce estranger icy et à la Guadeloupe et que la colonie françoise de Saint-Christophe en l‟attente d‟une guerre prochaine servoit d‟occasion et de prétexte pour couvir l‟introduction de ce commerce parce que sous ombre que les habitans de Saint-Christophe envoyoit icy et à la Guadeloupe les negres de leurs habitations pour les mettre en seureté en cas de guerre eux et des gens de cette isle cy et de la Guadeloupe faisoit passer quantité de négres avec des permissions de monsieur de Gennes qu‟ils venoient d‟acheter à Saint-Eustache ou a Saint-Thomas »[1845].

Les colons français n‟échangent pas seulement avec les Danois. Déjà en 1690, des échanges entre les habitants français et anglais sont attestés alors même que les deux nations sont en guerre. En cette année, « Le sieur Castille s‟en allant à Sainte-Croix avoit fait charger chez les anglois a la pointe des palmistes dans la barque qui le portoit du bœuf de la chandelle, du beurre et du vin de Madère »[1846]. En 1701, « Monsieur de Guitaud luy a donné cette permission et a donné pour cet effet un passeport a un patron de barque qu‟il a aussy chargé d‟une lettre pour le gouverneur de la Barbade »[1847]. En 1710, « Trois barques doivent venir de la Barbade [pour apporter du bœuf salé] »[1848]. Enfin, en 1713,

« Il arriva a la rade du fort Royal un vaisseau de la reyne d'Angleterre nommé l'espée de Woll commandé par Monsieur Vanbrug un navire marchand nommé Saindav Gally et deux bateaux, le tout venant de la Barbade pour traiter icy 383 négres qui sont sur le vaisseau de guerre et d'autres effects. Monsieur Gordon ministre de la dites isle de la Barbade qui sous la protection de Monsieur de Phélypeaux n'a fait aucune chose depuis plus d'un an de venir icy où il a fait un commerce très considérable, me vint prier de luy permettre de traiter les dits nègres et me dit qu'il avou faict une convension par lequel monsieur de Phélypeaux luy avoit promis de recevoir icy ce qu'il avoit apporter. On m'offroit le lendemain mille louis d'or et on me promit mesme qu'il y avoit 20 à 25 milles livres tournois pour moy si je consentois au commerce que ce navire estoit venu faire icy»[1849].

Tous les administrateurs français ne sont pas pour ces échanges. Vaucresson, face à cette proposition de commerce avec les ennemis, refuse de recevoir le navire anglais: « cela a un peu embarrassé des personnes du fort Royal qui estoit en société avec luy, mais les négociants de l'isle qui souffroit depuis longtemps du commerce des anglois m'en font milles remerciements»[1850]. La même année il est fait jugement « Du sieur Coquille receveur général du domaine de sa majesté en la dite isle de Guadelouppe au nom et comme fondé de pouvoir du sieur Conqueret maitre du batteau l‟Union de la Martinique armé en guerre par le Domaine de la dite isle sous commission de l‟amiral de France contre Denis Crosneut maitre de la barque la Susanne d‟Antigues avisé de commerce estranger »[1851].

Les administrateurs anglais ne sont pas toujours prêts à recevoir les navires français à bras ouverts. En 1690, le Capitaine Lawrence annonce qu‟un navire Français venu de la Martinique s‟est présenté à la Barbade[1852]. L‟équipage cherche alors à acquérir du bœuf

1845 ANOM, C8A 14 F° 109, Lettre de Robert, 28 Avril 1702.
1846 ANOM, C8A6F126, lettre de Du Maitz 26 Mai 1690.
1847 ANOM, C8A 13 F° 83, lettre de Robert 12 Mars 1701.
1848 ANOM, C8A 17 F° 240, lettre de Gabaret, 04 Septembre 1709.
1849 ANOM, C8A 19 F° 438, Lettre de Vaucresson, 02 Novembre 1713.
1850Ibid.
1851 CARAN, COL/A//1, Pièce 9745, Folios 36-39, lettre de Coquille, année 1723.
1852 CSP, ADM 106/402/397, Folio 696: Captain Lawrence Wright, the Mary, 1690, 4 April.

d'Irlande et de la farine. Ceci donne lieu à l'arrestation de l'embarcation. Pourtant les habitants continuent à commercer avec les Anglais.

La lutte contre l'interlope de la part des autorités est encore une fois un échec. Ni la guerre ni la mise en place de sanctions contre ceux qui pratiquent le commerce étranger n'a permis aux autorités locales de mettre au pas le commerce. Les propos tenus par Phélypaux en 1713 laisse même suggérer que les autorités ont intégré l'idée qu'ils n'arriveraient pas à contrôler les marchands: « les marchands ne sont icy d'aucunes utilité pour le roy, ils ont peu de nègres domestiques et aucun nègre esclaves parcequ'ils ne possèdent ny sucrerie ny terre. » écrit-il[1853]. Et il justifie ainsi ses propos : « contre l'erreur de plusieurs, les marchands sont peu nécessaire aux colonies où il faudroit que les colons travaillent et des soldats pour devenir habitant selon leur portés si les choses estant ainsy lorsqu'il arrive des vaisseaux les colons iroient cherchés les marchandises qu'ayant de la première main ils auroient à beaucoup meilleur marché»[1854]. Pourtant, sans ces marchands, les colonies ne pourraient se développer, surtout en ces périodes de conflits. C'est en tout cas ce que suggère Robert :

> « les relations de commerce establis entre les colonies françoises roulent également sur les capitaines des vaisseaux marchands venant de France et sur les gens du pays qui naviguent des barques ceux cy lorsqu'il y a des danrées en abondance dans une isle et en valeur dans l'autre en portent ou elles sont rares et en valeur ils vont aussy dans les isles ou il y a peu de débit chercher des bestiaux des volailles et des vivres de toutes sortes pour apporter dans les lieux ou il se fait beaucoup de consommation »[1855].

Importance économique croissante des marchands

Si Phélypeaux se méfie tant de ceux qui pratiquent le commerce c'est avant tout parce que les marchands des îles ont continué à gagner en autonomie, ce qui leur permet de passer outre les interdits commerciaux édictés par les autorités. Les habitants n'ont pas perdu les habitudes prises après la chute de la Compagnie des Indes Occidentales. Gabaret en 1710 interdit encore « aux capitaines de vaisseaux de France de souffrir qu'aucuns canots ou chaloupes aillent à leur bord avant d'être mouillé »[1856]. Et il explique cet interdit « par l'empressement qu'ont la plupart des habitants marchands et négociants d'aller à bord des vaisseaux ». Pourtant cette période de conflits expose les embarcations côtières à des risques de prises comme en 1697 lorsque « Ces jours cy il en est venu deux corsaires anglois qui ont enlevé une barque sucrière sur la coste entre le Fort Royal et le Fort Saint-Pierre, le Cheval Marin, l'Opiniatsre en ayant eu avis appareillerent aussy tost avec un corsaire de cette isle et leur donnerent chasse mais les corsaires anglois estant frais carenne firent vent arrière »[1857]. Ceci n'incite pourtant pas aux habitants à rester sur le bord des côtes en attendant que les navires viennent y accoster. Au contraire, il semble que c'est par le biais des habitants que le commerce dans les îles arrive à se maintenir. C'est en tout cas ce que suggère Robert en 1696 : « tout le commerce se fait par le moyen des barques qui vont continuellement d'un quartier de l'isle à l'autre pour aller chercher les sucres et autres denrées des habitations et les porter à bord des vaisseaux »[1858]. Malgré la menace qui pèse sur les petites embarcations qui longent les côtes, les habitants ont tout de même continué à faire circuler les marchandises

1853 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.
1854Ibid.
1855 ANOM, 07DFC126, mémoire de Robert 29 Octobre 1700.
1856 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.
1857 ANOM, C8A 10 F° 97, Lettre de Robert 19 Juin 1697.
1858 ANOM, C8A 9 F° 369, Lettre de Robert, 26 Mai 1696.

entre les îles et n'hésitent pas à aller à la rencontre des embarcations qui s'en approchent. Le père Labat se rendant à la Martinique narre la façon dont ces échanges se réalisent :

> « Un canot nous hela. M Roy avoit reconnu la voix de celui qui le commandoit et ceux du canot avoient reconnu la sienne. C'étoit le sieur Louis Coqueret lieutenant de la compagnie du Prêcheur qui s'étoit hazardé avec quatre hommes pour découvrir lequel des deux combattants étoit la Loire. Il monta à bord où il fut très bien réçu il renvoya sur le champ son canot à terre qui revint une demie heure après chargé d'oranges de la Chine et d'autres fruits accompagné de trois grands canots qui nous apporterent près de soxante habitans bien armés pour aider à nous defendre si l'anglois vouloit recommencer le combat […]. Quelques parents et amis de M Roy vinrent à bord et nous apportèrent des fruits et des poissons. M Roy le pêre nous envoya un grand diner de poisson, de pain frais et de fruits en quantité »[1859].

Aller à la rencontre des navires est donc une façon de réaliser un premier contact. Les habitants apportent quelques marchandises aux équipages afin qu'ils puissent se restaurer. Peut-être en profitent ils pour indiquer où sont les anses où le commerce pourra se faire en toute tranquillité. Ceci leur permet surtout d'avoir connaissance des marchandises transportées et de pouvoir être les premiers à réaliser les meilleures transactions lorsque le navire est stationné dans les ports et rades de l'île. Ceci pose souvent des soucis aux administrateurs puisqu'ils peuvent difficilement contrôler les transactions réalisées. C'est le cas en 1691 :

> « La fluste l'Afriquaine estant d'un très grand port outre les munitions et farines destinez par le roy pour ses isles avoit encore chargé en confusion des marchandises pour des particuliers ce qui en avoit rendu le déchargement plus difficile et quoy qu'on y eut travaillé le plustost qu'il a esté possible en vingt trois jours qu'elle a resté aux rades de Fort Royal et Fort Saint-Pierre on n'en a pu venir a bout»[1860].

Ce commerce se fait souvent dans les anses secondaires comme à la Martinique en 1700 quand « Le sieur de la Hante directeur du domaine estant venue me dire qu'il soupçonnoit une barque angloise de faire commerce à la coste dans une ance à une lieue de la rade vers le prescheur »[1861]. Si cette anse a été choisi pour ce type de commerce c'est sans doute parce qu'elle est proche de la grande place de commerce qu'est Saint-Pierre mais n'est pas pour autant la plus surveillée des espaces côtiers de l'île.

Commercer en pleine mer, une stratégie de contournement ?

Les contrôles aux abords des côtes a même dû inciter les habitants à s'éloigner des îles pour ces échanges afin de ne pas être pris par les escadres royales ou les flibustiers. Les îles neutres et les îlets les plus proches deviennent alors les lieux de rendez-vous pour ce type de commerce. [1862]. En 1698, des marchands de la Martinique donnent rendez-vous au Rocher du Diamant à un commerçant de la Barbade pour pouvoir y faire du commerce[1863]. C'est alors par

1859 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Tome I, OP. Cit. p. 22

1860 ANOM, C8A 6 F° 343, Lettre de Du Maitz, 22 Mars 1691.

1861 ANOM, C8A 12 F° 132, Lettre de Robert, 13 Mai 1700.

1862 ANOM, C8A 10 F° 332, Lettre de Robert, 31 Mai 1698.

1863« Le 4° de ce mois ayant observé une barque qui vint mouiller près de terre sur les dix heures du soir un parent de mon secrétaire nommé le Fayet venu en ce pays cy depuis quelques mois pour chercher a y faire quelque chose, passa une partie de la nuit sur le bord de la mer et ayant veu sur les deux heures du matin qu'on en desbarquoit des négres il en laissa mettre à terre neuf qui estoit dans un petit canot et aussy tost les arresta et ordonna qu'on les menast a ma maison, il n'y avoit à la conduite de ces négres que le patron de la

leur propre moyen que ceux de la Martinique se sont rendus sur l'îlet et c'est grâce à leurs embarcations qu'ils ont pu ramener les esclaves dans l'île. Ceci démontre une grande part d'autonomie de la part de ses habitants mais aussi une grande prise de risques.

En 1702, c'est encore de la Martinique que partent des habitants pour pouvoir faire du commerce avec les Anglais. Robert rapporte alors l'affaire suivante :

> « J'ay l'honneur de vous informer Monseigneur que vers les premiers jours de ce mois il est venu à ma connoissance qu'il y avoit un navire anglois mouillé à la grande ance de l'isle la Dominique accompagné de quelques barques aussy angloises et que ce navire estoit l'a pour faire commerce avec les marchands et habitans de nos isles de la Martinique, la Guadeloupe, Marie-Galande et même Saint-Christophe, envoyant des barques angloises porter des nègres dans les ances des dites isles et y prendre des marchandises et recevant des barques françoises qui apportoient des succres et autres danrées de nos isles en payement des négres qui leur auroient esté livrez par ces anglois ».

La présence de ces navires incite des habitants à prendre la mer comme le rapporte encore Robert :

> « Il mouilla en cette rade une barque de cette isle venant du petit cul de sac de la Guadeloupe qui estoit chargée de sucres que l'on a soupçonné d'estre detinez pour le navire anglois de Sisson de sorte qu' je l'ay fait arrester et j'ay pareillement fait arrester les bourgeois et maitre des dites barques contre les quels il y a des soubçons »[1864].

Les rendez-vous pris en pleine mer ne sont pas improvisés. En effet, dans le cadre du commerce interlope, les échanges ne se font que grâce à des habitants qui connaissent très bien les îles françaises. Dans le cas cité plus haut, le capitaine qui est à l'origine des transactions n'est pas inconnu puisque l'intendant Robert le présente ainsi : « Celuy qui le commandoit est un nommé Sisson anglois qui a demeuré il y a quelques années en cette isle cy pour poursuivre la restitution d'une prise angloise relachée par arrest du conseil d'estat et qui pendant qu'il a esté icy à fait connoissance avec plusieurs marchands françois »[1865]. Or, les guerres, plutôt que d'éloigner le monde marchand des Antilles, les a rapprochés. Les conflits ont suscité de multiples raisons de permettre aux habitants de circuler entre les îles. Certains de ses intermédiaires sont alors des habitants qui se sont réfugiés dans les îles ennemis mais qui sont restés en contact avec les îles françaises dont ils sont originaires. Blénac en 1692 rapporte par exemple que « Celuy que j'avois envoyé à Sainte-Croix est de retour et a passé dans les isles angloises, ils le l'ont prié de me demander un passeport pour Ganssepoul c'est un hollandois habitant de la Guadelouppe et retiré parmy eux »[1866]. Or, c'est par l'intermédiaire de ces hommes installés dans les îles étrangères que les marchands français peuvent acquérir les marchandises qui leurs sont nécessaires[1867]. Ainsi la plupart de ces intermédiaires sont ces hommes et femmes de la communauté protestantes qui ont été chassés des îles avant la déclaration de la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

Il est possible que parmi eux il y avait le sieur Godet de la Guadeloupe. Vaucresson en 1710 nous le présente ainsi : « Le sieur Godet est soubçonné de faire le commerce estranger est à un frère à Antigues qui est religionnaire ce qui peut estre dangeureux en temps de guerre par les connoissances que le dit Godet peut donner à son frère de l'estat de la

---

barque et un négre appartenant au bourgeois et l'un est l'autre se voyant surpris ne songérent qu'à s'en fuir » ANOM, C8A 10 F° 332, Lettre de Robert 31 Mai 1698.

1864 ANOM, C8A 14 F° 130, Lettre de Robert, 30 Juin 1702.

1865 ANOM, C8A 14 F° 130, Lettre de Robert, 30 Juin 1702.

1866 ANOM, C8A 7 F° 59, lettre de Blénac, 11 août 1692.

1867 Ibid.

Guadeloupe »[1868]. La situation présentée semble être la suivante : un des deux frères Godet s'est installé à Saint-Thomas, certainement à cause des pressions qui pesaient sur la communauté protestante des îles. L'autre frère est resté à la Guadeloupe, certainement après s'être converti au catholicisme. Il a pu alors préserver les intérêts de la famille dans l'île tout en continuant à exercer son commerce grâce à l'intermédiaire de son frère installé dans l'île Danoise.

Si l'intendant s'inquiète des relations que peuvent entretenir les deux frères c'est parce que les guerres ne coupent pas les échanges entre les îles. Bien au contraire, elle les attise. En période de conflits, les circulations maritimes sont encore plus nécessaires. Il faut par exemple transporter les prisonniers d'une île à l'autre. Au cours de ces voyages, les capitaines en profitent pour pouvoir réaliser des transactions commerciales et nouer des contacts avec les populations locales. C'est ce qui se produit en 1694 lorsque : « Le sieur Allexis Mauvière ayant esté commandé par monsieur de Blenac pour porter à la Barbade des prisonniers anglois avec la barque la Mauve y avoit embarqué du cacau sans faire de déclaration »[1869]. Le cas se représente en 1709 lorsqu'« une barque danoise venant de Saint-Thomas qui nous avoit apporté 15 ou20 prisonniers plus que pour vendre de la farine qu'il avoit que pour nous rendre service se trouva dans cette rade je crus que n'en ayant que 150 barils je pouvois luy permettre de les vendre »[1870].

Les autorités locales n'ayant pas les moyens de faire uniquement appel à des officiers du roi pour pouvoir faire ces échanges diplomatiques, ils doivent alors faire appel à des marchands comme Alexis Mauvrière. Comment pourraient-ils interdire à ces hommes de profiter de l'occasion pour pouvoir faire fructifier leurs affaires ? Et même si, les autorités locales se contentaient de faire appel qu'à des hommes au service du roi ceci ne garantirait rien puisqu'en temps de guerre : « La plus part des officiers n'ont dans la teste que le commerce et la course »[1871].

Pour pouvoir entrer en contact avec les marchands français certains de ces intermédiaires n'hésitent pas non plus à prendre la mer et à se rendre directement dans les îles françaises. Une affaire survenue à Sainte-Croix en 1696 nous permet alors de mieux saisir comment se déroule ces échanges.

> « Abraham Macharis capitaine d'une compagnie de milice en cette isle [Martinique] natif d'icelle agé de trente six ans et catholique romain demeurant au mouillage du bourg Saint Pierre […] Interrogé s'il n'est pas vray qu'estant a Sainte Croix ou il auroit mené une prise qu'il avoit faite sur les anglois estant venus à la Martinique et ensuitte retourné au dit sainte croix il a dit publiquement qu'il avoit traitée avec monsieur le comte de Blénac du dixième de la dite prise et que monsieur de Blénac luy avoit permis de se deffaire des marchandises et du corps du bastiment de la dite prise comme il le jugeroit à propos […] Qu'il est venu expressement de Sainte Croix à la Martinique pour scavoir les intentions de monsieur le comte de Blénac sur la vente des effects de la prise qu'on vouloit luy faire vendre à des gens de Saint Thomas et que monsieur le Comte de Blenac luy auroit expressement ordonné de faire remonter à la Martinique tous les effets de la dite prise ce qu'il a fait à l'exception du corps du bastiment avec soixante quatre pipes de vin de madére qu'il auroit vendu dans le bassin mesme de Sainte-Croix au sieur Beuvrot marchand habitant de Saint-Thomas et quelques marchandises au sieur Borq marchand demeurant pour lors au dit Sainte-Croix […] Que le dit sieur le Begue luy a faict

1868 ANOM C8B 3 N° 2, lettre Vaucresson, année 1710.
1869 ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.
1870 ANOM, C8A 17 F° 145, Lettre de Vaucresson, 16 Août 1709.
1871 ANOM, C8A 17 F° 81, lettre de Vaucresson, 18 Avril 1709.

demander par le nommé Borq dont il a esté parlé cy dessus cinquante pistolles d'or pour avoir vendu quelques marchandises fraiches au dit Borq et le corps du bastiment avec soixante quatre pipes de vin de madére au nommé Beauvrot »[1872].

Beauvrot ne se contente pas de transporter les marchandises à Saint-Thomas, il fait à son tour appel à d'autres intermédiaires qui sont des marchands hollandais « Vambel et Cabibel ». Ainsi, en période de guerre, les marchands Hollandais, Anglais et Français s'appuient sur des hommes qui ont accès plus facilement aux îles grâce à l'acquisition de doubles nationalités par exemple[1873].

Ces marchands venus des îles étrangères peuvent alors s'appuyer sur d'autres intermédiaires installés eux dans les îles françaises[1874]. En effet, les marchands prennent garde à avoir des personnes installés sur place pour les renseigner sur la situation avant toute transaction comme en 1693 à la Martinique où « Il est arrivé icy depuis huict jours un navire escossois chargé de bœufs, de beure et de farine qui a congé du roy Jacques avec passeport du roy pour venir traiter icy, mais il est bien cher parce qu'il est conseillé par des irois qui sont icy qui estoient habitants de Saint-Christophe, on dit que ses bourgeois sont à la Rochelle ses matelots sont à moitié françois à moitié escossois »[1875].

Des marchands d'envergure

La guerre n'étant pas un frein au commerce et permettant même à certains habitants de gagner en autonomie, il n'est alors pas surprenant de voir des marchands importants des îles françaises s'impliquer directement dans ces échanges maritimes. L'Etat des navires marchands qui ont fait commerce à la Martinique en 1711 nous livre alors les noms de certains d'entre eux[1876]. On y retrouve Toraille, les frères Bonflis, Guilonés, Favre, Pechagent, Simon fils, Robin, Chaillet, Barbodin, Girardin, Antoine Ricord et enfin Daniel Gachet. Tous ces armateurs ont pour point commun d'investir dans des navires de forts tonnages. Aucun des navires appartenant à ces hommes n'est en dessous de cinquante tonneaux. La grande majorité a même un port de plus de cent tonneaux. Toraille et Bonflis sont en mesure d'affréter des navires de plus de trois cent tonneaux et de plus de quarante hommes d'équipages. Guillonés peut même engager quatre vingt hommes d'équipages. Ceci démontre alors que les périodes de conflits n'ont pas porté atteinte à la richesse de ces marchands. Bien au contraire, ils sont capables de rivaliser avec ceux du royaume de France et réaliser un commerce atlantique sans aucun doute important.

Le deuxième enseignement tiré de cet état est que les familles marchandes déjà présentes avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg ont su se maintenir à la Martinique. Toraille est de la même famille que ce « sieur Toraille Lestang » qui a connu quelques déconvenues en 1701 lorsqu'à la Barbade les autorités anglaises assuraient qu'il était un espion venu observer la défense de l'île[1877]. Si Toraille de L'estang est condamné à mort suite à cette affaire, les membres de sa famille continuent à investir dans le commerce maritime. Ainsi ni le fait

1872 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 884 XII M, Lettre de Robert 01 Mai 1696.

1873Nous connaissons l'un d'eux grâce à une lettre écrite par Langlois en 1710. Le « sieur Pannet est françois d'origine le capitaine de la barque un créolle de Marie Galande qui s'est fait naturalisé danois il ne ignoroient si peu l'on et l'autre les usages qu'ils faient des barques l'en negres la nuit » ANOM, C8B 3 N° 4, Lettre de Langlois, année 1710.

1874 ANOM, C8A 11 F° 65, Lettre d'Amblimont, 27 Septembre 1699.

1875 BNF, département des manuscrits, fonds français 22803 CCXI Année 1693, Lettre de Le Vassor.

1876ANOM COL C8A 18 F° 64, Etat des navires venus à la Martinique les six premiers mois de l'année 1710, 15 Janvier 1711.

1877 ANOM, C8A 13 F° 59, Copie d'une lettre de D'Esnos, année 1701.

d'avoir été chassé par les anglais de Saint-Christophe ni le fait que l'un d'eux ait été condamné ne semble avoir porté atteintes aux intérêts de la famille puisqu'ils font partis de ceux qui détiennent les plus grosses embarcations dans les îles. L'affrètement de la Dame Lucresse mentionnée en 1711 et fait par eux et des associés non mentionnés. Peut-être se sont ils liés à d'autres anciennes familles de marchands de l'île.

Nous pouvons alors citer plusieurs noms de marchands qui, à leur exemple, ont su se maintenir au cours de cette période de conflits : le sieur de Boisseret à Marie-Galante est encore cité en 1702[1878]. Dans les îles, il y a aussi « Pierre du roy marchand estably depuis longtemps en ce bourg Saint-Pierre »[1879], déjà évoqué dans les années 1670. Nous pouvons aussi compter parmi eux Pierre du Cauroy. Blénac le présente ainsi en 1690 : « On m'a envoyé un nommé du Cauroy marchand de Dieppe pour me demander un passeport pour la Trinité »[1880]. Si Blénac feint de ne pas connaître cet homme, Pierre Du Cauroy est connu dès les années 1670. Dans les premières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg s'est encore depuis le quartier de Cayonne à Saint-Christophe que Pierre du Cauroy exerce ses activités de marchands : « le nommé Du Caurois, une barque qui luy appartient ayant esté prise par les hollandois allant à la Dominique charger du bois pour le service du roy, il prie d'en ordonner le remboursement »[1881]. La perte de l'île de Saint-Christophe ne semble pas freiner ses affaires puisqu'en 1695 nous le retrouvons encore mentionné: « Devant nous Nicolas Michel sieur de Clermont conseiller du roy lieutenant civil et criminel de l'isle Martinique entre le sieur Pierre de Couroy père marchand estably au bourg Saint-Pierre demandeur en requeste de nous repondre le cinq de ce mois comparu en personne d'une part »[1882]. Dans cette affaire, le problème est « que Pierre du Cauroy fils que le demandeur pretendoit establir capitaine sur la dite corvette estoit party pour France dans le bastiment du sieur de la Touche ».

Or, ce sieur de la Touche ne nous est pas inconnu. Nous avons déjà eu l'occasion de parler de lui lorsque nous nous interessions aux grands armateurs des îles. Il s'agit là encore d'un marchand connu bien avant le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Or dès le début du conflit, de la Touche est en mer pour pouvoir assurer la poursuite de son activité commerciale puisqu'en 1689 « Le 7 le sieur de Gémozat réprimande le sieur la Touche armateur de ce qu'il n'avoit pas fait faire la reveue par le sieur Perrier des gens qu'il avoit embarquez sur sa barque »[1883]. Ainsi les marchands établis dans les îles avant le début des affrontements de la fin du XVII° siècle ont pu maintenir voire renforcer leurs positions.

L'Etat de 1711 nous permet aussi de constater l'arrivée au sommet de l'élite marchande de nouveaux hommes comme les frères Bonflis. La première fois que nous rencontrons cette famille sur la mer des Antilles date de l'année 1710 lors « de l'insection qui a esté faite au dernier parlementaire qu'il luy a envoyé le 10 décembre dernier de la Martinique dans la barque le Saint-François maitre Joseph Bonfils pour y conduire environ cent personnes anglois »[1884]. Si les autorités de la Martinique ont confié une mission si importante à ces hommes c'est qu'ils avaient déjà acquis une certaine position dans l'île. Mais ceci ne put se faire qu'à la fin du XVII° siècle car ils nous sont inconnus dans les îles avant cette période. Grâce à l'exemple de David Duval, un autre marchand arrivé dans les îles

1878 ANOM, C8A 14 F° 145, Lettre de Robert, 26 Juin 1702.

1879 ANOM, C8A 10 F° 344, Lettre de Robert, 20 Juin 1698.

1880 ANOM, C8A 6 F° 1, Lettre de Blénac, 05 Avril 1690.

1881 ANOM, C8B 2 N° 9, analyse de lettre, année 1691.

1882 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 877, Extrait des registres du greffe civil et criminel de cette isle Martinique, 15 Novembre 1695.

1883 ANOM, C8A 5 F° 407, Lettre de Gémosat, 22 Septembre 1689.

1884 ANOM, COL E 328, lettre écrite par Park le 10 Décembre 1712.

pendant la guerre de la Ligue d‟Augsbourg, nous pouvons mieux comprendre comment ces hommes arrivent à se tailler une place de choix au sein de la société coloniale.

> « David Duval né en 1668 était négociant à Rouen et agent de la compagnie du Sénégal […]. Passé de France au commencement du siècle dernier David Duval son fils né en 1717 passa fort justement à la Martinique où son père avait des relations de commerce avec la Guadeloupe où il épousa demoiselle Marie Anne Gosse petite fille d'un sieur Louis Gosse de Saint Georges pourvu en 1679 d'une commission de conseiller au conseil souverain de cette île ».

C‟est donc en nouant des alliances avec des familles déjà installées sur place que ces hommes nouveaux arrivent à obtenir des places de choix au sein de la société coloniale. Ceci indique que les conflits de la fin du XVII° siècle n‟ont pas entraîné un repli sur soit de la part de la société marchande des îles. Bien au contraire, elle s‟est ouverte à de nouveaux hommes tout en permettant à ceux déjà présent de pouvoir continuer à faire prospérer leurs affaires. Ceci démontre une fois de plus que les conflits n‟ont pas été cause de banqueroute pour les membres de la société coloniale.

L‟exemple d‟un autre marchand cité en 1711 nous permet alors de mieux comprendre comment se crée une fortune en ce temps de conflits. Daniel Gachet est cité comme armateur en 1711 du navire de soixante tonneaux nommé le Saint-François. Il ne nous est pas non plus inconnu puisque nous avons fait référence à lui lorsque nous avons évoqué les noms des plus grands armateurs de la Martinique en 1695. Gachet est déjà cité comme marchand à la Martinique en 1688 :

> « Le sieur David Gachet marchand au nom de comme présente du sieur Gillet Mounreau aussy marchand demeurant en la ville de la Rochelle demandent et saizie et arrest suivant lacquelle a nous présenté le 15 du present mois »[1885].

Mais la période de conflits étudiée semble offrir de véritables opportunités d‟enrichissement à cet homme. S‟il est lié aux marchands du royaume de France, il est aussi impliqué dans le commerce inter île et donc dans le commerce interlope. En 1698, Gachet est cité lorsque

> « le sieur du Bois marchand estably en ce bourg saint pierre qui faisoit desbarquer ces negres qu‟il avoit esté auparavant les prendre à une estremité de l‟isle vers un islet qui se nomme l‟islet du diamant ou il avoit trouvé suivant l‟avis qu‟il en avoit eu auparavant une barque angloise sortant de la Barbade d‟où les negres avoit esté renversez dans la sienne et que de cette barque angloise on luy avoit donné deux pièces de serge et une selle de cheval pour femme pour le sieur Gaschet aussy marchand estably en ce bourg Saint-Pierre et adressées au dit Gaschet »[1886].

Ainsi Gachet est un marchand de Saint-Pierre qui se livre au commerce avec Saint-Thomas en s‟appuyant sur les services d‟autres marchands des îles. Or, ce n‟est pas la première fois que Gachet s‟adonne à de tels agissements puisque déjà en 1694, Blénac se plaint que

> « Les sieurs Gaschet et Linche le premier religionnaire en testé et ne faisnat aucune fonction de catholique ainsi qu‟il paroist par l‟estat joint au mémoire en commun de monsieur de Blénac et de moy du 19° avril dernier et l‟autre irois de nation ont esté soupçonnez avec beaucoup de fondement et de conjectures aggravantes d‟avoir contribué a l‟évasion de quelques prisonniers de guerre anglois et hollandois parmy lesquels se trouvoit le fils du gouverneur de Corossol ou ils ont emmené une barque appartenant au dit sieur Gaschet paroissant néanmoins sous le nom du sieur Gracia par une vente qui doit estre réputée simulée par les soins des dits sieurs Gaschet et

1885 ANOM, C8A 5 F° 125, Jugement rendu par le Conseil Souverain le 24 Février 1688.
1886 ANOM, C8A 10 F° 332, lettre de Robert, 31 Mai 1698.

Linche, il avoit esté embarqué sur ce bastiment une très grande quantité de marchandises du pays »[1887].

Le père Labat fait aussi référence à lui puisqu'il dit « j'achetai aussi des epiceries fines, comme muscade, gerofle et canelle à deux écus la livre. Et j'employai vingt six écus en livres brochez que je choisis dans une balle qui étoit venue d'Hollande pour le compte d'un marchand de la Martinique nommé Gachet »[1888]. Si les agissements de Gachet sont connus des autorités locales, il ne semble pas avoir été limité puisqu'il peut continuer à exercer son commerce. Il en est de même de Linche cité plus haut. En 1711, « Deux irlandois nommés Gauthier Linch et Robert With vous supplient de bien vouloir leur accorder des lettres de naturalité, le premier est de Galouay et l'autre de Limerik et ils font le commerce dans cette isle où ils sont venus de France depuis 3 ou 4 ans»[1889]. Pourtant la même année, Linche est encore impliqué dans un commerce interlope. Cette année, à la Martinique à lieu l'arrestation du capitaine du navire le Postillon[1890]. Or, ce capitaine est arrêté car « Dans la rade du bourg Saint-Pierre de cette isle, une barque qui estoit venue en fraude chargée de farines et autres choses ». Parmi les marchands intéressés dans ce chargement il y a « Alexandre le Prieur marchand estably en cett isle produit par le dit sieur Defriots par lequel ladite barque este […] pour la somme de deux milles livres tournois et les huits barils à trente livres chacun ». Mais d'autres marchands sont cités comme « les sieurs Devolage, Fran, Linche, de Caux marchans ». Un dernier marchand apparaît encore dans cette affaire «sieur Daniel Gaschet aussy marchand estably en ce bourg ». Loin d'avoir arrêté sa participation au commerce interlope, Gachet semble avoir réussi à se constituer un réseau de marchands des îles dont Linche est certainement un des piliers. Une grande partie de la fortune de Gachet semble donc reposer sur les liens étroits qu'il a su entretenir avec les marchands de Saint-Thomas. Pourtant ses agissements ne sont pas condamnés par les autorités locales. Au contraire, ils font appels à ses services comme en 1710 où « monsieur Ponté gouverneur de Sainte-Marthe en cette isle par la fregatte du roy la Nymphe et qu'il estoit party pour son gouvernement dans une barque appartenant au sieur Gachet marchand de cette isle »[1891].

Or, pour pouvoir faire fructifier ses affaires, Gachet a besoin de se doter d'un réseau de marchands mais il doit aussi avoir à disposition des embarcations. Il n'hésite pas à acquérir celles-ci grâce aux prises faites par les flibustiers de la Martinique. La barque la Saint-Françoise par exemple, lui a été attribuée suite à sa vente aux enchères à la Martinique le 11 Avril 1710[1892]. Ceci ne doit pas nous surprendre car Gachet n'est pas un simple armateur et marchands des îles. C'est aussi un flibustier : « Quatre de nos capitaines flibustiers nommés Borne, Plessis, Marais et Gachet » nous dit de Vaucresson en 1709[1893]. C'est donc en liant flibuste et commerce que Gachet arrive à atteindre les sommets de l'élite marchande des îles. Les conflits qui sont apparus dans les îles, loin d'avoir été pour lui une contrainte, lui ont permis d'investir dans le commerce de la mer et ce, sous toutes ses formes. Ceci lui a permis d'atteindre une telle autonomie qu'il peut se permettre de porter plainte contre les plus hautes autorités des îles comme en 1705 : « Le sieur Gashet négotiant de cette isle a rapporté une lettre de change de 7100 livres tournois revenue a protest, tirée en sa faveur par le sieur Dodun trésorier et endossée du sieur de Marseille aussy trèsorier des isles sur monsieur de

1887 ANOM, C8A 8 F° 216, Lettre de Du Maitz, 06 Novembre 1694.

1888 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*, Op. Cit, Tome I, p. 290.

1889 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson, 13 Mars 1711.

1890 ANOM, C8A 18 F° 122, Ordonnance de Vaucresson, 08 Juillet 1711.

1891 ANOM, C8A 17 F° 373, lettre de Vaucresson, 05 Juin 1711.

1892ANOM C8A 18 F° 64, Etat des navires marchands venus à la Martinique en 1710, 15 Janvier 1711.

1893 ANOM, C8A 17 F° 151, lettre de Vaucresson, 28 Septembre 1709.

Vanvolles trésorier général »[1894]. Ceci démontre alors toute l'importance que cet homme a acquise au sein de la société coloniale. Il est aussi à noter que Gachet n'est plus cité comme simple marchand mais comme véritable négocient. Grâce à leur emprise sur la mer, ces marchands des îles ont su se faire une place particulière au sein de la société coloniale.

Ainsi la période de conflits qui clôture le XVII° siècle n'est pas une période de récession pour le commerce dans les Petites Antilles. Des marchands comme Gachet, De Boisseret ou Roy n'hésite pas à saisir les opportunités qu'offrent ces conflits pour pouvoir se tailler une vraie fortune dans les îles. Si les autorités peuvent condamner leur participation au commerce interlope, ils ne peuvent se passer de leurs services.

En agissant de la sorte, ces marchands peuvent continuer leurs activités illégales en toute impunité comme le rapporte Robert en 1698 : « Prenant comme d'habiles pilotes toutes les precautions possibles pour faire si adroitement le commerce avec les estrangers qu'on ne puisse ny les surprendre ny les en convaincre »[1895]. Ainsi « Les habitants et marchands ne font point d'attention aux jugements que j'ay rendus pour reprimer ce penchant qui les porte à faire le commerce estranger »[1896]. Si les autorités locales osent s'en prendre à eux, ceci suscitent alors l'indignation des habitants qui sont tous liés d'une manière ou d'une autre à ces marchands : « dans les isles ce n'est pas de mesme estant gens establis ayant famille faisant souche estant alliez avec plusieurs autres qui ressentiroient du deshonneur d'une punition imposée à quelqu'un de leurs parens »[1897].

Conséquences de la perte de Saint-Christophe

Il serait tout de même complètement erroné de soutenir le fait que les conflits de la fin du XVII° et du début du XVIII° siècle n'ont eu aucune conséquence sur le commerce dans les îles. Bien au contraire, la perte de l'île de Saint-Christophe par la France en 1690 bouleverse l'organisation commerciale des îles. Tout d'abord, les biens meubles et immeubles des principaux marchands de l'île sont touchés lors des conflits. De retour dans l'île en 1697 de la Blanchetière peut faire un état des magasins et maisons des marchands détruites par les Anglais. Il signale alors qu'ont été détruit : les magasins du sieur Joubert, du sieur de Sorindo, du sieur Beausoleil, du sieur Bertrand, du sieur de Salenave, du sieur Bourneuf, de la dame le Ton, du sieur Ouvré, de Nicolas Passy, de la dame Mesnier, de la dame Chrestien, de Anthoine Levesque, de Jolycoeur, de Le Coreur, du sieur Renoust et des maisons et magasins du sieur de Poincy, du sieur Ravary marchand, de la veuve Mesureur, de la dame Bouteillé, du sieur le Gendre et de jean Dupont[1898].

Si ce compte rendu démontre encore la prospérité commerciale de l'île avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il montre aussi que de nombreux marchands des îles ont été touchés par la guerre. Des hommes comme Bertrand arrivent à reconstruire leur fortune en s'installant à la Martinique : « Nous certifions que le sieur Bertrand a livré dix huit barils de farine qui ont esté distribuées aux soldats de la compagnie de Donon en garnison lors au cul de sac de la Trinité »[1899]. Mais il est indéniable que la plupart des marchands de Saint-Christophe ont été atteint par la perte de l'île et par la destruction de leurs biens. Cette perte a aussi conduit des

1894 ANOM, C8A 15 F° 419, lettre de Mithon 23 Juin 1705.

1895 ANOM, C8A 10 F° 279, lettre de Robert, 06 Mars 1698.

1896Ibid.

1897 ANOM, C8A 7 F° 367, lettre de Du Maitz, 19 Décembre 1693.

1898 ANOM, DPPC G1 42, état des magasins, maisons et pavillons de la basseterre de l'isle françoise de Saint Cristophe qui ont estez destruits par les anglois depuis la signature de la paix le 20 septembre 1697.

1899 ANOM, C8A 9 F° 427, Certificat signé Machault, année 1696.

hommes comme Latouche à être plus présent sur mer afin de défendre eux-mêmes leurs intérêts commerciaux, quitte à mettre leur vie en péril.

La perte de Saint-Christophe met aussi en difficulté les marchands des îles du Nord. Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix servaient de réserve pour les habitants de cette île. Si ceux de la Martinique et de la Guadeloupe s'y rendaient pour y obtenir des vivres et des matières premières comme le bois, c'est surtout les habitants de Saint-Christophe qui entretenaient un commerce continuel avec elles. En 1697, elles sont encore décrites de la sorte : « Les habitants de ces petites isles y font des nourritures de bestiaux et de volailles qu'ils vont débiter dans les autres isles françoises et qui y sont d'un très grand secours »[1900]. La première île à subir les conséquences de la perte de Saint-Christophe est celle de Sainte-Croix. Froger de passage dans les îles en 1698 la décrit ainsi :

> « Le 15 nous reconnumes l'isle de Sainte-Croix qui étoit habitée par les françois, ils s'y faisoit du sucre, du coton et beaucoup d'indigo ; la volaille et les cochons y étoient en abondance ; les bœufs et les chevaux s'y étoient beaucoup multipliez mais comme on craignoit de jour en jour pour cette isle on en a fait retirer les habitants à Saint-Domingue avec tous leurs effets et on l'a entièrement abandonnée »[1901].

La perte de Saint-Christophe entraîne une détérioration des relations commerciales entre les îles du Nord et la Martinique et la Guadeloupe. De Gennes en 1700 déplore déjà ce problème pour Saint-Martin :

> « N'ayant d'autres commerces qu'avec cette isle de Saint-Christophe pour tous leurs besoins de l'Europe ils ne pourroient nul par ailleurs s'y Saint-Christophe estoient insulté trouver le débouchement du grand nombre de bestiaux qu'ils peuvent et dont il est presque impossible que les habitants de Saint-Christophe se passent n'ayant pas assez de terrain pouvant employer beaucoup en pacage »[1902].

Une fois Saint-Christophe définitivement perdue, c'est la Grenade et Marie-Galante qui jouent alors le rôle de mère nourricière des îles. En 1702, la Grenade est décrite de la sorte : « elle est la nourrice de la Martinique qui n'est de bestiau ny de la volaille que ce que nous en fournissons »[1903]. Les Saintes prennent aussi un relai plus important dans l'approvisionnement des autres îles comme l'affirme Robert en 1700 :

> « Il y a dans ces isles des Xaintes quelques petits habitants ils s'attachent à cultiver des vivres et à faire des nourritures de bestiaux et de volailles dont ils ont leur débit ordinaire à la Guadeloupe quelques uns de ces habitants font du coton et de l'indigot on y envoye aussy traiter des volailles de la Martinique »[1904].

Ajoutons à cela que l'une des autres conséquences de la perte de Saint-Christophe est la concentration du commerce sur la Martinique. Saint-Pierre accentue sa place centrale dans le commerce aux Petites Antilles françaises. La Martinique attire à elle la majorité des marchandises extraites des autres îles. Ceci engendre même des contestations de la part des autres habitants des Petites Antilles. En 1700, les habitants de la Grenade écrivent au roi que

> « Pour le commerce dans l'isle les habitants nous ont représentés qu'il ne vient aucun navire en droiture de France à la Grenade et qu'ils sont obligé d'aller prendre et

1900 ANOM, C8A 10 F° 139, Lettre de Robert, 28 Décembre 1697.

1901 FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP.Cit.

1902 ANOM, C10B2, Lettre de De Gennes, 18 Juin 1700.

1903 ANOM, C10A1, lettre de Bouloc, 10 Mars 1702.

1904 ANOM, 07DFC126, mémoire de l'estat présent des isles françoises de l'Amérique et des moyens propres pour y establir une meilleure discipline dans le service du roy et le gouvernement des habitants , 29 Octobre 1700.

de faire venir de la Martinique toutes les marchandises et d'enlever dans icelles provenus avoir besoin qu'il a fait obliger d'achetter beaucoup plus cheres que celles venues de France »[1905].

De même, « les habitants nous ont pareillement représenté qu'on ne leur a jamais envoyer en droiture aucun négre dans la dite isle et qu'ils sont obligés d'aller achetter des habitants des autres isles qui les leur vendent beaucoup au dela qu'ils les leur couta et qu'ils sont le rebus »[1906].

Or, les marchands de la Martinique semblent profiter de leur situation pour pouvoir augmenter leurs bénéfices : « comprenant les fraits qu'ils sont obligés de faire pour les aller achepter à la Martinique ils en ont point de negres qui ne leur revienne à 600 livres tournois au lieu qu'il les pourroient avoir par les estrangers les anglois et hollandois à 20 livres »[1907].

Pour pouvoir compenser ce déséquilibre, les habitants des îles secondaires se lancent donc dans le commerce interlope comme à Marie-Galante où Vaucresson en 1711 ne « peux vous dire monsieur qu'il n'ait point possible de prendre plus de précaussion que je fais pour cuiste tout ce qui concerne le commerce étrangers et lorsque monsieur de Machault et moy avons donné une permission aux Sieur Valletton venir du bœuf de Saint-Thomas »[1908]. Ce commerce se fait avec la complicité des autorités locales comme le suggère Phèlypeaux en 1711 au sujet de la Guadeloupe :

« Il nous est arrivé dans cette isle [la Guadeloupe] quatre barques danoises chargées de farines et autres marchandises mesme de douze mulatre et que tout si vandois publiquement. Il en a aussi tôt escrit au sieur de la Malmaison et il luy a expliqué que s'il luy revenoit que l'on continuace ce commerce qu'il l'attribureroit à se négligence ou à l'esprit interessé qu'il pourroit l'y jeter dans cette désobéissance »[1909].

Ainsi les gouverneurs généraux et intendants semblent être moins tendres avec les habitants qui pratiquent le commerce interlope dans les autres îles qu'à la Martinique. C'est en tout cas ce que suggère Robert en 1702 :

« Il seroit difficile d'interdire ce commerce aux françois de la dite isle de Saint-Christophe qui sont persuadé et monsieur de Gennes tout le premier qu'ils ne scauroient s'en passer et que pouvant avoir des anglois le barril de bœuf a dix ecus ils ne sont pas tenu d'en envoyer chercher aux isles françoises comme la Martinique et la Guadeloupe ou il se vend 12 écus outre le fret et la peine de le faire venir »[1910].

Robert signale même que ce déséquilibre est dû à une législation différente dans les îles :

« Premièrement la nécessité indispensable d'avoir des négres par cette voye [commerce à Saint-Eustache] les navires de la compagnie n'en ayant jamais apportés un seul nonobstant les ordres de votre grandeur et il est sur que les habitants de la Martinique ne sont pas dans le memse cas secondement nous n'avons jamais payés nos négres qu'avec des marchandises fabriquées dans cette isle au lieu que les habitants de la Martinique payent tous leurs négres avec de l'argent comptant »[1911].

Si les marchands de l'ensemble des îles françaises prennent part au commerce interlope, il est indéniable que ceux qui sont les plus impliqués dans ce commerce maritime sont de la Martinique. La cause la plus évidente est le fait que ce sont les marchands de cette île qui détiennent le plus de moyens pour acquérir un nombre suffisant d'embarcations leur

1905 ANOM, C10 A1, Pétition des habitants de la Grenade, 04 Février 1700.
1906 Ibid.
1907Ibid.
1908 ANOM, C8A 18 F° 70, lettre de Vaucresson 13 Mars 1711.
1909 ANOM, C8B 3 N° 14, Lettre de Phélypeaux, 04 Avril 1711.
1910 ANOM, C8A 14 F° 145, lettre de Robert 26 Juin 1702.
1911 ANOM, C10B2, Lettre de De Gennes, 28 Juin 1702.

permettant de prendre le risque de pratiquer ce commerce. Robert laisse même suggérer que les habitants sont sous la coupe de ces grandes fortunes marchandes de la Martinique :

> « Cette précaution [il a demandé aux capitaines des vaisseaux marchands de dénoncer les barques et habitants qu'ils voient faire du commerce étranger] n'a produit aucun effet et les capitaines marchands peut estre pour ne se point faire des affaires avec des personnes puissantes en ce pays cy et ne point tomber dans des embarras facheux n'ont fait aucun mouvement quoique je leur aye pu dire et cependant il me revenoit toujours que le commerce estranger se faisoit impunement »[1912].

Ceci expliquerait alors pourquoi les autorités locales sont dans l'incapacité de porter atteinte aux intérêts de ces marchands qui s'adonnent au commerce interlope.

Il est clair que les marchands de la Martinique ont, à la fin du XVII° siècle, la main mise sur le commerce des îles françaises. Ceci est aussi profitable aux habitants de l'île puisque, si la Martinique assure l'approvisionnement des autres, elle peut aussi plus facilement bénéficier de l'aide de ses voisines quand le besoin se fait sentir comme en 1700

> « Depuis cette disette de magnoc de mil et aussy de volailles qui ont pery faute de grain pour les nourrir la Martinique a tiré beaucoup de ces denrées de la Guadeloupe ou il n'y a point eu d'ouragan qui a fait tort aux vivres dans les commencements qu'il a esté des barques de la Martinique traiter de ces denrées à la Guadeloupe ou elles se vandoient a assez bon prix il n'y eut aucune opposition a en laisser embarquer mais peu aprez comme la recherche qu'on en faisoit en fait hausser le prix monsieur Auger gouverneur de la dite isle Guadeloupe fit oublier des deffenses d'embarquez sans sa permission des farines de magnoc des poids du mil et des volailles pour la Martinique »[1913].

La perte de Saint-Christophe et des îles du Nord est alors compensée par le développement d'échanges avec d'autres espaces de l'Amérique. D'abord, les habitants des îles continuent à commercer avec les populations amérindiennes. Mais ces échanges semblent perdre en importance comme l'indique ces propos « Le caret est l'écaille d'une espèce de tortue a qui on a donné ce nom. Le commerce en est peu considérable les habitants le tirent des sauvages qui en font la pesche il en vient de nos isles environ quatre milliers »[1914].

N'oublions pas que le commerce avec les populations Amérindiennes du continent était aussi vu comme un moyen d'atteindre les richesses de l'Amérique espagnole. Or, l'alliance entre la couronne française et la couronne espagnole à la fin du XVII° siècle permet aux habitants de se passer de l'intermédiaire amérindien. Cette ouverture de relations commerciales permet aussi à un certain nombre de marchands de compenser la perte des îles du Nord. Amblimont écrivait déjà au roi les propos suivants en 1698 : « Il se présente quelque fois des habitans ou marchands de ces isles qui desireroient envoyer des barques et autres bastimens trafiquer aux costes de la nouvelle Espagne cela pouroit donner quelque lumière de ce qui s'y passe et faire découvrir s'il y auroit le long de ces costes quelque isle que l'on puisse un jour habituer »[1915]. La volonté de commercer avec les Espagnols semble donc venir avant tout des habitants[1916].

1912 ANOM, C8A 10 F° 332, Lettre de Robert, 31 Mai 1698.

1913 ANOM, C8A 12 F° 87, lettre de Robert, 01 Février 1700.

1914 BNF, département des manuscrits, fonds Français 25163, Mémoire touchant le commerce des isles de l'Amérique Méridionale appelée Antilles, 29 Janvier 1692.

1915 ANOM, C8A 10 F° 251, Lettre d'Amblimont, 13 Novembre 1698.

1916.C'est en tout cas ce que dit Robert en 1699 : « Il est depuis longtemps en usage dans les isles que les habitants françois vont traiter des bestiaux à Porto Rico sur la permission qui leur en est donnée par les passeports du gouverneur général et que le commerce avec les Espagnols n'a point esté regardé comme un

La part prise par la France dans la compagnie de l'Assiento laisse alors la possibilité à certains habitants d'investir légalement dans le commerce avec les colonies espagnoles de l'Amérique. Mais ce commerce tant désiré depuis l'installation des Français dans les îles devient une désillusion pour beaucoup. Robert doit informer le roi en 1701 qu'il a reçu des passeports dont « Il y en a pour le Méxique et les ondoures qui sont des pays trop esloigne de nous et dont les voyages seroient top longs et de trop de dêpense »[1917]. La désillusion est la plus forte à la Grenade. L'île devait devenir l'entrepôt des marchands négriers qui se rendaient dans les îles. Ce projet ne semble aboutir et la Grenade n'arrive pas à attirer le commerce de l'Assiento vers elle. C'est encore les habitants de la Martinique qui vont être à la tête du commerce avec les terres espagnoles de l'Amérique. En 1701, « Il y a trois barques différentes qui sont parties de la Martinique vers les ports de la nouvelle Espagne »[1918]. Pour pouvoir approvisionner les côtes espagnoles de l'Amérique, les marchands de la Martinique s'appuient alors à nouveau sur l'île de Saint Thomas comme le signale Robert en 1699 : « Les negociants de cette isle cy estant informez que les habitants de Saint Domingue envoyent traiter des negres a Saint-Eustache et a Saint-Thomas pour les vendre aux Espagnols desireroient faire le mesme commerce »[1919].

Les marchands de la Martinique ne se contentent pas d'entretenir des relations avec les îles françaises ou les territoires espagnols, ils commercent avec l'ensemble du bassin caribéen. Dans les îles neutres, ils continuent à y prélever les denrées dont ils ont besoins comme le bois ou la pierre à chaux. Les marchands de la Martinique commercent aussi avec les îles étrangères comme nous l'avons déjà démontré. Cela donne même naissance à concurrence entre les marchands de Saint-Pierre et ceux du Pont à la Barbade comme le rapporte de Vaucresson en 1713[1920].

Enfin, de la Martinique partent aussi des navires à destination d'espaces beaucoup plus éloignés. Le commerce avec le Canadasemble ne pas prospérer comme le rapporte Du Maitz en 1691[1921]. Ce commerce avec le Canada n'est pour autant pas abandonné[1922]. En 1701 :

> « Monsieur de Champigny a Quebec de nous les envoyer sur l'un des navires marchands qui de Quebec viennent à la Martinique, il y en a tous les ans trois ou quatre qui font ce voyage meme d'assez gros vaisseaux et ils y trouvent leur compte de sorte que l'on peut aysement profiter de l'occasion de ces vaisseaux pour envoyer icy des mats et des planches »[1923].

Les plus puissants armateurs des îles continuent aussi à faire du commerce transatlantique poussant même leurs navires jusqu'à des régions très éloignées comme en

---

commerce deffendu parce qu'on ne porte a l'espagnol que des marchandises de France et qu'on ne rapporte de chez eux que de l'argent ou quelques bestiaux » ANOM, C8A 11 F° 125, lettre de Robert, 19 Mai 1699.

1917 ANOM, C8A 13 F° 179, lettre de Robert, 09 Août 1701.

1918 ANOM, C8A 13 F° 184, lettre anonyme, 09 Août 1701.

1919 ANOM, C8A 11 F° 125, lettre de Robert, 19 Mai 1699.

1920« Monsieur Gordon vint ensuite représenter que comme je ne le luy laissoit pas traiter ses nègres, je le laissa du moins mettre à terre pour qu'il le renvoya à la Barbade par une barque qu'il avoit icy. À cause que le vaisseau dans lequel estoit les dits négres ne devant pas y retourner, mais devant retourner sa route vers les cotes d'Espagne, il y avoit déjà du tumulte à bord, et on menacoit de jeter ses nègres à la mer» ANOM, C8A 19 F° 438, Lettre de Vaucresson, 2 Novembre 1713.

1921 ANOM, C8A 6 F° 324, lettre de Du Maitz, 16 Février 1691.

1922En 1691, le capitaine Henry Wickham, naviguant aux abords de la Martinique fait la capture d'une embarcation partie de cette île à destination du Canada CSP, ADM 106/412/296, Fol. 296, Captain Henry Wickham, the Antelope, 1691, October 27.

1923 ANOM, C8A 13 F° 110, lettre de Robert, 24 Février 1701.

1700 lorsqu"un habitant de la Martinique « est parvenu a engager quelques marchands a entreprendre l"envoy d"un brigantin de 50 tonneaux a l"isle de Bourbon »[1924].

Les conflits de la fin du siècle et du début du XVIII° siècle n"ont donc pas entraîné la chute de la société marchande des Antilles. Le fait que les habitants ont dû, avec la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales, gagner en autonomie a permis à certains d"entre eux de se doter des moyens suffisants pour commercer entre les îles. Forts de leur richesse et de leur savoir maritime, ces marchands ont pu passer au travers des conflits tout en continuant leur activité et en s"élevant au sein de la société coloniale. Ils se sont montrés indispensables aux yeux des autorités locales, assurant le transport des marchandises nécessaires aux habitants, ce que le roi et son administration n"arrivaient pas à réaliser. Ceci leur a permis de gagner en autonomie et de pouvoir se jouer des interdits sur le commerce étranger. Comment pourrait-il en être autrement puisque l"apport des denrées étrangères permet aux habitants de pouvoir subvenir à leurs besoins en ces périodes de conflits ? C"est donc en nouant des liens étroits avec les autres marchands français et étrangers mais aussi avec les autres membres de la société coloniale que des marchands ont pu acquérir une place centrale au sien de cette société. La plupart d"entre eux ont, comme Gachet, joué sur plusieurs tableaux : commerçant de façon régulière avec le royaume de France et les îles françaises des Antilles, tout en armant pour des îles comme Saint-Thomas ou la Barbade. Commerce interlope et commerce régulier ne sont alors pas incompatibles aux îles. Bien au contraire, ils sont complémentaires. Or, pour pouvoir continuer à faire fructifier leurs affaires mais aussi pour pouvoir se préserver des attaques ennemies, les marchands qui se livrent au commerce maritime se sont associés aux entreprises de course, nouant des liens étroits avec le monde de la flibuste. Il nous faut donc maintenant nous intéresser à cette seconde activité maritime qui a marqué l"histoire des Antilles dès les premiers temps de la colonisation.

1924 ANOM, C8A 12 F° 279, lettre de Robert, 06 Novembre 1700.

III.B La course et la flibuste dans les Petites Antilles

Si le commerce est la principale cause de circulations au sein du bassin caribéen, la course joue aussi un rôle important dans la mobilisation des hommes et des navires. N'oublions pas que la cause première de l'installation des colons dans les Petites Antilles est la volonté de porter atteinte aux intérêts espagnols en Amérique. D'Esnambuc et ceux qui le suivent sont donc de ces aventuriers qui sont venus dans les îles pour pouvoir mener des attaques maritimes sur les navires espagnols. Nous avons eu l'occasion plus tôt de démontrer combien le choix des installations coloniales a été influencé par la volonté d'être au plus proche des lieux de passages des convois espagnols. Si la course a joué un rôle important dans l'installation des premiers français, tous les colons ne sont pas pour autant des « coureurs des mers ». Certains auteurs ont même laissé supposer qu'aucun des propriétaires terriens des Petites Antilles ne se sont adonnés à la course. L'idée serait que la pratique de la course serait seulement réservée aux Grandes Antilles et que les îles du bassin sud antillais n'auraient jamais été des lieux d'accueil pour ces populations qui font de la guerre maritime la source principale de leurs revenus. Des travaux comme ceux de Liliane Chauleau ont remis en cause cette vision et ont démontré qu'au sein de la société coloniale des Petites Antilles, au moins pour la Martinique, il y a existence de flibustiers[1925]. Il ne s'agit donc pas pour nous de démontrer qu'il y a pratique de la prédation maritime dans les Petites Antilles mais plutôt de savoir quelle est sa place au sein de la société coloniale. Pour cela, il faut revenir sur son histoire afin de démontrer que cette pratique est prégnante des débuts de la colonisation. Puis nous chercherons à souligner son importance pour les habitants. Ceci nous permettra alors de mieux saisir qui sont les flibustiers des Petites Antilles et quelle place ils occupent au sein de la société coloniale. Enfin, nous nous attacherons à étudier son organisation aux Petites Antilles afin de mieux saisir quelles sont les cibles de ces attaques et quels sont les moyens mis à disposition des flibustiers pour assurer leurs entreprises.

1. Une histoire de la course et de la flibuste aux Petites Antilles.

Avant toute étude sur la prédation maritime et la guerre de course, il est nécessaire de préciser les termes qui sont employés. En effet, les dénominations pour qualifier ceux qui pratiquent ce type de navigation sont multiples : flibustier, aventurier, boucanier, corsaire, forban, pirate… . Pour être sûr de ne laisser aucune confusion dans les pages suivantes, il nous est donc nécessaire de faire un point sur le vocabulaire employé. Pour cela, nous pouvons rassembler ces termes autour de trois grandes catégories : les pirates, les corsaires et les flibustiers.

1925 CHAULEAU Liliane *Dans les îles du vent : la Martinique, XVIIe-XIXe siècle,* Paris, L'Harmattan, 1993.

Distinguer les pratiques

Les pirates sont de tout temps présents sur les mers et c‟est donc sans surprise que nous retrouvons certains de leurs représentants dans le bassin caribéen au cours de la période étudiée. Le pirate ou forban est : « un marin s‟attaquant en mer tant aux ennemis qu‟aux amis de la nation sans distinction »[1926]. Le pirate est donc un marin armé qui s‟attaque à tous navires. Il ne bénéficie d‟aucune protection en cas de prise de son navire et, selon le droit maritime, il peut être mis à mort, la pendaison étant le plus souvent la peine requise. C‟est ce qui se produit à la Martinique en 1699 :

> « Il y a seulement eu l‟affaire du vaisseau sans adveu qui mouilla dans la baye du Fort Royal le six février et que je fis entrer dans le carenage le septembre trois des plus criminels ont esté justicier scavoir deux pendus et un aux galleres perpetuelles »[1927].

Le mot pirate apparaît rarement dans les sources que nous avons étudiées. Pour autant, il en existe bien dans le bassin caribéen au XVII° siècle mais ceux-ci sont le plus souvent qualifiés de forbans. Par exemple en 1689, Hinselin rapporte qu‟ «une barque venue de Saint-Christophe dit que des forbans louvoient entre la Capesterre de Saint-Christophe et Saint-Martin et Saint-Barthelemy »[1928]. Mais au XVII° siècle, dans la Caraïbe, la pratique de la piraterie est assez rare car d‟autres opportunités s‟offrent à ceux qui veulent s‟engager dans la prise de navires.

A côté des pirates ou forbans, nous avons des corsaires. Selon le vocabulaire des termes de marine anglaise et française de Daniel Lescallier, « le corsaire loin d‟être un forban ou un pirate est un marin qui se livre à des opérations de guerres autorisées voire encouragées par les autorités politiques »[1929]. En plus d‟avoir une autorisation à faire la course signée par l‟Amiral de France, il est un auxiliaire des armées navales. C‟est alors un marin qui combat pour le service du roi et qui est responsable devant lui. S‟il est capturé, il doit être traité comme un soldat et il ne peut être mis à mort pour ses actes. Les corsaires peuvent être rapprochés des flibustiers, car le terme de corsaire est parfois utilisé pour qualifier des hommes qui pratiquent la flibuste « ce corsaire de la Martinique ou il y avoit quantité de creolles françois fut pris au mois d‟aoust dernier par un vaisseau de guerre anglois et mené à la Barbade »[1930]. De même en 1703, il est fait état d‟ « Un de nos corsaires nommé La Cour»[1931]. Pourtant l‟homme en question est un flibustier connu dans les îles. Mais le plus souvent une distinction est faite entre les deux types de marins comme dans les propos suivants :

> « Les corsaires et les flibustiers faisant la seconde raison levant du monde à l‟insu des gouverneurs qui doivent scavoir ceux qui peut sortir de leurs isles et ce qui ne le doit pas, ils enlèvent mesme des soldats et des mulatres esclaves et ne ramenent personne »[1932].

Si les deux termes sont employés côte à côte c‟est parce que la façon de pratiquer la prise diffère. Les corsaires ont tendance à se plier aux ordres qui leurs sont donnés. Ainsi ils

1926 Cette définition est donnée lors d'un accord signé entre la couronne de France et celle du Portugal en 1485 et citée dans BUTEL Paul, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Aubier Histoire, Paris, 1992.

1927 ANOM, C8A 11 F° 229, Lettre de Guitaud, 02 Avril 1699.

1928 ANOM C7A3 F° 165, Lettre d'Hinselin, 01 Janvier 1689.

1929 LESCALLIER Daniel, *Vocabulaire des termes de marine anglois et françois*, Imprimerie. Royale, Paris, 1777

1930 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mars 1696.

1931 ANOM, C8A 15 F° 174, Lettre de Mithon, 15 Septembre 1703.

1932 BNF, département des manuscrits, fonds français, MF 12 562, Etat de la Guadeloupe par Auger, 11 Mars 1696.

attaquent des navires ou des possessions coloniales selon les instructions qu'ils ont reçues. Leur action a toujours lieu dans le cadre des guerres européennes qui se prolongent aux Antilles. Les flibustiers, eux, sont plus libres de leurs mouvements. Détenteurs eux aussi d'une autorisation à faire la course, ils bénéficient comme les corsaires de la protection du roi. Par contre, ils agissent assez librement ayant pour unique contrainte de ne pas porter atteinte aux intérêts du roi et de ses alliés.

Le terme flibustier apparaît pour la première fois aux Petites Antilles en 1666. Nous le trouvons dans une lettre écrite par Clodoré au gouverneur de la Barbade :

> « convenu que pour maintenir les bonnes correspondances et unions que le forbans, les flibustiers, les courreurs, picoreurs et escumeurs de mer ne seront de façon quelconque soujestie dans les mers, ports, havres, rades ny rivières et terre cy devant spécifiées et que si il en vient aucuns que l'on pourra s'en saisir mains armées pour les faires punir sans rémission, comme voleur par les chefs sus dicts pays et de la nations qu'ils seront »[1933].

Le terme flibustier, en plus d'arriver tardivement dans l'histoire coloniale, est employé pour qualifier des marins étrangers et des hommes qu'il faut exclure de la société coloniale par la force. Est-ce à dire que les premiers habitants des Antilles n'ont pas participé aux actes de course et que les flibustiers sont perçus, dans les premiers temps de la colonisation, que comme des hommes qu'il faut tenir écartés de la société coloniale ? A en croire Jean Baptiste Du Tertre qui utilise lui aussi ce terme, la pratique de la flibuste est l'apanage des marins étrangers. L'auteur parle des

> « Fribustiers ou avanturiers anglois des Antilles prevoyant bien que l'interest que sa majesté trés chrétienne prenoit dans leur accomodement avec les hollandois nous brouilleroit infailliblement avec eux commencèrent à leur ordinaire leur piraterie dans ces isles plus de huit mois avant la declaration de la guerre. Car dans le mois de Juillet 1665 quatre ou cinq avanturiers de la Jamayque s'emparèrent à la hauteur de la Vermude du navire nommé la Fortune appartenant à la compagnie sous pretexte qu'il y avoit quelques hollandois embarquez dans son bord et en continuant jusqu'à la déclaration de la guerre ils nous prirent ou pillèrent encore sept ou huit barques tant à la compagnie qu'à divers particuliers comme j'ay dit ci devant. Le sieur de Mondifort gouverneur de la Jamayque fit en ce mesme temps la friponnerie de confisquer le navire du sieur Girault après luy avoir donné sa parole et sa permission de traiter dans son isle »[1934].

Il faut attendre 1672 pour que le mot flibustier soit employé pour qualifier des habitants français. De Baas écrit au roi les mots suivants :

> « Les flibustiers sont des gens sans ordre et sans discipline et qui ne sont capables d'aucune conduite dans l'exécution d'autant que le désir du gain les transporte à piller, bruler et presque déserter le meilleur des pays des indiens »[1935].

Si le gouverneur de la Martinique ne semble pas apprécier la présence de ces marins dans les îles, il n'empêche qu'il en reconnaît l'existence. Or, le fait n'est pas nouveau. Une recherche que nous avions menée antérieurement nous a permis de constater que le terme attribué au flibustier avant les années 1670 est celui d'aventurier[1936]. L'histoire des Petites Antilles est marquée dès les premiers temps de la colonisation par la présence

---

1933ANOM, fonds ministériels, collection Moreau de Saint Méry, F3 26 : Recueil de documents concernant l'histoire de la Martinique 1633-1788, Lettre du gouverneur Clodoré à Willboury, année 1666.

1934 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome III, p. 253.

1935 ANOM, C8A1 lettre de De Baas, Octobre 1671.

1936 RIBEIRO Nicolas, *L'image de la flibuste à la Martinique entre 1625 et 1674*, Mémoire de Master, sous la direction de ACERRA Martine, Université de Nantes, 2010.

« d'aventuriers » venus attaquer les navires ennemis pour pouvoir atteindre les richesses de l'Amérique. Ils sont à l'origine de la colonisation française et nombre des premiers colons sont descendants de ces aventuriers. L'objet même de leur présence est de deux ordres. Ils doivent protéger les colons des attaques ennemies principalement espagnoles et appuyer les actions des premiers habitants en attaquant les Amérindiens dans le cadre de l'expansion coloniale.

Avec la progression de la colonisation, les aventuriers des îles françaises semblent se faire plus discrets. Si en 1650, « Les Saintes : c'est aussi une retraite fort commode pour des Forbans »[1937], le nombre des habitants participant activement à des entreprises de course semble être très restreint. Raison pour laquelle il est difficile de retrouver mentions de noms d'aventuriers ou de flibustiers français dans les années 1650.

Pourtant les entreprises de prédation sont encore existantes dans les Antilles. Si notre étude s'ouvre sur une période relativement calme, les conflits entre gouverneurs donnent parfois l'occasion de véritables affrontements. Dans l'opposition entre De Poincy et De Thoisy pour le contrôle de Saint-Christophe en 1652, Hoüel aide de Thoisy en mettant à son service cent cinquante habitants de son île, « tous bons soldats »[1938]. Les habitants sont donc conviés à prendre la mer pour pouvoir mener un conflit à Saint-Christophe. Mais il ne s'agit pas, en tant que tel, d'une véritable entreprise de course. Les objectifs sont de prendre le contrôle des possessions françaises de De Poincy et le conflit a lieu sur terre. En témoigne le fait que Du Parquet, se rendant lui aussi à Saint-Christophe pour destituer le seigneur de l'île, se retrouve contraint de séjourner dans les bois pendant trois jours sans avoir de moyens de prendre la fuite.

Les habitants ont certes les moyens de mener des actions armées en mer comme en 1654 à la Martinique[1939]. Mais cette attaque comme toutes les autres qui nous sont connues pour cette période ont pour objet de porter atteintes aux intérêts des Amérindiens.

Habitants et guerre de course

Dans les années 1650, les habitants des Petites Antilles sont alors rarement vus prenant la mer par leur propre moyen pour y mener des entreprises de course. Lorsque des prises sont faites, elles sont souvent du ressort de marins venus des ports européens. En 1664, Antoine Biet rapporte, par exemple, qu'en se rendant dans les îles « Nostre vaisseau estoit suivy d'une prise qu'il avoit fait sur un vaisseau anglois chargé de vin de madère »[1940]. Les habitants, s'ils sont en mesure de prêter main forte aux entreprises de colonisation en prenant la mer afin de porter la guerre dans d'autres espaces de la Caraïbe, semblent par contre être moins enclins à partir à l'aventure de façon autonome.

Il ne faut pourtant pas en déduire que l'image de la course a une connotation négative aux îles. Bien au contraire, les exploits de d'Esnambuc et des premiers aventuriers des îles sont connus et appréciés de tous. La raison qui semble la plus évidente pour expliquer cette absence de flibustiers dans les îles des Petites Antilles dans les années 1650 est le fait qu'aucune véritable occasion ne se présente à ceux qui veulent pratiquer des actions armées en mer. Tout au plus, ceux qui sont les moins implantés dans la société coloniale peuvent-ils rejoindre le rang des flibustiers des Grandes Antilles. Mais dans les îles, porter atteinte aux

1937 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome III. p. 34.
1938 Ibid. Tome I, p. 289.
1939 Ibid. Tome I, p. 497.
1940 BIET Antoine, *Voyage de la France equinoxiale…* OP. Cit. p. 255.

marchands hollandais ou anglais qui y viennent commercer n‟aurait aucun intérêt et risquerait de mettre en péril le commerce et donc l‟œuvre coloniale.

C‟est donc avec logique qu‟il faut attendre les années 1660 pour voir ressurgir dans les Petites Antilles des marins prêts à se livrer à la course face aux adversaires de la couronne. En effet, l‟interdiction de commerce avec les étrangers puis l‟extension dans la Caraïbe des conflits européens donnent à nouveau l‟occasion à des marins de s‟illustrer. En 1665, le gouverneur Anglais Mathex Read écrit à Du Lion: « les troubles où nous sommes présentement donnent plus d'occasion qu'à l'ordinaire à ces sortes d'expressions [la capture de navire] »[1941]. Si le gouverneur anglais se plaint auprès des autorités françaises c‟est parce que « un bateau anglois à la rade de Saint-Christophe a esté insulté »[1942]. Ceci est le fait de marins français dont l‟un d‟eux « celuy qui a présentement la dit galiotte qui estoit en votre rade, il n'a jamais retourné icy du depuis ny à la Jamaïque mais c'est réfugié parmy les bouquaniers en l'isle espagnole et ne quitte point l'infame pratique de ses gens que font guerre à tous à la mer ». En 1665, les attaques maritimes orchestrées dans les Petites Antilles semblent donc être du ressort d‟habitants des Grandes Antilles dont les pratiques les rapprocheraient plus du monde de la piraterie que de celle de la flibuste.

En 1667 la situation change. Dans la provision adressée par Colbert à De Baas, il est ordonné de « Combattre nos ennemis tant par terre que par mer ». Pour cela, De Baas doit s‟appuyer sur « notre armée navale qui y sera envoyée et aux vaisseaux de la dite compagnie des isles occidentales »[1943]. A la lecture de ces mots, nous constatons que dans l‟esprit du ministre, les habitants des Antilles ne sont pas invités à prendre part aux entreprises de course. Au début des années 1670, les ordres donnés par Colbert semblent être respectés puisque seules les escadres royales font des prises dans les îles[1944]. Par ailleurs, les habitants ne semblent pas non plus être conviés dans le cadre de cette guerre de course contre les navires pratiquant l‟interlope. Pourtant, la même année Du Lion complète déjà les équipages des escadres par des habitants pour équiper le « vaisseau le Galland»[1945]. Il est donc fortement probable que les habitants des Antilles, s‟ils ne prennent pas encore part à la course de façon autonome, sont déjà impliqués dans les entreprises qui ont lieu aux Antilles. C‟est en cette année que le mot flibuste apparaît pour la première fois, dans une lettre de Du Lion: « quelques bastiments armés en flibuste »[1946]. Si le gouverneur ne qualifie pas encore des habitants de flibustiers, il laisse supposer que des marins des Petites Antilles en adoptent déjà quelques-uns de leurs codes.

La guerre de Hollande donne l‟occasion aux habitants de participer à nouveau à des entreprises de course. Dès 1672, Saint-Christophe est la cible d‟attaques de flibustiers anglais : « Il estoit arrivé le jour precedent 250 boucanniers anglois avec le colonel Morgan à

1941 ANOM, C7A1 F° 33, Lettre de Mathex Read, 05 Octobre 1665.

1942 ANOM, C7A1 F° 33, Lettre de Mathex Read, 05 Octobre 1665.

1943 ANOM, Col E 14, Provision donnée par Colbert à De Baas, le 01 Février 1667.

1944En 1670, De Baas rapporte que les navires de l'escadre du roi « partiront d'icy dans deux jours pour aller à Saint-Christophe ou ils trouveront à faire des captures à cause des navires flamands qui y sont à Saint-Eustache »Avant ce départ, ils ont d'abord séjourné à la Grenade où ils ont fait une prise. La même année Du Lion rapporte que « deux jours après l'arrivée des vaisseaux du roy à la rade un navire anglois parut et fut en peu de temps en estat de mouiller monsieur Gabaret envoya chercher le capitaine qui estoit françois breton et le marchand Calesien ils furent estonnés de se voir dans un grand vaisseau de guerre qui estoit celuy que monte monsieur Gabaret lequel ils avoient crut marchand et encore plus quand le dit monsieur Gabaret leur fist prendre deux matelots françois qui estoient dans leur bord ce navire venoit de la Virginie ; ayant passé la nuit mouillé entre les vaisseaux du roy il fist voile le jour venu pour les isles angloises » ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion année 1670.

1945 ANOM, C8A 1 F° 69, Lettre de De Baas, 12 Octobre 1670.

1946 ANOM C7A1 F° 321, Lettre de Du Lion, 02 Décembre 1670.

leur teste de l'isle de Saint-Eustache qu'ils avoient depuis six mois prise sur les hollandois »[1947]. Pour défendre l'île, cent cinquante habitants de la Guadeloupe et de la Martinique se déplacent à Saint-Christophe[1948].

Mais les entreprises de courses menées par les habitants se font encore très souvent dans le cadre des opérations militaires dirigées par les armées du roi. La prise d'autonomie semble être peu courante et plus souvent du ressort de marins venus directement du royaume de France. C'est le cas par exemple de la « prise angloise amenée en ce lieu par le capitaine la Glace flessingois »[1949] ou lorsque « Il étoit arrivé à la Martinique trois navires de guerre zelandois qui s'offroient de se joindre aux vaisseaux françois pour le secours de cette isle et le sieur de Crinssen qui le commandoit »[1950]. Il arrive par moment que des marins des Petites Antilles fassent quelques prises :

> « L'arrivée à la Barbade d'une escadre qui avoit esté dit à la Martinique par deux anglois qui le mauvais temps avoit jettez dans une chaloupe en l'isle de Sainte Alousie ou estant tombez entre les mains de quelques chasseurs et pescheurs françois de cette première isle ils les y avoient amené »[1951].

Mais ces faits sont rarement rapportés et les hommes qui effectuent ces prises sont rarement partis en mer pour y pratiquer la course. En 1672, Du Lion rapporte alors qu' « il y a beaucoup de gens qui croyent qu'ils ne sont pas en estat ny assés pour tenir la mer et que l'escadre du roy demeure inutile jusqu'à ce qu'elle ay esté augmentée par les vaisseaux de sa majesté qui sont attendus de France »[1952]. Ceci laisse supposer que la défense des îles est vue comme relevant de la prérogative des escadres royales, même de la part des habitants.

Jusqu'à la fin de la guerre de Hollande, les entreprises de course qui ont lieu dans les îles sont donc avant tout le fait des marins du roi. Lorsque les habitants participent à ces entreprises, ils sont encadrés par ces marins, comme en 1672 lorsque « monsieur de Boisneau après avoir sceu que Saint-Eustache estoit aux anglois est desceu avec l'Infante et la Belle isle vers les islets des Vierges et de Tortomes terres hollandoises pour y faire quelques pillages »[1953]. Pour cela, il prit « cent hommes de cette isle autant à Saint-Christophe et deux cent à la Martinique ». De même, pour l'attaque prévue par le vice-amiral d'Estrées sur les possessions hollandaises de la Caraïbe, il est fortement fait appel aux habitants pour renforcer les troupes régulières[1954].

Ainsi, lorsque les escadres sont absentes, les habitants semblent être sans défenses. C'est ce que laisse supposer les propos de Du Lion en 1673 lorsqu'il rapporte qu'« un corsaire hollandais bien armé et bien équipé se fit voir entre nos isles ou il fit quelques prises en sorte que la crainte se répandit entre nos marchands qui cesserent leur commerce ». Le gouverneur est alors dans l'incapacité de se défendre car « je n'avois point de bastiments en rade capable ny préparé pour lors d'aller à ce corsaire je fis seulement ce qui fut dans mon pouvoir qui estoit d'envoyer deux chaloupes armées au secours du navire anglois »[1955].

1947 CLODORE Jean de *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* Op. Cit. Tome II, p. 188.

1948 Ibid.

1949 Ibid. Tom I, p. 169.

1950 Ibid.

1951Ibid.

1952 ANOM C7A2 F° 135, Lettre de Du Lion, 15 Février 1672.

1953ANOM C7A2 F° 113, Lettre de Du Lion, année 1672.

1954 Gémosat en 1677 rapporte alors que « monsieur le conte d'estrée est presentement party pour l'expédition de tabac avec trois cent cinquante habitants des isles conduits par monsieur de Bayancourt et deux cent cinquantes hommes de troupes de cette compagnie » ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gémosat, 13 Février 1677.

1955 ANOM C7A2 F° 22, Lettre de Du Lion, 23 Mars 1673.

Si la guerre de Hollande ne semble pas être un déclencheur du développement de la flibuste dans les Petites Antilles, elle permet par contre aux habitants de se familiariser avec la guerre maritime. En effet, à la fin du conflit, certains habitants semblent être en mesure de se porter sur les mers pour faire des entreprises de course. Parmi eux, en 1676, à Marie-Galante : « monsieur de Temericourt me mande du vint huit du mois passé qu'une partie des habitants se sont soubmis et luy obéissent mais ceux quy sont eloignés du costé de la Cabesterre sont toujours mutins et font des courses sur leurs voisins, et les pillent »[1956]. Le nombre de personnes pratiquant la guerre sur mer semble même suffisamment important pour que De Baas adresse les propos suivants au ministre : « vous m'envoyer vos ordres, comme je vous les ay demandés, afin de pouvoir engager les aventuriers et pour la reforme des capitaines »[1957].

La période de paix qui suit la signature du traité de Nimègue ne met pas fin aux attaques maritimes dans la mer des Caraïbes. Des prises de navires ont toujours lieu et ce, dès les premières années de paix. Les équipages qui en sont la proie sont surtout ceux qui se livrent au commerce interlope comme à Saint-Christophe en 1679 où « l'on y avoit fait saisir une barque angloise »[1958]. Les auteurs de ces prises sont avant tout les membres des escadres royales venues séjourner dans les îles. Mais, comme dans le cas suivant, ces prises peuvent aussi être l'œuvre des autorités locales :

> « J'ay eu l'honneur de vous faire savoir par ma lettre du 30 janvier que le subdelegué de monsieur l'intendant a confisqué une barque à Saint Christophe appartenant aux anglois, j'ay apris que par cette procedure il paroissoit qu'un habitant de Sainte Croix estoit allé dedans à Corosol et estoit revenu dans cette mesme barque avecq le provenu des effets qu'il y avoit chargé et négocié avec les hollandois »[1959].

Pour réaliser ces prises, les autorités locales peuvent s'appuyer sur les troupes de la marine royale mais il est aussi possible que les habitants qui se sont formés à la course lors du conflit précédent aient pu mettre leur savoir au service des autorités locales. C'est peut-être pour cette raison qu'en 1680, Blénac « Demande si c'est aux navires du roy d'arrester ceux des estrangers dans les rades »[1960]. Car la même année, le gouverneur rappelle qu'il y a importance à rendre utile les courses des flibustiers des îles lorsqu'il informe le roi que « tant que les flibustiers feroient le cours on n'establiroient jamais le commerce de la grande terre »[1961].

Lutte contre la piraterie

L'autre objectif des entreprises de course dans les Antilles est de mettre fin aux actions des marins étrangers qui attaquent les navires marchands français. Ainsi en 1681, on signale l'arrivée

> « En ce port monsieur le marquis Dangenes Maintenon dans une fregatte du seigneur roy très chrétien de France la commandant comme son capitaine avec prétexte de destruire les corsaires qui malesrent ces mers »[1962].

Ces pirates trouvent alors refuge dans les îles les moins peuplées comme à: « Tabaq ou la Dominique qui devient de plus en plus la retraite de tous les forbans »[1963]. Nous retrouvons le

1956 ANOM, C8A 1 F° 397, Lettre de De Baas, 31 Octobre 1670.
1957 ANOM, C8A 2 F° 97, Lettre de Blénac, 20 Décembre 1678.
1958 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.
1959 ANOM, C8A 2 F° 302, Lettre de Blénac, 15 Mars 1680.
1960 AN0M, C8A 3 F° 14, extrait de lettre de Blénac, année 1680.
1961 ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac, 19 Novembre 1680.
1962 ANOM, 24 Miom 21, Lettre de Blénac, 12 Septembre 1681.
1963 ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.

même cas de figure que celui énoncé précédemment, les premiers marins à faire des entreprises de course contre les flibustiers et pirates ennemis sont les marins du roi mais il arrive que les autorités locales fassent appel à des marins des îles. Le fait d'engager des habitants des îles pour faire des attaques maritimes ne semble pourtant pas être au goût du roi et de son ministre car la même année Colbert écrit lui-même les mots suivants :

> « J'escrit fortement au sieur de la Saulaye sur ce que sans ordre du lieutenant general il a donné des commissions a quelques flibustiers pour faire le cours sur les hollandois et je leur envoye un ordre de sa majesté pour l'interdire de son gouvernement et le faire passer par les premiers vaisseaux en cas qu'il retombasse dans une pareille faute »[1964].

Pourtant, il semble que l'emploi des flibustiers par les autorités des Petites Antilles est assez commun[1965]. Pour pouvoir mettre fin à ces agissements, Colbert « donne advis de l'escadre qui doit estre envoyé au dites isles et du départ d'une fregatte destinée pour favoriser le commerce qui s'y fait »[1966]. Pourtant ceci ne met pas fin à la présence de corsaires dans les Petites Antilles puisque Blénac en 1686 rapporte que

> « Sa majesté estant informée que quelques corsaires et capitaines de vaisseaux armez en course qui ont abordé aux isles françoises de l'Amérique ont embarqué pour renforcer leur equipage plusieurs habitants dont la pluspart estant chargé de dettes se sont servi de cette occasion pour le dispenser de les payer ce qui peut dans la suite causer un préjudice en une diminution considérable aux colonies »[1967].

Ainsi, ceux qui viennent pratiquer la course dans les îles ne se contentent pas d'accoster dans les colonies françaises, ils prennent à leur service des habitants des lieux. Ceci permet à nouveau à certains d'entre eux de se former à cet exercice. La période de paix qui précède la guerre de Ligue d'Augsbourg ne met donc pas fin aux entreprises de courses dans les Petites Antilles. Bien au contraire, la volonté de lutter contre le commerce interlope et contre la flibuste ennemie incite les autorités locales à engager des habitants pour donner chasses aux embarcations qui portent atteintes aux intérêts de la nation. Il est alors fort probable que des habitants ont su se former à la guerre maritime en ces périodes de paix. Forts de cette expérience, ils sauront rapidement endosser le rôle d'auxiliaires des armées du roi lorsque les conflits européens résonneront de nouveau dans la Caraïbe.

Avantages et contraintes de l'emploi de la flibuste en temps de guerre

La guerre de la Ligue d'Augsbourg donne une nouvelle occasion aux habitants de pouvoir participer à des affrontements en mer. Dès 1689, nous avons témoignage que des habitants sont enrôlés sur des navires pour participer à ce conflit :

> « J'envoyay le sieur Desnaux lieutenant d'une des compagnies entretenues avec le sieur Le roy de la Martinique soutenu de cent vingt flibustiers jeter de l'huile de poisson dans le puis quy n'estoit qu'à vingt pas du fort ce quy les a beaucoup incommodés »[1968].

Cette fois le terme flibustier est bien appliqué à des habitants des Petites Antilles. Il ne fait plus aucun doute que dans l'espace étudié résident des hommes qui font de la course leur

1964 ANOM, C8A 4 F° 14, extrait de lettre de Colbert, 16 Avril 1685.

1965 Le ministre doit reconnaître que le gouverneur de Sainte Croix n'est pas le seul à agir de la sorte car il précise dans sa lettre : « Les sieurs Charles de Saint Laurent et Begon ne raisonnent pas juste sur ce qui regarde les flibustiers » ANOM, C8A 4 F° 14, extrait de lettre de Colbert, 16 Avril 1685.

1966 ANOM, C8A 4 F° 14, extrait de lettre de Colbert, 16 Avril 1685.

1967 ANOM, C8B 19 N° 51, Ordonnance de Blénac, 31 Décembre 1689.

1968 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 876, Lettre anonyme, 21 Août 1689.

principale activité. Des escadres sont envoyées dans les îles pour défendre le domaine colonial français mais les autorités locales sont confrontées à un véritable problème : ces escadres restent trop peu de temps et ne sont pas suffisantes pour assurer la sécurité de l'ensemble des territoires français. En 1689, Du Maitz rapporte à ce sujet

> « Lorsque je suis monseigneur arrivé icy de Saint Christophe j'y ay trouvé une prise qui avoit esté faite sur les anglois par le sieur La Frossillière et Deville estant mouillez à la rade de l'isle de Saint-Martin comme le sieur la Frossillière estoit en route pour la France il en laissa la conduite audit sieur Deville pour l'amener dans le cul de sac du Fort Royal ou il devoit se rendre après avoir donné l'escorte que monsieur de la Motte avoit ordonné au dit sieur Deville »[1969].

Nous constatons que l'intendant ne peut s'appuyer que sur le seul navire dirigé par Deville puisque celui de La Flossière a déjà repris sa route atlantique. En 1692, le chef d'escadre d'Harbouville est obligé de signaler l'évènement suivant : « la barque de Claude Roy estoit au Fort Saint-Pierre et je fus contraint pour y passer les hardes de me servir d'une barque prise par monsieur de Lannion dont le nommé Madé estoit patron »[1970]. Là encore nous voyons une limite à l'action des escadres. Ces problèmes perdurent tout au long du conflit comme le confirme d'Amblimont en 1697[1971].

Il est donc logique que les autorités locales aient cherché d'autres moyens pour assurer la sécurité de leur possession. Or, dès le début du conflit, des marins des îles proposent leur service aux administrateurs locaux. En 1689, « A l'égard des philibustiers on doit à la Martinique leur payer en sucre jusqu'à la concurrence des vingt mille francs qui leur ont été adjugez »[1972]. Très vite ce sont les armateurs de Saint Pierre à la Martinique qui s'impliquent dans les attaques maritimes[1973]. Mais il n'y a pas qu'à la Martinique que des habitants prennent la mer pour des entreprises de course, des exemples concernent aussi Saint Martin et la Grenade[1974]. Ainsi les habitants ne se contentent pas de financer les entreprises de course, ils y prennent une part active tout au long de la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

Blénac fait partie de ceux qui comprennent très vite l'intérêt d'utiliser cette bonne volonté des habitants. En 1689, il rapporte :

> « Quand aux flibustiers je les envoye sur la Barbade pour voir dans les rades ce quy s'y passe et essayer d'y faire quelques prises pour savoir la vérité de la chose et pour vous oster et nous aussy de l'incertitude de l'advis que vous avez receu »[1975].

Même si les flibustiers sont perçus comme des marins difficiles à contrôler, Blénac se vante d'avoir une certaine autorité sur eux. Il poursuit sa lettre ainsi :

> « Ils disent qu'aussitost que je seray party, ils yront chercher party ailleurs, ils peuvent venir avec moy qu'ils n'iront pas sous un autre. Ce ne sont pas gens qu'on puisse gesner et quand on le voudroit faire ils ont la mer pour partage »[1976].

Ainsi, tout au long du conflit le gouverneur général se fait défenseur des flibustiers. En 1690, il prend encore partie pour eux :

1969 ANOM, C8A5F389, Lettre de Du Maitz, 09 Novembre 1689.

1970 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 881, Relation du chef d'escadre d'Harbouville, 03 Décembre 1692.

1971 ANOM, C8A 10 F° 40, Lettre d'Amblimont, 27 Mai 1687.

1972 ANOM, C8A5F375, Lettre de Du Maitz, 25 Août 1689.

1973En 1693, Blénac dit que « Ayant laissé à saint Domingue dix ou douze fibrustiers habitans de la Martinique » ANOM, COL E 184, Commission de Blénac à Fleurisson, année 1693.

1974En 1692, c'est à la Grenade qu'il est rapporté la présence de ces marins : « je vous envoye ces quatres flibustiers qui ont désiré de s'aller habituer à la Grenade pour en attirer d'autres. Je crois qu'il les faut bien traiter et les biens placer » ANOM, C10 A1 F 62, Copie d'une lettre de Gémosat, 21 Décembre 1692.

1975 ANOM, C8A 6 F° 63, Lettre de Blénac, 13 Mai 1690.

1976 ANOM, C8A 6 F° 63, Lettre de Blénac, 13 Mai 1690.

« Vous me dites que les flibustiers ont emmené autant de monde qu'ils ont pu sy cela estoit ce seroit mon affaire ceux qu'ils ont laissé icy et dans les quartiers voisins font bien voir que vos donneurs d'ordre vous trompent puisqu'il est vray que nous en voyant tous les jours et qu'ils sont en nombre et des meilleurs hommes qu'ils eusent »[1977].

Et en 1694, il indique même s'être opposé à la vision de l'intendant au sujet de la flibuste :

« Je connus que son intention estoit d'établir les classes dans les isles pour avoir droit de former les équipages de ceux qui vont en course, à la pesche et à la chasse. Je lui dis qu'il feroit comme il voudroit que monsieur Du Maitz par ses mauvais traitements en avoit chassé Desmaraits et Montauban armez de deux cents hommes chacun »[1978].

Enfin en 1695, il réaffirme être le seul à savoir contrôler ces flibustiers :

« Ils consistent en ce que l'usage ou il est de donner des commissions aux corsaires de cette isle qui sont tous flibustiers et les meilleurs sujets qu'il ait pour la deffence de l'isle luy donne occasion de les connoistre de les tenir en bride sous son obeissance et de disposer d'eux pour tous les services où il les croit nécessaires ne leur donnant congez que pour peu de temps comme deux mois et demy afin de les avoir souvent dans l'isle »[1979].

Si Blénac est obligé d'intervenir pour défendre la flibuste c'est parce qu'il y a bien deux visions qui s'opposent. Il fait partie de ceux qui considèrent qu'elle est nécessaire aux îles. Sûrement a-t-il pour modèle le gouverneur de la Tortue, Ducasse qui a su mettre la flibuste au pas[1980]. Mais les flibustiers semblent fiers de leur indépendance, ce qui explique que d'autres membres des principales autorités des îles vont chercher à éloigner ces hommes. Du Maitz se fait alors le plus grand opposant à la flibuste. En 1691, il rédige les mots suivants :

« J'ay remarqué en plusieurs rencontres le peu de fondement qu'il y avoit a faire dans les occasions du service du roy sur les armateurs de ces pays appelez philibustiers lesquels contribuent plustost a la destruction des colonies par les gens qu'ils en enlevent qu'ils n'y apportent d'utilité et leurs navigations se decidant a la pluralité des voix de tout l'equipage composé de libertins et de gens qui évitent autant qu'ils peuvent de se rendre dans les ports ou sont establis des commandans de la part du roy, on ne peut compter sur leur retour dans le temps qui leur sont marquez ou ils pouvoient estre necessaire pour quielque entreprise, on auroit de la peine a leur fixer des capitaines »[1981].

Gémosat à la Grenade rejoint, lui aussi, le rang des détracteurs de la flibuste : « les flibustiers de la Martinique qui passent icy enlevent ce qu'il y a de jeunesse malgré tous les ordres que l'on peut donner s'embarquant le nuit et comme l'isle est grande ils se donnent des rendez vous »[1982].

Mais l'aide apportée par la flibuste est bien trop importante pour que ces hommes arrivent à y mettre fin. Du Maitz lui-même doit reconnaître qu'« Il y a souvent en mer des bastimens

1977 ANOM, C8A 6 F° 95, Lettre de Blénac, 10 Novembre 1690.

1978 ANOM, C8A 8 F° 105, Lettre de Blénac, 09 Novembre 1694.

1979 ANOM, C8A 9 F° 139, Lettre de Robert 24 Décembre 1695.

1980 Philippe Hrodej dans sa biographie de l'Amiral Du Casse montre comment ce gouverneur de la Tortue a su s'assurer de la confiance de cet homme, les mettre à son service et enfin s'appuyer sur eux pour assurer sa domination et celle de la France dans les Grandes Antilles. HRODEJ Philippe, *L'amiral Du Casse : l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Broché, 1999.

1981 ANOM, C8A 6 F° 437, Lettre de Du Maitz, 25 Novembre 1691.

1982 ANOM, C10 A1, Lettre de Gémosat, 10 Mars 1695.

legers qui naviguent pour le service du roy »[1983]. Or, ces navires ne sont autres que ceux des flibustiers. Ainsi, lorsque Robert et d'Amblimont arrivent dans les îles en remplacement de Blénac et de Du Maitz, ils affirment dès le départ qu'

> « Il ne sera fait aucun changement dans l'exécution de l'arrest qui establit les droits de monsieur l'amiral dans ces isles ; jusqu'à présent il a esté executé dans tout son contenu et on s'attache a limiter aux corsaires le temps de leur sorties et l'estendue de leurs croisières ; à la vérité feu monsieur de Blénac a voulu se faire payer le dixième des prises faites sous sa commission et amenées icy depuis l'arrivée et l'enregistrement du dit arrest »[1984].

L'engouement pour la course ne faiblit pas aux îles puisqu'en 1695 : « Le produit de la vente de la cargaison de deux barques prises par la fregate l'Oppiniatre une des quelles a esté vendue pareille et l'autre est encore en nature les bastimens ne se vendans point par la quantité des prises que les armateurs amenent »[1985]. Le fait que des navires issus des prises faites par les flibustiers ne trouvent plus acquéreurs témoigne encore de l'importance de cette activité aux Petites Antilles en cette période.

Tout au long de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, il y a donc des habitants qui circulent sur la mer Caraïbe à la recherche de prises à faire. A l'annonce de la paix, il faut réintégrer ces flibustiers au sein de la société coloniale. Pour un certain nombre la tâche n'est pas difficile. C'est en tout cas ce que laissent suggérer les propos de Robert en 1699 lorsqu'il évoque le cas de l'Irlandais David Borque établit à la Martinique après avoir exercé comme flibustier[1986].

Mais tous les flibustiers ne mettent pas fin à leurs activités de course. Robert rapporte à ce propos qu' « une barque françoise [a été] prise depuis la paix par les dits anglois d'Antigues »[1987]. Ceci témoigne du fait que des marins français n'ont pas respecté le traité de paix et ont continué à pratiquer leur activité, devenant pirate. Leur nombre doit être relativement important puisque Robert demande « Armistie pour les forbans qui se rendent dans les îles »[1988]. Ces demandes sont entendues car Guitaud évoque l'amnistie accordée par le roi pour les forbans et déserteurs[1989]. Mais comme « Nous avons des avis de tems a autre qu'il paroist aux isles voisines de celle-cy quelques petits batiments fourbans qui intimident beaucoup nos vaisseaux marchands », les autorités locales continuent à accepter que des habitants partent en mer pour combattre les pirates des nations étrangères[1990]. En 1701 par exemple, « Les forbans pris par le sieur Perré ont esté jugez ces derniers jours le conseil souverain les a renvoyez absous ayant trouvé qu'ils pouvoient jouir du privilège de l'armistie »[1991].

Le court laps de temps qu'il y a entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la guerre de Succession d'Espagne et le fait que la lutte contre les attaques des pirates étrangers a obligé à autoriser la présence en mer de flibustiers français permet d'expliquer pourquoi dès 1702 nous retrouvons à nouveau les habitants des îles françaises en action dans la mer des Caraïbes. Dès le début du conflit, Auger rapporte que « les corsaires de la Martinique font des

1983 ANOM, C8A 6 F° 343, Lettre de Du Maitz, 22 Mars 1691.
1984 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.
1985 ANOM, C8A 9 F° 77, Lettre de Du Maitz, 13 Mars 1695.
1986 ANOM, C8A 11 F° 209, Lettre de Robert, 07 Octobre 1699.
1987 ANOM, C8A 10 F° 392, Lettre de Robert, 19 Novembre 1698.
1988 ANOM, C8A 12 F° 290, Lettre de Robert, 30 Novembre 1700.
1989 ANOM, C8A 12 F° 315, Lettre de Guitad, 02 Décembre 1700.
1990 ANOM, C8A 12 F° 315, Lettre de Guitad, 02 Décembre 1700.
1991 ANOM, C8A 13 F° 53, Lettre de Des Nos, 16 Septembre 1701.

prises sur les anglois qui les incommodes ce qui fait un soulagement à la Martinique au deffaut des navires de France que la guerre interrompt »[1992]. A sa suite, De Gennes témoigne lui aussi de la forte implication des habitants dès le début du conflit :

> « Comme dans la dernière guerre on a bien jugé à propos de permettre souvent à plusieurs armateurs de sortir avec nombre considérable d'habitants de la Martinique je ne desespére pas que monsieur de Gabaret ne veuille bien permettre a encore ceux cent volontaires sy ils se trouvent de bonne volonté de nous venir aider »[1993].

Si ces flibustiers ne peuvent pas s‟opposer à la perte de Saint-Christophe en 1702, l‟année suivante, ils sont d‟un grand secours à la Guadeloupe face aux troupes anglaises comme le rapporte Gabaret : « Je ne doute pas que vous n‟ayez appris par monsieur de Machault et Robert le siège de la Guadeloupe et comme je me suis offert d‟y mener du secours avec nos petits flibustiers »[1994]. Leur aide est alors très tôt saluée par les autorités locales :

> « Nous avons de petits corsaires dans cette isle [Martinique] monseigneur qui ont déjà commencé à faire des prises. La première a esté une petite fregatte qui avoit aporté à la Barbade la nouvelle de la déclaration de la guerre et portoit son retournant la prise de la partie françoise de Saint-Christophe. Il y avoit dans cette frégatte environ quarante hommes qu‟une de nos barques a enlevé a l‟abordage. Il y a eu sept anglois tuez tous officiers et plusieurs blessé. Nos gens n‟ont eu qu‟un homme tué et quatre blasés. Cette action est toute des plus vigoureuses » rapporte Guitaud en 1702[1995].

La même année, Gabaret laisse suggérer que le nombre de flibustiers présents dans les eaux caribéennes est peut-être même trop important :

> « Nos flibustiers prennent toujours quelque batimants mais non comme de l‟autre guerre il faut que les enemis ne navigue pas tamps car nous avons aprezant dix batimants dehors et trois ou quatre qui sortiront cette semenne, en voila un qui arrive qui amene un vesseau de deux sans tonnos venant de Londre pour la Jamaïque »[1996].

Pourtant, la présence des flibustiers des Petites Antilles dans les eaux caribéennes reste importante jusqu‟à la fin de ce conflit. En 1703, Robert et « monsieur Gabaret avons permis à nos corsaires qui estoient tous revenus sans qu‟il en ait esté pris aucun de sortir pour aller continuer leur course il en est sorty six ou sept jusqu‟à présent et les autres se disposent à sortir »[1997]. Les flibustiers trouvent toujours à faire des prises, même si souvent le butin est mince[1998]. Ceci n‟empêche pas les autorités locales de continuer à appuyer les actions de la flibuste comme le rapporte Robert en 1703 :

> « Nous avons fait Monsieur Gabaret et moy une reveue generale des milices du quartier du bourg Saint-Pierre et de tous les flibustiers qui sy trouvent dont il a esté fait quelques compagnies à la teste desquelles nous avons mis les meilleurs capitaines des bastiments de courses que nous avons »[1999].

La course semble même atteindre une limite en 1704 puisque « Nos corsaires ne font presque plus de prises les vaisseaux de guerre anglois continuant de les chasser vivement les

---

1992ANOM C7A4 F° 208, Lettre d'Auger, 12 Mai 1702.

1993ANOM, C10B2, Lettre de De Gennes, 28 Août 1702.

1994ANOM, C8A 15 F° 146, Lettre de Gabaret, 24 Mai 1703.

1995 ANOM, C8A 14 F° 314, Lettre de Guitaud, 22 Août 1702.

1996 ANOM, C8A 14 F° 58, Lettre de Gabaret, 24 Novembre 1702.

1997 ANOM, C8A 15 F° 74, Lettre de Robert 10 Février 1703.

1998 « Un de nos corsaires qui estoit sur la Barbade ayant rangé la coste de la dit isles en s'en revenant icy a pris dans un petit batteau quatre pêcheurs dont trois blancs et un négre » ANOM, C8A 15 F° 91, Lettre de Robert, 13 Mars, 1703.

1999 ANOM, C8A 15 F° 91, Lettre de Robert, 13 Mars 1703.

armateurs se dégoutent de la course et quelques uns l'ont entièrement abandonné »[2000]. Malgré les difficultés, elle ne disparaît pas puisqu'en 1709, Gabaret y fait encore référence[2001].

A la fin du conflit, le fait que les flibustiers restent des marins difficilement contrôlables est encore dénoncé. Jorna, capitaine de milice en 1709 présente la Martinique de la sorte :

> « Outre les habitants et les commerçants qui composent mon régiment nous avons une très grande quantité de flibustiers, metres de barques, matelots parti establi dans ce pais partie vagabond et déserteur des navires marchands tous ces derniers ne sont ni gens qui conseilles ni qui commandent […] de le ranger sous les armes et les revults comme le sont les habitants sans pour autant les empêcher d'aller et venir en course pour le commerce ne les contraindre en aucune manière pour tout ce qu'ils ont acoutumé de faire seulement les exercices ».

Il poursuit ainsi ses propos :

> « Monsieur le gouverneur a bien du connoitre cette conséquence il le luy a fait remarqué à l'occasion d'un commandement qu'il fit de 200 flibustiers pour courir sur un brigantin enemy qui estait venu enlever une de nos barques à la cote et un canot ou estoit l'avocat de monsieur l'intendant qui venoit de Fort Royal à Saint-Pierre »[2002].

Cela n'empêche pas les plus hautes instances de l'île de saluer les efforts consentis par les flibustiers. La même année l'intendant Vaucresson « loue la bonne conduite d'un corsaire de la Martinique nommé Castra qui a fait un grand nombre de bonnes actions et qui a pris plusieurs vaisseaux anglois »[2003]. L'année suivante c'est au tour de Gabaret de narrer les bonnes actions des flibustiers :

> « Un de nos bateaux corsaires nommé le Dangereux commandé par le nommé du Moulin appris le 20° d'aoust dernier un bateau corsaire anglois dans lequel il y avoit 34 hommes et 4 canons et la conduit icy […] Le 10° septembre le Ruby batteau corsaire monté par Du plessis et le batteau la Mignone monté par Clergeau ont pris un autre batteau corsaire anglois de 24 hommes et 4 canons et l'ont conduit icy pareillement »[2004].

Ainsi

> « Il y a dans la dite isle environ 1000 à 1200 flibustiers qui ne sont point compris dans les recensements et sur lesquels cependant l'on peut compter tant pour le nombre que pour une action étant tous gens aggueris et desquels on peut se servir utilement dans les occasions. De manière que les troupes reglers les milices les gens exemptes et flibustiers font ensemble y compris les grenadiers 4252 hommes dont 182 vieillards »[2005].

Phélypeaux arrivant à la tête des îles à la fin du conflit, continue à soutenir la flibuste comme l'avait fait ses prédécesseurs. En 1711, il annonce que « les matelots et flibustiers ont pris parti dans nostre isles»[2006].

Jusqu'à la signature du traité de paix, des membres de la société coloniale participent donc à des entreprises de course. Nous avons l'exemple de l'un d'eux, il s'agit de Pierre II la Vigne capitaine de milice à la Martinique qui obtint une lettre de noblesse car « En 1712 voulant avoir part à l'entreprise de Monsieur Cassart sur l'isle angloise de Montsarrat et sur

2000 ANOM, C8A 15 F° 307, Lettre de Mithon, 27 Janvier 1704.
2001 ANOM, C8A 17 F° 8, Lettre de Gabaret, 23 Mars 1709.
2002 ANOM, C8A 17 F° 81, Lettre de Vaucresson, 18 Avril 1709.
2003 ANOM, C10A1, Ordonnance de Vaucresson, année 1709.
2004 ANOM, C8A 17 F° 251, Lettre de Gabaret, 14 Octobre 1710.
2005 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.
2006 ANOM, C8A 18 F° 23, Lettre de Phélypeaux, 16 Juin 1711.

celle de Corosolle hollandoise il leva à se serais une compagnie de volontaires qu‟il y mena sous les ordres de monsieur Collar commandant les troupes de isles françoises »[2007]. Jusqu‟à la fin du conflit, des armateurs privés sont donc présents dans la mer des Antilles menant leurs actions soit en association avec les escadres royales, soit en menant de façon autonome leurs attaques.

Au fur et à mesure du XVII° siècle, la part prise par les habitants dans les entreprises de course est de plus en plus importante. Lors de la guerre de Succession d‟Espagne, les principales prises et les principales atteintes portées aux ennemis sont même quasi exclusivement du ressort des flibustiers. La course, au début du XVIII° siècle, devient une activité aussi importante que le commerce. Bien sûr le contexte de guerres de la fin du XVII° siècle et du début XVIII° contribue à donner une place centrale à la course dans les Petites Antilles. Mais il est évident que l‟implication aussi forte des habitants dans ces entreprises s‟explique aussi par le rôle que joue la course pour ceux qui restent à terre.

2. L'importance de la course pour la société coloniale

Le XVII° siècle antillais est donc marqué par la course qui joue un rôle important dans l‟entreprise coloniale. Pourtant les habitants en sont aussi ses principales victimes. En effet de 1650 à 1713, tous les habitants des Antilles peuvent à tous moments et dans tous les espaces de la Caraïbe devenir des proies pour les corsaires et pirates ennemis.

Risques et victimes de la course

La course engendre avant tout une gêne pour la communication entre les îles. Les petites embarcations qui longent les côtes sont autant la proie des attaques que les grands navires qui viennent d‟Europe. Les autorités locales doivent donc très vite prendre des mesures pour assurer la sécurité des marins antillais. En 1666, Blondel propose donc qu‟

> « Il ne serait pas mesme hors de propos de faire quelque tour ou redoute au pied du Morne d'Alexis (aux Saintes) pour le desfense des navires qui y viendraient mouiller et pour empescher les corsaires ou les ennemis de s'y poster afin d'insulter au passage les baptiments qui servent à la communication des autres isles »[2008].

Ces précautions ne suffisent pas. De nombreuses prises de petites embarcations d‟habitants sont réalisées lors de la guerre de Hollande. Dans un mémoire adressé au gouverneur anglais de Saint-Christophe, Hoüel fait état de différentes prises faites sur les Français par cette nation en 1666 :

> « Il demandera justice des incersion que fait la nation angloise tant contre les vaisseaux et barques de messierus de la compagnie que des habittans et sujet du roy très chrétien notamment de la prise du vaisseau la Fortune chargé de pétuns, sucres, passagers et autre choses de la prise d‟une barque appartenant au nommé dorange habitant de la Martinique comme le pillage faire à celle de la Berlots par deux fois et a deux ou trois au sieur de la compagnie et encore a une conduite par Parisis appartenant à la dite compagnie »[2009].

2007 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 499, Dossier de la Vigne, année 1712.
2008 ANOM, 07 DFC 126, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, année 1666.
2009 ANOM, COL E 140, Ordonnance Houel, année 1666.

En 1668, ce sont encore les habitants des Saintes qui sont victimes d'une attaque maritime de la part des Anglais[2010], en 1670, la prise est cette fois faite entre Saint-Martin et Saint-Barthélémy sur une barque de la Compagnie[2011], en 1671, c'est cette fois à la Guadeloupe qu'une embarcation non armé est prise par des navires anglais[2012]. Même à la Martinique, pourtant mieux protégée que les autres îles, des actes de prédation nous sont signalés[2013]. Des prises d'embarcations appartenant à des habitants se produisent encore en 1672[2014] et en 1674[2015]. Le conflit s'achève même sur l'évènement suivant : « avec son camarade Adrian Jurian qui est celluy qui prist le fort de Pantagoust partirent de Corosolle et vinrent croiser sur la Dominique pour prendre les marchands au débourquements de la Martinique »[2016].

Le retour à la paix ne met pas fin aux prises de navires français dans les eaux caribéennes. Pour exemples, entre 1683 et 1688, les cas concernent deux navires de Dieppe venus à la pêche aux tortues, pris par les Espagnols sur le chemin de la Martinique[2017]; ou bien un navire brûlé par les Anglais à Saint-Thomas[2018]ou encore des habitants capturés en famille à terre par des corsaires espagnols[2019].Il est ainsi à noter que les habitants sont autant exposés aux risques d'attaques maritimes lorsqu'ils sont à terre qu'en mer. En 1687, c'est dans l'île que se fait l'attaque suivante : « deux jours après le départ de la Volante les Espagnols mirent pie a terre aux premières habitations qui sont a quatre lieues d'icy avec deux batimans savoir une demie galére et une grande pirogue »[2020].

Bien évidemment, avec la reprise des conflits en 1688, les attaques contre les habitants français se poursuivent. En 1689, Mayencourt rapporte qu'un habitant français « fut malheureusement rencontré soubs l'isle la Dominique par deux frégates espagnoles qui le prirent soubs pavillion françois et tout ce qui y estoit dedans à la réserve du mestre et de quelques mattelots blanqs et un passagers »[2021]. La même année, des barques hollandaises prennent celle d'un habitant de la Guadeloupe, monsieur de la Rozière[2022]. Ces attaques sont importantes dès le début de la Ligue d'Augsbourg et visent encore les petites embarcations[2023]. Puis « Les corsaires biscayens qui croisent sur les isles ont enlevé un habitant qui passoit d'un quartier à l'autre »[2024]. Tous les habitants sont alors exposés à ces attaques puisque la même année :

2010 DE BEAUMONT, lettre du révérend Père Philippe de Beaumont.

2011 ANOM, C8A 1 F° 69, Lettre de De Baas, 12 Octobre 1670.

2012 CLODORE Jean de *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique*… OP. Cit. Tome I, p. 159.

2013 Ibid. Tome I, p. 169.

2014« une fregatte d'environ trante pièces de canon avoit pris la barque de la compagnie entre Saint Martin et Saint Barthelemy » ANOM, C10B1, Lettre de Saint Laurent, 02 Octobre 1672.

2015« Au retour que fit la barque à la Martinique à Marie Galante elle fit rencontre d'un capre holandois qui la prit, cette prise ayant esté bien vérifiée, le bourgeois m'en a demandé le payement » ANOM, C8A 1 F° 279, Lettre de De Baas, 08 Juin 1674.

2016 ANOM, C10A1, Lettre de la Mothe, 30 Mars 1675.

2017 CARAN, AE/B/I/212, Lettre de Bichot, 16 Septembre 1683.

2018 ANOM, C8A 4 F° 19, analyse de Lettre de Bégon, 26 Août 1684.

2019 En 1688, « Anthoine Galard dit Monseigu habitant de cette dite isle icelles autres habitants a esté pris et prysés par les corsaires espagnols il y a environ quatorze mois lesquels dits corsaires l'auroient enlevé avecq sa femme ses enfants ainsy que le nommé Yves Roseliers dit le Petit Breton et Jacques Richard de Batavia en l'isle de la Marguerite » ANOM, C10A1, Lettre du juge Fauche, 30 Mai 1688.

2020 ANOM, C10A1, Lettre de Gabaret, 21 Mai 1687.

2021 ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.

2022 ANOM, C8A5F214, extrait de lettre d'Hinselin, 28 Mai 1689.

2023 ANOM, C8A 5 F° 262, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1689.

2024 ANOM, C8A5F330, Lettre de Gbaret, année 1689.

« De la Grenade ces navires sont venus terrir sous Dominique ou ayant pris environ vingt négres de la Martinique des ouvriers françois et deux mulatres créoles de cette isle ils ont obligé ces derniers de les mener dans les Saintes ou avec deux barques qu'ils detacherent ils ont mis soixante hommes à terre une heure devant le jour »[2025].

En 1691, un témoignage explique de la façon dont ces attaques sont organisées, en usant de ruses :

« Ce qui a esté le plus utile d'apprendre par le dit Dolbec c'est l'entreprise qui avoit esté formée d'aller ravager avec des barques la cabesterre de la Guardeloupe auxquelles se devoit joindre deux vaisseaux de guerre qui auroit croizé devant la Basseterre de Guardeloupe pour y attirer Monsieur Hinselin et faire une division ces barques estoient à la Barbade au nombre de six quelques unes d'elles armées de philibustiers et prestes à partir »[2026].

Lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les attaques semblent être plus fréquentes dans les îles secondaires et dans les anses les moins importantes. Ainsi aucune prise de navires à Saint Pierre ou à la Basse terre de la Guadeloupe ne nous est connue. Par contre, en pleine mer, tout navire est susceptible d'être une proie. Aux abords des îles se sont surtout les petites embarcations qui sont menacées par ces corsaires ennemis. C'est en tout cas ce que laisse suggérer Eragny en 1690 au sujet de quatre vaisseaux qui croisent au large de la Martinique « ils se sont attachés à donner chasse aux barques sucrières avec des chaloupes armées avec lesquelles ils ont pris hier une barque et son équipage entre le Prescheur et l'ance Chapelle »[2027].

Si ces prises sont de moindres importances, elles permettent tout de même de mettre la main sur quelques produits sans avoir à livrer d'âpres combats. De plus, les membres d'équipages peuvent facilement devenir de probables otages et leur savoir peut être utilisé pour pouvoir envisager des attaques de plus grandes envergures sur les possessions françaises. Enfin, ces petites embarcations côtières sont souvent conduites par des esclaves qui peuvent être revendus par les auteurs des prises. Les habitations qui sont dans ces quartiers plus isolés sont aussi plus exposées aux attaques maritimes comme l'évoque Caylus :

« Tout le reste de cette coste de la capesterre sont impraticables pour des descentes de troupes. Il y a bien quelques Petites ances ou des corsaires pourroient descendre avec des canots pour aller piller quelques habitations »[2028].

Les espaces les plus exposés restent aussi les îles du Nord, étant les plus isolées comme le rapporte de Moyencourt : « Saint-Barthelemy estant l'isle la plus exposée aux dessentes des corsaires pour estre la plus advancée aux debouquement et auqunement fortifiées que quelques retranchement et baterie »[2029]. Il arrive par moment que les habitants doivent se défendre par leur propre moyen comme aux Saintes en 1694 lorsque les habitants allèrent à bord d'un navire et s'en emparèrent[2030].

La plupart du temps les habitants ne sont pas en mesure de répondre à ces attaques et voient leur bien-être dérobé sans pouvoir y porter une réelle résistance. Auger rappelle à ce propos qu'à la Guadeloupe :

« Les cayes ou récifs qui reignent de la Grande Terre vers la Guadeloupe forment ce grand cul de sac elles ont des islets en dehors et en dedans couverts de bois où les

2025ANOM C7A3 F° 165, Lettre d'Hinselin, 01 Janvier 1689.
2026 ANOM, C8A 6 F° 455, Lettre de Du Maitz, 19 Novembre 1691.
2027 ANOM, C8A 6 F° 312, Lettre d'Eragny, 06 Juillet 1691.
2028 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Caylus, 01 Avril 1694.
2029 ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.
2030 ANOM C7A4 F° 91, Lettre de De la Malmaison, 16 Avril 1695.

canots d'Antigues soutenus de barque se cachent pour surprendre les establisements d'où ils enlèvent les négres »[2031].

Lors de la guerre de Succession d'Espagne, les conditions des habitants en ce domaine ne s'améliorent pas. Au-delà du fait que ceux de Saint-Christophe et de la Guadeloupe sont exposés à des attaques de grandes envergures, les petites prises faites sur les littoraux antillais se poursuivent. Pour autant, les habitants ne restent pas sans se défendre. Mais souvent leurs actes sont insuffisants comme en 1708 à la Martinique[2032]ou à Marie Galante[2033].

Jusqu'à la fin de la guerre, ces prises vont se poursuivre[2034]. Gabaret explique alors leurs conséquences pour les habitants :

> « [ils] ont pris plusieurs barques naviguant au tour de cette isle pour le transport des marchandises qui arrivent de France et leur retour des ports ou ils les portes en sucres et autres danrées pour charger leurs vaissseaux et desquels bateaux ou barques il est impossible de se passer pour le commerce ainsi que de ceux qui vont et viennent d'icy à la Guadeloupe ou autres isles »[2035].

Ainsi, les attaques maritimes ennemies sont lourdes de conséquences pour les membres de la société coloniale car les objets de prédations sont les produits importés nécessaires à leur développement, les productions annuelles déposées dans les barques côtières, les embarcations en question avec qui, sans elle, il est difficile de transporter les marchandises auprès des navires qui font le voyage transatlantique de retour et enfin, les équipages de ces barques, c'est-à-dire des hommes experts qui ont un savoir qui peut s'avérer utile tant pour les habitants que pour les assaillants. Pour pouvoir se prémunir de ces attaques, les défenses placées sur les littoraux s'avèrent alors insuffisantes comme le rappel Gabaret en 1710[2036].

Protections et défenses face aux prédations

Tout au long du XVII° siècle, la défense des îles est alors envisagée par la présence de navires le long des côtes. Ce rôle est normalement dévolu aux navires du roi. En 1670, De Baas rend compte de l'importance qu'il y a à avoir ces navires :

> « Les hollandois ne s'approchent plus de nos costes et tant qu'il y aura des vaisseaux du roy ils les fuiront comme on fuit les esceuils dangereux monsieur Gabaret qui veille continuellement a les surprendre leur tend des pièges tant qu'il peut »[2037].

Mais le temps passé par les escadres royales est souvent trop court pour garantir une paix certaine dans la mer des Caraïbes. Leur présence est surtout un gage de sûreté pour les navires venus d'Europe, qui commercent peu de temps dans les îles comme le rapporte Blénac en 1679 : « Je vous ay rendeu conte du temps que monsieur de Sourdis est arrive icy, des precautions qu'on avoit pris pour les marchands, contre les corsaires, de son voyage à la

2031 BNF, département des manuscrits, fonds français, MF 12 562, Etat de la Guadeloupe par Auger, le 11 Mars 1696.

2032 «Vers minuit trois chaloupes de deux vaisseaux anglois vinrent enlever un vaisseau marchand tout chargé lequel devoit faire route pour France » ANOM C7A5 F° 175, Lettre de Bachelier, 04 Mars 1708.

2033 La même année « un corsaire anglois fit descente ne l'isle de Marie Galante au quartier du vieux fort conduit par un fugitif de cette isole qui s'estoit quelque jours avant retiré en l'isle de Montsara » et « ils ont pris trois barques marchandes allant et venant et enlevé environ soixante tete de négre » ANOM C7A5 F° 168, Lettre de La Malmaison, 30 Mars 1708.

2034 En 1709, à la Martinique un « bateau avoit pris deux ou trois barques sur nos costes qui ont esté envoyées à Antigues » ANOM, C8A 17 F° 151, Lettre de Vaucresson, 28 Décembre 1709.

2035 ANOM, C8A 17 F° 205, Lettre de Gabaret, 03 Avril 1710.

2036 ANOM, 247MIOM33, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.

2037 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.

Guadeloupe, et à Saint-Christophe »[2038]. Les habitants, quant à eux, ne se sentent pas nécessairement rassurés par la présence de ces escadres. C'est en tout cas ce que suggèrent les propos suivants : « Je dis que puisque les ennemis quy scavent ce vaisseau en nos rades ne craignent pas de faire des descentes avec deux simples barques dans différents endroits des isles il y a de l'apparence que ce n'est pas la presence de ce vaisseau quy les arreste »[2039]. En 1678, le départ de l'escadre est alors lourdement ressenti à Saint Christophe :

> « Les anglais passe a Nievis leurs affaires et une fois la guerre declarée ils y passeront leurs personnes et aussi leurs des autres isles dandevant la crainte qu'ils ont eu de l'escadre et des boucanniers leur a fait faire cette demarche estant à craindre comme ils sont en sont qu'ils tombent sur Saint-Christophe ou sur la Gardeloupe la flote estant partie les corsaires quy sont en ce pais incommoderont le travail du fort »[2040].

De plus, les escadres qui sont envoyées dans les îles n'ont pas toujours les moyens nécessaires pour mener à bien leurs actions. En 1676, De Baas est obligé de prendre le bâtiment d'un armateur particulier pour renforcer l'escadre royale, ce qui génère alors quelques dépenses[2041]. De même, les équipages embarqués dans les navires des escadres sont souvent en nombre insuffisant pour mener à bien les actions programmées. Pour ce faire, les chefs d'escadre ont l'habitude de renforcer leurs troupes par des habitants des îles[2042].

Les autorités locales, lors des absences des escadres, restent souvent démunies face aux attaques ennemies. En 1706, Machault traduit alors de la façon suivante les craintes des habitants :

> « Comme depuis le départ de l'escadre de monsieur d'Iberville les ennemis commancent à faire des courses frequentes sur les batimens de sa majesté même avec succez prenant de temps en temps des barques qui naviguent d'une isle à l'autre en sorte que les commercants estant d'autant plus intimidés »[2043].

Les habitants sont donc conscients que les escadres royales ne peuvent suffire à les protéger et qu'il est nécessaire de se tourner vers d'autres protecteurs que le roi. Machault en 1703 doit reconnaître que « Jusqu'à présent il n'y a point eu de vaisseau destiné pour rester icy ils vont tous à Saint-Domingue et nous avons le chagrin de voir des fregates angloises faire le tour de l'isle et enlever des barques sans pouvoir y remédier »[2044]. Nous imaginons aisément l'inquiétude qui doit régner aux îles, surtout en cette période de guerre, juste après la perte de Saint-Christophe. Les habitants semblent désespérés face aux attaques anglaises qui frappent les différentes îles.

Si la course ennemie leur est dommageable, celle pratiquée par les marins français et leurs alliés est soutenue par les habitants car elle forme une sorte de sécurité pour leurs îles. Elle supplée les défaillances des escadres royales, dans ce domaine-là aussi. Hinselin en 1680 affirme que les marins qui pratiquent la course sont d'une importance capitale pour la défense

---

2038 ANOM, C8A 2 F° 172, Lettre de Blénac, 8 Juillet 1679.

2039 ANOM, C8A 6 F° 108, Copie d'un mémoire du capitaine Saint Vincent, 30 Décembre 1690.

2040 ANOM, C8A 2 F° 66, Lettre de Blénac, 24 Février 1678.

2041 ANOM, C8A 1 F° 397, Lettre de De Baas, 31 Octobre 1676.

2042 C'est ce qui se produit en 1677 lorsque « L'escadre de Monsieur le viceadmiral fortifiée des trois vaisseaux que commandoit monsieur de Monterché et de sept compagnies des troupes de la marine qui sont aux isles et trois cent habitans des dites isles party de cette rade le 11° de ce mois sur le midy pour l'exécution de l'entreprise de Tabac » ANOM, C8A2F20, Lettre de Jolinet, 13 Février 1677.

2043 ANOM, C8A 16 F° 1, Lettre de machault, 30 Mai 1701.

2044 ANOM, C8A 15 F° 53, Lettre de Machault, 27 Septembre 1702.

de son île : « il n'y a que la flibustière propre pour cela et elle est toujours en campagne »[2045]. Bégon rapporte aussi au sujet des flibustiers que « sans eux, ceux qui cultivent la terre ne seroient pas en sureté »[2046]. Son point de vue est alors partagé par Du Maitz lorsqu'en 1690 il explique que

> « Monsieur Auger demanda du secours et que je propose d'y convoyer des vaisseaux ainsy ces philibustiers ne couroient aucun risque de perdre leur temps n'y leur armement et auroient fortifié cette isle non seulement par le nombre qu'ils auroient augmenté des combattant mais encore par la prevention que les anglois ont de leur bravoure qui n'est pourtant pas de mieux fondées »[2047].

Les habitants peuvent trouver auprès de ces hommes un appui sûr pour leur défense. C'est ce qu'il se produit en 1694

> « Les habitants d'icy et de la Guadeloupe se croyant perdus par le grand nombre de vaisseaux et de troupes angloises ont sauvé leurs barques et leurs biens à Saint-Thomas et a Sainte-Croix et que la courvette malouine s'y estant retirée comme les autres y a rencontré Montauban et que tous deux ensembles y ont fait des prises qu'ils m'ont osé remonter »[2048].

En 1691, Guitaud informe le ministre qu'une lourde menace pèse sur les îles. Pour pouvoir se prémunir de ces attaques le gouverneur général prend alors

> « La résolution d'envoyer un vaisseau philibustier qui estoit de partence sur la Barbade afin que pour les prisonniers ont pu avoir des avis certains du sujet de ces mouvements on doit aussi envoyer un autre bastiment du costé d'Antigues pour tascher d'y faire quelques prises »[2049].

Les flibustiers des Petites Antilles apparaissent comme de parfaits remplaçants aux escadres royales. Le courage de ces hommes est loué par les autorités locales qui les considèrent comme un soutien, surtout en période de guerres. Phélipeaux narre en 1711 les exploits de l'un de ces équipages flibustiers :

> « La justice veut que je vous dise en passant qu'arrivant icy deux pataches angloises le chassèrent et qu'en nous voyant l'acculèrent dans une de nos ances où ils le combattirent longtenps , Elias s'y comporti avec tant d'habileté et de courage qu'après trois heures de combat les pataches furent obligées de se retirer et de le laisser sans qu'il ne souffre aucun dommage»[2050].

Comme nous l'avons vu précédemment, ces actions expliquent que les autorités locales les soutiennent activement[2051]. Robert peut alors écrire en 1696 : « La force de nos colonies consist[e] dans les flibustiers qui font la course »[2052]. En 1702, c'est au tour d'Auger de se réjouir de la présence de ces hommes : « ces corsaires sont d'un bien considérable pour la Martinique par les prises qu'ils y font » et ce d'autant plus que « de puis les corsaires de la

2045 ANOM, C8A6F79, Lettre d'Hinselin, 13 Août 1690.

2046 ANOM, C8A 4 F° 19, analyse de lettre de Bégon, 26 Août 1684.

2047 ANOM, C8A6F145, Lettre de Du Maitz, 14 Juillet 1690.

2048 ANOM, C8A 8 F° 86, Lettre de Blénac, 28 Janvier 1694.

2049 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 879, Lettre de Guitaud, 04 Octobre 1691.

2050 ANOM, C8A 18 F° 18, Lettre de Phélypeaux, 03 Juin 1711.

2051Les efforts fournis par les flibustiers ne se limitent pas à protéger les îles. Grâce à leurs attaques, ils mettent aussi à mal les entreprises ennemis en tuant certains soldats adverses comme le rapporte de nouveau Gabaret : « Une barque a pris un paquebot de la raine qui avait aporté des paquet à la Barbade dans lequel il y avoit trante sept hommes sept furent tués les officiers sont du nombre. Une autre barque en a pris une de la Barbade dans laquelle il y avoit soisante hommes dont douze furent tués sur la plasse […] il s'est trouvé parmi eux un de nos dezerteurs »ANOM, C8A 14 F° 52, Lettre de Gabaret, 14 Septembre 1702.

2052 ANOM, C8A 9 F° 253, Lettre de Robert, 19 Février 1696.

Martinique c'estoient rendu supérieurs aux leurs [corsaires anglais] en nombre et en valeur »[2053].

Assurer le ravitaillement des îles

Les entreprises des flibustiers ne se limitent pas à la défense des îles, ils participent aussi à leur approvisionnement. La course a toujours été en soi un moyen d'apporter aux habitants les marchandises dont ils manquaient. Les prises faites dans les eaux de la Caraïbe permettent de mettre la main sur les produits importés par les Anglais ou Hollandais sans prendre part pour autant au commerce interlope. En période de paix comme de guerre, les exemples abondent de prédations sur ces navires circulant pour cause d'interlope ou venant directement d'Europe. En 1670, « monsieur de Gabaret a envoyé la petite fregate l'Aurore à la Martinique pour y conduire deux barques qui ont esté prises soubs voile à la veue de cette terre, lesquelles portoient des marchandises venues des hollandois ou des anglois »[2054]. Les prises réalisées lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg sont même relativement importantes. Pour l'année 1696, nous avons retrouvé un compte-rendu des prises faites dans les Petites Antilles entre le mois de Février et le mois d'Avril :

> « Le 29 Février le navire la Marie sara au port de 150 tonneaux ou environ 12 pièces de canon […]. Le dit navire pris sur les anglois par le sieur Bataud commandant le corvette la Dianne sous commission de monsieur l'Amiral […] Le 13 Mars la caiche le spirituel pris par le sieur Auton commandant le brigantin le Fleurissant […] Le 15 Mars le navire l'Experimente pris sur les anglois par le dit sieur Auton […] Le 16 Mars la caiche le devoir prise sur les anglois par le sieur Ferveiment commandant la fregatte la Leurette […] Le 5 Avril la barque l'Espérance ou le Saint Poil pris sur les anglois par le sieur Neuville commandant le fregatte l'Entreprenante de Brest […] Le 16 Avril prise d'une chaloupe par le sieur Pierre Autoyer commandant la barque la Sacieté […] Le 24 Avril la barque le bon succez au port de 30 Tonneaux prise sur les anglois par le sieur Bork commandant le brigantin le Lion d'or »[2055].

Enfin, la même année sont réalisées les captures suivantes :

> « il y a une petite frégate angloise qui leur servoit de garde coste nommée le sieur Philippe de 16 canons et 80 hommes d'équipage que les anglois avoient cy devant prise sur les françois estant armée en course, c'est un petit corsaire armé à Brest nommé la Neuville sur une fregatte de pareille force à peu prez qui a pris ce bâtiment »[2056].

Nous pouvons alors constater que l'ensemble de ces prises ont été faites sur les Anglais. En terme général, les autres nations européennes sont épargnées par ceux qui pratiquent la course aux Petites Antilles. Il est vrai que le nombre de navires anglais présents dans les lieux est plus important que ceux de la plupart des autres nations européennes, ce qui permet d'expliquer en partie la proportion des prises faites sur cette nation. Mais ceci n'explique pas tout. En effet, les marins hollandais beaucoup plus présents dans ces mers semblent relativement épargnés. La seule raison qui nous semble justifier cela est le fait que les prises en mer permettent de mettre la main sur des produits que les habitants ne peuvent acquérir de façon régulière. Les marins hollandais ayant tendance à échanger facilement dans

2053 ANOM C7A4 F° 220, Lettre d'Auger, 23 Novembre 1702.
2054 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.
2055 ANOM, C8B 2 N° 29, Mémoire anonyme, 15 Mai 1696.
2056 ANOM, C8A 9 F° 350, Lettre de Robert, 17 Mai 1696.

le cadre du commerce interlope, il est probable que ceci leur ait accordé une certaine protection vis-à-vis des attaques des flibustiers français.

Par l'intermédiaire de ces captures, les habitants obtiennent donc les produits qui leurs sont nécessaires et que les navires venant de France n'apportent pas en quantité suffisante. En 1693, « Monsieur Rolland en venant icy a pris un brigantin chargé de fer et le capitaine le Cerf party de Bourdeaux à fait une prise chargée de bléd »[2057]. En 1697, « Il a esté fait une prise le 15° de ce mois par un de nos corsaires de cette isle d'un petit navire anglois chargé de bierre, du cydre, de charbon et quelques marchandises seiches party de Pleymuth pour la Barbade »[2058].

Les produits les plus recherchés sont ceux qui ont le plus de valeurs marchandes tel le vin et surtout les esclaves. Le pouvoir royal n'arrivant pas à répondre à la demande des colons en main d'œuvre servile, les entreprises de course sont perçues comme le meilleur moyen de l'acquérir à moindre prix. En 1671, un marchand de La Rochelle se plaint alors de la concurrence qu'entraîne l'apport de ces esclaves issus de prises : « Monsieur de Terron m'a éscrit de la Rochelle il y a quelque temps qu'un forban nommé Trébutor courant les mers en ce pays avec la commission de Monsieur Ogeron avoit pris un navire portugais chargé de cent négres»[2059]. Qu'importe les plaintes, les esclaves restent le butin le plus convoité par les flibustiers. En 1688, Du Maitz rapporte que « Le sieur de Montortier luy a escrit qu'il a fait deux prises dans les rivières de Mongne et de Goffode et qu'il a mis sur la dernière qui est angloise 52 négres qu'il a trouvé sur toutes deux tant grands que petits »[2060]. L'année suivante Blénac salue le fait que : « j'ai reçu la lettre cy jointe de monsieur de Rionville les flibustiers embarquaire trente huit negres ou negresse »[2061]. Gabaret en 1702 se réjouit aussi de la sorte « La semenne passée deux de nos barques ont amené chaqu'une une prize il y a un negrié avec quarante negres et un bateau venant de la nouvelle angletaire »[2062]. En 1711, c'est un autre flibustier de la Martinique qui revient avec cent trois esclaves[2063].

Enfin, les prises faites par les corsaires et flibustiers français apportent la possibilité aux habitants d'acquérir des embarcations à moindre coût. Comme nous l'avons déjà évoqué plus tôt, l'acquisition des embarcations issues de prises sont faites aux enchères. En 1672 par exemple, De Baas indique aux autorités son incapacité à rendre une embarcation qui a été prise dans les îles :

> « Il m'est ordonné de faire restitution du batiment au capitaine Tomas Blackman que je luy ay fait saisir en cette isle au mois de mai 1670. Pour répondre en deux mots à cet article je vous dirais que ce mesme bâtiment fut aussitôt remis au commis général de cette isle qui l'a vendu avec les marchandises qui estoit dedans pour réparer la perte de ce qu'on avoit pris au sieur Eon dont une partie estoit deue à la compagnie »[2064].

Si les navires et leurs cargaisons sont si rapidement vendus c'est parce qu'un grand nombre de personnes y ont intérêt. En premier lieu, les autorités locales, grâce à ces ventes, obtiennent des fonds nécessaires pour l'administration des îles. Blénac en 1679 informe le ministre que « J'ay esté obligé de prendre deux mil francs sur les sucres de la prise de

2057 ANOM, C8A 7 F° 367, Lettre de Du Maitz, 19 Décembre 1693.
2058 ANOM, C8A 10 F° 139, Lettre de Robert, 28 Décembre 1697.
2059 ANOM, C8A 1 F° 124, Lettre de De Baas, 17 Novembre 1671.
2060 ANOM, C8A5F123, Lettre de Du Maitz, 07 Septembre 1688.
2061 ANOM, 24 Miom 21, Lettre de Blénac, 27 Août 1689.
2062 ANOM, C8A 14 F° 55, Lettre de Gabaret, 12 Octobre 1702.
2063 ANOM, C8B 3 N° 12, Lettre de Gabaret, 02 Mai 1711.
2064 ANOM, C8A 1 F° 187, Lettre de de Baas, 22 Juillet 1672.

Herpin »[2065]. A ce sujet, Jolinet justifie de la sorte le fait que les administrateurs locaux prennent des fonds sur les prises « Comme il fait icy extrememement cher vivre je vous supplie très humblement de m‟accorder une gratification sur ce qui pourra rester entre mes mains de la dite prise »[2066]. Un jugement rendu à la Martinique en 1686 par le conseil souverain démontre clairement que les revenus de ces prises profitent à tous les principaux membres de la société coloniale, directement ou indirectement, puisque « Le tiers des prises est partagée pour qu‟il n‟y ait pas de conflits entre les religieux de la charité qui tiennent les hopitaux »[2067].

Mais ceux qui bénéficient le plus des prises de ces flibustiers sont les armateurs des îles qui peuvent obtenir ainsi des embarcations à moindre coût pour développer leurs affaires. Ces bâtiments peuvent servir pour de nouvelles entreprises de course, comme l‟affirme Du Maitz en 1693 : « Les bastimens qui sont pris sur les ennemys et amenez dans ces ports sont vendus a des particuliers des isles et les chargent soit a fret ou de leurs effets après les avoir armez des gens du pays qui ne sont points enroollez dans les classes »[2068]. Gabaret en 1710 évoque lui aussi ce fait :

> « Pendant la guerre une grande partie des marchands et négociants arment des batiments de toute espéce pour faire la course et qui y fait rester nombre de flibustiers et matelots et d'autres ont des barques ou autres batiments qui naviguent dans les autres ports et rades tant de la dite isle que des autres isles françoises et espagnoles »[2069].

Certains habitants font aussi l‟acquisition de ces navires pour pouvoir commercer directement avec le royaume de France[2070]. Grâce à ces prises, le commerce des îles peut continuer à être exercé et certains habitants peuvent voir leur fortune prospérer. Ceci est d‟autant plus vrai que, même lorsque l‟embarcation n‟est pas assez importante pour pouvoir être employée dans le commerce atlantique, les habitants savent lui trouver une utilité dans les îles. En 1694 par exemple, « Il y a encore en nature le brigantin pris par le vaisseau le Faucon ce bastiment à servy au déchargement des flustes et à recharger la Rocheloise »[2071].

Enfin, les entreprises de course sont aussi un moyen pour les habitants qui y participent de faire l‟acquisition de quelques fortunes. Bien évidemment, les flibustiers gagnent des parts importantes dans les butins réalisés tel que nous aurons l‟occasion de le préciser plus loin. Mais les habitants qui participent exceptionnellement aux expéditions organisées par les autorités locales obtiennent aussi quelques récompenses en nature.

> « Au mois de février 1706 je [Mesnier] fus nommé pour faire les fonction de commissaire sur l‟escadre commandée par monsieur de Chavagnac lors de la descente qu‟il fit avec les habitants de ces isles du cent en l‟isle de saint christophe ey au retour chargé de rendre compte du provenu du pillage et de la vente qui en fut faite ce que je fis a la satisfaction tant de monsieur d‟Herville qui arriva à la Martinique au mois de mars suivant que de monsieur de Chavagnac et des habitants auxquels je fis la distribution de ce qui leur revenoit du pillage suivant la liquidation que j‟en fit »[2072].

2065 ANOM, C8A 2 F° 147, Lettre de Blénac, 31 Janvier 1679.

2066 ANOM, C8A2F129, Lettre de Jolinet 19 Décembre 1678.

2067 ANOM, COL C8B 19 N° 45, Arrêté du conseil souverain de la Martinique, 13 Octobre 1686.

2068 ANOM, C8A 7 F° 304, Lettre de Du Maitz, 27 Février 1693.

2069 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.

2070 En 1713, de la Malmaison informe alors le ministre que « dans l'ance à la barque petit port de cette isle il a péri deux navires l'un estoit une prise que des marchands de cette isle esquipés pour France l'autre qui estoit de Nantes » ANOM C7A6 F° 193, Lettre de La Malmaison, 23 Septembre 1713.

2071 ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

2072 ANOM, COL E 310, Dossier Mesnier, année 1679.

Cette même année 1706, la distribution de ces butins pose tout de même quelques problèmes aux îles :

> « le sieur de Sainte Marie ayant dit et soutenu dans ses deffenses que les négres dont on avoit traitté des fonds des 1400 livres n'estoient que pour les flibustiers de l'expédition de Cartagenes qui sont establis à Saint-Domingue et qu'ils n'estoient pint pour ceux establis dans les autres isles françoises comme la Martinique et autres, j'ay crû devoir vous supplier monseigneur en faveur des flibustiers establis à la Martinique et autres isles françoises d'ordonner à Saint-Domingue qu'ils soient traitté de même que ceux establis à Saint-Domingue, il ne paroist pas qu'il soit juste d'en user autrement ils sont egalement sujets du roy, ils ont également fait leur devoir à l'expédition de Cartagenes »[2073].

Ce problème semble très vite être résolu puisqu'il n'en est plus fait mention de lui dans les lettres postérieures et il ne donne lieu à aucune revendication de la part des habitants.

Toutes les raisons évoquées ci-dessus permettent de comprendre le fait suivant :

> « Pendant la guerre une grande partie des marchands et négociants arment des batiments de toute espéce pour faire la course et qui y fait rester nombre de flibustier et matelots et d'autres ont des barques ou autres batiments qui naviguent dans les ports et rade tant de la ditte isle que des autres isles françoises et espagnoles de manière que l'on peut compter que les spet huitième du commerce de fait au dit port Saint Pierre »[2074].

La course et ceux qui la pratiquent ont alors une image positive auprès des habitants même si elle est souvent tournée contre leurs intérêts. Pour eux, les entreprises de course contribuent à leur défense et à leur enrichissement. Nous comprenons alors pourquoi elle a eu un grand attrait pour un certain nombre d'entre eux. Il nous faut donc maintenant, pour encore mieux la saisir, nous intéresser à ceux qui la pratiquent dans les Petite Antilles.

3. Qui sont les hommes qui pratiquent la course aux Petites Antilles ?

Origines géographiques

Dans les années 1650, ceux qui se livrent à la course sont surtout des marins venus de l'extérieur. A côté des membres des escadres royales, il y a tout d'abord des hommes issus des ports du royaume de France. Lors de la guerre Anglo-Hollandaise, au côté de l'escadre menée par de la Barre participent des capitaines indépendants comme Raphael Court ou le capitaine Bordet. Ce dernier s'illustre en réalisant de nombreuses prises comme le rapporte Jean de Clodoré :

> « Le Capitaine Bordet n'avoit que soixante hommes dans sa frégate embarrassé du nombre de prisonniers anglois qu'il avoit au nombre de 80 rendit le bord à la Guadeloupe, où il laissa sa prise et les françois qui estoient prisonniers dans ce bastiment »[2075].

2073 ANOM, C8A 12 F° 190, Lettre de Robert, 28 Juin 1700.

2074 ANOM, 247MIOM33, Lettre de Gabaret, 12 Décembre 1710.

2075 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique*… OP. Cit. Tome II, p.7.

Comme lui, les capitaines cités par cet auteur ont tous pour point commun de ne pas être issus de la société coloniale. Ce sont sans aucun doute des chefs d'équipage qui ont suivi l'escadre et qui étant dans les Petites Antilles saisissent les occasions qui se présentent pour faire des prises. Cette présence de marins issus des ports de France est attestée tout au long du XVII° siècle. En 1679, Blénac parle des « aventuriers qui viennent dans les navires marchands »[2076]. En 1689, ce sont encore deux navires armés en courses et marchandises appartenant à des armateurs du royaume de France qui sont cités « La flute la Bretonne et Fransillière ont fait une prise quy nous a esté d'un grand secours »[2077]. La même année Du Maitz parle de « la prise faite par le capitaine Rodon commandant un des vaisseaux de la compagnie de Guinée »[2078]. Ces navires venus de France pour pratiquer la course dans les eaux caribéennes sont surtout issus de Saint Malo, Nantes et La Rochelle. En 1694, Du Maitz donne le nom de quelques-uns de ces capitaines qui sont de passage dans les îles pour faire des prises :

> « Fleurisson de Bourdeaux, Guillemet de la Rochelle, Debecq et Rambalde de Nantes, lesquels se sont precaussionnez de commission en guerre pour s'exepter de partir le premier Mars avec les autres bastimens marchands mais leurs équipages estans a peine de quarante, ils ne peuvent aller faire la course qu'à la coste de Carack ou dans le golphe de la Trinité des espagnols pour y surprendre quelques barques ou brigantins qui y négocient du cacao »[2079].

Dans les archives de l'amirauté de La Rochelle nous avons pu aussi retrouver le rôle d'équipage d'un de ces navires partis de France pour faire la course dans les Petites Antilles. Si la présence de ces navires permet de pallier le manque d'embarcations envoyées par le roi, elle ne donne pourtant pas entière satisfaction aux habitants. Tout d'abord, comme pour les escadres, ces équipages séjournent peu de temps dans les îles, ce qui ne permet pas d'assurer une protection permanente des colonies. N'oublions pas non plus qu'au XVII° siècle, un grand nombre de ces marins ont pour objectif d'atteindre Saint-Domingue et l'île de la Tortue. Les Petites Antilles ne sont perçues que comme un lieu de passage. Ainsi, il est difficile de faire appel au service de ces équipages puisqu'ils ne sont pas stationnés aux îles. A cela s'ajoute le fait que les équipages engagés dans les ports de France ne sont pas toujours en nombre suffisant pour permettre de réaliser au mieux les entreprises de courses envisagées. Les capitaines de ces navires sont même souvent obligés de faire appel au service d'habitants. En 1694, dans le rolle de l'équipage du navire la Paix Couronnée de Nantes

> « L'on veue qu'un nommé Manuel de Sautre avoit quitté le Saint Nicolas Saint Pierre de Lisbonne pour aller en course sur la Thèveze et que le capitaine Lancelot commandant la Sirenne de Nantes avoit mené de l'équipage dudit saint Nicolas Saint Pierre de Lisbonne les nommés Antoine d'Olive, Dominique Pire négre libre, Jean Ferland et Francisque de Sainte »[2080].

Ainsi pour pouvoir compléter leurs équipages, les navires armés en course ont tendance à mettre à leur service des matelots des navires marchands et des membres de la société coloniale. Certains de ces marins venus directement du royaume de France vont réussir grâce à leurs entreprises dans les îles à trouver place au sein de la société coloniale comme

> « Deux particuliers arrivés depuis quelque temps en cette isle l'un nommé Neale Irlandois cy devant capitaine d'un navire de Bordeaux et l'autre Estac natif de Pau en Bearne qui faisoit le mestier de flibustier ayant mis l'epee à la main »[2081].

2076 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.
2077 ANOM, C8A 5 F° 247, Lettre de Blénac, 27 Septembre 1689.
2078 ANOM, C8A5F389, Lettre de Du Maitz, 09 Novembre 1689.
2079 ANOM, C8A 7 F° 304, Lettre de Du Maitz, 27 Février 1693.
2080 ANOM, C8A 8 F° 240, Mémoire d'Harbouville, 26 Février 1694.
2081 ANOM, C8A 17 F° 357, Lettre de Vaucresson, 04 Août 1710.

Faire appel aux flibustiers de Saint Domingue.

La venue des navires armés en France par des armateurs privés ne permet pas d'assurer une défense plus efficace des îles. Pour assurer celle-ci, les habitants sont donc incités à faire appel à des marins locaux. Au début de la période étudiée, les premiers flibustiers présents dans les Petites Antilles sont issus de l'île de la Tortue. Le plus célèbre d'entre eux est le capitaine Trébutor[2082]. Si ce capitaine exerce son activité principalement dans les îles du nord[2083], il est aussi capable de se rendre dans les Petites Antilles pour se mettre au service des habitants et des autorités locales. En 1673 « Des quatre bastiments il [De Baas] a donné une barque au capitaine Trebutor et les trois autres seront conduits aux isles du provenant de la vente payer le fret et les navires des particuliers » pour l'attaque de Curaçao[2084]. Il est imité par d'autres capitaines qui arment dans les Grandes Antilles comme en 1679 lorsqu' « Un armateur pourveu d'une commission de Monsieur de Pouancay gouverneur de la Tortue et coste de Saint Domingue a amené dans cette rade trois prises faites sur les hollandois dès le mois d'Aouts de l'année passée »[2085]. En 1689, Blénac incite même les flibustiers de Saint-Domingue à venir prêter main forte aux habitants des Petites Antilles en faisant « remonter des gens de Saint-Dominge à la Guadeloupe pour faire l'attaque de Nieve et que le bon traitement qu'il a fait aux flibustiers n'a esté que dans cette veue »[2086]. Or, ces flibustiers ont tendance à prendre à leur service des hommes des Petites Antilles. Patoulet explique en 1680 pourquoi des habitants rejoignent les rangs de ces marins du Nord

> « M'estant informé des causes de la grande diminution de la population j'ai appris le libertinage de la cote Saint Domingue en avoit attiré une bonne partit qu'une autre à cause de la non valeur du tabac avait esté bien aise de vendre leur terre aux sucriers qui ont besoin d'un grand terrain pour se retirer en France »[2087].

En effet, rejoindre les flibustiers de Saint-Domingue permet aux habitants les moins aisés de pouvoir espérer faire fortune aux îles.

La présence des flibustiers de Saint-Domingue est appréciée car elle permet d'assurer une bonne défense des îles mais elle est aussi décriée par le fait qu'elle pousse au départ d'un certain nombre d'habitants alors que les autorités locales ont toujours le souci d'augmenter le nombre de population aux Antilles. La plupart des hommes qui rejoignent le rang de la Grande flibuste ne semblent pas chercher à revenir dans les Petites Antilles. C'est ce que rapporte en tout cas Patoulet en 1682 :

> « Les flibustiers sont en usage de venir lever des hommes dans ce quartier lorsqu'ils n'en trouvent pas assez à Léogane et ils ne reviennent jamais aucun de ces hommes depuis quatre mois trois batiments en ont emmenés deux cent hommes »[2088].

Nous avons retrouvé tout de même quelques flibustiers de Saint-Domingue qui se sont installés au sein de la société coloniale des Petites Antilles. Celui que nous connaissons le mieux est le capitaine Paul Daniel. En 1695, Le Bégue fait mention de la présence de deux capitaines de Saint-Domingue dans les Petites Antilles :

> « Il y trouva deux armateurs de Saint-Domingue : Corneil et Daniel. Le sieur Corneille avant son arrivée y avoit conduit deux petites prises chargées de provisions

2082 ANOM, C8A 1 F° 124, Lettre de De Baas, 17 Novembre 1671.

2083 HRODEJ Philippe, BUTI Gilbert (Dir.) *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Edition, Paris, 2013, P.821.

2084 ANOM, C8A 1 F° 224, Lettre de De Baas, 16 Avril 1673.

2085 ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet, 02 Novembre 1679.

2086 ANOM, C8A 5 F° 247, Lettre de Blénac, 27 Septembre 1689.

2087 BNF, département des manuscrits, fond Français, MF 12 562, 28 Février 1680.

2088 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 877, Lettre de Patoulet, 15 Novembre 1682.

pour la vie. Ces deux corsaires ayant fait société pour aller croiser à la coste de Carraque partirent de Sainte-Croix le lendemain de l'arrivée du sieur le Bégue et le dit Corneille y laissa deux hommes de son équipage pour solliciter l'adjudication de ces prises »[2089].

Le capitaine Daniel est mentionné ici comme étant clairement issu de Saint-Domingue. En 1703, ce capitaine est encore en activité dans les îles puisque Robert rapporte que « Le capitaine Daniel Paul qui l'arresta et saisit sa barque la Daufine toutes les marchandises et cinq indiens esclaves dont elle estoit chargée »[2090]. Or, le père Labat a eu l'occasion de rencontrer ce capitaine. Selon les propos de cet auteur, Daniel aurait quitté Saint Domingue après 1695 pour les Petites Antilles. L'auteur fait référence à lui lorsqu'il rapporte que

> « Nous apprimes que la barque qui nous avoit donné chasse à la Beate etoit montée par un de nos capitaines François appelé Daniel qui avoit environ quatre vingt hommes avec lui. Il avoit enlevé depuis trois mois une barque dans laquelle il y avoit quatre de ses negres. On avoit écrit à monsieur Vambel que Daniel avoit donné un de ses negres au père Lucien Carme curé des Saintes au prés de la Guadeloupe. Nous connoissons tous Daniel et assurement il ne nous eut fait aucun déplaisir ni à un de ses gens qui étoient de nos Flibustiers, qui n'avoient pu se resoudre à se remettre au travail quand le métier de la course ne fut plus permis après la Paix de Riswick. Cela est ordinaire dans les isles ou pour mieux dire si commun tant chez nous que chez les autres nations qu'il est comme passé en coutume »[2091].

Ainsi Daniel Paul semble avoir quitté Saint-Domingue et s'être installé dans l'archipel guadeloupéen. Comme le rappelle l'auteur, il fait partie de ces capitaines qui ne surent pas mettre fin à la course après la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il se fait alors pirate. Mais cela ne l'incite pourtant pas à s'éloigner des îles. Au contraire, il semble pouvoir bénéficier de l'appui des habitants puisque le même auteur rapporte que « le capitaine Daniel ce forban se trouvant entre les Saintes et la Dominique voulut acheter des volailles dont il scavoit qu'il y avoit toujours bonne quantité à vendre aux Saintes »[2092]. Au retour de la guerre, il retrouve un statut de flibustier, participant à la défense de la Guadeloupe en 1703 au côté d'autres capitaines de la Martinique. « Les sieurs Questel, Breart, Daniel, Lauriol et Mayeux qui commandoient les autres compagnies étoient de très braves gens » selon Labat[2093]. Ce dernier, s'il qualifiait plus tôt le capitaine Daniel Paul de forban, semble avoir oublié cet épisode de la vie de ce flibustier puisque « Le mercredi 7 je donnai à diner au Capitaine Daniel, à son contre maître, son écrivain et son chirurgien et nous nous embarquâmes sur les quatre heures du soir, comptant d'aller déjeuner le lendemain à la Guadeloupe »[2094]. Ceci démontre que ce capitaine est bien intégré à la société coloniale et qu'il ne fait pas que passer aux Petites Antilles pour y réaliser quelques prises. Au contraire, il a fait le choix de quitter Saint Domingue pour résider dans le sud de l'arc antillais. La concurrence entre les capitaines du Nord était peut-être trop exacerbée du fait de leur trop grand nombre. Il est aussi probable qu'il ait trouvé plus de liberté dans les îles des Petites Antilles puisqu'à Saint Domingue, depuis l'arrivée de Du Casse, la flibuste y est très fortement contrôlée. Mais ce qui semble le plus avoir attiré le capitaine Daniel c'est que la flibuste des Petites Antilles a su s'organiser et

2089 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 499, Lettre de Le Bégue, 30 Mars 1690.
2090 ANOM, C8A 15 F° 67, Lettre de Robert, 29 Janvier 1703.
2091 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…*Op. Cite, Tome VI, p. 289.
2092 Ibd. p. 304.
2093 Ibid.
2094Ibid, p. 468.

les îles du Sud peuvent être des lieux tout aussi attrayants pour ces flibustiers que Saint-Domingue et de l'île de la Tortue.

La place des flibustiers

Ceci n'a pas toujours été le cas puisqu'en 1679, Blénac tient les propos suivants : « Les aventuriers des isles ne seront point enrollés, ce ne sont pas gens quy viennent icy pour la culture et ne font que passer »[2095]. Ceci laisse supposer qu'à cette date le terme de flibustier ne peut pas encore être réellement attribué à des résidents des Petites Antilles. Certes des habitants ont déjà participé à des attaques en mer. Le nombre de ces derniers peut, à certains moments atteindre des chiffres importants, comme en 1668 lorsque « Monsieur de la Montagne a tiré de sa seule maison jusquà soixante-cinq hommes pour le combat et les autres à proportions »[2096]. Il n'est pas rare que des habitants participent à des entreprises de course mais dans ses propos, Blénac fait une distinction entre ceux qui intègrent des équipages de façon épisodique puis qui retournent vers le travail de la terre et les flibustiers qui eux consacre la plus grande part de leur activité à la pratique de la course. Il semble donc qu'avant 1679, aucun habitant des Petites Antilles n'a fait de la guerre maritime sa principale source de revenu. Ceci nous permet aussi de donner une définition de ce qu'est un flibustier dans les Petites Antilles : c'est un homme qui livre des combats maritimes dans un laps de temps assez long, exerçant cette activité de façon plus importante qu'une autre.

En 1689, la situation semble avoir changée puisque Blénac affirme qu'il y a présence au sein de la société coloniale de flibustiers :

> « J'avois crû avoir remonté les flibustiers par le navire d'un nommé Fiche quy leur avoit vendu de gré agré et en ma présence et de plusieurs autres personnes de considération des interest particuliers ont retourné la chose quoy que très utiles aux isles pour en esloigner les corsaires »[2097].

Le fait que des habitants soient entrés en flibuste semble être donc fortement lié à l'émergence de conflits dans l'espace suite à la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Malheureusement, Blénac ne nous donne pas le nom de ces premiers flibustiers. Pourtant le gouverneur général les connaît car c'est lui qui leur donne l'autorisation de partir en course. Il semble même qu'il cherche à favoriser la flibuste dans les Petites Antilles puisqu'il dit « Je vais chercher quelques autres expédients pour mettre ses gens à la mer »[2098].

A partir de cette date, le nombre de flibustiers augmente rapidement dans les Petites Antilles. En 1690, on fait « venir à Saint-Christophe cent quatre vingt philibustiers qu'il croyoit à la Guardeloupe »[2099]. La même année, Blénac annonce que « j'avois fait ce que j'avois pu pour obliger cent septante flibustiers quy estoient icy sur deux petits navires pour aller trouver »[2100]. En 1693, Du Maitz annonce que le nombre de flibustiers à la Martinique a dépassé la centaine : « De sorte que lorsque les anglois sont venus dans cette isle il y manquoit bien quatre cens bons hommes qui sont avec ces armateurs »[2101]. En 1696, Robert donne lui « un nombre de 7 à 800 flibustiers » installés à Saint-Pierre où ils « ont presque tous leur famille dans le bourg lequel par ce moyen se trouve beaucoup augmenté en habitants même dans ces derniers temps cy »[2102].

2095 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Novembre 1679.
2096 ANOM, C10B1, Mémoire anonyme, 02 Juin 1666.
2097 ANOM, C8A 5 F° 240, Lettre de Blénac, 10 Septembre 1689.
2098 Ibid.
2099 ANOM, C8A6F139, Lettre de Du Maitz, 21 Juin 1690.
2100 ANOM, C8A 6 F° 19, Lettre de Blénac, 08 Juillet 1690.
2101 ANOM, C8A 7 F° 336, Lettre de Du Maitz, 16 Juin 1693.
2102 ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire de Robert, 21 Avril 1696.

A partir de cette date, le principal port des Petites Antilles semble concentrer la quasi-totalité des flibustiers français de la région. Les raisons sont alors multiples. Tout d'abord, c'est en ce lieu que sont les principaux armateurs. C'est aussi là que se regroupe les hommes qui sont près à intégrer des équipages pour aller faire fortune. Enfin, le bourg semble réunir tous les avantages pour accueillir ces aventuriers des mers : « Ils y sont attirez par la facilité de faire leur eau, par la facilité de trouver des vivres et les rafraichissemens dont ils peuvent avoir besoin »[2103]. Ainsi « Tous les corsaires viennent toujours à la rade du bourg Saint Pierre et y amenent leur prises »[2104]. En 1706, Mithon décrit alors Saint-Pierre de la sorte :

> « [Il] est aussi le quartier de la Flibuste le nombre de cabarets et de maison rend ce lieu plus commode qu'aucun pour rassembler les flibustiers, outre que les vivres dont on a besoin pour les armements s'y trouvent plus facilement, les negotiants y sont aussi plus puissant qu'ailleurs ce sont eux qui se rendent les armateurs des bateaux qui vont en course, ces flibustiers sont au nombre de 1200 à 1300 composé de trois sortes de gens »[2105].

Gabaret en 1710 semble s'accorder sur ce nombre important de flibustiers :

> « à l'égard des flibustiers, lorsque l'on s'en sert l'on en forme des compagnies qui sont commandées par les capitaines corsaires si l'on se servait de tous et en corps il faudrait de nécessité un officier major pour les commander et être à leur tête pour les contenir faute de quoi il serait difficile de le tenir dans l'obéissance si cependant on les séparait en quatre corps de 300 chacun supposé qu'ils fussent 1200, l'on s'en servirait merveilleusement bien dans les occasions pour attaquer ou soutenir un choc et surtout étant soutenu par les troupes et milices qui les obligeraient de se rallier s'ils étaient obliger de plier »[2106].

Selon ces témoignages, la Martinique concentrerait entre mille à mille deux cent flibustiers. Si ce chiffre paraît important, il semble ne jamais être supérieur à celui de Saint-Domingue où « les flibustiers sont plus forts que jamais, ont a la mer 14 vaisseaux et 3 barques longues de 4 a 54 pièces de canon, et sont environ 2000 »[2107]. Nous ne savons pas combien il y a réellement de flibustiers installés dans les Petites Antilles mais nous sommes certains qu'ils ne sont pas moins de six cent au début de la guerre de Succession d'Espagne. Ce chiffre nous est donné par Jean Baptiste Labat lorsqu'il relate l'attaque de la Guadeloupe par les Anglais en 1703. Ce chiffre est confirmé par Gabaret qui annonce être venu dans l'île avec « douze compagnies scavoir deux de troupes reglées, quatre de milices et six de flibustiers touttes embarquées sur des petites vaisseaux un brigantin et neuf barques »[2108]. Il est donc assuré qu'entre 1689 et 1713, il y a dans les Petites Antilles au moins six cent hommes qui pratiquent la course de façon régulière.

Qui sont les flibustiers ?

Nous pouvons nous demander qui sont ces hommes qui ont fait de cette activité leur principale source de revenu. Dans le cas de Saint Domingue, « plusieurs petits habitans ne tirant pas de leur travail de quoy les faire subsister ont abandonné la culture des tabacs et se sont jettez dans la philibuste »[2109]. Blénac tenant ces propos en 1692 a alors peur que ceci se

2103 Ibid.
2104 Ibid.
2105 ANOM, C8A 16 F° 109, Lettre de Mithon, 10 Mai 1706.
2106 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.
2107 ANOM, C8A 4 F° 19, Lettre de Bégon, 26 Août 1684.
2108ANOM C7A5 F° 57, relation de siège de la Guadeloupe par Nicolas Gabaret, Avril 1703.
2109 ANOM, C8A 7 F° 133, Lettre de Blénac, 02 Juillet 1692.

produise à la Martinique. En effet, le gouverneur général aimerait que les flibustiers des Petites Antilles soient des hommes qui lient au travail de la terre des activités de courses. Mais il semble qu‟à l‟image de ceux de Saint-Domingue, les flibustiers des Petites Antilles soient avant tout des hommes sans terre.

La perte de Saint-Christophe lors de la guerre de la Ligue d‟Augsbourg incite des habitants déshérités à rejoindre le rang de la flibuste comme le rappel Le Correur en 1698,

> « Les isles n‟ont presque subsisté que des prises qui ont esté faites sur les anglois par les flibustiers de la Martinique qui sont tous jeunes gens de Saint Christophe qui n‟ayant pas de quoi subsiter ont esté obligé de faire ce mestier là, en attendant qu‟il plaise a son seigneur de le honorer de sa protection en les faisant rentrer dans leur bien de Saint-Christophe »[2110].

Les habitants de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy ont aussi pris la mer pour pratiquer la course afin de pallier la perte de l‟île de Saint-Christophe :

> « Les isles de Saint-Barthélémy et Saint-Martin ne sont point regardées comme fort importante à la vérité elles n'ont pas faits grand bruit quoiqu'il y eust avant la guerre grand nombre de petits habitants dont plusieurs pendant la guerre se sont adonné à la course et ont contribué beaucoup à incommoder les anglois en ces pays cy »[2111].

Nous connaissons alors le nom de l‟un des capitaines flibustiers :

> « Celuy qui est à la teste des cent quatre-vingt philibustiers demandé par monsieur de Guitaud nommé Desmaretz estant entièrement dévoué à sieur le comte de Blenac et parmy ce nombre de philibusteirs y ayant aussy plus de trente hommes creols de la dite isle de Saint-Christophe qui auroient eté capables dans la veue de secourir leur famille et défendre leur biens »[2112].

Mais les flibustiers des Petites Antilles ne sont pas que des anciens habitants ayant perdu leur terre à cause des conflits. En fait, tous ceux qui souhaitent améliorer leur condition dans les îles peuvent prendre part à la flibuste[2113]. Elle attire aussi les membres des équipages des navires marchands de passage dans les îles. Mithon explique qui sont ces hommes :

> « Ces flibustiers sont au nombre de 1200 à 1300 composé de trois sortes de gens, la première de jeunes gens du pays qui veullent aller eprouver leur valeur et se faire estimer mais ce n‟est que la moinde partie de la flibuste, les autres sont de pauvres habitants et artisans du pays libertins et des engagers qui ne veullent point s‟assujettir au travail et aiment mieux aller tenter fortune au péril de leur vie, les matelots deserters des vaisseaux marchands font la troisième partie et je crois la plus forte de la flibuste, quelque soin que l‟on prenne pour les découvrir et pour les en punir ils se déguisent, changent de nom et nous trompent, il est difficile de remédier a cet acte aucun de ces flibustiers n‟étant enregistrez ; le seul moyen d‟y parvenir seroit d‟obliger tous les dits flibustiers de venir prendre des bilets du commandant pour faire la course en deffendant aux capitaines d‟en prendre aucun sans billet ; on les assujetiroient insensiblement et ne formeroit comme des classes. Cette discipline seroit très avantageuses aux isles, on viendroit a bout de scavoir ou les prendre quand on en a besoin et il y auroit bien moins de deserteurs ce n‟est pourtant pas un grand

2110 ANOM, C8B 2 N° 42, Mémoire de Le Correur, année 1698.

2111 ANOM, 07DFC126, Mémoire de Robert, 29 Octobre 1700.

2112 ANOM, C8A6F145, Lettre de Du Maitz, 14 Juillet 1690.

2113 C'est ce que sous entendent les propos d'Augier : « Les corsaires et les flibustiers faisant la seconde raison levant du monde à l'insu des gouverneurs qui doivent scavoir ceux qui peut sortir de leurs isles et ce qui ne le doit pas, ils enlèvent memse des soldats et des mulatres esclaves et ne ramenent personne » BNF, département des manuscrits, MF 12 562, Lettre d'Auger, 11 Mars 1696.

mal qu'il y ay de ces deserteurs, les isles s'en trouvent fortiffiées mais il en faut empêcher l'excez »[2114].

Nous comprenons pourquoi nous avons tant de mal à connaître le nom des membres d'équipage des navires flibustiers. Ces hommes semblent d'abord provenir des franges les moins aisés de la société coloniale. Il est à noter que la part des habitants participant à la flibuste augmente au fur et à mesure que le nombre de terres libres dans les îles se réduit. Avec le développement de l'exploitation sucrière, les petits propriétaires ont tendance à disparaître au profit des grands exploitants. Les flibustiers semblent donc majoritairement être d'anciens petits habitants qui n'ont pu résister à la captation des terres par les plus grands propriétaires. Ils sont rejoints par les engagés en fin de service qui n'ont pas les moyens de s'installer de façon convenable dans les îles comme « un nommé Lespine du nombre de ces philibustiers et habitans de Saint-Christophe »[2115]. Nous retrouvons aussi des hommes venus dans les îles pour tenter leur chance et qui ne trouvent que dans la course de quoi acquérir fortune. Enfin, il y a les anciens habitants des colonies françaises qui, en s'installant à la Martinique ou à la Guadeloupe, cherchent par le biais de la course à conserver leur place au sein de la société coloniale.

Capitaines flibustiers

Si nous ne connaissons pas bien les hommes qui composent les équipages des navires flibustiers, nous avons en revanche une idée très claire de qui en sont les capitaines. Nous pouvons les séparer en deux groupes. Il y a tout d'abord les hommes installés au sein de la société coloniale et qui, après avoir connu quelques infortunes, prennent la mer pour pouvoir préserver ou reconstituer leur richesse. C'est le cas du premier capitaine flibustier des Petites Antilles qui nous est connu : La Touche de l'Estang. En 1690, il est dit que « sieur de la Touche qui eut permission de prendre cent cinquante habitans ou bon luy semblera dans cette isle »[2116]. Or, ces hommes qui doivent suivre La Touche sont embarqués pour faire des prises sur les ennemis dans le cadre de la guerre maritime durant la Ligue d'Augsbourg. Ce monsieur La Touche n'est pas un homme nouveau dans les îles. Le père Labat, qui a eu l'occasion de le rencontrer, donne plus d'informations sur cet homme :

> « Messieurs le Vassor et la Chardonnière avoient encore un frere appellée François Le Vassor de la Touche qui etoit venu aux isles après ses deux ainés. Son inclination le portant plutôt à chercher les occasions de se signaler à la guerre, qu'à devenir un bon habitant comme ses frères, il fut un temps considèrable sans songer à se faire un établissement. Il fit plusieurs voyages en course où il s'acquit la réputation et se trouva à toutes les expéditions qu'on fit contre les caraïbes lorsqu'on se vit obligé par des habitants contre la foi de plusieurs accords qu'on avoit faits avec eux de les détruire entièrement ou de les chasser de l'isle. S'estant à la fin établi et marié il fut fait capitaine de milices de son quartier. Ce fut très peu de temps après qu'il eut été élevé à cette charge que neuf cens habitants de la Martinique ne pouvant s'accoustumer au gouvernement nouveau de la compagnie de 1664 prirent les armes et alloient faire soulevement si le sieur de la Touche n'eut ramassé en diligence environ cinquante habitans braves et fidéles à la tête desquels il attaqua ces révoltés avec tan de bravoure et de prudence que les ayant défaits et mis en fuite, il les força de rentrer dans leur devoir et d'obéir et dissipa ainsi cet orage qui aurait

2114 ANOM, C8A 16 F° 109, Mémoire de Mithon, 10 Mai 1706.
2115 ANOM, C8A6F151, Lettre de Du Maitz, 23 Août 1690.
2116 ANOM, C8A6F217, Lettre de Gémosat, 11 Avril 1690.

infailliblement entrainé la perte de la colonie et la ruine de la compagnie. Cette action de valeur qui marquoit en même temps sa fidélité pour son prince et sa sagesse lui acquit l'estime des gouverneurs generaux et particuliers des isles de sorte que l'isle de Saint-Christophe étant sur le point d'être attaquée par les anglois qui avoient réuni toutes leurs forces pour détruire cette florissante colonie et ruiner ensuite toutes les autres monsieur de Clodoré gouverneur de la Martinique crut qu'il n'y avoit personne dans son gouvernement plus capable d'être à la tête du secours qu'il y envoyoit que le sieur de la Touche. Il lui donna cent cinquante braves de son isle qui ne contribuèrent pas aux avantages que l'on remporta sur les anglois. Il se trouva à la prise d'Antigues sous le même Monsieur de Clodoré à celles de Saint Eustache et de Corossol ou Curacao et à celle de Tabac. Il fut envoyé par le sieur de Baas Gouverneur generél des isles pour voir de qu'elle manière on pourroit s'emparer de Saintefoy dans la terre ferme de l'Amérique, place également riche et importante et il s'aquitta si bien de cette dangeureuse commission que cette conqueste étoit infaillible selon les mesures qu'il avoit prises si des raisons de consequences qui ne sont point de ces mémoires n'avoient obligé nos généraux de se desister de cette entreprise. Le comte de Blenac aussi gouverneur general des isles lui donna deux cens hommes pour tenter la conquête de l'isle de la Trinité il y fut fit sa descente avec succés poussa vivement les Espagnols et s'empara des postes les plus avantageux pour se rendre bientôt maitre de la forteresse mais ayant eu le genouil fracassé d'un coup de mousquet ses gens perdirent courage et se rembarquèrent. Le sieur de la Touche s'acquit encore beaucoup de gloire en 1693 lorsque les Anglois attaquèrent la Martinique. Il fit des merveilles à la tête tant des milices qu'il commandoit. Quoiqu'il fut agée de soixante dix ans il vouloit courir au secours de la Guadeloupe quand elle fut attaquée par les Anglois en 1703 et il fallut que le gouverneur general et l'intendant employassent toute leur autorité pour le retenir à la Martinique aussi bien qu'en 1706 lorsque messieurs de Chavagnac et d'Imberville allérent prendre les isles de Nievres et de Saint-Christophe »[2117].

La Touche est donc un homme issu de la première société coloniale des îles. Avant de recevoir le titre de flibustier, il a été tout d'abord un aventurier des îles puisqu'il semble avoir exercé son activité de course tout au long du XVII° siècle. Un évènement survenu à la Martinique en 1694 témoigne du fait que cet homme est connu aux îles : « Il se joignit a eux un autre habitant de Saint-Christophe quy a fait le malheur car en allant a la Guadeloupe prendre des hommes et s'armer il vit une barque sous la Dominique qu'il crut estre celle du sieur la Touche, il arriva dessus et fut pris parcelle du général anglois »[2118]. Cet habitant s'est empressé de rejoindre les embarcations qu'il avait aperçues parce qu'il a certainement envisagé les opportunités qu'il y a à s'associer à un homme comme La Touche pour des entreprises de course. Contrairement à d'autres capitaines que nous aurons l'occasion d'étudier plus loin, La Touche semble surtout réaliser ses prises pour le compte de autorités locales. Ceci explique pourquoi « Le roi pour récompenser ses longs services et son inviolable fidélité le nomma colonel d'un des quatre régiments de milice qu'on fit à la Martinique en 1705 et capitaine garde cote du Croisic le 27 Novembre 1706 »[2119]. Le Vassor de La Touche est donc un capitaine de flibuste ayant des liens très étroits avec la haute société coloniale, l'un de ses frères est conseiller au conseil souverain de la Martinique. Mais La Touche exerce

2117 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*….Op. Cit. Tome I, p. 40.
2118 ANOM, C8A 8 F° 50, Lettre de Blénac, 15 Mars 1694.
2119 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*….Op. Cit. Tome I, p. 40.

aussi son activité en lien avec les marchands de la Martinique comme le rapporte Blénac en 1692[2120].

Si La Touche s'est délibérément orienté vers la flibuste, ceci n'est pas le cas de tous les capitaines issus de la haute société coloniale. Par exemple, Pinel, habitant fortuné de Saint-Christophe s'est retrouvé à la tête de flibustiers suite à la perte de son île en 1690. Robert le présente ainsi :

> « Le sieur Pinel estoit avant la guerre habitant de Saint-Christophe et depuis la prise de la partie françoise de la dite isle il s'estoit retiré à la Martinique ou il s'estoit adonné à faire la course comme le seul moyen de se restablir des pertes qu'il avoit fait a Saint-Christophe estant desja homme de mer, il reussit à la course et a mesme contribué plus que personne à faire armer des bastiments en course en cette isle ayant gaigné du bien il s'occupoit a présent des soins de son restablissement à Saint-Christophe ou il avoit de grandes habitations il ne s'estoit reservé de tous ses bâtiments de mer qu'un petit navire dans lequel il transportoit ses effets de la Martinique à Saint-Christophe »[2121]

Le fait est confirmé par Labat, qui l'a bien connu[2122]. Nous savons que Pinel a fait fortune à Saint-Christophe en pratiquant le commerce maritime puisqu'en 1686, il est jugé pour commerce interlope. Ces activités lui permettent aussi d'obtenir une fortune assez importante pour pouvoir rapidement retrouver des terres à la Martinique, une fois l'île de Saint-Christophe perdue. Mais ceci ne lui permet pas de retrouver son niveau de vie d'avant la guerre. La course apparaît alors comme la solution la plus propice à cet homme pour pouvoir garder son statut au sein de la société coloniale. Nous le retrouvons ainsi en 1694 au côté de La Touche cité plus haut :

> « Cet armement estant découvert la plus grande partie ne passsa pas le gros morne de la Guadeloupe quy estoit leur rendeez vous car ils avoient chandé celuy de Marie-Galande, ceux quy estoient sortis de la Guadeloupe y retournèrent sans aller plus loing, et la Touche, Collard et Mareschal icy, et la corvette et Pinel dans les Vierges et Saint-Thomas »[2123].

Une fois la guerre de la Ligue d'Augsbourg achevée, Pinel retrouve ses biens à Saint-Christophe et se livre au commerce maritime entre les îles. Nous ne pouvons savoir si la guerre de Succession d'Espagne l'aurait incité de nouveau à reprendre la mer pour des entreprises de course puisqu'un malheur va l'atteindre avant le déclenchement de ce conflit. En 1700, Robert doit informer le ministre qu'il y a eu un incident à Saint-Christophe :

> « Je ne scuaurois me dispenser de vous faire scavoir monseigneur un autre accident facheux arrivé à Saint-Christophe en la personne du plus riche et du plus puissant habitant de la colonie françoise de la dite isle qui estant dans son vaisseau dans la rade de la Basseterre a esté tué d'un coup de canon tiré de nostre batterie par le caporal de garde n'y ayant ny officier ny sergent au corps de garde le dit habitant est le sieur Pinel frère aisné de madame Cebret »[2124].

Cet incident apporte alors deux informations. Tout d'abord Pinel semble avoir quitté le monde de la flibuste et avoir retrouvé une place de propriétaire terrien au sein de la société coloniale. Pour autant, son exercice de la flibuste semble lui avoir permis de conserver et même d'accroître sa fortune puisqu'il est dit qu'il est l'un des plus riches sucriers des îles en 1700. Ceci fait alors penser à Jean Roy, à la Martinique, qui est l'un des plus riches habitants

2120 ANOM, C8A 7 F° 32, Lettre de Blénac, 08 Juin 1692.
2121 ANOM, C8A 12 F° 87, Lettre de Robert, 01 Février 1700.
2122 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op.Cité, Vol II, p. 24.
2123 ANOM, C8A 8 F° 50, Lettre de Blénac, 15 Mars 1694.
2124 ANOM, C8A 12 F° 87, Lettre de Robert, 01 Février 1700.

de l'île à cette date et qui a lui aussi pu gravir les échelons de la société coloniale grâce à la pratique de la guerre de course. Rappelons que

> « Il s'associa avec un autre torqueur dont il hérita quelques années après. Il fit quelques voyages en course si heureusement qu'en très peu de temps il se vit en état d'établir une sucrerie et de faire des établissements en divers quartiers de l'île »[2125].

Parmi les autres capitaines flibustiers des Petites Antilles rares sont ceux issus des familles les plus illustres des îles. En effet, le terme de flibustier est rarement donné à des membres de la haute société coloniale. Pourtant, nous retrouvons par moment des membres de cette élite coloniale en mer pour y pratiquer la course. En 1702 par exemple, monsieur Gabaret décident de prendre « la meilleure des barques françoises qu'il y avoit dans la rade d'y embarquer quatre ou six petits canons un detachement de soldats et de matelots sous le commandement du sieur de Savigny la Guarigue capitaine de la compagnie en garnison au fort Saint Pierre de cette isle »[2126]. Savigny s'adonne alors à l'interruption du commerce étranger[2127]. Cet habitant issu d'une illustre famille des îles a donc la charge de mener des hommes en course, ce qu'il pratique encore en 1709[2128].

Le fait qu'il a un poste de capitaine de milice dans les îles semble le dispenser de prendre le titre de flibustier pour justifier son activité de course. De plus, il l'exerce dans le cadre édicté par les autorités locales. Ceci est souvent le cas des capitaines issus de l'élite de la société coloniale. Ils sont au service des autorités locales et n'exercent la course que pour un laps de temps assez court. Enfin, ils sont souvent à la tête des milices des îles et dans ce cadre, n'ont pas besoin de prendre le statut de flibustier pour pouvoir être à la tête des équipages qui partent en course. Ils se distinguent ainsi des autres capitaines des îles qui, eux, assoit leur autorité sur le seul fait qu'ils ont acquis le titre de capitaine flibustier. Ces membres de la haute société coloniale peuvent par moment se retrouver à coordonner l'action de ces capitaines flibustiers comme en 1711 lorsque « monsieur Dubuc capitaine de Milice avoit mouillé en cette rade avec luy [?] Barques corsaires une courvette et un brigantin soubes les ordres pour une entreprise sur les ises angloises »[2129]. Dubuc, comme Savigny n'a pas le statut de flibustier, pourtant il agit comme eux[2130].

La majorité des capitaines qui ont le titre de flibustier sont donc des hommes qui n'ont pas de fonctions particulières dans les îles. En effet, la majorité des capitaines flibustiers de la fin du XVII° siècle sont des hommes qui n'ont pas fait parler d'eux avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Ce conflit permet donc à un certain nombre d'entre eux de s'illustrer. Parmi eux le premier est le capitaine Des Marets. En 1690,

> « Le 8 de may le sieur de Gemosat escrivit a monsieur le comte de Blénac qu'un habitant de la Gardeloupe que les anglois avoient pris à Mariegalante et renvoyé icy avec d'autres de cette isle disoit que dans le temps qu'il estoit prisonnier les anglois luy avoient leu une lettre qu'un nommé de Louvre de la Gardeloupe leur avoit ecrit qu'il n'y avoit que deux milliers de poudre dans la susditte isle. Le sieur de Gémosat luy mandoit encore que le maistre de la barque que Desmaretz philibustier luy avoit

2125 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit. Tome I, p. 76.

2126 ANOM, C8A 14 F° 130, Lettre de Robert, 30 Juin 1702.

2127 ANOM, C8A 4 F° 185 v°, Déclaration de Jean Roy, 23 Novembre 1686.

2128 ANOM, C8A 17 F° 16, Lettre de Gabaret, 18 Juillet 1709.

2129ANOM C7A6 F° 74, Lettre de La Malmaison, 15 Août 1711.

2130C'est en tout cas ce que laisse penser les propos de Drasles de Grand Pierre : « Nous étions environ mille hommes tant flibustiers volontaires qu'autres montez sur onze bateaux convoyez par un vaisseau corsaire nommé le Rolland armé de [?] canons ; le Général qui commandait cette petite armée étoit Monsieur Du Buc lequel nous passa à la revue à la Guadeloupe éloignée de 30 lieues de la Martinique et sur le chemin de l'isle Angloise où nous allions cette dernière isle se nomme Monsara » DRASLE DE Grand Pierre, … Op. Cité.

envoyé pour luy apporter son dixième des prises qu‟ils avoient faittes enlevoit plusieurs habitants »[2131].

Nous retrouvons un Louis Desmarets en 1665 à Marie-Galante. Peut-être est-il de sa famille, tout comme Jacques et Charles Desmarets recensés à Saint-Martin en 1682. Le capitaine Desmarets est donc peut être un de ces habitants de Saint-Martin qui s‟est trouvé contraint à prendre la mer pour pallier la perte de l‟île de Saint-Christophe. Desmarets va alors s‟illustrer au cours de la Guerre de la Ligue d‟Augsbourg, soit indépendamment, soit en s‟associant à d‟autres capitaines.

Nous retrouvons aussi aux côtés de Desmarets, cet homme dont nous avons déjà tant parlé, le marchand et flibustier Gachet. Comme lui quelques-uns des capitaines flibustiers sont aussi des commerçants des îles. L‟un de ces hommes est le capitaine Mauvrière. Après s‟être illustré pendant la guerre de la Ligue d‟Augsbourg, en 1698[2132], il exerce ses activités commerciales une fois la paix revenue mais reste en lien avec le monde de la course[2133], ce qui lui permet d‟être encore présent en mer lors de la guerre de Succession d‟Espagne. Nous le retrouvons cité en 1708 :

« Les mémoires monseigneur que vous m‟avez adressé par vostre lettre du 19 Octobre de l‟année dernière touchant les observations qui m‟ont esté faites sur les comptes rendus par le sieur Mesnier, Thours et Mauvrière du produit des expéditions de Saint Christophe et Niévis et de celuy des prises faites par cet armement »[2134].

Tous les capitaines flibustiers des îles n‟ont pas nécessité de prendre part au commerce pour acquérir une place particulière au sein de la société coloniale. Certains d‟entre eux vont suffisamment s‟illustrer en mer pour acquérir une grande notoriété. Parmi les capitaines cités par Labat, il y en a un qui a beaucoup fait parler de lui à la fin du XVII° siècle : le capitaine Bréard. Nous le trouvons en mer dans les Petites Antilles en 1696, puis pendant la guerre de Succession d‟Espagne au cours de laquelle il s‟illustre le plus au point d‟être récompensé par les autorités locales, ce que nous verrons plus loin. Sa valeur au combat semble même être reconnue par ses ennemis comme le laisse suggérer cet évènement survenu en 1702 :

« Breard qui chassoit de l‟avant trouva la barque angloise dans le canal de la Dominique dont le capitaine qui prenoit Breard pour une barque marchande l‟attendoit mais estant à la porté du canon le capitaine anglois reconnut que c‟estoit une barque en guerre et ses gens connurent distinctement et luy dirent que c‟estoit la barque la Trompeuse commandée par Bréard »[2135].

Aux côtés de Bréard, nous pouvons évoquer le capitaine Du Plessis qui a aussi commencé son œuvre au cours de la guerre de la Ligue d‟Augsbourg et l‟a poursuivie au cours du conflit suivant. Vaucresson en 1711 décrit alors l‟une des attaques menées par l‟équipage de cet homme :

« Un autre bateau corsaire nommé le Ruby commandé par le nommé Plessy a fait une entreprise sur la Barboude qui lui a réussi par le moyen d'un nommé Bremenghen irlandois réfugié d'Antigues en cette isle depuis la mort du général Park dont il esté ami lequel a voulu pour venger la dite mort dont je vous ai informé par

2131 ANOM, C8A6F219, Lettre de Gémosat, 15 Juillet 1690.

2132 ANOM, C8A 10 F° 191, Lettre d'Amblimont, 20 Février 1698.

2133C'est ce même capitaine qui en 1700 est trouvé en contact avec des pirates des îles : « le canot et equipage de Baudry avoient porté les marchandises qu'ils ont ordonné en échange de 10 négres abord du dit Piratte que deux des hommes pris a bord de la Marianne estoient de ceux qui avoient abordé les armes à la main le yagths nommé Joseph Pestione et Jean Darrier » ANOM, C8A 12 F° 228, Procès verbal dressé à la Jamaïque, Octobre 1700.

2134 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.

2135 ANOM, C8A 14 F° 235, Lettre de Robert, 13 Septembre 1702.

ma lettre du 15 Janvier dernier a voulu conduire nos corsaires aux isles angloises pour faire des enlèvements. Il passoit avec le sieur Plessy le 2 Décembre dernier pour aller piller la dite Barboude estant arrivé le 9 il y trouva le corsaire la Mignonne dont je viens de parler à l'article dessus à qui voulant cacher le dessin il mit seulement le sieur Bermenghen à terre avec un flibustier qui parloit anglois lequel devait parler au commandant et luy faire croire qu'ils avoient esté pris en venant de la Barbade par le Rubis qui venoit de les mettre à terre et appareilla pour aller à la croisière d'Antigues où il resta 24 heures pour donner du temps à la corsaire la Mignonne de partir de la Barboude il y vint ensuite et appercevant une double chaloupe sous la terre qui venoit d'Antigues il détacha son canot armé pour luy couper chemin lequel le fit emmener après qu'il avoit tire trois coups de fusils dont un tua le sieur Amilton qui alloit lever le commandement du fort de la dite isle Barboude. Plessis pris à son bord les gens de la dite chaloupe et la coula bas pour oster la connoissance de son dessein au gens de terre et Bermenghan s'estant présenté au bord de la mer luy pria de faire mettre du monde à terre et luy disant qu'il y avoit apparence de réussir, de manière qu'il luy fut envoyé 40 hommes, le sieur Bermenghan estant monté à cheval alla surprendre la sentinelle d'un corps de garde qu'il venait à la troupe et fut seul au fort où il persuada un commandant qu'un capitaine corsaire françois nommé la forcière qui avoit cy devant échoué sur les failles au vent de la dite isle avoit un nombre considérable de piastre et luy conseilla d'y aller avec du monde pour le chaster, le dit commandant paru y partir sur cet avis dans un petit canot et 8 hommes Bermengham engagea les autres personnes du fort d'aller se promener dehors avec luy et alors qu'ils furent à une certaine distance ils furent envelopper par nos flibustiers qu'il avoit posté dans des haziers ils trouvèrent ensuite dans le fort le dit Bermingham qui avoit pris les devant. Sis cinq à six hommes et des malades qui avoit esté resté qu'il leur venoit un renfort d'Antigues de 25 hommes ce que les gens ayant cru ils furent surpris un moment après par le détachement qui fonça dans le fort en criant vive le roy.et s'en rendire le maitre sans qu'il y eut un seul coup de feu tiré le commandant revint sur le soir avec les 8 hommes qui furent pris au débarquement. Et Plessis qui avoit esté dans son corsaire ayant approché de terre et appris par quatre cavalier ce qui se passoit descendit et vint au fort où il brula toute les maisons et envoya 103 esclaves à son bord il fit ensuite sauté le dit fort et creuvé douze canons qu'il y avoit, il s'embarqua le mesme soir et son arrivé icy le 17 de ce mois. Ces deux coups de mains n'ont pas laissé de faire du bien dans cette isle où sont morts plusieurs nègres de la vérole qui dure encore. Le sieur Bermingham est reparti pour une autre expédition avec le mesme corsaire pour aller tenter quelques autres enlèvements »[2136].

Nous aurons alors l'occasion de revenir sur les œuvres de Bermingham afin de mieux comprendre comment s'organisent les entreprises de flibustes. Nous pouvons par contre retenir ici le fait que les flibustiers des Petites Antilles ont tendance à se coopérer lors de leurs actions. Nous retrouvons souvent plusieurs capitaines associés lors des entreprises de course. Du plessis apparaît par exemple avec un autre capitaine important aux Petites Antilles : le Capitaine Bernier. Ce Créole de Saint-Christophe a lui aussi l'habitude de s'associer à d'autres capitaines flibustiers comme en 1708 avec un nommé Laporte[2137]. Nous pourrions aussi citer parmi ces capitaines illustres des Petites Antilles ce « sieur Loriol capitaine corsaire amené en cette isle le 25 octobre une barque danoise qu'il a prise entre Saint-

2136 ANOM, C8A 18 F° 70, lettre de Vaucresson, 13 Mars 1711.

2137 ANOM, C8A 16 F° 36, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.

Christophe et Antigue elle avoit eté fretée par le sieur Lambert président et commandant de Saint-Christophe »[2138].

Nous avons tenu à laisser une bonne place aux principaux capitaines flibustiers des Petites Antilles mais nous ne pouvions tous les citer sans entrer dans une liste fastidieuse. Nous devons tout de même parler brièvement d'un autre de ces capitaines. Il s'agit du sieur Lambert. Souvent cité comme armateur de navires pratiquant la course, cet habitant de la Martinique endosse lui aussi le rôle de flibustier à la fin du XVII° siècle. Labat le présente ainsi :

> « j'appris en arrivant à la Guadeloupe la mort de mon intime ami le sieur Julien Lambert, un des plus braves et des plus heureux capitaines corsaires que l'Amérique ait eu depuis longtemps. Quoiqu'il eut perdu un bras dans l'affaire de Saint-Christophe, il n'avoit pas laissé de se trouver l'année suivante à la défense de la Guadeloupe et de s'y distinguer. Il équipa une barque de six canons et de 8 hommes d'équipage […] le corps de mon ami ayant été apporté à la Martinique fut enterré dans notre Eglise du Mouillage le troisième jour de Février. Sa mort fut pleurée de toute la colonie qui l'estimoit et qui l'aimoit »[2139].

L'auteur semble même avoir une certaine admiration pour l'un d'eux « A l'égard des Flibustiers dont le sieur Lambert commandoit la première compagnie je n'avancerai rien de trop quand je dirai que c'étoit un des plus braves »[2140]. Or, Lambert est très lié aux membres de la haute société coloniale puisque des membres de sa famille ont des postes importants dans les îles comme le rapporte Labat :

> « M Lambert capitaine de Flibustier mon bon ami nous vint prier le jour suivant d'aller passer un jour ou deux à son habitation. Il étoit associé avec un de ses oncles nommé le sieur Giraudel conseiller au conseil souverain. Ils avaient une fort belle habitation éloignée d'environ cinq quarts de lieues du bourg. Leurs bâtiments étoient encore peu de chose mais ils faisoient déjà du sucre qui étoit fort beau et qu'on fabriquoit avec une facilité que je n'avois point vue autre part »[2141].

La pratique de la flibuste n'empêche donc pas de détenir une place importante au sein de la société coloniale. Bien au contraire, certains flibustiers peuvent, par des alliances, obtenir des places importantes dans les îles[2142]. Ainsi la pratique de la flibuste permet à ces hommes de nouer des liens avec la haute société coloniale et d'acquérir une fortune suffisante pour s'installer dans les îles de façon définitive.

Si la course est un élément central dans la construction de la société coloniale et si les anciens flibustiers peuvent trouver place en son sein, il est indéniable qu'ils ont tout de même un mode de fonctionnement qui les distingue des autres habitants. Cette façon d'être qui leur est particulière est due à la pratique de la course. Il nous faut donc maintenant étudier ce mode de fonctionnement.

2138 ANOM, C8A 15 F° 181, Lettre de Du maitz, 01 Novembre 1713.

2139 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles,…* Op.Cite, Tome VI, p. 510.

2140 Ibid. Tome VI, p. 416.

2141 Ibid.

2142 C'est le cas de Jean Ignace Beltgens déjà cité plus tôt. ANOM, COL E 26, Dossier Beltgens, année 1715.

4. L'organisation de la flibuste dans les Petites Antilles

De forts équipages

Un capitaine qui veut partir en course doit avant tout se doter d'un équipage. Nous avons déjà signalé que les matelots qui participent à la flibuste sont souvent des hommes issus de l'entourage du capitaine. Ils semblent donc connus de leurs chefs. Par ailleurs, les matelots des navires marchands et les soldats qui sont détournés par les flibustiers paraissent, quant à eux, ne constituer qu'un apport secondaire. Enfin, les autres marins engagés sont souvent issus du lieu de résidence du capitaine ou sont des membres de sa famille.

Grâce à plusieurs récits, nous constatons, qu'arrivés dans un lieu, les flibustiers engagés par un capitaine trouvent à se loger sur place, qu'ils en soient résidents où qu'ils logent chez l'habitant. L'accident malencontreux de 1705 à Saint-Pierre en fournit un exemple. Vaucresson demande des lettres de grâces pour « un flibustier nommé la Boissière qui a tué la belle sœur de son hoste en nettoyant un fusil qu'il ne croyoit pas chargé »[2143].

Au-delà de l'anecdote, ce qui nous intéresse est le fait que ce flibustier soit logé chez un habitant de Saint Pierre. Nous pouvons ainsi supposer que tous les flibustiers présents dans le bourg ne sont pas des résidents des lieux. Nous pensons que les mille à mille deux cents flibustiers évoqués par les administrateurs comme étant dans le quartier ne sont pas tous des habitants du port mais des hommes issus d'autres quartiers ou d'autres îles qui ont trouvé là un endroit où se loger avant de prendre la mer. Ce qui nous conforte dans cette idée est le fait que la plupart de ces flibustiers que nous retrouvons dans nos sources sont rarement donnés comme originaire de Saint-Pierre. Par exemple en 1705, meurt à la Guadeloupe La Forest. Ce flibustier qui vient de la Martinique n'est pas issu du quartier de Saint-Pierre mais de celui du Diamant[2144]. Nous avons retrouvé aussi pour 1696 mention à Jean Delbourg, flibustier mort à la Guadeloupe et issu du quartier de la rivière aux herbes de l'île[2145]. Selon toute vraisemblance, tous les flibustiers des Petites Antilles ne sont pas des habitants de Saint-Pierre. Par contre c'est dans ce quartier qu'ils se regroupent. Certains y bénéficient de l'hospitalité des gens du lieu, parents ou alliés. D'autres trouvent de quoi se loger dans les cabarets qui se sont développés sur place.

Les capitaines peuvent alors plus facilement faire appel aux services d'un nombre plus important d'hommes. Contrairement aux équipages des navires dédiés au commerce ou à d'autres activités maritimes, les équipages de flibuste sont composés d'un grand nombre de matelots. En moyenne, il y a pour les Petites Antilles entre soixante et quatre-vingts hommes par équipage. En 1693, Du Maitz fait état du départ de plusieurs flibustiers de l'île de la Martinique. Il donne alors les chiffres suivants :

> « Le jour mesme que les anglois mouillerent au cul de sac Marin il partit une courvette pour aller en course que l'on appelle la Malouine sur laquelle il y avoit bien cinquante bons hommes de la Martinique, un nommé Charpin party depuis plus de huit mois et qu'on ne scait ce qu'il est devenu en a emmené plus de soixante, Montauban plus de quatre vingt dix lequel est allé à la coste de Guinée »[2146].

En 1703, il est encore fait mention d'un nombre important d'hommes sur un navire flibustier :

2143 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson 22 Août 1708.
2144ANOM 1DPPC128, Guadeloupe, registres paroissiaux du quartier de Basse Terre, Décès, année 1705.
2145ANOM 1DPPC128, Guadeloupe, registres paroissiaux du quartier de Basse Terre, Décès, année 1696.
2146 ANOM, C8A 7 F° 336, Lettre de Du Maitz, 16 Juin 1693.

« Le capitaine Le Bon corsaire commandant la barque la Victoire de 60 Hommes d'équipage a fait une prise d'un batiment anglois nommé la fregate d'Angole a l'atterage de la Barbade »[2147].

Ceci nous laisse penser que le navire l'Aimable Américain parti de la Martinique le 31 Mars 1711, est aussi armé pour une entreprise de flibuste[2148]. Son capitaine Thomas Petit est alors accompagné de quatre-vingt hommes d'équipages dans un navire de cent vingt tonneaux. Ces forts équipages semblent correspondre à deux objectifs : éviter les pertes lors des attaques et augmenter les chances de faire des prises. Nombreux, les flibustiers peuvent alors envisager d'attaquer des navires eux aussi lourdement équipés, comme en 1690 lorsque « les flibustiers ont enlevé à la rade de Saint-Christophe des anglois armé de 22 canons et de 200 hommes »[2149]. Ce besoin en hommes permet de mieux comprendre pourquoi les navires flibustiers ont tendance à être armé en course dans les espaces les plus habités des îles.

Quels navires pour la flibuste ?

Une fois l'équipage composé, il est nécessaire d'avoir un navire. Si Labat évoque l'usage d'embarcations spécifiques, bien plus que pour les autres activités maritimes, toute embarcation peut être destinée à la course. En 1668 par exemple, lors de son attaque sur les côtes espagnoles, Du Glar dit agir de la sorte :

« Le dix huitième de juin dernier nous mismes a terre a une lieue de Potovello quatre cent vingt deux hommes dans vingt huit canos et piraugues ayant laissé nos vaisseaux a Boca de Tierra distante de trente sept lieues du costé du Ponant du dit Portovello »[2150].

En 1708 les petites embarcations sont toujours d'usage : « il a été pris vis-à-vis de la rade de cette isle environ a deux lieues de terre sur environ les dix heurs du matin par deux canots ou pirogues armées sortant de cette isle »[2151]. Les flibustiers sont capables d'utiliser les pirogues et autres pour leurs entreprises. Mais à la fin du XVII° siècle, ils semblent tout de même se détourner de ces petites embarcations et naviguer sur des bâtiments à tonnage moyen comme en 1689 quand certains d'entre eux « avec des barques et des brigantins qu'ils ont pris dans ces isles nous les avons vu prendre un navire nantois qui alloit en France »[2152]. En 1691, c'est encore sur ce type d'embarcations que nous retrouvons nos flibustiers : « et les barques flibustières et gros vaisseaux ont tenu le vent faisant route vers Barbade »[2153]. Ces bâtiments sont rarement lourdement armés. En 1696, « Nos corsaires n'ont des bâtiments que de 12 ou 14 canons les plus forts »[2154].

Labat relate comment les prises sont faites en mer par les flibustiers :

« Je souhaitai de scavoir comment s'étoit passé leur combat. Il me dit qu'aussi tost que celui qui étoit en vigie ou en sentinelle au haut du mast eut averti qu'il découvroit ces deux vaisseaux on fit porter dessus à toutes voiles que ces deux

2147 ANOM, C8A 15 F° 174, Lettre de Mithon, 15 Septembre 1703.

2148ANOM COL C8A 18 F° 149, Etat des navires marchands qui sont venus et partis de la Martinique. 1711.

2149 ANOM, C10B2, Lettre de Guitaud, 02 Mars 1690.

2150 ANOM, C10B1, relation de ce qui s'est passé a Portobello disatnt de dix huict lieues de Panama en la Castille d'or de l'Amérique, par Du Glar, 10 Juin 1668.

2151 ANOM C7A6 F° 18, extrait de minutes du greffe civil et criminel de la Guadeloupe : interrogatoire de Jean Elea, 12 Juillet 1708.

2152 ANOM C7A3 F° 180, Lettre d'Hinselin 15 Avril 1689.

2153 ANOM C7A3 F° 208, Lettre d'Hinselin, 21 Mai 1691.

2154 ANOM, C8A 9 F° 350, Lettre de Robert 17 Mai 1696.

vaisseaux voyant que la corvette les haussoit considérablement crurent qu'il leur seroit inutile de prendre chasse ils se flaterent même qu'ils pourroient se rendre maitre de celui qui venoit sur eux de sorte qu'ils brouillèrent leurs voiles pour l'attendre. On fut bientôt à la portée du fusil on s'attacha d'abord au plus gros qui faisoit grand feu de son canon et très peu sa mousqueterie comme c'est la coutume des anglois. On le battit pendant trois quart d'heure dans sa hanche et dans son arcasse à coup de canon et de fusil après quoi on l'élongea et M Pinel se jeta dessus avec soixante et dix hommes »[2155].

L'objectif de l'attaque étant la prise du navire, nous comprenons alors pourquoi les flibustiers font peu usage de leurs canons. L'objectif est de se rapprocher au plus près du navire ennemi et de l'aborder. Les simples fusils des hommes d'équipages suffisent à mettre en déroute les adversaires et les perrières installées à l'avant et à l'arrière de l'embarcation permettent de neutraliser le navire ennemi sans trop l'endommager. Ceci explique pourquoi les flibustiers n'alourdissent pas leur bateau de canons. Le navire l'Aimable Américain dont nous avons suggéré qu'il s'agit sans aucun doute d'un navire flibustier est ainsi muni de deux canons seulement. Les flibustiers cherchent surtout à profiter des vents pour gagner en vitesse et en tirer avantage. C'est pourquoi ils sont souvent en mer sur des barques et des brigantins, navires à tonnage moyen suffisamment légers pour prendre de vitesse les vaisseaux adverses.

Le père Labat affirme qu'à la fin du XVII° siècle, les flibustiers se seraient tournés en priorité vers un type de barque, celles qu'il nomme les barques de « Vermude ». L'auteur explique comment ils adaptent ces embarcations à leur activité :

« Il est vrai que quand nos corsaires en prennent qui ne font que sortir de la Vermude, ils les trouvent fort mal équipée n'ayant pour l'ordinaire que de vielles voiles et des cordages de mahot mais ils les ont bientôt équipées sans qu'il leur en coute rien et véritablement elles méritent bien qu'on fasse cas d'elles car elles sont d'excellentes voilière. Il s'en fait aussi à la Jamaïque où l'acajou ou cedre est fort commun mais elles n'arrivent pas à la perfection et à la vitesse des Vermudiennes. Nos flibustiers en ont pris quelquefois qui avoient dix canons mais ils n'en diminuent le nombre quand ils les arment. Ils n'y en laissent jamais plus de six, étant persuadez que quatre fusils font plus sur leur canon que sur leur mousqueterie ».

Les propos de Labat laissent à penser que les flibustiers obtiennent des embarcations grâce à leur prise. Ceci rejoint les informations données par d'Oexmelin[2156]. Cet auteur dit que les flibustiers de Saint-Domingue arment de petites embarcations avec lesquelles ils réalisent des prises de plus grande importance qu'ils arment ensuite en course pour pouvoir prendre de plus grosses proies. Il est possible que dans les Petites Antilles, certains flibustiers aient agi de la sorte. Mais la plupart du temps, les embarcations prises en mer sont vendues aux enchères. Il arrive quelque fois, mais rarement, que les équipages des flibustiers s'associent pour acquérir ces embarcations. C'est ce qui arrive à la Martinique en 1694 :

« Ils allèrent croizer à la coste de Carack ou ils prirent un vaisseau espagnol nommé la Ballestrelle et l'amenèrent icy dans le mois de juin 1690 avec une cargaison dont ils tirèrent un profit considèrable ils se séparèrent pour lors et armerent ce bastiment que quelques un de ces philibustiers achepterent entre eux de sorte que les équipages furent les seuls bourgeois et propriétaires de ces deux armements, la fluste la machine resta en partage à quelques uns sous le nom de Montauban »[2157].

2155 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit. Tomel, p. 72.
2156 OEXMELIN Alexandre Olivier, *Histoire des aventuriers et flibustiers …* Op. Cité.
2157 ANOM, C8A 8 F° 132, lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

Dans la majorité des cas, les navires des flibustiers des Petites Antilles sont armés en course par des armateurs des îles. Parmi eux, nous retrouvons La Touche, Gaschet, Mauvrière et Lambert. En 1709, Vaucresson rapporte que

> « Quatre de nos capitaines flibustiers nommés Borne, Plessis, Marais et Gachet ayant fait une entreprise qui ne laisse pas d'être hardie quoy qu'un n'y ait perdu personne j'ay cru devoir vous en faire le détail afin de vous faire connoitre que l'attention que nous avons à protéger la course nous attire tous les jours de bons sujets, j'auray donc l'honneur de vous dire que ces deux premiers estant partis de cette isle il y a quelque temps pour aller croiser sur la Barbade et Antigues le dit Borne fust mouiller avec sa barque le 22 novembre dit à l'anse de la plaine de la Guadeloupe pour y faire de l'eau et du bois ou ayant appris que les trois autres estoient à la baye des anses ferry de la dite isle il fut les y joindre pour leur proposer d'aller prendre l'isle Saint Eustache qui appartient aux hollandois à quoy ayant tous consenty ils prirent pour leur rendés vous l'isle Saint-Barthèlèmy qui est scituée au NE de la dite isle saint Eustache en sorte que le même jour les 4 barques appareillèrent de la dite anse ferry et furent le lendemain mouiller à l'anse du public de la diteisle de Saint Barthelemy sur les 11 heure du matin et mettant à la voile sur les 7 heures du soir ils firent route pour le dite isle Saint-Eustache ou ils jetterent lancre un peu avant minuit après avoir fait débarquer 100 hommes sous la conduite de dit Borne à l'anse des interlopes pour se saisir du chemin qui conduit au fort ils débarquèrent ensuite encore 90 hommes commendés pas Plessis qui en laissa 4 à bord de la mer pour servir de guides à 60 autres qui devoient descendre sous la conduite de Gachet estant convenu que Marais resteroit à la mer pour commander les batteaux »[2158].

Flibuste, commerce et autorités locales

Mais Gachet et ses confrères, ne se contentent pas de diriger des équipages de flibustiers, puisque nous avons démontré que ces hommes sont impliqués aussi dans l'armement des navires marchands aux Antilles. C'est donc grâce aux armateurs des îles que les flibustiers peuvent entreprendre leurs expéditions. Ceci démontre qu'il y a un lien particulier qui unit le monde de la flibuste à celui du commerce. Dans l'état des navires marchands de 1711, nous pouvons constater que sur les onze navires appartenant à des habitants de la Martinique, seul un n'est pas armé, celui de Daniel Gachet. Les dix autres ont entre deux et dix-huit canons. Ces navires semblent donc être armés en course et marchandise. Ainsi les équipages peuvent à tout moment être en mesure de se défendre ou d'attaquer un navire ennemi. Le navire l'Aventurier, armé par Antoine Ricord et conduit par lui-même avec ses douze hommes d'équipages et ses six canons semblent, par exemple, bien trop armé pour réserver ses soixante-dix tonneaux à la seule pratique du commerce.

Grâce aux armateurs, les flibustiers des îles peuvent envisager de faire des entreprises de plus grande envergure. Maintenant équipés, il leur faut acquérir l'appui des autorités locales afin de ne pas être pris comme pirate en cas d'échec de leurs attaques. Pour cela, il leur faut obtenir des commissions pour pouvoir armer en course. Ces commissions sont, dans un premier temps, à prendre dans les îles auprès du Gouvereneur général comme le rapporte Patoulet en 1675 :

> « Je croy monsieur qu'il est important que vous soyez informé que les commissions que le lieutenant general donne d'armer en courses et de [?] isles les equipages causent une perte tres considèrables [?] dont la pluspart estant venus engage et se

2158 ANOM, C8A 17 F° 151, Lettre de Vaucresson, 28 Décembre 1709.

trouvant encore de debstes prenent le party pour s‟en libérer et trouver les moyens de retourner en France en ce dégradant dans les isles angloises et autres, il est aussy a considerer que les isles ont trouvé jusques icy aucune utilité dans les armements qui y ont esté faits ; la maxime des flibustiers nestant pas à rien menager le plus esquise des prises est pour celuy qui donne les commissions qui prand les disièmes de maq l‟amiral qui les fait juger et vandre comme il luy plais »[2159].

Comme Patoulet, les membres des autorités locales expriment très vite leur désir d‟avoir la main sur l‟attribution de ces commissions. Ceci permet de bénéficier du dixième des prises dû par les capitaines qui obtiennent ces commissions. Après la guerre de Hollande, les commissions accordées dans les îles le sont par le gouverneur de Saint-Domingue. Cela contraint les flibustiers à aller les chercher dans les grandes Antilles et à y rapporter les effets de leur course. Patoulet en 1679 expose les difficultés ainsi causées par ce mode de fonctionnement :

« Un armateur pourveu d‟une commission de Monsieur de Pouancay gouverneur de la Tortue et coste de Saint Domingue a amené dans cette rade trois prises faites sur les hollandois dès le mois d‟Aouts de l‟année passée, lequel devoit faire son retour audit Saint Domingue ou le gouverneur juge les prises dont il jouit du dixième cet armateur a demandé que les procedures en fussent faites par le juge de cette isle, pour estre portées ensuite au conseil souverain et y estre jugées ce qui a esté fait et lesdites prises avec leur provenu ayant esté adjugées au profit des armateurs tout s‟est vendu suivant les reglements et ordonnances de marine et le dixième de monsieur l‟admiral a esté pris et mis en mains d‟un receveur que j‟ay commis pour la perception de ses droits pour en rendre compte en conséquence de vos ordres »[2160].

En 1684, « La Saulaye gouverneur de Sainte-Croix a donné des commissions en guerre aux flibustiers contre les hollandois »[2161]. Cette fois, l‟affaire est dénoncée par Bégon et Blénac. Les deux hommes s‟opposent à ce que des gouverneurs particuliers puissent attribuer ce type d‟autorisation. Pour eux, l‟attribution des commissions et donc l‟acquisition du dixième de prise ne doit relever que des plus hautes autorités des îles : intendant et gouverneur général. La réaction de Colbert suite aux agissements de la Saulaye donne alors raison à Bégon et à Blénac[2162]. Le ministre explique pourquoi il veut garder un contrôle sur l‟attribution de ces commissions :

« Il se marque que cela est d‟autant plus important que de toutes les nations de l‟Europe, les Espagnols sont les seuls qui profitent le moins du commerce des Indes, que les françois par l‟abondance des marchandises qu‟ils portent a Cadis, tirent une grande partie de l‟argent qui y aborde et qu‟ainsy lorsque les flibustiers font des prises sur les espagnols. C‟est moins eux qui en souffrent la perte que les françois qui sont interessez en ce commerce. Lorsque les commandants françois ont donné des commissions aux flibustiers, ils ont entièrement exedé le pouvoir et ont fait contre les intentions de sa majesté qui estime que rien ne seroit si important que de rendre ces vagabons de bons habitants de Saint-Domingue »[2163].

Mais la Saulaye agit de la sorte parce qu‟il y a nécessité à avoir une instance dans les Petites Antilles qui puissent accorder ces autorisations. Colbert en prend la mesure, puisqu‟en 1689 des habitants de Saint-Pierre obtiennent des commissions pour partir en course directement à la Martinique:

2159 ANOM, C8A 1 F° 361, Lettre de Jolinet, 10 Décembre 1675.
2160 ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet, 02 Novembre 1679.
2161 ANOM, C8A 4 F° 18, Lettre de Bégon le 22 Janvier 1684.
2162 ANOM, C8A 4 F° 14, extrait de lettre de Blénac, 16 Avril 1685.
2163 ANOM, C8A 4 F° 14, extrait de lettre de Blénac, 16 Avril 1685.

> « Le 24 les sieurs de la Touche, Charton, Chicou et Bertrand envoyerent leurs commissions au sieur de Gémozat qui envoya ordre au sieur Perrier de les laisser faire leur embarquement mais de veiller qu'ils n'embarquassent pas plus d'hommes que leur commission portoient »[2164].

Ces lettres sont alors obtenues dans les Petites Antilles auprès du gouverneur général[2165].Ceci contraint les capitaines qui veulent partir en course à passer par la Martinique mais permet de ne pas avoir à aller dans des espaces plus éloignés. En 1695, « Blénac a receu l'arrest du conseil du roy qui luy oste le pouvoir de donner des commissions pour les armemens en course qui se font en cette isle et le prive du dixième de prises »[2166]. Mais le roi semble revenir sur cette décision puisqu'en 1696, nous connaissons deux cas contradictoires[2167]. Certains capitaines obtiennent ainsi des commissions auprès de Blénac alors que d'autres comme Bréard et Lambert ont fait le choix de prendre des commissions directement auprès de l'amiral de France.

Dans tous les cas, aux petites Antilles, les capitaines ne peuvent obtenir d'autorisation à armer en course dans d'autres îles qu'à la Martinique, qui en tire avantage, ce que dénoncent rapidement les gouverneurs des autres îles. Ainsi, Auger en 1702 demande à ce qu'un nombre de commissions en guerre soit envoyées à la Guadeloupe « pour évitter à nos armateurs de risquer leur bastiment en les allant chercher à la Martinique »[2168]. Il exprime ainsi son désir auprès du ministre :

> « Si vous aviez la bonté de faire establir à la Guadeloupe une admirauté comme à la Martinique nous aurions des corsaires qui feroyent le même bien a nostre colonie et qui occuperoient nos jeunes gens en les retenant dans leur payx pour le deffendre »[2169].

Sa demande n'est pas exhaussée et les gouverneurs des autres îles ne peuvent que déplorer le fait que « toutes les forces de l'isle soit toutes dans un même endroit »[2170].

Munis de ces commissions, les flibustiers peuvent mener leurs actions sur les ennemis de la couronne pour un temps donné. Afin de s'accorder plus de liberté, les capitaines de navires vont parfois chercher d'autres commissions auprès du gouverneur de Saint Domingue ou auprès de celui de Cayenne comme en 1696 :

> « un corsaire flibustier de cette isle qui en estoit party au mois de septembre de l'année dernière avec une commission de feu monsieur de Blénac pour trois mois le dit corsaire estoit encore pourveu d'une autre commission qu'il s'estoit fait donner par monsieur de Ferolles gouverneur de Cayenne laquelle est anterieure à celle de monsieur de Blénac, ce corsaire au lieu de revenir icy après l'eschéance de sa dernière commission a esté croiser à la coste de Caraque et a tenu la mer jusqu'à présent et comme il estarrivé 40 jours après la mort de monsieur de Blénac il s'est formé contestation sur le 10° des prises qu'il a fait »[2171].

2164 ANOM, C8A 5 F° 407, Lettre de Gémosat, 22 Septembre 1689.

2165 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz, 16 Août 1691.

2166 ANOM, C8A 9 F° 139, lettre de Blénac, 24 Octobre 1695.

2167« Le 1° Janvier Le navire le Blessin de la Bénédiction pris par le capitaine La Marve commandant la barque les sept fleurs suivant la commission de monsieur le général, lequel navire du port de trante tonneaux ou environs » et « Le 28 Janvier, le brigantin le Henry pris sur les Hollandois par le seiur Lambert commandant la frégatte le Lavoy sous commission de monsieur l'admiral » ANOM, C8B 2 N° 29, Etat réalisé à la Martinique le 15 Mai 1696.

2168ANOM C7A4 F° 220, Lettre d'Auger 25 Novembre 1702.

2169ANOM C7A4 F° 220, Lettre d'Auger, 25 Novembre 1702.

2170ANOM C7A5 F° 95, Lettre de Boisfermé, 12 Mai 1704.

2171 ANOM, C8A 9 F° 372, lettre de Robert, 21 Juillet 1696.

Les cibles de la flibuste

Grâce à ces commissions, les flibustiers peuvent envisager plus sereinement leurs attaques. Les cibles sont évidemment les navires de passages dans la mer des caraïbes mais aussi les habitations des colonies adverses. Vaucresson en 1711 décrit avec précision l‟une de ces attaques :

> « Vous faire informer qu'un de nos capitaine corsaire nommé Julien Nicolas qui commande le bateau la Mignonne armé de 4 canons et de 80 hommes d'équipage estant parti de cette rade le 24 Janvier dernier après avoir pris une barque au large de la Petite Barbade où il avoit croisé quelque temps où il se décida à aller à l'isle de Saint-Barthélémy où ne découvrant rien il fust à la Barboude et par le moyen de quelques uns de ses flibustiers qu'il mit à terre en embuscade, il y enleva 12 négres et qu'ensuite estant aller prendre sa croisière à Niévis en passant par la Rotonde qui est entre cette dite isle et celle de Monserrat il y trouva une pirogue de la Guadeloupe équipée de 10 hommes et commandée par un tourangeau avec lequel il determina d'aller faire un enlèvement au dit Montserra le sieur tourangeau devant lui servir de pratique et en effet ayant faict route sur la dite isle ils y mirent à terre dans la nuit du 14 de ce mois 35 hommes sous le commandement d'un nommé Fautereuil lequel ayant surpris une batterie de 10 pièces de canons et de 18, 12 et 8 livres de balles qu'il fit enclouer après avoir pris 2 anglois et 6 nègres qu'il envoya à son capitaine par un des flibustiers de l'équipage en lui donnant avis que le détachement avais pénétré jusqu'à une sucrerie où il y avoit des nègres en sorte que le dit capitaine envoya la pirogue et le canot qui firent pendant la nuit deux voyages de nègres mais au jour ayant oys plusieurs coup d'armes à terre et luy ayant esté tiré de trois batteries huit ou dix coups de canons aux gens du canot au retour du voyage luy ayant assuré que 24 hommes du détachement avoient esté pris son équipage l'obligeat d'apparaeiller avec ce butin d'autant plus qu'il y avaoit deux barques armées en guerre dans la rade il redescendit ensuite à la Guadeloupe où il délivra au sieur Tourangeau 8 pièces de Négres selon leur convention et vint en cette isle le 19 avec 24 nègres ou nègresses»[2172].

La même année, Gabaret fait état lui aussi d‟une autre attaque menée sur les Anglais :

> « Le sieur Bermingham Irlandois s'estant retiré de l'isle d'Antigues se rendi à la Martinique et sur les advis qu'il renda on résolu que l'on se rendroit maistre de l'isle de la Petite Barboude pour ceci le sieur Plessis corsaire fit armer son vaisseau le Ruby avec 100 hommes. Il parti le 3 mars avec le sieur Bermingham et arrivé auprès du fort ces irlandois descendir à terre avec un flibustier faignant d'estre des prisonniers anglois qui avoit esté dégradé, Plessis sur ennemi croisa au vent d'Antigues avec le bateau corsaire la Mignonne qu'il rencontra le 10. Il revint mouiller à l'endroit où il avoit laissé l'irlandois et croyant apercevoir le 11 au matin une double chaloupe il fit armer son canot qui s'en setant aproché à la porté de fusil tira dessus et le sieur Amilton gouverneur de la petite Barboude qui estoit dessus ladite barque fut tué. A la pointe du jour l'Irlandois l'envoya dire de mettre pied à terre ce qu'il fit, l'Irlandois qui l'avoit devancé surpris la sentinelle qui estoit au corps de garde au bord de la mer et descendir au fort en croyant insinuer au gouverneur qu'il y avoit beaucoup d'argent sur une barque qui avoit échouée ».

C‟est à ce moment qu‟il revint à la Martinique avec une centaine d‟esclaves[2173].

2172 ANOM, C8A 18 F° 70, lettre de Vaucresson, 13 Mars 1711.

2173 ANOM, C8B 3 N° 12, lettre de Gabaret, 02 Mai 1711.

Nous pouvons constater qu'il y a un certain nombre de points communs entre ces deux récits. Tout d'abord, les flibustiers ne partent pas au hasard. Lorsqu'ils envisagent de faire des prises sur les habitations ennemies, ils savent très bien où ils doivent agir. Jean Bermingham n'est pas un novice dans la course aux Petites Antilles puisque Phélypeaux le présente ainsi :

> « Jean Bermingham, Irlandois Catholique Romain, a quitté Antigue et est establi à la Martinique depuis le huitième juin l'an 1710, il a esté au service du roy et a toujours porté les armes contres les anglois. C'est un homme hardy et excellent pour la guerre. Depuis six semaines il a surpris et pillé l'isle de la Barbade emmenant icy le gouverneur prisonnier»[2174].

Les flibustiers connaissent donc bien l'espace caribéen et portent leurs attaques dans des zones précises. Déjà en 1650, les aventuriers n'agissaient pas aux hasards des rencontres mais visaient principalement les côtes habitées par les Amérindiens et les Espagnols. Jusqu'en 1702, les colonies espagnoles restent le lieu privilégié des attaques des flibustiers. L'alliance franco-espagnole pendant la guerre de Succession d'Espagne met un frein aux attaques des flibustiers français sur cette nation mais le fait que «des corsaires espagnols et pour des pirattes legers qui incommodent et se rendent maistre de plusieurs vaisseaux qui passent allant et venant de la grande Martinique et autres isles » permet encore de justifier quelques-unes de ces attaques[2175].

Les Espagnols ne sont pas les seules victimes des attaques des flibustiers. Les colonies hollandaises en sont aussi la cible. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, faire la course contre les Hollandais permet aux flibustiers de continuer leurs offensives sur le continent américain. En 1709, Vaucresson informe le ministre que

> « Je crois monseigneur que vous desapprouverez pas que je vous fasse scavoir que nos flibustiers ayant entrepris par deux fois consécutives d'entrer dans la rivière d'Eskipe qui est auprès du Paria de la terre ferme environ à 200 lieues au vent de cette isle pour y détruire une colonie hollandoise »[2176].

Les flibustiers font aussi, au cours de ce conflit, la chasse aux navires qui tentent de faire commerce avec les colonies espagnoles, qu'ils soient hollandais ou danois, par exemple. Mais dans ce dernier cas se pose le problème de la neutralité et de la stratégie locale, comme en 1703 :

> « La barque quoyque danoise est assez dans le cas de bonne prise n'etant pas permis a un batiment neutre de servir a nos ennemis, elle etoit petites et sans aucun chargement pour le peu qu'il en veneu droit a Monseigneur l'admiral et aux flibustiers cette confiscation n'auroit pas manqué de nous brouiller avec Saint-Thomas de qui est le seul azile de nos corsaires quand ils sont chassés ou quand ils sont incommodés en sortes que nous avons estimé plus prudent de la renvoyer que la juger à la vigueur »[2177].

En réalité, les véritables cibles des flibustiers sont les colonies anglaises. La Barbade a été par moment l'objectif de ces attaques mais les embarcations qui font la course aux abords sont souvent ceux du roi comme en 1692[2178]. Cette île étant trop bien défendue et servant de bases aux navires de la couronne britannique, les flibustiers ont tendance à ne pas trop s'attarder sur ses côtes. Les îles anglaises les plus visées par les marins français sont alors celles qui sont les moins bien défendues : Montserrat, Antigua et Barbouda, comme en 1706, par exemple lorsqu': « Un flibustier nommé Castra ayant amené le 28 de ce mois dans cette rade un

2174 ANOM, C8A 18 F° 11, lettre de Phelypeaux, 05 Mai 1711.
2175 ANOM, C10D2, mémoire sur l'île de sainte Croix, année 1704.
2176 ANOM, C8A 17 F° 81, lettre de Vaucresson, 18 Avril 1709.
2177 ANOM, C8A 15 F° 181, Lettre de Mithon, 01 Novembre 1703.
2178 ANOM, C8A 7 F° 133, lettre de Blénac, 02 Juillet 1692.

corsaire anglois de 40 hommes d'équipage quil a pris sous antigues »[2179]. Il n'est alors pas surprenant que la même année, l'île de Barbouda subit l'attaque de Nicolas et de Bermingham comme évoqué plus haut.

La mesure des risques

Si les flibustiers sont souvent présentés comme des hommes courageux et intrépides, certains éléments semblent indiquer que ces marins savent mesurer les risques de leurs entreprises et n'exposent pas leur vie à tous prix. En 1705, Mithon informe le ministre que « Nos corsaires sont intimidez par les vaisseaux de guerres arrivez depuis deux mois à la Barbade et a Antigues qui croisent incessament pour garder leurs isles, ils ont cessé leurs courses de ce costé et s'adonnent tous aux costes espagnolles pour courir sur les anglois et hollandois qui y font commerce »[2180].

Les flibustiers préfèrent minimiser les risques lors de leurs attaques. Robert s'en plaint alors : « Il est a noter que ce n'est pas le compte des flubustiers d'aller chercher des barques armées en guerre de sorte qu'ils sont en général très rebelles à tous les ordres qu'on peut leur donner sur ce sujet »[2181]. Ceci explique pourquoi les colonies anglaises les plus visées par ces hommes sont celles qui sont les moins en mesure de se défendre.

Pour pouvoir amoindrir ces risques, nous pouvons constater à l'aide de l'exemple de Bermingham et de Nicolas que les capitaines flibustiers n'agissent pas seuls. Ils n'hésitent pas à s'associer à d'autres équipages. Dans le cas de Bermingham, il est aidé d'un des capitaines flibustiers les plus connus des îles, le capitaine Du Plessis. Dans le cas de Julien Nicolas, il s'agit plutôt d'une association faite par hasard avec des habitants de la Guadeloupe. Ceci explique en partie le fait que l'attaque de Bermingham soit d'une ampleur plus importante que celle de Nicolas. Dans ce dernier cas, un accord est passé dès le départ. Il porte sur le partage des prises après l'expédition. Nous pouvons penser que dans le cas de Bermingham, un tel accord a aussi été pris puisque les flibustiers ont l'habitude de s'entendre sur ces partages. Jean Baptiste Labat en explique le déroulement:

> « Lorsque le vaisseau qui va en course appartient aux Flibustiers, ils partagent les prises également. Le capitaine, le quartier maitre le chirurgien et le pilote n'ont par-dessus leur lot qu'un présent dont les autres les gratifient. A l'égard du pillage, il se partage également sans que personne ne puisse s'approprier la valeur d'un écu sous peine de perdre sa part du profit du voyage et souvent même d'être dégradez c'est-à-dire mis à terre dans quelque isle deserte ou du moins chassez du bord. Mais quand le batiment n'appartient pas à l'équipage les armateurs ou propriètaires du bâtiment prennent un tiers des prises pour la part du vaisseau les vivres la poudre les boulets et les grenades. Les deux autres tiers se partagent à tout l'équipage »[2182].

Nous retrouvons ici le principe du partage des prises décrit par Olivier d'Oexmelin pour Saint-Domingue[2183]. Ceci laisse suggérer que les modes de fonctionnement adoptés dans les îles des Grandes Antilles se sont diffusés aux Petites Antilles. Selon ce principe tous les membres d'équipages doivent recevoir après chaque attaque un pourcentage du butin. Le partage est fait de façon relativement égalitaire et prend en compte l'investissement des membres d'équipages lors de l'attaque. Dans le cas de Bermingham, le partage des prises se fait à la Martinique. Il est peut-être effectué une fois que le dixième des prises a été prélevé.

2179 ANOM, C8A 16 F° 1, lettre de Machault, 30 Mai 1706.
2180 ANOM, C8A 15 F° 419, Lettre de Mithon, 23 Juin 1705.
2181 ANOM, C8A 14 F° 235, Lettre de Robert, 13 Septembre 1702.
2182 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op. Cit. Tome I, p. 75.
2183 OEXELIN Olivier, *Histoire des aventuriers …* Op. Cit.

Mais dans le cas de Nicolas, le partage s'effectue avant que les prises ne soient apportées à la Martinique et jugées. Il semble alors assez fréquent que les flibustiers se partagent les prises avant d'apporter le dixième à la Martinique. La vente des produits issus des prises ne se fait pas toujours à Saint-Pierre. En 1690, c'est à Sainte-Croix que les flibustiers les déchargent[2184].

En 1693, Du Maitz se plaint même du fait que les flibustiers ne soient pas contraints de vendre tous les produits de leur prise à la Martinique :

> « Les philibustiers qui arment en ces pays n'estant par leur commissions assujettis a donner caution font la course dans une très grandes indépendance qui les authorise à vendre leurs prises chez les estrangers sans réserver aucun fond que pour le droit du dixième partageant le surplus entre eux dont la plus grande partie est consommée avant qu'ils remontent à la Martinique »[2185].

Sur ce sujet, jusqu'à la fin de la période, les flibustiers continuent à dépenser leurs butins avant de revenir à la Martinique. Vaucresson en 1711 doit encore reconnaître que les flibustiers ont tendance à se rendre dans d'autres lieux pour pouvoir dépenser le revenu de leurs prises[2186]. Saint-Thomas semblant être le lieu privilégié de rencontre des flibustiers, une fois les attaques effectuées.

D'autres espaces des Petites Antilles attirent les flibustiers. A la Guadeloupe, ils ont trouvé un lieu privilégié pour liquider leur butin : l'anse à la Barque. En 1650, Du Tertre parle déjà de cette anse dont les qualités sont reconnues. L'anse va ainsi attirer les flibustiers tout au long de la période[2187]. En 1713, nous apprenons encore que « dans l'ance à la barque petit port de cette isle il a péri deux navires l'un estoit une prise que des marchands de cette isle esquipés pour France l'autre qui estoit de Nantes »[2188]. Il semble donc que ce lieu soit un espace d'accueil pour certains flibustiers des îles. Ce choix permet à quelques habitants de la Guadeloupe de pouvoir bénéficier des retombées de la course même si l'île qui accueille en priorité les flibustiers reste la Martinique. En effet, même si les flibustiers prennent le loisir de dépenser leurs butins dans d'autres espaces des Petites Antilles, devant revenir à la Martinique pour s'acquitter du dixième de prise, Saint-Pierre peut se développer grâce à la venue fréquente de ces hommes dans sa rade. A cela s'ajoute le fait que les flibustiers ont plus de chance de pouvoir revendre les marchandises les plus onéreuses dans ce lieu comme en témoigne de la Malmaison en 1710 :

> « Plusieurs corsaires anglois dont les notres en avoit enlevé quatre et de depuis ce temps là qu'un de nos corsaires avoit enlevé en cette rade un brigantin anglois estimé cent milles frands, il l'avoit emmené à la Martinique d'on l'on savoir qu'il pourroit tirer cette somme à la vente »[2189].

La Martinique attire alors à elle les hommes qui pratiquent la course en Amérique, même ceux qui naviguent bien loin de ses côtes comme en 1708 :

2184 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 499, Factum du sieur De Begue lieutenant du roy au gouvernement de l'isle de la Martinique à Monsieur de Pontchartrain pour faire connoitre au roy la fausseté de toutes les calomnies qu'on luy a malicieusement imputées pendant le temps qu'il a commandé en l'isle de Sainte Croix, 30 Mars 1690.

2185 ANOM, C8A 7 F° 336, lettre de Du Maitz 16 Juin 1693.

2186 ANOM, C8A 18 F° 70, lettre de Vaucresson 13 Mars 1710.

2187 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I.

2188ANOM C7A6 F° 193, lettre de De la Malmaison, 23 Septembre 1713.

2189ANOM C7A6 F° 1, lettre de De la Malmaison, 24 Février 1710.

« J‟ay l‟honneur monseigneur de vous donner avis que le 17 de ce mois il arriva au Fort Royal un brigantin chargé de Tabac et d‟eau de vie de canne pris par la frégate la Valeur commandée par le sieur Duclerc qui croise sur les costes du Brésil »[2190].

Indiscipline et autonomie

La Martinique et son bourg principal doivent donc leur développement tant à la course qu‟à la mainmise de ses habitants sur le commerce aux îles. La présence de flibustiers à Saint-Pierre n‟est pas toujours appréciée par les autorités locales. Robert en 1697 se plaint du fait que

« J‟ay eu l‟honneur de vous représenter l‟année dernière que je n‟avois point icy les moyens necessaire pour arrester le cours des violences et excez qui se commettent dans cette isle et qui sont très communs dans le bourg Saint Pierre à cause de la multitude de gens ramassé qui s‟y rencontre sous le nom de flibustiers »[2191].

En effet, les flibustiers apparaissent souvent comme des marins difficiles à dompter. En 1689, Blénac peut cependant se vanter d‟avoir réussi lors de l‟expédition sur Saint-Christophe à organiser les troupes de flibustiers qui l‟accompagnent[2192]. L‟année suivante il donne aussi le conseil suivant :

« Qu‟il sache qu‟il faut menager et traitter doucement les philibustiers parcequ‟il ne doute pas qu‟on n‟en ait besoin à la reception des ordres du roy que de plus il y avoit cinq canots des habitans du cartier du Diamant et du Cul de Sac Marin qui s‟en estoient allez sans congé »[2193].

Car les flibustiers, bien plus que les autres marins, ont tendance à ne pas respecter les ordres donnés[2194]. Ils sont aussi très peu enclins à respecter les principes émis lors de la remise des commissions comme le rapporte Blénac en 1690 :

« Leur capitaine qui est d‟auprès de chez moy creut qu‟ils ne feroient ny l‟un ny l‟autre. Il m‟en avertit et je ne trouvay d‟expédient a les obliger à revenir que la commission que je leur donnay dont je vous envoye copie elle vous justifiera ce que je vous dis et qu‟il n‟est pas aisé à conduire ses gens la à ce que l‟on veust »[2195].

Du Maitz se plaint encore en 1694 de cette même indiscipline :

« Les ordres que vous avez donné monseigneur de ne point souffrir les corsaires s‟eslogner des lieux ou leur armement a esté fait n‟ont aucune execution car quoy qu‟il en soit fait mention dans les commissions expédiées un nommé Guillemet n‟a pas laissé que de vouloir aller en terre ferme et s‟est perdu sur les Testigues le sieur de Milliancour estant descendu jusque par le travers de l‟isle de la Tortue à la coste de Saint-Domingue est revenu sans qu‟il luy ait esté imposé aucune punition de sa desobéissance »[2196].

Mais toute tentative de mettre au pas ces hommes semble vouée à l‟échec selon ce que rapporte De Clermont en 1695[2197]. Les autorités locales n‟ont donc de cesse de louer les mérites de ces hommes tout en critiquant leurs écarts. Mais la flibuste revêt une importance

2190 ANOM, C8A 16 F° 397, lettre de Vaucresson, 20 Octobre 1708.
2191 ANOM, C8A 10 F° 97, lettre de Robert, 19 Juin 1697.
2192 ANOM, C8A 5 F° 247, lettre de Blénac, 27 Septembre 1689.
2193 ANOM, C8A6F219, lettre de Gémosat, 25 Juillet 1690.
2194ANOM C7A5 F° 199, lettre de De la Malmaison, 01 Juin 1709.
2195 ANOM, C8A 6 F° 19, lettre de Blénac 8 Juillet 1690.
2196 ANOM, C8A 8 F° 216, lettre de Du Maitz, 06 Novembre 1694.
2197 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 877, Extrait des registres du greffe civil et criminel de cette isle Martinique, 15 Novembre 1695.

trop grande aux Petites Antilles pour pouvoir être interdite. Jusqu'à la fin de la période étudiée, il y a des habitants qui se livrent à la course avec le soutien des autorités locales. Seule la fin de la guerre écarte certains flibustiers des îles au grand déplaisir de Phélypeaux :

> « Les marchands et les flibustiers sont très faché de cette paix et je crois que de ces derniers plus de deux milles sont partis d'icy pour aller chercher fortunes, n'emportant pas un sol car se sont des gens qui ne savent que jouer et boire dans les cabarets tout ce qu'ils ont gangé dès qu'ils l'ont reçu. Les marchands sont faché de la paix par un autre principe, race de juifs qui n'ont dattachement pour le bien à l'extrême vexation d'autruit, pendant la guerre achetoit en gros les prises ansy que les cargaisons de France pour mettre tout en magasin fermé jusqu'à l'extrême disette les faisant vendre à prix excessif »[2198].

Ces propos, plein de rancœurs, démontrent à quel point le commerce et la course sont liés aux Petites Antilles. Comme pour le commerce maritime, les habitants ont donc d'abord été dépendants des marins venus de l'extérieur des colonies. Les navires du roi n'étant pas en nombre suffisant dans la région, ils ont dû une fois de plus mettre à leur service les marins hollandais puis des marins venus des ports de France, principalement les Malouins et des Rochelais. Il est aussi à signaler, au moins jusqu'à la guerre de la Ligue d'Augsbourg, une forte présence des flibustiers de Saint-Domingue aux abords des côtes des Petites Antilles. C'est même à leur côté que les marins des Petites Antilles semblent avoir appris la pratique de la course. Ils ont pu participer aux équipages de ces flibustiers et tout semble indiquer qu'ils ont transmis dans les îles des méthodes héritées de leur rencontre avec ces équipages venant des grandes Antilles. La façon dont les prises sont partagées laisse penser que les codes de la flibuste évoqués par Alexandre Olivier d'Oexmelin pour Saint-Domingue sont aussi appliqués dans les Petites Antilles. De même, Jean Baptiste Labat témoigne du fait que les navires utilisés pour la course dans les Grandes Antilles sont aussi d'usage dans les Petites à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. C'est aussi à partir de ce conflit que les habitants commencent à prendre en main de façon autonome leur propre défense. La présence à la Martinique et à la Guadeloupe d'habitants exclus des îles du Nord par les attaques anglaises a contribué à avoir sur place des hommes prêts à prendre part à des entreprises de course pour pouvoir retrouver leur fortune. A leur côté, nous retrouvons aussi des hommes issus des couches les moins fortunées des îles : engagés, esclaves et affranchis. Mais la course n'est pas le seul fait des couches sociales les moins aisées. A la tête des entreprises, nous retrouvons aussi les plus grands armateurs des îles comme Gachet dont nous avons déjà montré l'implication dans le commerce maritime. La course touche toutes les couches de la société coloniale même si elle concerne moins d'habitants que le commerce. Course et commerce restent donc les deux piliers du développement du système colonial. Il nous faut maintenant analyser l'apport d'un autre secteur important de la navigation : la pêche.

2198 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Séptembre 1713.

III. C. La pratique de la pêche et l'exploitation des ressources halieutiques

Lors du partage de Saint-Christophe en 1625, il est stipulé que : « la chasse, la pesche, les salines et les rivières, la mer, les rades, les mines, les bois de teinture et de prix, si l'y en a et chemins seront communs entre les françois et les anglois et s'en pourront servir, user et accommoder en commun »[2199]. Le même accord est réitéré lors du partage de l'île de Saint-Martin en 1648. Selon l'article 5 de cet accord : « la chasse, la pesche, les salines, les rivières, les estangs, eaux douces, bois de teinture, mines ou mineraux, ports et rades et autres commoditez de la dite isle seront communes et ce pour subvenir à la nécessité des habitants »[2200]. Cela ne devrait pas nous surprendre puisque, étant dans un espace insulaire, il est normal que les premiers habitants aient pris en compte l'espace maritime et ses ressources dans leur volonté d'exploitation du territoire. Pourtant, s'il est bien une activité qui est difficile à cerner c'est celle de la pêche. En effet, la pratique est avérée dès le début de la colonisation mais les références au monde des pêcheurs restent très lacunaires dans les sources. Ce sont principalement les récits de voyages qui en font référence mais ce de façon très laconique. Très peu d'auteurs détaillent avec précisions les ressources exploitées par les habitants dans l'Océan et la mer qui bordent leurs îles[2201]. De plus, il ne s'agit là que de simple description de la pratique, les auteurs ne s'étendant pas sur la vie de ceux qui l'exerce. Ceci nous a donc contraint, encore plus fortement que pour le reste de notre recherche, à croiser les sources. Si les informations que nous avons relevées dans les récits de voyages nous ont permis d'avoir une meilleure compréhension de la perception qu'avaient les habitants de leur espace maritime, il a été nécessaire d'alimenter notre réflexion à l'aide de la recherche des quelques traces que cette activité a laissé dans les correspondances des autorités locales. Ces petites traces récoltées tout au long de notre recherche, nous permettent d'expliquer sa pratique même si nous sommes toujours limités dans notre description. Sans se décourager pour autant, nous avons réussi à cerner qu'elle pouvait être la place du pêcheur au sein de la société coloniale et comment il pouvait exercer son activité. De plus nous avons tenu à donner une place dans notre recherche à la pratique de cette activité car comment pourrait-on attribuer le titre de société maritime à une société qui ne puiserait pas dans la mer les ressources nécessaires à sa survie et à son développement.

2199 Du Tertre Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…*, OP.Cit, Tome I, p. 15.

2200 Ibid. Tom I, p. 415.

2201 Nous faisons souvent référence aux écrits de Du Tertre, Labat et Rochefort car ce sont les auteurs qui font le plus souvent référence à la pratique de la pêche dans leurs écrits.

1. Cueillette et pêche côtière

Un écrit anonyme daté de 1700 donne une description de la façon dont se pratiquait la pêche aux Antilles en ce début du XVIII° siècle[2202]. Trois types de pêches s'y distinguent. La première peut être qualifiée de côtière et consiste majoritairement en de la cueillette:

> « Le jour étant donc pris pour la pêche, ils se lèvent de grand matin. Après avoir un peu mangé, ils s'en vont sur le bord de la mer, armés d'une gaule où pend une ligne de neuf à dix pieds de long à laquelle il y a un hameçon d'étain, et, après avoir pris quelques poissons, lorsque la chaleur l'oblige à rentrer dans le fond de l'eau, ils reviennent chez eux se reposer. C'est là la première façon de pêcher et la plus aisée »[2203].

Cette technique ici décrite pour les populations Amérindiennes est très rapidement adoptée par l'ensemble des habitants. En effet, très tôt elles savent se tourner vers les côtes pour pouvoir avoir de quoi subsister dans les îles et pallier le manque de navires venus d'Europe.

Mode de pratique de la cueillette

Ce mode de pêche peut être réalisé de trois façons. Tout d'abord, il suffit de ramasser les coquillages et crustacés apportés par la mer sur les plages et récifs des îles. Ceci ne demande pas de moyen particulier, si ce n'est l'utilisation des mains pour pouvoir capturer les coquillages et crustacés convoités. Sans donner la liste complète des espèces qui peuvent être recherchées et ramassées par les habitants[2204] notons que certaines sont plus convoitées que d'autres. La principale est sans nul doute le crabe. Dès le début de la colonisation, sa pêche est signalée par les chroniqueurs. Outre le crabe, sont aussi recherchés les bulots dont traite Jean Baptiste Du Tertre : « les burgos : c'est la nourriture ordinaire des habitants qui ne sont pas bien fournis de victuailles allant sur les anses esloignées ou faisant le tour des isles »[2205]. L'auteur rapporte aussi que les habitants s'adonnent à la pêche aux homards. Il en fait la description suivante : « les homars on les va pescher la nuict au flambeau dans les lieux piereux et d'où la mer s'estant retirée, il ne laisse pas d'y demeurer de petites mares ou fosses pleines d'eau où l'on les foine, harponne ou bien on les coupe en deux avec un coutelas »[2206].

Ces pêches côtières qui demandent très peu de moyen permettent aux habitants d'assurer leur subsistance lors des épisodes de famines. Elles peuvent être pratiquées par tous, sur l'ensemble des littoraux même si certains espaces semblent être plus propices que d'autres à de telles pratiques comme à la Rivière Salée et au Cul de Sac de la Guadeloupe:

> « Dans ces culs de sacq d'ailleurs aux environs se trouvent quantité de coquillages comme par clairet, vignotes, lambres, burchon et autres »[2207] . Les côtes de Saint Vincent semble aussi être réputées pour leur abondance de crabe puisque Blenac

2202 Il s'agit du récit dit de l'Anonyme de Saint Vincent, l'auteur décrit la pratique de la pêche chez les Amérindiens mais ses propos s'appliquent parfaitement à la pratique de la pêche pour l'ensemble des populations des Petites Antilles Françaises. Description de l'Isle de St Vincent dite de l'Anonyme de Saint-Vincent (ca 1700) dans GRUNBERG Bernard, ROUX Benoît & GRUNBERG Josiane *Voyageurs anonymes aux Antilles*, L'Harmattan, Paris, 2013.

2203 Anonyme de Saint Vincent *Relation de Saint Vincent*…, Op. Cité, p. 9

2204 Cf. en annexe le tableau qui référence les espèces pêchées aux Antilles dont nous avons traité plus haut.

2205 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles*…. OP. Cit. Tome III, p. 240.

2206 Ibid. p. 236

2207 BNF, département des manuscrits, fond Français 24974 Relation des isles de la Guadeloupe faite par les missionnaires dominicains à leur générale en 1647.

rapporte que « La chasse et la pesche y est abondante la terre est couverte de crabe quy sont les meilleurs de l'Amérique »[2208].

Pour autant cette île ne semble pas avoir été source d'une circulation maritime particulière afin de capter cette ressource. Ceci est dû au fait que l'ensemble des îles connaissaient la pêche côtière et que cette pratique n'a jamais été d'un apport économique important. Quelques coquillages peuvent être revendus mais même le lambis, dont les colons connaissaient l'utilisation qui en est faite par les populations amérindiennes, n'est pas vraiment prisé.

Usagers de la cueillette.

La cueillette semble avoir très vite été délaissée par les habitants les plus aisés puisque Hyacinthe de Caen écrit que la pêche sur les côtes est :

> « Une manne des pauvres qui se trouve en cette île et en quelques autres voisines. En quelque lieu que ce soit de cette île, dans les bois, dans les terres découvertes, voire même jusque dans les chemins, il n'y a enfant, pour petit qu'il soit, qui, au lieu de chair et de poisson, ne trouve des crabes dans des petits trous, qui est une espèce d'écrevisses, à quoi il ne faut autre sauce ni sel que les jeter dans un peu de feu, tout vifs ou morts, où ils sont cuits en un moment. Deux ou trois suffisent pour un repas »[2209].

L'auteur précise tout de même que « Les riches et les pauvres en mangent sans se lasser ».
En effet, sur la table des plus fortunées, la présence du crabe, principalement, semble avoir perduré. Il n'empêche que la pratique de cette forme de pêche semble avoir été délaissée aux populations les plus pauvres, les autres ne s'y adonnant que sous forme de divertissement, principalement les dimanches. L'explication réside dans le fait que cette pêche ne peut permettre de dégager de véritables apports financiers puisque la consommation se fait localement au pré des populations qui résident aux abords des anses.

Ainsi le peu d'apport économique pour ceux qui pratiquent la cueillette peut expliquer son absence d'évolution au cours de la période étudiée. Elle peut par contre être couplée à la pratique de la pêche côtière en tant que tel. Pour cela, la ligne et le filet sont d'usages. Parmi les quelques descriptions que nous avons de cette pratique, celle qu'offre Jean Baptiste Labat est de loin la plus détaillée:

> « le mercredi 17 Mars veille de la mi-carême, je me trouvai à une grande pêche que M Michel fit faire dans l'anse du Macouba et aux environs et le soir j'allai voir mettre la folle, c'est-à-dire le filet que l'on tend pour prendre des tortues […] Je fus donc le Jeudi matin voir lever la folle, on y trouva deux Tortues franches et un caret, ce qui étant joint à la pêche abondante qu'on avoit faite le jour précédent à la côte et dans les rivières, fournit à M Michel de quoi traiter magnifiquement ceux qu'il avoit invité pour faire la my-carême chez lui »[2210].

L'auteur rapporte alors que les habitants trouvent dans leurs filets huit espèces de poisson différentes. Cet épisode de pêche qui a été réalisé à la fin de la période étudiée apporte des renseignements importants. Tout d'abord, il confirme le fait que la pratique de la pêche aux abords des côtes a perduré. Du Tertre fait déjà référence à ces pêches côtières pour les débuts

2208 ANOM, C8A 8 F° 69, lettre du Lieutenant Général Blenac le 20 Mars 1694.

2209 HYACINTHE DE CAEN, *Relation des îles de Saint Christophe, Gardeloupe et la Martinique, gisantes par les 15 degrès au deça de l'Equateur*, vers 1641.

2210 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP Cit. Tome I, p. 146.

de la colonisation[2211]. Ainsi, tout au long de la période étudiée, nous pouvons retrouver sur les anses des pêcheurs tant à la ligne qu'aux filets.

Contrairement au simple fait de ramasser des coquillages, cette pratique parait aussi être beaucoup plus organisée. A la lecture du récit de Jean Baptiste Labat, nous constatons que les filets sont préparés en amont. L'auteur les décrit ainsi :

> « C'est un filet de soixante à quatre vingt ou cent brasses de long, de grosse ficelle de chanvre ou d'écorce de mahot. On lui donne deux ou trois brasses de large ou de hauteur, les mailles ont huit à neuf pouces en quarré, ont met du plomb ou des pierres à un des cotêz et du liege ou autre bois leger à l'autre afin de tenir les filets étendu et perpendiculaire dans la mer. Les deux bouts sont attachez à terre aux pointes de l'ance qu'on veut barrer ou bien de grosses pierre qu'on jette à la mer »[2212].

Les habitants se distribuent les tâches avant d'installer ces filets dans les anses. Il est certain que la pêche à la ligne, elle, demande moins de préparation ce qui pourrait expliquer qu'elle semble avoir été la première des deux à être pratiquées et qu'elle est celle qui ressort le plus des sources étudiées.

Ces pratiques semblent avoir une importance bien plus grande que la simple cueillette. Si nous reprenons le récit de Labat, elle est menée par un habitant important du quartier et elle lui permet de « traiter magnifiquement ceux qu'il avoit invité pour faire la my-carême chez lui ». Cette importance de la pêche littorale ressort des différents traités qui sont passés entre les administrateurs et la population locale. Nous pouvons par exemple penser que c'est de ces pêches dont il est question lors du partage de Saint-Christophe en 1625 cité plus haut[2213]. La pratique n'étant pas d'une importance économique particulière, aucune des deux nations n'ont intérêt à empêcher ces activités d'autant plus qu'elles permettent aux colonies de subsister. Ceci est confirmé par l'accord entre les Français et les Hollandais lors du partage de l'île de Saint-Martin. Tout ceci démontre aussi que les habitants ont eu à cœur de préserver cette pratique de la pêche. Ceci peut expliquer pourquoi dans les différents accords de partage de Saint-Christophe jamais l'on ne reviendra sur la liberté de pêche. Cette attachement à la pêche côtière est aussi visible dans les accords passés entre les représentants de la Compagnie des Indes Occidentales et les habitants en 1664 lorsque de Tracy accepte : « Que la chasse et la pesche leur estoit permise scavoir la pesche tant à la ligne qu'aux filets »[2214].

Tout au long de la période, les habitants des Petites Antilles françaises s'adonnent à la pêche côtière que ce soit en pratiquant la cueillette sur les bords des littoraux ou en utilisant filets et lignes pour pouvoir capturer les espèces qui s'aventurent le plus proches des côtes. Ces pratiques ne revêtent pas une importance économique particulière puisque elles ne permettent que d'approvisionner le pêcheur et par moment le quartier où il réside. Par contre, elle a une importance symbolique et vitale auprès des habitants puisqu'elle leur permet de subsister et de pallier le manque de vivres venus d'Europe. Nous retrouvons le produit de ces pêches tant sur la table des riches que des pauvres habitants. Leurs limites restent tout de même le peu d'apport nutritif. C'est la raison pour laquelle la haute société coloniale ne semble s'y adonner que sous forme de divertissement. C'est alors sans surprise que certains habitants des Petites Antilles vont chercher à acquérir plus des ressources halieutiques en utilisant des embarcations.

2211 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome III, p. 34.

2212 LABAT Jean Baptiste, Voyage aux isles… OP Cit. Tome I, p. 313.

2213 Article du partage de Saint Christophe par les Anglais et les Français en 1625 cité dans Du Tertre, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français…* OP. Cit.

2214 ANOM, C8B 1 N° 16, Accord entre De Tracy et les habitants de la Martinique le 17 Mars 1665.

Organisation de la pêche littorale

L'auteur anonyme de 1700 cité plus haut, offre une seconde description de la pratique de la pêche chez les populations Caraïbes :

> « Ils ont encore une autre manière de pêcher à la ligne, mais c'est pour le gros poisson. Ils vont en canot en pleine mer et là ils laissent tomber dans l'eau une ligne ou [plutôt une corde] d'environ cent brasses de longueur, au bout de laquelle est, comme à l'autre, un hameçon auprès duquel est attachée une pierre avec un petit fil pour faire descendre l'hameçon au fond de l'eau »[2215].

Ainsi à côté de la cueillette et de la pêche côtière, se pratique la pêche au large des côtes. Très rapidement les populations européennes vont se saisir de l'opportunité des embarcations présentes sur place pour pouvoir accomplir des pêches dans les anses de leurs îles. Cette pratique est narrée bien avant la période étudiée. Ainsi Jean Baptiste Du tertre rapporte qu' « à Saint Christophe en 1634 [une raie] fut veue en mer à une portée de mousquet de la rive et monsieur d'Esnambuc y envoya deux chaloupes avec quinze ou vingt hommes[2216] dans chacune»[2217]. L'élément intéressant ici est l'utilisation de chaloupes. Ce sont surtout les petites embarcations comme les canots qui sont indiqués comme servant à la pêche sur les littoraux. Jean Baptiste Du Tertre rapporte que lors de la saison des pontes des tortues marines, les habitants « se mettent six ou sept ensemble et équipent un canot qui porte dix ou douze ou quinze barils ou quelquefois trois ou quatre tonneaux et vont chercher les anses les plus fréquentées des tortues et là divisant la nuit en quatre chacun garde et fait sentinelle le quart de la nuict et des reveues de temps en temps tout le long de l'anse »[2218].

L'évolution de cette pêche littorale semble être de la sorte : les habitants ont au départ utilisé des embarcations venues d'Europe telles les chaloupes énoncées dans le récit de pêche de d'Esnambuc à Saint-Christophe. Très vite, ils semblent avoir adopté le mode de fonctionnement des populations amérindiennes, se dotant directement sur place d'embarcations. Ceci est confirmé par cette description de pêche aux lamantins que rapporte encore Du Tertre : « les pêcheurs se mettent trois ou quatre au plus dans un petit canot (qui est une petite nasselle toute d'une pièce, faite d'un arbre creusé en forme de chaloupe)»[2219].

La pratique de la pêche littorale à l'aide d'embarcations fabriquées sur place à la mode amérindiennes va perdurer tout au long de la période puisque, dans une de ses lettres, De la Malmaison rapporte que « le négre de monsieur Le Roux ayant hellé par trois fois a son embarcadère un grand canot plein de monde » et que ce canot appartenait à « des pêcheurs qui le mesme jour à leur retour de la pesche m'avertirent que c'estoit eux que le nègre avoit hellé »[2220].

Comme les Amérindiens, les populations qui s'installent dans les Petites Antilles françaises utilisent des embarcations pour pouvoir diversifier leur pêche. En 1650, la pratique de la pêche littorale semble déjà assez développée. Nous savons, grâce à Jean Baptiste Du Tertre et Jacques Bouton, que Du Parquet a coutume de se rendre dans le sud de la Martinique pour pratiquer la pêche à la tortue ce qui lui permet aussi de conserver des bonnes relations

2215 Anonyme de Saint-Vincent *Relation de l'île de Saint Vincent…* OP.Cit.

2216 Nous verrons plus loin que le nombre des membres d'équipages donnés par l'auteur pour ce type de pêche semble être grandement exagéré.

2217 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome I, p. 62.

2218 Ibid. Tome II, p. 230.

2219 Ibid.

2220 ANOM C7A5 F° 170, Lettre de Cloche de Mont Saint Mery de la Malmaison, gouverneur de la Guadeloupe, 09 Octobre 1708.

avec les Caraïbes qui résident sur ces côtes[2221]. De même à la Guadeloupe, Pacifique de Provins rapporte que « La pêche est extrêmement abondante en tout le circuit de cette île et le poisson qui s'y pêche est très excellent mais d'espèces toutes différentes des nôtres »[2222]. L'utilisation des canots permet de pouvoir mettre la main sur des espèces plus imposantes dont principalement le lamantin. Jean Baptiste Du Tertre écrit que

> « La chair de cet animal fait une bonne partie de la nourriture des habitants de ce pays. On en apporte tous les ans de la terre ferme et des isles circonvoisines plusieurs navires chargez et tant à a Guadeloupe, à Saint-Christophe, à la Martinique qu'aux autres isles prochaines, la livre s'y vend une livre et demi de pétun »[2223].

Il faut tout de même signaler que le lamantin semble subir une surpêche puisque Jean Baptiste Labat rapporte que lors de sa venue sur une anse de la Martinique il peut « voir tirer à terre un lamantin femelle que des nègres avoient harponnée. J'avois entendu dire beaucoup de choses du Lamentin mais je n'en avois point encore vu parce qu'il est devenu assez rare »[2224]. L'une des causes évoquées pour expliquer cette disparition est la suivante : « nos flibustiers qui n'ont souvent d'autre ressource pour vivre que la pêche au Lamentin »[2225].

Importance de la pêche littorale.

Pour autant la pêche littorale se poursuit tout au long de la période parce qu'elle est d'un apport assez conséquent pour les habitants. Elle permet aux populations de diversifier leur alimentation, sans engendrer des coûts excessifs puisque les embarcations sont fabriquées localement et que les équipages sont souvent issus des habitations. Contrairement à la simple cueillette, cette pratique est d'un réel apport nutritif puisqu'elle permet de mettre la main sur des espèces comme les requins, les baleines ou les daurades. Pour autant, elle n'a pas engendré un véritable commerce. Elle semble surtout être réalisée à destination des pêcheurs et des habitants de leur quartier. Ceci est certainement dû au fait que la pratique est répandue dans l'ensemble des îles. Si Hinselin signale le fait qu'à la Guadeloupe en 1687 il y a « quantité de canots qui sont nécessaires aux habitants pour le commerce »[2226], nous pouvons penser que ces canots sont aussi utilisés pour la pratique de la pêche littorale.

Il serait fastidieux de faire une présentation de l'ensemble des zones où est pratiquée cette pêche dans la mesure où elle est en usage sur l'ensemble des littoraux. Pour autant certaines zones semblent être plus appréciées que d'autres. Ainsi Du Tertre rapporte que pour Saint Martin : « quelques uns luy donnent de grandes sinuositez et cul de sac qui avancent fort avant dans la terre et sont les repaires de quantité de lamantins de tortues et autres poissons qui fournissent les vivres aux habitants »[2227]. Ceci est confirmé par Rochefort :

> « Il y a plusieurs ilets à l'entour de cette terre qui sont très commodes pour les menus divertissements des habitants. Il y a aussi des etangs d'eau salée qui s'avancent bien avant entre les terres où l'on pesche une infinité de bons poissons particulièrement des tortues de mer »[2228].

2221 BOUTON Jacques, *Relation de l'établissement des Français…* OP.Cit.
2222 PACIFIQUE DE PROVINS, *Brève relation du voyage…* OP.Cit.
2223 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles….* OP. Cit. Tome II. p. 199.
2224 LABAT, Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p. 58.
2225 Ibid.
2226ANOM C7A3 F° 146, Lettre de Pierre Hinselin, gouvenreur de la Guadeloupe, 12 Août 1687.
2227 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles…*, OP. Cit. Tome II, p. 32.
2228 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…*OP. Cit. p. 56.

Et De Gennes en 1700 confirme qu'à Saint-Martin: « la chasse et la pesche seules y peuvent nourrir plusieurs milliers d'habitants »[2229].

Pour ce qui est de la Guadeloupe, tout comme la pêche côtière, le Grand Cul de Sac est un lieu privilégié pour la pêche sur des canots[2230]. Du Tertre précise la raison du développement de la pêche littorale dans le Grand Cul de sac

> « Comme la mer est extremement paisible dans ces deux culs de sac et que la mer n'y est pas profonde ; on ne scauroit croire combien les lamantins, les tortues et tous les autres poissons se plaisent autour de ces islets »[2231].

Nous savons aussi que la pêche est pratiquée dans les îles des Saintes et à Marie-Galante. Cette dernière est très tôt réputée pour être une zone de pêche puisque Rochefort rapporte que cette île « a toujours été fréquentée des indiens tant pour la pêche que pour l'entretien de quelques petits jardinages qu'ils y ont »[2232].

A la Martinique, nous avons relevé des pêches sur les littoraux de la façade Atlantique, certainement est-ce là où se sont rendus les habitants de l'île qui

> « Quelque temps avant la mort de M le General du Parquet on avoit fait une paix telle quelle avec les sauvages comme nous avons dit et quoy que l'on vit bien qu'elle ne seroit pas de longue durée, les habitants françois de la Martinique ne laissèrent pas pourtant de se hazarder d'aller à la capesterre, les uns pour la pesche et les autres pour la chasse »[2233].

Dans cette île, l'anse du Diamant et son rocher semble aussi avoir été un espace privilégié pour cette activité. C'est dans ces lieux que se rend Du Parquet pour pouvoir réaliser la pêche à la tortue selon Jacques Bouton. De même l'auteur rapporte que « Le Jeudy on nous mene à l'anse du Diamant pour avoir de la tortue »[2234]. Dans un récit conservé à la Bibliothèque nationale de France, nous pouvons trouver l'une des descriptions parmi les plus complets traitant de la pêche aux Antilles. L'épisode dont il est question se déroule dans cette anse du Diamant. Il s'agit du récit dit : « De l'homme marin qui apparut aux costes de la Martinique le 23 may 1671 »[2235]. Nous faisons le choix de retranscrire ici une partie de ce récit :

> « Le Diamant est un grand Rocher situé au sud de la Martinique séparé de l'isle par un détroit d'une lieu comme les ras des marées contraires qui courent furieusement entre les pointes des montagnes voisines sa hauteur hostensiblement épargnée le rendent presque inaccessible , les oyseaux s'y retirent dans un lieu où les dangers de la mer et les précipices dont ils sont environnant les assurent contre les chasseurs. Il y en a une telle quantité qu'ils font nuages sur les bateaux qui en approchent et ceux qui ont la hardiesse de monter en haut remplissent souvent de grands canots des petits qu'ils prennent avec les mains dans les trous et dans les herbes de ce rocher dont la stérilité produit avec fécondité admirable le grand nombre des oiseaux qui peuplent nos bois et qui font une partie de notre nourriture. Monsieur de Baas ayant sagement remarqué que les habitants des anses voisines enlevant les œufs et les petits

---

2229 ANOM, C10B2, lettre de De Gennes, 18 Juin 1700.

2230YVON Tristan, « Les îlets du Petit-Cul-de-Sac Marin et du Grand-Cul-de-Sac Marin à la Guadeloupe, attrait économique et occupations coloniales aux XVIIIe et XIXe siècles, In : *Bulletin de la société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°163, Gourbeyre, Archives départementales, p. 17-44, 2012.

2231 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome II, p. 10.

2232 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 37.

2233 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*, OP. Cité. Tome I, p. 542.

2234 BOUTON Jacques, *Relation de l'establissement des François…* OP.Cit.

2235 BNF, département des manuscrits, fonds MS 5422, « De l'homme marin qui apparut aux costes de la Martinique le 23 may 1671 ».

tuynoyent la chasse de l'isle par ce pilage a défendu à toute sorte d'habitant d'aborder à cette isle là durant le temps que les oiseaux couvent leurs petits et le sieur de la Payse capitaine commandant de ce quartier a pris soin de faire observer une ordonnance si utile au public jusques au 23 de may qu'il commanda un canot pour connoistre la fécondité de ce petit fort. Le maistre de ce canot ayant fait son devoir retourna sur une petite pointe avancée de cinq ou six pas dans la mer et élevée à 10 ou 12 pieds au dessus de l'eau où un autre françois et quatre négres que composent son équipage l'attendoyent. Ils demeurérent sur cette pointe jusques à une heure davant soleil couchant pour attendre que le vent d'est contraire à leur retour s'abaissent comme il a accoutumé de faire tous les soirs. Ils se divertissoyent lorsqu'un jeune françois effrayé fit un grand cry qui leur fit tourner la teste de son costé pour apprendre le sujet de sa crainte et tous ensemble voyant en même temps un homme marin dans l'eau à huit pas d'eux qui avoit la moitié du corps hors de la mer ».

Ce récit vient donc confirmer que le rocher du Diamant est un espace fréquenté par ceux qui pratiquent la pêche et la chasse, ce, à tel point que le gouverneur De Baas en vint à en limiter l'accès.

Enfin, l'île de la Grenade n'est pas non plus exempte de pêche littorale. Bien au contraire, elle apparaît comme une zone fortement fréquentée par les pêcheurs. Ainsi Jean Hallay en 1657 relève dans sa description le fait que « Le poisson y est beau et grand peu semblable au notre »[2236]. Rochefort rapporte alors que « La pesche est bonne en toute la coste et les habitans se peuvent étendre tant pour la pesche que pour la chasse en trois ou quatre petits islets qu'on nommé les grenadins qui sont au Nord Est de cette terre»[2237]. Et Du Tertre confirme ces propos en disant : « Après le départ de Monsieur de Tracy les habitants commencèrent un peu à respirer sous la sage conduite de Monsieur Vincent qui d'abord leur permit toute sorte de chasse et de pesche tant dans l'isle que dans les Grenadins laquelle leur avoit esté interdite jusques alors par le comte de Cerillac »[2238]. Cette pratique de la pêche dans les îles de la Grenadine se poursuit tout au long de la période. Du Maitz rapporte en 1688 que « de plus dans les Grenadins qui sont fort près pendant une saison de l'année, la pesche de la tortue et du caret »[2239].

La pêche, si elle est pratiquée dans toutes les îles, certains espaces sont plus appréciés que d'autres. Nous n'avons par exemple pas pu relever aucune mention de sa pratique à Saint-Christophe à partir des années 1650. Il est possible que ceci soit lié à ce qui est décrit par Du Maitz en 1689:

> « Elle se trouve aussy dans une grande disette de bœuf salé qui est très necessaire pour la subsistance des negres celle des petits habitans et des ouvriers les uns et les autres en font leur nourriture ordinaire et si les marchands n'en apportent au plustost ce sera dans cette isle la plus grande desolation qui se puisse la pesche ne pouvant y suppléer la coste n'estant pas fort poissonneuse»[2240].

L'engouement pour certaines zones de pêches renseigne alors sur la mentalité de ces pêcheurs littoraux. Tout d'abord, nous pouvons constater que ces pêches se font toujours à proximité d'îlets ou d'îlots proches des lieux de résidence des pêcheurs. Ceci devait revêtir un caractère rassurant pour ceux qui pratiquent cette pêche. Les pêcheurs ne semblent pas désirer

2236 BNF, département des manuscrits, fonds Moreau 841, Récit de Voyage du père Jean Hallay, 1657.
2237 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit. p. 183.
2238 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles….* Op. Cit. Tome III, p. 103.
2239 ANOM, C8A5F88, Lettre de Du Maitz de Goimpy, Intendant, le 24 Juin 1688.
2240 ANOM, C8A5F381 Lettre de Du Maitz le 11 Octobre 1689.

quitter leur île pour une longue durée. Au plus, ces pêches s'étendent sur la journée. Les équipages embarquées ne semblent pas escompter rester longtemps sur les zones de pêches. Rappelons qu'il ne s'agit que d'acquérir un complément alimentaire. Ainsi rester au plus proche des côtes permet de s'abriter rapidement en cas de difficultés. Pour expliquer l'engouement du Cul de Sac de la Guadeloupe, les auteurs font souvent référence à la faible profondeur des eaux dans la passe[2241]. Ceci souligne que les équipages sont rarement des marins aguerris. De plus la proximité des îlots permet de coupler la pratique de la pêche avec celle de la chasse. Dans le contexte d'une occupation de plus en plus dense des côtes, fréquenter les îlots permet de traquer et chasser des espèces disparues des îles principales.

La pêche littorale aux Antilles peut alors être définie de la sorte : elle est réalisée grâce à de petites embarcations, principalement des canots. Sa durée n'excède pas vingt-quatre heures. Elle semble avoir eu cours de jour comme de nuit et être accompagnée d'épisode de chasse. Son importance pour la société dépend beaucoup du lieu où elle est pratiquée. Si dans certaines îles elle permet aux populations les moins aisées de subsister[2242], les propos de De la Potherie[2243] en 1702, démontrent quelle importance elle revêt pour l'ensemble de la société :

> « je fusse frustré d'un revenu de plus de huit cent livres de rentes par l'enlèvement que l'on vient faire du poisson de mon anse à la porte de ma maison par le tiers et le quart, de nègres, d'engagés et d'autres de ces sortes venant sur mon anse m'enlevant quelque fois d'un coup de scene pour plus de cinquante cius de poissons »[2244].

Ainsi l'apport de ces pêches permet à la population locale de subvenir à ses besoins nutritifs autant que la chasse dont Blénac rapporte en 1689 « les habitants n'ont même pas de poudre pour la chasse quy leur seroit d'un grand secours pour la vie »[2245].

Au début de l'installation des colons dans les îles, nous retrouvons des membres de la haute société coloniale, tel que Du Parquet, pratiquant la pêche. Le gouverneur de la Martinique semble l'affectionner, principalement celle à la tortue, et la pratique dans les zones de son île non occupées par les colons. Par contre, rien ne permet de rapprocher De Poincy avec le monde de la pêche. Aucune référence à une action de pêche issue de la volonté du gouverneur de Saint-Christophe ne nous est parvenue. Il en est de même pour ses successeurs. A la Guadeloupe, Charles Hoüel n'est jamais représenté comme un homme pratiquant la pêche mais il semble avoir eu une certaine préoccupation pour sa pratique. Nous le retrouvons à l'origine d'épisodes de pêche et nous avons des références à des décisions prises par lui en ce domaine. La famille Hoüel semble même accorder une certaine importance à cette pratique le long des côtes qu'elles possèdent puisque lors du partage de l'île il est stipulé que :

> « Le Premier lot échu à Monsieur d'Herblay : ses bornes seront du costé du nord de la rivière Saint-Charles autrement Grande Rivière aux Goyaves du costé d'orient une ligne imaginaire qu'on déterminera en coupant en long les montagnes de l'isle. Du costé du sur la rivière du Bailly. Dans le dit lot compris tout le grand cul de sac avec tous les isles ses pesches à la réserve de la case aux lamantins »[2246].

De même lorsque la Guadeloupe est vendue à la Compagnie des Indes Occidentales, les membres de la famille demandent à conserver le « droit de pêche tant à la Guadeloupe

---

2241 Pour avoir plus d'information sur les deux culs de sac de la Guadeloupe et sur les îlets qui la composent voir YVON Tristan, *L'occupation humaine des îlets du Petit et du Grand Cul-de-Sac Marin à la Guadeloupe aux XVIIIème et XIXème siècles…* OP.Cit

2242 De Baas en 1670 informe le ministre que « plusieurs pauvres habitants qui sont bastis sur le bord de la mer ne vivent que de cassaves et de poissons», ANOM, C8A 1 F° 32, lettre de De Baas, 24 Février 1670.

2243 Il s'agit de Nicolas de la Potherie qui fut aide-major à la Guadeloupe.

2244 ANOM C7A4 F° 234, Lettre de Nicolas de la Potherie le 30 Octobre 1702.

2245 ANOM C8A 5 F° 258 Lettre du Lieutenant Général Blénac le 12 Novembre 1689.

2246 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 566.

qu'à la Marie-Galante dans l'étendue des habitations de la dite dame de Champigny et de ses deux enfants »[2247].

Après 1664, les administrateurs des îles semblent délaisser cette activité. Si certains gouverneurs comme Blenac, Gabaret ou Du Lion ont un œil sur la pratique de cette activité, s'efforçant d'en vanter les mérites, aucun d'entre eux n'est vu sur des canots pratiquant la pêche ou la chasse à proximité des côtes.

Le rôle des esclaves

Dans les premiers temps de la colonisation, il est fréquent de voir les grands propriétaires pratiquer des pêches sur les îlets proches de leur lieu d'habitation et Du Tertre rapporte que

> « Les autres qui ont des hommes à gages, qui conduisent leurs serviteurs et leurs esclaves en tous ces ouvrages mènent quant à leurs personnes une vie fort douce et fort agréable. Leur emploi et leur divertissement après les visites qu'ils font profession de rendre et de recevoir avec grande civilité sont la chasse, la pesche et d'autres honnestes exercices »[2248].

Mais très souvent les membres de la haute société coloniale laissent leur place au sein des équipages à leurs engagés et à leurs esclaves. La présence d'esclaves à bord est rapportée dès 1657 par l'anonyme de Grenade qui écrit que six hommes dont un esclave partirent à la pêche à la « Pointe de Coyronie »[2249]. De même en 1674, nous retrouvons deux esclaves « de la Martinique pris à la pêche par les Hollandais et qui se jetèrent de nuit dans la mer, du vaisseau du Lieutenant Amiral Ruyter, et se sauvèrent à la nage»[2250]. A la fin de la période, Froger rappelle que lors d'épisodes de chasse et de pêche « les habitants envoyent leurs negres en chercher »[2251]. A ce propos Du Tertre explique que

> « Ce n'est pas que les mers ne soient très poissonneuses mais chacun est si attaché à son travail qu'il n'y a que les plus accommodés qui ont un sauvage ou un nègre qu'ils envoyent à la pesche pour leur table comme font les gouverneurs chez lesquels l'on sert ordinairement chair et poisson les jours gras parce que leurs gens vont tous les jours à la pesche et à la chasse »[2252].

Ainsi la pêche sur les littoraux est contrôlée par les populations les plus riches de l'île ce qui peut se comprendre par le fait qu'il est nécessaire d'avoir une embarcation. Pour autant, ils n'hésitent pas à laisser la pratique de cette pêche aux populations qui leur sont subordonnées : les engagés et esclaves. Ceci peut s'expliquer par les risques que prennent ces pêcheurs. Dans les premiers temps, ils s'exposent aux attaques des Caraïbes, ce qui conduit les gouverneurs des îles les plus concernées par ces attaques à interdire la pratique de la pêche sur les littoraux. Une fois la menace Caraïbe écartée, apparaît celle des corsaires européens qui sillonnent les côtes. Si les petites embarcations de pêcheurs ne sont pas une proie de choix, leur saisie permet d'obtenir des informations telles que nous l'avons déjà évoqué. C'est ce qui permet d'expliquer la prise de canots de pêcheurs par de Ruyter lors de son attaque de la Martinique en 1674. Enfin, les pêcheurs, comme tous les autres marins sont exposés aux

2247 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Vente de la Guadeloupe, 10 Juillet 1664

2248 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II, p. 195.

2249 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit. p. 148.

2250 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, cote 888 p. 167 et 888 p. 177, Mémoire sur l'attaque de De Ruyter à la Martinique, 20 Décembre 1674.

2251 FROGER François, *Relation d'un voyage… OP. Cit.*

2252 Du Tertre Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II, p. 227.

risques de mer. Le premier des dangers est la noyade due à une fausse manœuvre. C'est ce qui arrive à cet esclave dont parle Jean Baptiste Labat :

> « A propos de la force des tortues je me dois de rappeler ce qui est arrivé à peu près deux ans après mon arrivée dans les isles à un indien esclave de M de la Chardonnière. Il étoit seul dans un petit canot ou il pêchoit à la ligne, il aperçut une tortue qui dormoit sur l'eau [...] il eut le malheur de tourner et de perdre dans cet accident sa pagalle, son couteau, sa masse, ses lignes et autres instruments de pêches »[2253].

Le fait que cet amérindien se soit retrouvé seul à la pêche est assez rare. En effet, les canots sont souvent occupés par trois ou quatre membres d'équipages. Pour la pêche aux plus grandes prises comme les tortues et les lamantins, les fonctions sont assez bien définies :

> « le cabareur est sur l'arrière du canot, qui remue à droite et à gauche la pelle de son aviron dedans l'eau, de sorte que non seulement il gouverne le canot mais encore le fait avancer aussi viste que s'il estoit poussé d'un petit vent et à demy voile. Le vareur (qui est celuy qui darde la beste) est tout droit sur une petite planche au devant du canot tenant la varre en main (c'est-à-dire une façon de picque le bout de laquelle est emboité dans un harpon ou javelot de fer) Le troisième est dans le milieu du canot qui dispose la ligne qui est attachée au harpon pour la filer lors que la beste sera frappée »[2254].

Dans le récit de l'Homme Marin cité plus haut, l'équipage est composé de six hommes : « Le maistre de ce canot [….] un autre françois et quatre nègres que composent son équipage »[2255]. Mais ce nombre semble assez élevé. La plupart du temps, il est fait référence à quatre membres d'équipages dont au moins un esclave. De même le nombre des esclaves cités ici semble assez exceptionnel car dans la majorité des cas, ils ne sont jamais plus nombreux que les hommes équipages d'origine européenne. Le nombre réduit de membres d'équipages permet de pouvoir embarquer dans les canots le matériel nécessaire à la pêche et à la chasse et de charger les prises à bord. La présence d'esclaves embarqués est avérée très tôt et démontre une fois de plus une connaissance de la pratique de l'activité maritime pour cette frange de la société. Certes pour le modèle Français, la représentation de l'esclave naviguant seul de Plumier semble quelque peu fantaisiste[2256]. Mais l'exemple donné par Labat semble indiquer que les esclaves ont une pratique assez libre de la mer.

Si Louis XIV décrète que « la pesche sera libre à tous nos dits sujets »[2257] à partir de 1664, il paraît important de signaler que cette pêche littorale reste toujours aux mains de la haute société coloniale. Tous les exemples que nous avons exposés ici illustrent le fait que les équipages sont au service de grands propriétaires terriens. Ainsi le produit de ces pêches vient d'abord alimenter les tables des membres de la haute société coloniale. Ces derniers contrôlent aussi les zones de pêches telles que nous l'avons vu avec la réclamation de De la Potherie en 1702 mais aussi lors du partage de la Guadeloupe en 1658. Ainsi les propriétaires terriens ont un droit de pêche sur les littoraux qui jouxtent leur propriété ce qui en limite considérablement la pratique. A cela s'ajoute la nécessité de détenir une embarcation. Or la plupart des nouveaux habitants ou ceux qui n'ont pas réussi à faire fortune ne peuvent prendre le temps d'acquérir de telles embarcations. Ceci peut permettre d'expliquer pourquoi cette pêche sur les littoraux, même si elle est développée, ne se transforme jamais en véritable

2253 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome I, p. 196.

2254 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome I, p. 296.

2255 BNF, département des manuscrits, fonds MS 5422, « De l'homme marin qui apparut aux costes de la Martinique le 23 may 1671 ».

2256 Cf. annexe la représentation de l'esclave naviguant extrait de *PLUMIER.*

2257 ANOM, C8B 19 N° 1, Edit du roi Louis XIV, Mai 1664.

source de revenue. Enfin, la limite de cette pratique tient au fait qu'elle entre en concurrence avec une autre forme de pêche, celle exercée au large.

2. La pêche dans les espaces éloignés ou pêche en « pleine mer »[2258]

Tout comme les deux autres formes de pêches présentées plus haut, celle-ci est très vite adoptée par les nouveaux arrivants. Bien avant la période étudiée, nous retrouvons des marins qui sillonnent la mer des Antilles y pratiquant la pêche dans des zones plus isolées. C'est certainement la pratique de cette activité qui conduit D'Orange à visiter les îles de la Martinique et de la Guadeloupe ce qui entraîne leur conquête[2259]. De même, lors de la conquête de l'île de la Grenade par Du Parquet en 1647, « Il en donna donc ordre à un nommé Larivière, capitaine de barque, qui avoit coustume d'y aller faire pesche »[2260]. Ainsi tout au long de la période étudiée, nous pouvons retrouver des équipages qui s'aventurent dans la mer des Antilles à la recherche des lieux les plus propices pour pratiquer la pêche.

Une activité pratiquée par les équipages de passage.

Nous avons témoignage que certains équipages européens lors de leur passage aux Antilles en profitent pour pratiquer des épisodes de pêches. C'est ce que rapporte, entre autres, Maurille de Saint-Michel qui constate ce qui suit :

> « Ce que notre capitaine sachant bien, il lui fut jeté un appât, savoir un morceau de lard embroché dans un hameçon de fer, pendu à une grosse corde, le tout attaché au navire. Et le poisson s'étant pris, il fut levé de force par trois ou quatre de nos matelots. Il ne fut pas sitôt sur le tillac qu'il commença à se débattre, de telle sorte qu'un chacun n'osait s'approcher de sa queue. Il n'y eut qu'un matelot des plus assurés, qui lui donna le premier coup de levier sur la tête et, redoublant, apaisa un peu sa fougue »[2261].

De même aux Archives Nationales nous avons retrouvé référence à

> « Deux navires, le Froment et la Concorde, partis de Dieppe pour aller aux îles d'Amérique à la pêche aux tortues, avec des passeports du Roi ; en retournant à la Martinique, ils ont rencontré, le 1er août, quatre navires de guerre espagnols qui les ont menés à Veracruz, y ont retenu les navires et réparti des membres des équipages sur des navires espagnols »[2262].

Un autre récit trouvé dans les fonds des archives de l'amirauté de La Rochelle rapporte ceci :

2258 L'Anonyme de Saint Vincent écrit encore « Ils se servent aussi à la pêche dans la mer de certains filets faits en forme de bonnet qui se ferment par le haut, avec des anneaux. C'est encore une pêche en pleine mer ». Anonyme de Saint Vincent *relation de l'île de Saint Vincent…* Op. Cit, p.. 9

2259 Henri Du Motey dans son étude sur les Antilles au temps de Guillaume d'Orange avait montré que ce personnage avait l'habitude de sillonner la mer des Caraïbes et que ce fut pour cette raison que De l'Olive et Du Plessis s'appuyèrent sur son savoir pour coloniser l'île de la Guadeloupe en 1635. Voir DU MOTEY Henri Renault, *Guillaume d'Orange et les origines des Antilles Françaises*, A Picard et Fils, Paris, 1908

2260 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP. Cit. p. 51.

2261 DE SAINT-MICHEL Maurille, *Voyage des îles Camercanes,…* OP.Cit, Chap XVII.

2262 CARAN, Correspondance du consul de France à Cadix, AE/B/I/212, 16 Septembre 1683.

« Elie Tadourneau maitre du navire nommé le Thoreau de cette ville du port de cent cinquante thonneaux […] Nous ont dit et rapporté qu'ils estoient parti de la rade de la Pallice dans le dit vaisseau le XXII février 1663 pour aller aux isles de l'Amérique où ils sont arrivez le douzième dudit mars ou seroit mort Jean Moreau engagé et six ou sept jours après Samuel Isdrac mastelot du dit navire. […] A la fin du dit mois estant arrivée à Saint-Christophe le XXII de may savoir party pour l'isle du Goyave pour faire la pesche de la Tortue du consentement de son équipage et de la plus grande partie des engagés ou ils estoient arrivés le quatorzième de juin où le dit Tadourneeau ne pouvant tirer aucun secoure de son équipage portez de mauvaise volonté auroit esté de fait de prendre des gens à la journée à raison d'une pièce de huict par jour »[2263].

Ainsi les habitants des Petites Antilles peuvent bénéficier de la venue des navires affrétés depuis les ports européens pour avoir accès aux ressources maritimes de la mer des Caraïbes. Mais comme pour toutes les autres activités maritimes, les habitants ne se contentent pas d'attendre patiemment sur les littoraux que les navires venant d'Europe leur apportent de quoi subsister. Ainsi les habitants des Petites Antilles vont se projeter par leurs propres moyens dans des zones propices à la pêche et éloignées de leur lieu d'habitation.

Le rôle des habitants

En ce qui concerne ces zones de pêches dans le bassin caribéen, nous n'avons pas retrouvé mention de pêcheurs des Petites Antilles qui auraient pratiqués leur activité au-delà des îles Vierges. Certes Du Tertre rapporte qu'en 1640, à Saint-Christophe l'on

« Amassa promptement quarante ou cinquante hommes, tous huguenots, qu'il mit dans une barque qui appartenoit à Monsieur de Poincy et à luy car tous les frais de cette entreprise furent communs entre eux. Leur première descente fut dans une petite isle appelée le Port à Margot, où ils séjournèrent prez de trois mois, pour amasser encore environ quarante ou cinquante hommes, qu'ils prirent des barques des pescheurs, qui estoient aux environs de l'isle de Saint Domingue et avec ce renfort il descendit vers la fin d'Aoust de l'année 1640 dans l'isle de la Tortue »[2264].

Dans cet écrit, rien n'indique que les pêcheurs qui sont aux abords de l'île de la Tortue venaient des Petites Antilles et les marins qui partent de Saint-Christophe ne se rendent dans ce lieu que pour y conquérir cette île. A l'exception de ce témoignage qui ne prouve en rien la pratique de la pêche par les habitants des Petites Antilles dans l'espace des Grandes Antilles, aucune autre mention ne nous est parvenue. Certes, nous savons qu'il y a des relations entre les deux parties du bassin antillais mais l'attrait du Nord de ce bassin pour les habitants des Petites Antilles est plutôt orienté vers la course. Nous pouvons donc dire avec assurance que les pêches pratiquées par les habitants des Petites Antilles sont réalisées des îles Vierges à Tobago et certainement sur les littoraux du bassin de l'Orénoque. Si nous retrouvons des pêcheurs issus des trois îles principales sur l'ensemble de cette zone, il apparaît qu'un certain partage de l'espace se soit réalisé au cours du temps.

Les pêcheurs de Saint-Christophe se projettent surtout dans le Nord de l'archipel. Ceci permet de lier commerce et pêche. La route de leur navigation les conduit à proximité de l'île de Saba selon Rochefort, « Il n'y a point de mouillage à la coste que pour des chaloupes. La

2263 ADCM, fonds de l'Amirauté de La Rochelle B 5665/fol. 88-90 Rapport de traversée par Élie Tadourneau, maître du Taureau, parti aux îles de l'Amérique (Martinique, Guadeloupe, La Tortue, Saint-Christophe) avec le nom des engagés. 1664.

2264 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles….* OP. Cit. Tome I, p. 168.

pesche y est abondante »[2265]. Mais c‟est surtout aux abords des îles de Saint Martin et de Saint Barthélemy que se retrouvent ces pêcheurs. Ceci est bien sûr lié à l‟histoire coloniale de ces deux îles. De même, nous retrouvons des pêcheurs de Saint Christophe aux abords de l‟île de Sainte-Croix et dans les îles Vierges. Ils y combinent transports de marchandises pour les îles dépendantes de Saint-Christophe et pêche. L‟association des deux activités leur permet de pratiquer aussi du commerce interlope avec les habitants de Saint-Thomas. Avec le déclin de l‟activité maritime à Saint-Christophe, ce sont principalement les marins de la Martinique que nous retrouvons dans les eaux qui bordent l‟île de Sainte-Croix. A l‟inverse, nous n‟avons aucune mention de présences de pêcheurs des îles du Nord des Petites Antilles aux abords de la Guadeloupe, de la Martinique ou de la Grenade. Ceci ne sous-entend pas que les pêcheurs de Saint-Christophe n‟ont pas séjourné dans les îles du Sud mais leur présence, si elle a existé, est si peu importante qu‟elle ne nous est pas parvenue.

Pour ce qui est la Guadeloupe, nous retrouvons ses pêcheurs dans l‟ensemble des Petites Antilles mais ils semblent cependant qu‟ils privilégient la pêche sur les côtes des îles les plus proches de leur lieu d‟habitat. Nous les retrouvons à proximité de Montserrat, où ils peuvent par ailleurs commercer ou surveiller les actions des Anglais qui y sont installés. L‟île qui reçoit le plus de pêcheurs en provenance de la Guadeloupe est celle de la Dominique. Y faire de la pêche permet en même temps de commercer avec les populations amérindiennes qui y résident. De plus, ceux qui se rendent dans cette île savent qu‟ils ne reviendront pas les mains vides puisqu‟ André Chevillard assure que les habitants de ces îles : « traitent avec les navigateurs et marchands des branles ou hamacs de cotton, licts de tente, du caret nommé en France de l‟écaille de tortue, des cordes, depites, filasse du pays, des peroquets, de ces grands oiseaux aras et canivet »[2266]. Nous avons aussi trouvé trace du passage de marins Guadeloupéens dans des espaces beaucoup plus distants. Nous savons que Hoüel, avant la conquête de la Grenade par Du Parquet, a envoyé des barques pour commercer avec les Amérindiens du continent et a profité de la pratique de la pêche par certains habitants de son île pour projeter une conquête de celle de la Grenade. Après la conquête de cette dernière par la Martinique, les flux de pêcheurs guadeloupéens vers cet espace de la Caraïbe semble se tarirent. De même en 1670 , Du Lion fait état d‟un « maitre de barque de l'isle Guadeloupe qui estoit allé aux isles Caïmans pour y faire pesche de tortue avec le passeport de Monsieur d'Ogeron ayant passé allant et venant aux costes de Saint-Domingue a esté chargé du scindic d'un des quartiers d'une lettre pour monsieur Gabaret »[2267]. Mais de Gruchy précise au sujet de ce voyage qu‟

> « estant party le 12° de mars 1669 commandant la barque la Sainte-Marie du port de 25 thonneaux pour aller a la Tortille et y charger de sel en dessein de se rendre après aux isles des Caymans pour y faire pesche de Tortue et pour retourner ensuite icy estant arrivé aux dites Caymans il n'y trouva pas la pesche bonne par le defaut de Tortue au subjet de quoy il se mit en debvoir de retourner à la Guadeloupe et ses voiles ayant esté emportées en route par un coup de vent il fut obligé de relascher a l'isle de la tortue ou ayant réparé sa barque il a fait un voyage à la Jamaïque l‟ayant chargé à fret de acacux , de bois de campêche de Monsieur D‟Ogeron »[2268].

Ainsi ce qui avait l‟apparence d‟une simple pêche se transforme en voyage commercial, ce qui est très répandu au XVII° siècle. Les pêcheurs de la Guadeloupe

2265 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 58.

2266 CHEVILLARD André, *Les desseins de son éminence…* OP.Cit. p. 186.

2267 ANOM C7A1 F° 321, Lettre de Du Lion, le 02 Décembre 1670.

2268 ANOM C7A1 F° 349, Récit fait à Du Lion des mésaventures survenues à un maître de barque parti de la Guadeloupe pour aller pêcher la tortue aux îles Caïman et contenant des renseignements sur la Jamaïque, Saint-Domingue et l'île de la Tortue (23 décembre 1670).

apparaissent alors en capacité de se projeter aux confins de l'espace caribéen mais semblent en avoir moins usé que leurs homologues Martiniquais.

En effet, l'île où les pêcheurs ont le plus tendance à se projeter vers les espaces les plus lointains est celle de la Martinique. Pelleprat rapporte :

> « On partit donc de Saint-Christophe avec le père Aubergeon sur la fin de l'année 1652 et n'arriva à Saint-Vincent qu'au mois de Mars de l'année suivante à cause qu'il fut obligé de s'arrester quelque temps à la Martinique pour se servir de la commodité d'un bateau qui s'équippoit pour la pesche et qui le devoit laisser en passant à l'isle de Saint-Vincent »[2269].

Le navire partant de la Martinique passe par l'île de Saint-Vincent parce que la zone de pêche la plus fréquentée tout au long de la période par les pêcheurs martiniquais est celle constituée par la Grenade et les Grenadines. Raison pour laquelle nous retrouvons fréquemment des habitants de la Martinique sur les côtes de la Grenade. Tout comme les habitants de cette île, ils se rendent en priorité aux Grenadines. C'est ce que fait aussi de La Rivière dont nous avons traité plus haut. Ce dernier est imité par d'autres capitaines Martiniquais une fois la Grenade devenue française. L'Anonyme de Grenade rapporte que

> « Monsieur Du Parquet avoit toutes les bontés d'un père et d'un capitaine pour ceux qu'il avoit estably dans La Grenade et quoyqu'il en ait souvent de nouvelles par les barques qui vont et viennent pour la chasse et pour la pesche, toutefois il y a plus de satisfaction de les avoir de ses propres yeux que de ceux d'autruy»[2270].

Parmi ces capitaines qui se rendent assez fréquemment de la Martinique à la Grenade, le plus célèbre est Baillardelle. En 1650, nous le retrouvons à la Grenade, accompagné de deux autres barques dans le but d'y effectuer une pêche[2271]. Puis nous l'y trouvons de nouveau en 1655 comme le rapporte Du Tertre à Cerillac:

> « M Du Parquet me dit d'abord qu'il ne vouloit ny terre ny rente ny papiers ny debte en payement mais de l'argent comptant clair et net qu'il commençoit à cueillir les fruits de ce qu'il avoit semé dans la Grenade et qu'il avoit advis par le capitaine Balliardet qu'il y avoit une pesche de perle sur un banc qui dépendoit de cette isle et qu'en un mot il en vouloit avoir cent mille livres »[2272].

Les pêcheurs de la Martinique continuent tout au long de la période à se rendre aux abords de la Grenade parce qu'ils y lient souvent activité de pêches et commerce. Dans ce cas, cette île n'est qu'une étape vers les espaces les plus au Sud de l'arc Antillais. Rochefort rapporte au sujet de l'île de Tobago qu'elle

> « A esté long tems destituée d'habitans qui y fussent fermement arrêtez et n'estoit frequentée que des caraïbes qui y descendoient en allant et en retournant de leurs guerres pour y prendre les raffraichissemens qui leur estoient nécessaires et de quelques françois des isles de la Martinique et de la Gardeloupe qui y alloient faire pesche de Lamantin et tourner le Tortue en quelque saison de l'année »[2273].

De même en 1666, Blondel rapporte que l'île de la Grenade « n'est eloigné que de trente lieues de celle de la Marguerite ou se fait la pesche des perles »[2274]. A cela vint s'ajouter ce qui est rapporté à Témricourt a qui on

---

2269 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* OP.Cit. p. 78.

2270 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit. p. 51.

2271 Ibid. P 65

2272 Lettre de Du Tertre à Cerillac sur la Grenade en 1655, rapportée dans Du Tertre Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles….* Tome I OP.Cit.

2273 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 7.

2274 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de l'ingénieur Blondel, 25 Septembre 1666.

« A emmené un naturel de la Margueritte que mes gens purent dégradés [...] lequel m'avoit donné de grandes lumières pour le négoce de la terre ferme depuis la coste de la Trinité jusques celle de Caraques que j'eusse entrepris sans la dernière déffence du roy de rien commercer avec les estrangers, cet homme m'a faict qu'il se trouvoit au bord de la mer des coquilles de nacre de perle »[2275].

Cette attrait du sud du bassin de la Caraïbe pour les pêcheurs des Antilles perdure tout au long de la période puisqu'en 1677

« Une barque que monsieur de Maintenon avoit envoyé à la paiche de la tortue en revenant icy elle rencontra le sieur Lue Traison qui commande une fregatte de Saint-Malo nomée la Vierge de Huygle de 24 pièces de canon qui luy a dit que croysant sur Tabac un vaisseau hollandois de 30 à 40 canons estoit arrivé »[2276].

De même en 1699 :

« Monsieur de Bussy a esté à Tobago après une visite exacte il n'a trouvé personne dans la dite isle sinon une barque françoise qui y peschoit qui luy a raporté qu'elle avoit veu une barque hollandoise qui luy avoit assuré qu'on avoit préparé une flotte en hollande »[2277].

Enfin en 1709, de la Malmaison fit état d'une barque « qui alloit en pêche vers l'isle de Tabac »[2278].

C'est sans surprise que les habitants de la Martinique sont imités par ceux de la Grenade. En 1684 Bégon rapporte que « un habitant de la Grenade ayant envoyé sa barque à Tabago pour y pescher du caret, le gouverneur Carlandois supposa que les françois donnoient retraite a quelques soldats deserteurs qui estoient dans les bois et sous pretexte fit enlever la barque françoise par une angloise et mis l'esquipage au fer »[2279].

Le Sud de l'arc Antillais est donc très fréquenté par les pêcheurs de la Grenade, de la Guadeloupe mais surtout de la Martinique. Ceci n'est pas surprenant puisque nous avons déjà démontré que les habitants de cette dernière ont des moyens maritimes supérieurs aux autres. De plus ces îles du Sud présentent l'avantage de permettre une exploitation facile des ressources en toute légalité. En effet, le pêcheur qui se rend sur ces côtes peut commercer avec les Amérindiens, activité fortement appuyée par les autorités locales. De plus, ils n'y viennent pas pour acquérir des espèces qui sont moins fréquemment vues à proximité de leur île. Celles qu'ils y recherchent sont bien identifiées: la tortue dont nous reparlerons plus loin, le lamantin, dont nous avons déjà signalé sa quasi disparition dans les îles occupées par les Français et enfin les perles. Il s'agit donc de pêche qui assure une source de revenu conséquente. Associées à la possibilité de faire du commerce ou de pratiquer la course, il n'est pas surprenant que ces pêches plus lointaines suscitent un intérêt beaucoup plus fort de la part des habitants et qu'elles se maintiennent tout au long de la période étudiée. Il n'est pas non plus surprenant de voir que la pêche dans cette zone sud du bassin caribéen est commune à toutes les nations. Ainsi en 1699, Renaud, de retour de captivité à Tobago rapporte que

« Les habitants estrangers d'icelle font un degast journalier dans l'isle de Tabac terre conquise par le roy en 1678 sur les Hollandois laquelle isle est pourvue de quantité de bestiaux sangliers que les dits Anglois ruinent journellement n'ayant pas dans leur

2275 ANOM C7A1 F° 138, Lettre de Téméricourt, 14 Décembre 1669.

2276 ANOM, C8A2F33, Lettre de l'intendant Jolinet, 23 Juillet 1677.

2277 ANOM C8A 11 F° 67 lettre de l'intendant Robert le 12 Janvier 1699.

2278 ANOM C7A5 F° 199, Lettre de la Cloche de Mont Saint Mery de la Malmaison, gouverneur de la Guadeloupe le 01 Mars 1709.

2279 ANOM, C8A 4 F° 19, Lettre de Bégon, 26 Aoüt 1684.

terre aucun pied de bois a bastir non pas mesme une rivière qui vaille de sorte que cette isle de tabac leur sert comme s'ils en estoient seigneurs »[2280].

Ceci est confirmé par l'intendant Du Maitz qui affirme en 1690 que sur l'île de Tobago

« il y a apparence que ceux de la Barbade s'en sont présentement emparé cette isle estant fort a leur commodité et bien scéance pouvant y prendre les bois dont ils ont besoin à la Barbade qui en est tout a fait dénuée et y allant et revenant à la bordée et puis par le moyen de la pesche et de la chasse ils en peuvent retirer quelques subsistances »[2281].

Les pêcheurs martiniquais ont aussi coutume de se rendre dans des espaces plus proches de leur île. Ils bénéficient de la proximité des îles de la Dominique et de Sainte-Lucie, où en parallèle à leur activité de pêches, ils pratiquent la chasse et la coupe des arbres. C'est entre autres ce qu'était en train de réaliser le capitaine « Enou commandant un bastiment françois » qui en 1687 « s'est plaint qu'estant à la Dominique un navire anglois luy a pris sa chaloupe et trois de son équipage »[2282].

De ces deux îles et de la pêche qui est pratiquée, c'est de loin celle de Sainte-Lucie qui ressort le plus des sources. Ceci est dû en grande partie au fait qu'elle est au cœur d'un conflit entre les Anglais et les Français pour sa possession. En 1686, le fait que l'on rapporte qu'un « capitaine de la dite frégate angloise leur deffendit de prendre aucun bois dans la dite isle et leur dit que la pesche et la chasse seulement leur estoit permise »[2283] démontre que la pêche de la part des Martiniquais y est très fréquente. Cette présence de pêcheurs de la Martinique aux abords des côtes de l'île de Sainte-Lucie est avérée tout au long de la période. Ainsi Froger rapporte qu'en 1698 ils fréquentent encore cette zone puisqu'il écrit « à Sainte Lucie, il y a quelques françois qui y varent de la tortue pour la Martinique »[2284]. Ce fait est de nouveau remarqué par Phélypeaux qui rapporte en 1713 que

« Sainte-Alouzie est inepuisable pour la chasse, la pesche de la tortue et du caret qui font subsister la plus grande partie des habitants du quartier le Diamant de la Martinique, lesquels n'auroient aucun moyen de vivres si un grand nombre d'eux ne passoient au moins six mois chaque années à pescher et à chasser à Sainte-Alouzie »[2285].

A ces propos, il semble que ce sont surtout les habitants de l'Anse du Diamant qui se projettent sur les rivages Sainte-Lucien. Ceci ne serait en rien surprenant puisque c'est dans cette partie de l'île que nous retrouvons la majorité des charpentiers et de ceux qui travaillent le bois[2286]. L'île de Sainte-Lucie apparaît tout au long de la période comme une réserve en bois pour la Martinique[2287]. Il est fort probable que les habitants du quartier du Diamant ont su associer l'activité de la pêche à celle de la coupe du bois et ainsi multiplier les sources de revenus.

Organisation des pêches lointaines.

L'étude des zones de pêche hauturière apporte donc de nombreuses informations. Tout d'abord, nous pouvons constater que les embarcations utilisées diffèrent de celles que les pêcheurs emploient pour la pêche littorale. En effet, à l'exception de la pêche à la Dominique et à Sainte-Lucie, le canot ne semble pas avoir été l'embarcation de choix pour cette activité

2280 ANOM, C10B2, Mémoire de Monsieur Renaud qui fut prisonnier à l'île de Tobago, 17 Novembre 1699.
2281 ANOM, C8A6F116, Lettre de Du Maitz de Giompy intendant, le 25 Mai 1690.
2282 ANOM, C8B 23 N° 6, mémoire d'un auteur inconnu, 1687.
2283 ANOM C8A 4 F° 187 Lettre de Jean Roy, 04 Novembre 1686.
2284 FROGER François, *Relation d'un voyage… OP.Cit.*
2285 ANOM, F3 142-144, Lettre de Phélypeaux le 08 Mars 1713.
2286 Cf. ID. lieu de résidence des habitants aux Antilles.
2287 LEFORT DE LA TOUCHE, Jean François, *Sainte Lucie fille de la Martinique*, Paris, 1989.

qui nécessitent de longues navigations. C'est toujours la barque qui est citée lorsque la pêche est lointaine. Ces barques ayant plusieurs utilités, il est à supposer que les habitants n'en construisent pas de spécifiques pour la pêche et utilisent celles qu'ils ont. Ainsi celle du sieur Roy prise en 1686 à Sainte-Lucie par Temple, nommée la Françoise, « ladite barque la Françoise estant du port de huit à dix tonneaux estant toute ouverte n'estant pas capable de faire la guerre »[2288] sert surtout à transporter les produits issus de sa raffinerie proche de Saint Pierre. Il existe aussi des barques armées en course comme celle de Monsieur de Basque en 1711[2289]. En conséquence, il serait hasardeux de donner une description précise de la taille de ces barques et de la composition de leurs équipages.

Nous pouvons cependant affirmer que la pratique de cette pêche est, aussi, aux mains de la haute société coloniale. En effet, le premier « armateur » pour ce type de pêche qui est connue est le gouverneur de la Guadeloupe Charles Hoüel puisque Du Tertre rapporte qu'en 1648 :

> « Une pirogue de sauvages estant arrivée à la Guadeloupe et descendue à la Basse Terre de cette grande isle, Monsieur Houel gouverneur pria à la veue des Caraïbes un nommé Iouach sauvage de luy donner deux ou trois mois de son temps pour la pêche à la tortue ce que le pays en luy accorda fort volontiers et pour ce il monta avec environ douze hommes d'équipages dans la barque dite la Nompareille. Le vent à gré ils mirent à la voile et après le débarquement du mouillage du chasteau de la Basse terre ils furent surpris le lendemain d'une tempeste épouvantable et d'un gros temps lequel ayant rompu le beaupeuil et brisé les voiles de cette pauvre nacelle, elle fut poussée vers la coste de l'isle Blanche où une Ramberge d'Angleterre bien équipée l'ayant aperçue tourna le cap vers elle »[2290].

Ainsi les premiers à avoir appuyé ces pêches plus lointaines ont été les gouverneurs des îles. Nous avons déjà abordé le fait que Du Parquet s'appuie sur les pêcheurs pour pouvoir conserver des contacts avec l'île de la Grenade et Sainte-Lucie. Dans celle-ci, Haquet premier gouverneur semble lui aussi encourager ces pêches qui permettent de garder de bonnes relations avec les populations amérindiennes. Ce qui lui coûte même la vie selon ce qu'en rapporte Du Tertre.

Si Cerillac ou Hoüel[2291] tentent de contenir ces pêches lointaines de peur des attaques des Amérindiens, jamais aucun membre de l'administration ne s'oppose réellement à leur pratique. Bien au contraire, ils appuient tous cette pratique de la pêche et ce, bien plus que celle de la pêche littorale. Ainsi De Baas envoie des marins pêcher et commercer sur les côtes espagnoles. Blénac en fait de même, s'appuyant sur les pêcheurs pour avoir des informations sur les côtes de Tobago qu'il veut attaquer. Tous les administrateurs semblent avoir été sensibles aux multiples apports de cette pêche lointaine. En plus de pouvoir approvisionner les habitants et répondre à leur besoin nutritif, elles constituent un moyen de s'informer sur les flottes ennemies et de commercer avec les étrangers.

Il n'est pas non-plus surprenant que les armateurs des barques qui font ce type de pêches soient tous issues de la haute société coloniale. Ainsi dans les premiers temps de la colonisation, nous retrouvons Baillardelle, Lormier et La Rivière déjà nommés. Avec

---

2288 ANOM, C8A 4 F° 185, " Mémoire de ce que le sieur Jean Roy, colonel de milice de l'isle Martinique, présente à M. le gouverneur de la Barbade pour ce qui luy a ésté pris dans l'isle de Sainte-Alousie par le capitaine Jean Temple, commandant la frégate du roy de la Grande-Bretagne nommée la Marie-Rose " (4 novembre 1686).

2289 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de l'intendant Vaucresson, le 13 Mars 1711.

2290 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 572.

2291 Nous faisons références ici aux interdictions que promulguèrent l'un et l'autre concernant la pratique de la pêche au large de leurs îles.

l‟installation de la compagnie puis la prise en main des îles par l‟administration royale, les armateurs sont des propriétaires terriens qui voient dans la pratique de cette pêche, un autre moyen de diversifier leurs sources de revenue. Parmi eux, nous pouvons compter De Maintenon, Jean Roy et La Fontaine Héron dont la barque est prise alors qu‟elle circulait aux abords de Sainte Lucie[2292]. Si le nombre de référence aux embarcations pratiquant la pêche aux Antilles ne permet pas de donner une liste de l‟ensemble des armateurs des îles qui financent des épisodes de pêche, nous pouvons tout de même souligner le fait que ceux qui nous sont connus viennent pour la majorité de la Martinique. Ceci confirme une nouvelle fois la domination de cette île dans le domaine maritime.

Nous avons souligné qu‟il est difficile de faire ici une description des équipages pratiquant la pêche hauturière. Pourtant grâce au « Mémoire des demandes que ledit sieur Roy[2293] demande audit Capitaine Jean Temple pour luy avoir pris sa barque nommée la Françoise, mis dans la dite barque Jean Pont pour aller à Tabaq soub le passeport de monsieur le Comte de Blenac gouverneur et lieutenant général pour le roi »[2294], nous pouvons avoir une idée de l‟origine des équipages qui étaient engagés pour ces pêches. Nous pouvons constater que la majorité des membres de cet équipage sont issus du même quartier que celui de l‟armateur. Le recrutement semble être effectué à proximité du lieu d‟armement. Ceci peut s‟expliquer par le fait que l‟activité n‟est que complémentaire de la pratique de l‟agriculture. L‟armateur est un propriétaire terrien qui fait appel aux petits habitants qui résident à proximité. Aucun membre de cet équipage ne fait parties de la haute société coloniale, ce qui semble indiquer une fois de plus que si celle-ci sait garder la main sur la pratique de la pêche, elle n‟en n‟est plus un acteur à partir des années 1664. Cet exemple indique que la pratique de la pêche même lointaine reste le fait des petits habitants des îles. Il est tout de même à souligner que contrairement à la pêche littorale, les esclaves sont exclus des équipages de la pêche lointaine. Aucune mention faisant état de présence d‟esclaves dans les équipages envoyés à l‟extérieur des zones côtières des îles n‟a été retrouvée. Peut-être y a-t-il là une réelle crainte de la part des colons de fournir une opportunité de fuite à ces esclaves, d‟autant plus que ces circulations amènent les équipages à proximité d‟îles non occupées par les puissances coloniales comme l‟île de Saint-Vincent réputée pour sa concentration de populations issues du marronnage.

L’importance du sel.

Avant de mettre un terme à cette étude de la pêche hauturière, nous devons aborder la question de la rentabilité de cette pratique. Là encore, il est impossible de donner le revenu précis qu‟apportent ces pêches aux grands propriétaires. Nous savons cependant qu‟il reste limité tout en étant bien que plus important que celui de la pêche littorale. La grande difficulté du commerce de produits issus de la pêche, est présentée par Du Tertre lorsqu‟il écrit:

> « J‟ay veue deux personnes à la Martinique qui s‟éstoient appliquez à l‟exercice de la pesche et l‟on avoit taxé le poisson qu‟ils vendoient à une livre et demi de petun, la livre de gros poisson et à une livre celle du petit cela étoit fort commode mais ce n‟estoit qu‟une goûte d‟eau dans la mer outre que la chaleur y est si grande que le

2292 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Lettre de la Fontaine Héroux, 30 Novembre 1663.

2293 Il s’agit de Jean Roy lieutenant de la compagnie du Prêcheur en 1681.

2294 ANOM, C8A 4 F° 185, " Mémoire de ce que le sieur Jean Roy, colonel de milice de l'isle Martinique, présente à M. le gouverneur de la Barbade pour ce qui luy a ésté pris dans l'isle de Sainte-Alousie par le capitaine Jean Temple, commandant la frégate du roy de la Grande-Bretagne nommée la Marie-Rose " (4 novembre 1686).

poisson y est incontinent corrompu et ce qui est pris le matin ne vaut plus rien à manger le soir »[2295].

Le grand problème que rencontrent les pêcheurs antillais du XVII° siècle réside dans la conservation des produits pêchés[2296]. Raison pour laquelle, l'activité de la pêche est très liée à celle de la récolte du sel. Ceci peut expliquer la demande formulée par les habitants de la Martinique à Clodoré:

> « Article 17 du traité de Clodré à la Martinique en 1665: qu'il estoit permis aux habitants d'avoir barques, canots, bateaux pour aller et venir par les isles pour y aller prendre du sel pour la nécessité des habitants pour s'en servir pour la chasse et pesche pour passer lesdits habitants d'isle et autre, vacquer à leurs affaires et qu'il estoit permis ausdits habitants de traiter les uns avec les autres dudit sel ou provenu de leur chasse ou pesche »[2297].

Il est à remarquer que les zones de pêches que nous avons citées plus haut se trouvent toutes sur la route des salines exploitées à cette période. Ainsi nous savons qu'elle a été l'attachement des habitants de Saint-Christophe à leur saline puisque celle-ci donne lieu à plusieurs accords de partages avec les populations anglaises de l'île.

Si le partage des zones de pêches ou de chasses n'est jamais contesté, celle du contrôle de la saline de l'île entraîne plusieurs conflits illustrant l'importance de cette denrée pour les îles. En effet, que faire des animaux capturés s'il est impossible d'en conserver la chair. Pour pouvoir répondre à leur besoin, les habitants de Saint Christophe peuvent par contre compter sur le fait que Saint-Martin et Saint-Barthélémy ont des « salines nécessaires pour Saint-Christophe »[2298]. La saline de Saint-Martin a acquis une grande réputation dans les îles puisque Rochefort rapporte qu' « Il y a de belles salines qui avoient obligé l'espagnol à y bâtir un fort »[2299]. Ainsi les pêcheurs qui se rendent dans les îles du Nord peuvent profiter de ces salines pour pouvoir conserver les produits de leurs pêches mais aussi pour pouvoir approvisionner leurs îles. De même à la Martinique et à la Grenade, les habitants disposent de salines locales ce qui peut faciliter la conservation des produits issus de la pêche. Il est à noter qu'à la Martinique, la saline du Marin se trouve dans le sud. C'est peut-être pour cette raison que la pêche semble avoir été plus développée dans cette partie de l'île.

Accompagnée du commerce du sel, la pêche lointaine revêt une importance particulière dans les îles, ainsi que le souligne l'ordre de 1697 faite au lieutenant général : « Le sieur d'Amblimont continuera de donner des passeports pour la pesche aux environs de ces isles et pour aller charger du bois et du sel et ils empescheront conjointement autant qu'il leur sera possible qu'il ne s'y commette des abus »[2300]. Si les autorités locales appuient cette pratique de la pêche, si la haute société coloniale s'y implique tant c'est parce qu'au-delà de son apport nutritif, elle permet de dégager des revenus assez conséquentes. Pour en avoir une idée, il convient de s'intéresser à une denrée extraite de ces pêches et très recherchée aux Antilles : la tortue.

2295 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II, p. 227.

2296Ainsi Michel Mollat écrit « le poisson au XVII° siècle est le produit alimentaire le plus périssable qu'il soit » ceci démontre que le problème n'est donc pas spécifique aux Antilles mais il doit y être accentué par l'effet du climat. Voir MOLLAT DU JOURDAIN Michel, *Histoire des pêches maritimes en France*, BHP, Toulouse, 1987.

2297 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome III, p. 176.

2298 ANOM, C10C1, Mémoire sur l'île de Saint Christophe, 05 Mars 1687.

2299 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 59.

2300 ANOM, C8A 10 F° 40, Lettre du Lieutenant Général Ablimont le 27 Mai 1697.

3. La pêche à la Tortue

Nous ne pouvions envisager d'aborder la question de la pêche sans faire une place particulière à la tortue. Cette pêche a pourtant débuté sous de mauvais augures puisque Du Tertre rapporte qu'en 1636 à la Guadeloupe :

> « Voyant donc que ces gens s'affoiblissoient de jour en jour jusqu'à ne se pouvoir plus soutenir, ils resolurent de leur permettre d'aller sur les anses y tourner des tortues dont ils leur avoient défendu de manger à cause du flux de sang qu'elles leur avoient causé mais ces pauvres affamez ne purent s'empescher d'en manger sans discretion, ce qui leur ayant cause les premiers mal, plusieurs en moururent et les autres devinrent si maigres et si décharnez qu'ils sembloient plustost des squelettes que des corps animez »[2301].

Pour autant, cet épisode dramatique ne rebute pas les habitants. Bien au contraire, la pêche à la tortue est de loin la plus pratiquée au XVII° siècle. Elle connaît un tel engouement que Jean Baptiste Du Tertre rapporte « Pendant les dix années que l'isle a esté habitée on a tiré chaque année plus de trois ou quatre mille tortues et un très grand nombre de lamantins et l'on en tire encore tous les jours quantité »[2302]. C'est certainement la prédation excessive envers cet animal qui pousse le gouverneur de la Guadeloupe à en interdire la pêche en 1669, espérant ainsi qu'elle s'y multiplierait à nouveau[2303].

Avant même l'arrivée des européens, les populations amérindiennes exerçaient cette activité afin d'en extraire le caret ou écaille de tortue, produits auxquels ils accordent une grande importance. Comme dans bien d'autres domaines, les Européens éclipsent en peu de temps les intermédiaires amérindiens et se saisissent directement de cette ressource. Pour cela, il leur a fallu avant tout apprendre à distinguer les différentes tortues et comprendre comment en effectuer la pêche.

La chasse à la tortue sur les plages

Nous pouvons distinguer quatre façons de saisir cet animal. Tout d'abord, Charles de Rochefort rapporte que les tortues « sortent de la mer la nuit pour aller pondre leurs œufs dans le sable sur l'arène, faisant une grande ouverture de leurs pattes où elles pondent bien 80 ou cent œufs plus ou moins et gros comme des œufs de poules et quasi de même goût, ce qu'elles font les mois de mai, juin, juillet et août »[2304].

Ceux qui recherchent ces tortues n'ont qu'à les attendre sur la plage. Une fois en présence de l'animal, ils les retournent, et attendent patiemment qu'elles s'épuisent pour s'en saisir. Cette technique ne demande aucune connaissance particulière. Elle est pratiquée sur l'ensemble des plages fréquentées par les tortues. Des trois espèces que connaissent les habitants, c'est surtout celle que Jean Baptiste Labat nomme la « tortue franche »[2305] qui est attrapée de la sorte. Sa chair est très convoitée car Rochefort écrit que « leur écaille est comme une table ronde d'un pied et demi de longueur et plus, les pattes d'un pied de long, la

2301 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles….* Op. Cit. Tome I, p. 77.
2302 Ibid. Tome II, p. 11.
2303 ANOM, C7A1 F° 58, Lettre de Du Lion le 16 Août 1669.
2304 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 245.
2305 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome I, p. 246.

tête comme celle d'un mouton et la queue grosse comme la cuisse d'un homme. Le goût de la chair est comme celle du bœuf et s'en fait potage et huile »[2306].

La seconde espèce de tortues est « La carouanne » que Jean Baptiste Labat décrit comme étant

> « Ordinairement plus grande que les deux autres son écaille ne vaut rien outre qu'elle est très mince et d'une vilaine couleur, elle est toujours chargée de galles et d'autres marques qui la gâtent absolument. Sa chair n'est pas meilleure, elle est toujours maigre, filasseuse, coriace et de mauvaise odeur. On ne laisse pas de la saler pour les nègres à qui tout est bon »[2307].

Cette espèces est donc la moins recherchée des trois mais nous verrons plus loin que les colons, au-delà de la donner à leurs esclaves en ont trouvé une autre utilité.

Enfin la troisième espèce est « le caret qui n'est jamais si grand que la tortue franche l'écaille qui lui couvre le dos qu'on appelle sa carapace est bien plus ronde c'est ce qui lui donne la facilité de se retourner sur le ventre quand on la tourne sur le dos »[2308]. Cette espèce suscite la grande convoitise des pêcheurs antillais car ses écailles servent à faire « des peignes et cabinets beaux à merveilles pour les curieux et est ce qu'on appelle peignes de tortues »[2309]. Dans sa présentation de l'animal, Jean Baptiste Labat signale bien que sa pêche est plus complexe que celle de la « tortue franche ». En effet, une fois retournée, le caret arrive à se remettre sur le ventre et peut alors fuir. Les pêcheurs doivent donc s'adapter en capturant l'animal directement en mer. Du Tertre rapporte que

> « La pesche des tortues se fait en trois façons, scavoir au Chevalage, à la varre et quand elles terrissent. La Tortue chavalle, c'est-à-dire s'accouple depuis le commencement de Mars jusqu'à la my May. Je laisse toutes les circonstances de cette action, c'est assez de dire que cela se fait sur l'eau, en sorte qu'elles peuvent estre facilement découvertes : alors deux ou trois personnes se jettent promptement dans un canot, leur courent sur et les abordent facilement, il leurs passent un lacs coulant dans le col, ou dans une patte ou bien n'ayant point de corde, on les prend avec la main par-dessus le col au défaut de l'écaille. On les prend quelquefois toutes deux mais pour l'ordinaire la femelle échappe »[2310].

La pêche à la varre.

Une seconde façon de pêcher les tortues est plus commune. Elle est décrite de la sorte par Rochefort :

> « La nuit lors qu'il fait clair de lune et que la mer est tranquille, le maitre pescheur qu'ils appellent varreur s'étant mis en un petit esquif qu'ils nomment canot avec deux autres hommes, l'un qui est à l'aviron, pour le remuer d'un et d'autre costé avec tant de vitesse et de dextérité qu'il avance autant et avec beaucoup moins de bruit, que s'il etoit poussé à force de rames. Et l'autre est au milieu du canot, où il tient la ligne, qui est attachée au clou, en état de pouvoir aisément et promptement filer lors que le varreur aura frappé la tortue »[2311].

Du Tertre explique alors que les équipages qui pratiquent cette pêche s'organisent ainsi :

2306 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 247.

2307 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome I, p. 246.

2308 Ibid.

2309 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 250.

2310 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II. p. 230.

2311 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 251.

> « Si tost que la tortue commence à terrir, nos françois dans tous les quartiers où il y a de bonnes anses y envoyent des hommes et l'on distribue également la viande que l'on a prise à ceux qui s'y sont trouvez : d'autres se mettent six ou sept ensemble et équipent un canot qui porte dix ou douze ou quinze barils ou quelquefois trois ou quatre tonneaux et vont chercher les ances les plus fréquentées des tortues et là divisant la nuit en quatre chacun garde et fait sentinelle le quart de la nuict et de revues de temps en temps tout le long de l'anse »[2312].

Si la pêche à la tortue est pratiquée dans l'ensemble des îles certaines zones sont plus privilégiées par les pécheurs. Ainsi il est dit qu'à Saint Martin « il y a aussi des etangs d'eau salée qui s'avancent bien avant entre les terres où l'on pesche une infinité de bons poissons particulièrement des tortues de mer »[2313]. De même le Grand cul de sac de la Guadeloupe est connu comme étant une zone fréquentée par les tortues et les lamantins. A la Martinique, les pêches à la tortue sont surtout rapportées pour les plages du sud de l'île comme le Diamant dont nous avons déjà traité. Enfin, nous savons que les habitants de la Grenade s'adonnent aussi à cette pêche comme ceux qui sont conduits par un certain Vilain en 1653[2314]. Les pêcheurs à la recherche des tortues peuvent se rendre bien plus loin, aux îles de Trinité et Tobago et selon Du Tertre des pêcheurs des Petites Antilles vont aussi « pescher une grande quantité de tortues aux Kayemans qu'ils apportent vendre dans les isles »[2315].

La pêche à la tortue dans les espaces plus éloignés

Ainsi nous retrouvons de nombreux témoignages de marins quittant leurs îles pour des horizons plus lointaines à la recherche de ces animaux. C'est le cas de ces hommes présents sur les navires affrétés par La Touche et Magon dans les années 1690[2316]. Il est à remarquer que les zones de pêches lointaines correspondent aux zones de pêches de tortues. Il semble évident que la première motivation des pêcheurs est la recherche des écailles du caret véritable source de richesses.

Cet engouement pour la pêche à la tortue peut s'expliquer par son apport financier. Labat dit au sujet des écailles du caret que l' « on appelle aussi sa dépouille elle consiste en treize feuilles qui toutes ensembles peuvent passer quatre livres et demie à cinq livres qui se vend pour l'ordinaire quatre livre dix sol à cent sil la livre »[2317]. Rochefort rapporte que pour ceux qui se contentent de chercher l'animal aux abords des côtes « Il n'en faut souvent que deux ou trois pour faire la charge d'un grand canot »[2318]. Mais ceux qui osent partir au large pour en faire la pêche en tirent des revenus d'autant plus considérables. Lorsque Jean Roy vient réclamer à la Barbade les revenus de la pêche effectuée par la barque la Françoise qu'il avait affrétée, il se plaint que la prise de son embarcation lui a enlevé

> « environ 1500 livres de tortue sale qui estoit a bord de la dite barque qui vaut du moins à la Martinique trois livres la livre […] Pour six dépouilles de Caret du moins quinze livres qui vaux à la Martinique cinquante livres de sucres la livre […] pour vingt-deux tortues que ledit Jean Pont avoit en vue lorsque sa barque luy a esté prise

2312DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II. p. 230.
2313 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 58.
2314 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP.Cit, p. 96.
2315 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II. p. 230.
2316 ANOM, C8A6F217, lettre de Gémosat, 11 Avril 1690.
2317 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles …* OP. Cit. Tome I, p. 246.
2318 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 250.

au cul de sac de Maure tant à bord qu"à terre lesquelles tortues allant à la Martinique auroit valu trois et quatre cent livres de sucre chacune »[2319].

Ainsi selon son calcul, Jean Roy aurait perdu une somme équivalent à 14 050 livres de sucres. Nous comprenons alors mieux l"intérêt que voient les habitants à pratiquer cette pêche. Elle est d"autant plus rentable que les instruments utilisés sont assez rudimentaire : « serpes, haches, vilbrequins, lins, clous a varre folles, servants a prendre de la tortue »[2320]. Ainsi elle ne demande pas une dépense excessive et assure une activité aux engagés et aux embarcations en dehors des périodes des travaux agricoles. Même si les pêches se font dans des espaces assez lointains comme à Tobago ou dans le Nord de l"arc antillais, les équipages devaient normalement rentrer rapidement ce qui ne gêne pas le mode de fonctionnement de la société coloniale. Ainsi le cas de ces marins de la Martinique qui « ont déclaré qu'il y a bien tost onze mois qu'ils partirent de la Martinique pour aller faire pesche à la Tortille et aux autres isle »[2321] reste tout de même exceptionnel. Enfin la pêche à la tortue présente cet avantage qu"elle peut être pratiquée au cours d"une grande partie de l"année. L"intendant Bégon rapporte qu"

> « Il sera aussy très avantageux aux isles de restablir la pesche de la tortue, du caret, de la caouanne et du lamantin qui se faisoit il y a quelques années beaucoup plus fréquemment qu"elle ne se fait à présent et occupoit les barques et les matelots pendant la saison des ouragans, cette pesche se faisant dans des lieux où l"ouragan n"est pas dangereux »[2322].

Peut-être faisait-il référence à la Guadeloupe où « il y a deux grands seins de mer entre ces deux terres d"où les habitants de l"ile qui se plaisent à la pesche peuvent tirer en toute saison des tortues et plusieurs autres excellents poissons »[2323].

Enfin, nous ne pouvons achever cette étude de la pêche à la tortue sans rappeler que l"animal est aussi recherché pour les vertus thérapeutiques qui lui sont accordés dès le XVII° siècle. Ainsi les chroniqueurs de façon générale rapportent que l"on donne de la chair de tortue aux malades afin qu"ils puissent se rétablir. Cette méthode médicinale a été très vite adoptée puisque Du Tertre y fait déjà référence au début de la période étudiée. Ainsi la consommation de cet animal est très vite passée du statut de l"aliment poison à celui que les habitants recherchent pour des vertus connues ou supposées. Le cœur de la tortue est semble-t-il ce qui est le plus prisé par les habitants. Cet engouement concerne les trois espèces de tortues que nous avons décrites. Jean Baptiste Labat rapporte que la consommation de la chair de la carouanne peut être bénéfique pour celui qui fait abstraction de son odeur. Il rappelle que la consommation doit s"en faire de façon modérée mais que celui qui en consomme à son arrivée dans les îles peut alors se purger et n"a plus à craindre les maladies tropicales[2324]. Nous ne savons pas s"il y avait déjà des croyances mystiques autour de la consommation de la chair de tortue comme en fait référence Véronique Ballot dans son article sur la pêche des tortues aux Antilles au XIX° siècle[2325] mais tout laisse à penser que la base de ces croyances sont apparues dès le début de la colonisation. Peut-être est -ce le témoignage de mythes transmis

2319 ANOM, C8A 4 F° 185, " Mémoire de ce que le sieur Jean Roy, colonel de milice de l'isle Martinique, présente à M. le gouverneur de la Barbade pour ce qui luy a esté pris dans l'isle de Sainte-Alousie par le capitaine Jean Temple, commandant la frégate du roy de la Grande-Bretagne nommée la Marie-Rose " (4 novembre 1686).

2320 Ibid.

2321 ANOM C7B6 N° 19, Lettre de Du Lion 1673.

2322 ANOM, C8B 1 N° 77, Mémoire de l'intendant Bégon, 12 Avril 1685.

2323 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit, p. 39.

2324 LABAT Jean Baptiste *Voyage aux isles…*, OP. Cit.

2325 BALLOT Véronique, « La tortue dans les Petites Antilles, entre valeur symbolique et enjeux économiques », *Études caribéennes*, Décembre 2013.

par les populations amérindiennes aux populations européennes et qui auraient perduré jusqu'à nos jours[2326].
Ainsi de toutes les pêches pratiquées dans les Petites Antilles, celle de la tortue est la plus répandue et la plus active. La recherche de cet animal est pratiquée par l'ensemble de la population. Comme nous l'avons vu, sa pêche est pratiquée pour trois raisons différentes : son apport nutritif, ses gains qui résultent du négoce de l'écaille et ses vertus médicinales. Nous comprenons mieux pourquoi de nombreux marins n'hésitent pas à s'aventurer dans la mer des Caraïbes à la recherche de cet animal. Pour autant, comme pour les autres pêches aucun habitant ne s'y spécialise. Elle n'est effectuée que de façon épisodique et toujours en parallèle d'une autre activité.

4. Les pêcheurs dans les Petites Antilles Françaises, une identité difficile à établir.

La place du pêcheur avant 1650

Un premier point est à signaler : il a été difficile pour nous d'identifier clairement les premiers pêcheurs européens des Antilles. Pourtant le début de la période coloniale a certainement été marquée par la nécessité de s'approvisionner en produits issus de la la mer afin d'assurer la subsistance de la colonie. La pratique de la pêche permet, entre autres, de pallier l'absence de denrées venues d'Europe. Nous savons qu'à cette époque, de nombreux épisodes de famines sévissent au sein des colonies nouvellement implantées. Deux facteurs sont importants dans l'apparition de ces épisodes, le manque de navires venant d'Europe et surtout le fait que les habitants ont du mal à exploiter rapidement les ressources terrestre des îles. La logique voudrait que pour pallier cette absence de denrées agricoles, les premiers habitants se tournent vers la mer et ses nombreuses ressources. Or les différents récits montrent plutôt des populations en train de mourir de faim alors même que l'Océan leur tend les bras. Dans ce contexte, le pêcheur qui aurait pu prendre une place de héros dans la colonisation, n'est célébré par aucun des nouveaux colons, en tout cas, aucun d'entre eux ne fera de cette activité une de ses marques de distinction, contrairement aux aventuriers et capitaines marchands. Cela peut s'expliquer par l'origine des premiers colons. Très peu sont issus directement du milieu maritime. Nombre des engagés sont issus du monde agricole[2327] et les habitants les plus aisés ont, eux, une pratique militaire de la mer.
Ainsi lorsque les chroniqueurs relatent les premiers épisodes de pêches, l'activité semble plus s'apparenter à de la chasse et c'est donc sans surprise que la tortue va être principalement l'objet des prédations. A ce propos, les premières expériences que les colons font de la consommation de la tortue renseignent sur leur mentalité. Du tertre relate que :

> « Voyant donc que ces gens s'affoiblissoient de jour en jour jusqu'à ne se pouvoir plus soutenir, ils résolurent de leur permettre d'aller sur les anses y tourner des tortues dont ils leur avoient défendu de manger à cause du flux de sang qu'elles leur avoient causé mais ces pauvres affamez ne purent s'empescher d'en manger sans

2326 PRICE Richard, « Magie et pêche à la Martinique », *L'Homme*, Année 1964 Volume 4 Numéro 2, pp. 84-113.
2327 DEBIEN Gabriel, *les engagés pour les Antilles 1634-1715*, société d'Histoire des colonies Françaises, 1952, P. 98- 112.

> discrétion, ce qui leur ayant cause les premiers mal, plusieurs en mourrurent et les autres devinrent si maigres et si décharnez qu'ils sembloient plustost des squelettes que des corps animez »[2328].

Nous pouvons nous demander si les premiers colons sont tombés réellement malade à cause de la consommation de la chaire de cet animal. Il semblerait plutôt que ce soit leur grande privation qui a entraîné ces méfaits. Conjugué aux effets d'un environnement nouveau, un certain nombre d'entre eux n'y survivent pas. L'autre information qui me semble importante est le fait que seule la tortue est recherchée. Dans cet épisode, les habitants de la Guadeloupe en proie à la famine auraient pu pratiquer une pêche plus abondante sur les côtes et diversifier ainsi leur alimentation. Pourtant, ils se contentent de la chasse ce qui, en fait, ne demande aucune pratique de la mer. C'est certainement pour cela qu'André Chevillard associe la pratique de la pêche à celle de la chasse puisqu'il écrit : « car quelques mois après ayant fait un gros de huit à neuf cens hommes, armez d'arcs, de flèches et de boutou, ils se rendent du petit matin au quartier du grand carbet, pour surprendre la colonie dans le travail mais les nostres s'estants dispercez qui à la pêche qui à la chasse ou autre recréation à cause du saint dimanche»[2329].

Le colon des premiers temps n'est donc pas un pêcheur mais plutôt un agriculteur qui se tourne vers la mer par nécessité et qui s'en détourne dès qu'il le peut. La préoccupation première des colons est de planter de quoi se nourrir et de quoi vendre. Par exemple, lorsque d'Esnambuc installe les premiers habitants de la Martinique, il ne manque pas de leur donner de quoi planter des produits qui leur assureront leur subsistance[2330]. Le colon européen qui aurait pu offrir l'image du héros pêcheur va laisser cette place aux Amérindiens. Ainsi dans le récit de la colonisation de la Guadeloupe, lors de l'épisode de famine qui suit la première installation des colons, il est fait référence à des échanges de produits issus de la mer entre les deux nations, sans lesquels la colonie n'aurait pu se maintenir[2331]. Ces échanges se poursuivent bien après que les colons ont affermi leur installation puisque Du Tertre écrit en 1674

> « Quand ils [les Caraïbes] nous viennent visiter c'est qu'ils ont affaire de nos denrées comme de haches, serpes, cousteaux, éguilles, épingles, hameçons, toile pour faire des voiles à leurs pirogues, de cristal, de petits miroirs, de la cassave et autres petites bagatelles qui sont de peu de prix. Ils nous apportent en échange des licts de coton, des tortues, des porcs, des lezards, du poisson, des poules, des perroquets, des fruits du pays, des arcs, de flèches, de petits paniers et du caret qui est la meilleure marchandise et de plus bas prix. Ils nous apportent aussi ce qu'ils peuvent butiner sur leurs ennemis tout ce qui n'est pas à leur usage et quelques pierres vertes et s'arrestent aussi à ce qu'ils ont besoin et si un cousteau leur est nécessaire quand vous leur présentiez deux haches ou deux serpes qui valent vingt fois autant pour une tortue ils la donneront pas »[2332].

Nous pouvons dire que la pratique de la pêche au début de la colonisation est balbutiante et le colon pêcheur n'existe pas en tant que tel dans cette société qui se préoccupe tout d'abord d'extraire des denrées permettant de s'enrichir rapidement. Alors que tous les éléments sont à disposition pour faire du pêcheur un personnage central, ce sont les Caraïbes qui vont prendre cette place[2333]. Malgré ce début chaotique, les nouveaux habitants des Antilles vont finalement

2328 DU TERTRE, Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 77.

2329 CHEVILLARD André, *Les desseins de son éminence…* OP.Cit, p. 29.

2330 NICOLAS Armand, *Histoire de la Martinique des Arawaks à 1848*, L'Harmattan, Paris, 1996.

2331 JOUVEAU DU BREUIL Yvain, « Les Caraïbes à la Guadeloupe au XVII° siècle », GHC, numéro 27 : Mai 1991 page 324.

2332 DU TERTRE Jean Baptiste, Histoire générale des Antilles…, OP. Cit. Tome II, p. 383.

2333 LAFLEUR Gérard, *Les Caraïbes des Petites Antilles*, Karthala, Paris, 1992, P.113.

franchir le pas et certains d'entre eux à partir de 1650 adoptent une réelle pratique de cette activité. Ainsi De Baas en 1670 tint les propos suivants : « les pêcheurs sont encore des hommes précieux car ils font vivre ceux qui n'ont ny négre ny terre »[2334]. Il convient donc d'observer maintenant la place des pêcheurs dans ou à l'extérieur de cette société coloniale principalement tournée vers la terre, et ce en distinguant les types de pêches.

Qui sont les pêcheurs ?

Dans le second ouvrage qu'il réalise, Jean Baptiste Du Tertre rapporte qu'il a « pesché et pris plusieurs fois le long des costes des isles une sorte de poisson appelé capitaine à cause qu'il est tout rouge et qu'il a une empenure sur le dos »[2335]. L'auteur témoigne ici de sa pratique fréquente de la pêche tant sur les côtes des îles qu'il a visité que sur les littoraux. Il n'est pas le seul membre du clergé présent aux Antilles à être dans ce cas. Dans l'article VIII de la « convention faite entre Monsieur de Sales et les religieux de Saint-Dominique pour leur establissement dans l'isle de Sainte-Croix » il est signifié aux: « dits religieux qu'ils auront droit de pesche et de chasse autour et dans toute l'isle »[2336]. Ces témoignages démontrent bien le fait que la pêche est une activité dont la pratique est généralisée. Pourtant, il n'est pas aisé de trouver l'identité de ceux qui l'exercent. En effet, très peu d'habitants se désignent comme pêcheur.

Ce fait ressort de l'étude des registres paroissiaux et des recensements qui ont eu cours aux Antilles durant la période étudiée. Malgré un dépouillement assidu de ces fonds, nous n'avons pu retrouver que trois habitants à qui on attribue le nom de pêcheurs. Nous pouvons y ajouter deux autres référencés comme chasseurs. Ces cinq cas nous semblent bien peu comparés à toutes les références à la pratique de la pêche que nous avons retrouvées. Nous devons donc nous interroger sur une aussi grande disparité entre l'importance que revêt la pratique de la pêche et le peu de personnes qui se reconnaissent comme de véritables pêcheurs. Pour pouvoir répondre à cette interrogation, nous pensons judicieux de nous pencher sur l'identité des cinq individus qui sont qualifiés de pêcheurs. Il s'agit de: Arnould Desprez pêcheur recensé à la Guadeloupe en 1664[2337], Dailly Jacques chasseur recensé en 1680 au Fort Saint-Pierre de la Martinique[2338], François de Cormanville recensé comme chasseur à Marie-Galante en 1665[2339], Jean Royer pêcheur recensé en 1680 à la Martinique[2340] et Pierre Samuel pêcheur recensé en 1685 au quartier de la Basse-Terre à Saint-Christophe[2341].

Un premier constat s'impose. Aucun des personnages qui nous sont connus comme ayant exercé la pêche dans les autres sources étudiées ne figure dans les recensements comme pêcheurs. De plus, il est à constater que dans des îles comme Saint-Martin, les Saintes[2342] ou la

2334 ANOM, C8A 1 F° 32, lettre du Lieutenant Général De Baas le 24 Février 1670.

2335 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit. Tome III, p. 216

2336Ibid. Tome III P. 302

2337 ANOM 5DPPC22 F° 1 Rôle des Habitants de la Martinique pour l'année 1664.

2338 ANOM 5DPPC/23, Rôle général pour l'année 1680.

2339 ANOM5DPPC52 Contrôle des habitants de l'île de Marie-Galante tant des hommes portant armes, femmes, enfants, engagés qu'esclaves et les armes à feu qui sont en icelles (n° 16) (postérieur à 1665).

2340 ANOM 5DPPC/23, Rôle général pour l'année 1680.

2341 ANOM 5DPPC26 F° 292, Recensement de Saint Christophe, 1685.

2342 Pourtant au sujet de cette île Yvain Jouveau du Breuil dans son article sur les Saintes démontrait que la pêche fut une activité fortement pratiquée dans cette île. Ainsi il appuyait sa réflexion sur les écrits de Jean Baptiste Labat. Même si nous n'avons pas retrouvé de nom de pêcheur venant des Saintes pour la période étudiée, nous partageons nous aussi l'analyse de cet auteur. Cf JOUVEAU DU BREUIL Yvain « Les Saintois au XVII° siècle » GHC, Bulletin 81 : Avril 1996.

Grenade où l'activité de pêche joue un rôle primordial pour la survie des habitants, aucun d'entre eux ne se fait connaître comme pêcheur.

Parmi les trois pêcheurs avérés, grâce aux travaux de Jean et Denis Godet-Langlois, celui sur lequel nous sommes le mieux renseigné est Arnould Desprez[2343]. Il est recensé comme pêcheur en 1664 au quartier de la Basse-Terre. Marié à Marie Violette, il a trois filles dont nous ne trouvons trace de mariage postérieur. Le fait marquant est qu'il est signalé comme Flamand. Il pourrait s'agir de l'un de ceux venus du Brésil. Il est alors probable que contrairement aux autres membres de la communauté hollandaise installée dans l'île, il n'a eu aucune chance de pouvoir acquérir une terre. Par contre, sa présence à la Basse-Terre dans le quartier des magasins indique qu'il est certainement en lien avec la société des marchands installés sur place. Peut-être est-il le seul habitant des Petites Antilles à avoir tenté de faire de la pêche une réelle activité commerciale. Quoi qu'il en soit, il ne semble pas avoir réussi à faire fortune dans l'île puisqu'il n'apparaît plus dans les recensements postérieurs et nous ne trouvons aucune trace de lui ni des membres de sa famille dans les registres paroissiaux[2344]. Le fait qu'aucune de ses filles n'apparaissent comme étant mariée peut laisser supposer qu'il ait quitté l'île avec sa famille, peut être suite à la révocation de l'édit de Nantes[2345].

Après lui, le second personnage pour lequel nous avons des informations exploitables est Jean Royer. Nous savons que ce pêcheur réside à Macouba en Martinique en 1680. Il est au service de Dyel de Monteval[2346]. Ainsi, le seul pêcheur recensé à la Martinique au cours de la période étudiée est un homme au service d'un des grands propriétaires de l'île. Ceci peut tout de même nous surprendre puisque nous avons démontré que la pêche est une activité très développée dans cette île principalement dans les quartiers du Sud. Le fait qu'il apparaît comme étant au service d'un grand propriétaire pourrait alors indiquer que cet homme a été engagé pour cet emploi et qu'il l'exerce à temps plein contrairement aux autres habitants des Petites Antilles. Il est dommage que nous n'ayons pas pu avoir d'informations sur la pêche exercée par ce personnage car il est possible que son rôle soit de mener ses activités au large des côtes de la Martinique, ce qui lui donnait un caractère exceptionnel.

Pour ce qui est de Pierre Samuel, troisième et dernier pêcheur retrouvé au cours de notre recherche, nous n'avons quasiment aucune information si ce n'est qu'il réside dans le quartier de la Basse-Terre de Saint-Christophe. Tout comme ses confrères cités auparavant, nous perdons très vite sa trace et les registres paroissiaux n'apportent aucune information le concernant. Nous pourrions faire les mêmes remarques au sujet des chasseurs apparaissant dans les recensements et dont nous avons donné les identités plus haut.

Que peut-on déduire de cette quasie absence de pêcheurs dans les recensements? Est-ce un manque d'application de la part de ceux qui les ont effectués? Nous avons déjà montré que le premier objectif de ces recensements est de donner une idée aux autorités de la possession des terres dans les différentes îles. Ainsi de nombreuses omissions ont été réalisées. Il est quasi certain que de nombreuses personnes auraient dû être recensées comme pêcheurs et qu'elles ne le sont que comme habitants. Mais nous ne pouvons imputer cette absence de référence au monde de la pêche qu'au manque de rigueurs des administrateurs. En effet, si tel avait été le cas, nous aurions eu mention de ces pêcheurs dans les registres paroissiaux. Or, aucun habitant des Petites Antilles n'a tenu à faire figurer la qualité de pêcheurs lors de la réalisation d'actes religieux. Ceci semble indiquer que l'activité de pêche n'est pas perçue

2343 GODET-LANGLOIS Jean et Denise, *La vie en Guadeloupe au XVII° siècle*, Exbrayat, Fort de France 1991, P 47.

2344 Il nous faut prendre en compte qu'étant recensé comme Flamand, il devait être de confession protestante ce qui peut explique son absence des registres paroissiaux.

2345 Nous traiterons plus loin du départ des habitants de confession protestante et juive dans les années 1680.

2346 Il s'agit d'un des descendants du gouverneur de la Martinique, Dyel Du Parquet.

comme une réelle profession par les habitants, quel que soit l'espace où ils résident et quelle que soit l'importance qu'elle détient pour la survie des habitants.

Si nous revenons sur nos cinq pêcheurs et chasseurs recensés, nous pouvons constater qu'à l'exception de Cormanville qui est à Marie-Galante, les autres résidents dans les principaux espaces marchands des Petites Antilles. Or, il s'agit aussi d'espaces qui connaissent une forte pression foncière au moment de la réalisation des recensements. Nombre des habitants de ces quartiers cherchent à acquérir une terre et, en attendant, se mettent au service des principaux armateurs ou des propriétaires terriens résidant à proximité. Il est alors possible que ces hommes n'avaient pas d'autres activités à proposer aux agents chargés du recensement pour justifier leur présence en ces lieux. La pêche ne serait alors vue que comme une activité de transition avant l'exercice d'un autre métier ou l'acquisition de terrains agricoles. Ceci pourrait expliquer pourquoi Arnould Desprez disparaît de l'île de la Guadeloupe après le recensement de 1664. Peut-être était-il à la recherche d'une situation stable et n'exerçait il la pêche que dans le but de subvenir aux besoins de sa famille en attendant de pouvoir accéder à une autre source de richesse. Ceci expliquerait aussi pourquoi aucune de ses filles ne paraît mariée à la Guadeloupe. Il a peut-être quitté l'île afin de trouver fortune ailleurs.

La pêche, une activité de complément.

Si l'étude des recensements et des registres paroissiaux donne peu d'informations sur le monde des pêcheurs, elle retranscrit tout de même l'état d'esprit des habitants des Petites Antilles au XVII° siècle. En effet, tout porte à croire que si l'activité de pêche est largement pratiquée, elle n'est pas perçue comme pouvant donner lieu à un véritable métier[2347]. Un mémoire anonyme daté de 1680 indique au sujet des enfants et de leur éducation :

> « on les pourroit destiner selon leurs differens génies a quelques arts et mestiers et surtout à ceux qui sont présentement les plus nécessaires au lieu de les laisser fainéants et inutiles ne sachant d'autres mestiers que celuy de pescher et de fumer »[2348].

Comment peut-on expliquer que ceux qui pratiquent cette activité dite si nécessaire aux habitants, soient perçus comme des personnes oisives ? La première raison qui nous est apparue est due au fait que l'activité de pêche entre en concurrence avec celle de la pratique de l'agriculture. Au XVII° siècle, l'exploitation de la terre est considérée comme l'activité principale au développement de la colonie. N'oublions pas que les premiers colons se sont installés sur place pour cultiver le tabac et le revendre en Europe. Lorsqu'ils adoptent la culture de la canne à sucre, le but est aussi d'en faire une agriculture spéculative. Le bon colon est celui qui pratique une activité ayant un fort potentiel commercial. La richesse doit être acquise rapidement et de façon assurée. Or la pêche est une activité qui apporte que des ressources commercialisables localement. Ceci ne peut assurer une source de revenue pérenne. Seule la pêche à la tortue donnant lieu au commerce des écailles est vue comme une réelle activité. C'est l'une des raisons pour laquelle, les grands propriétaires terriens ont financé des équipages se rendant dans des lieux éloignés pour effectuer ces pêches, laissant aux petits habitants la pratique de la petite pêche littorale et côtière. Le fait que cette pêche

2347 Ceci semble encore être le cas récemment puisque Pierre Failler disait que seul 3,5% des pêcheurs de la Martinique sont des professionnels ce qui pour lui est le poids de la tradition : le job dans la pêche. Ceci est dû au poids des saisons avec la morte saison de Juin à Novembre. FAILLER Pierre « Quelques caractèristiques socio-économique de la pêche martiniquaise par Pierre Failler » in BLANCHET GILLES, *La pêche aux Antilles*, chez IRD édition, Paris, 2002, page 141 à 155.

2348 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire d'un auteur anonyme vers 1680.

lointaine peut y être pratiquée en parallèle à d‟autres activités mieux perçues aux Antilles comme la course et le commerce doit y rajouter une image plus positive que pour celles des autres pêches.

Ainsi, si la pêche est perçue comme nécessaire en temps de disette, elle est aussi vue comme pouvant être pratiquée par tous, puisque les outils et embarcations utilisés restent rudimentaires, elle n‟apparaît donc pas comme une activité demandant un savoir particulier contrairement à d‟autre activités maritimes. Enfin la pêche est une activité qui reste très aléatoire. En effet, nous sommes dans une région touchée par les tempêtes tropicales et ouragans. Ainsi entre les mois d‟Août et d‟Octobre, il est déconseillé à tous marins de prendre la mer[2349]. Si les autres activités maritimes doivent avoir cours durant cette période, il est fort probable que les pêches littorales et lointaines doivent être fortement ralenties au cours de ces périodes cycloniques. Le pêcheur doit donc trouver d‟autres moyens d‟assurer sa subsistance, en intégrant les équipages marchands ou les groupes de travailleurs agricoles. Le pêcheur ne peut donc pas être quelqu‟un qui s‟adonne à cette activité à temps plein. Etre pêcheur doit donc signifier être un Petit habitant et renvoie l‟image de quelqu‟un au service de plus puissant, qui n‟a pas réussi à réellement se faire une place dans cette société coloniale. Les colons pêcheurs sont donc ces « pauvres habitants qui sont bastis sur le bord de la mer ne vivent que de cassaves et de poissons. Ils attendent avec cela une meilleur fortune »[2350].

Nous comprenons alors mieux les propos d‟Antoine Biet, étant de passage à la Martinique vers 1657:

> « Je me suis estonné comme ces missionnaires apostoliques souffrent jusqu‟à maintenant qu‟on ne garde point l‟absence des viandes, les jours deffendus par l‟Eglise, et pendant tout le saint temps de caresme. Quand on commence à s‟establir dans une nouvelle île, l‟on mange tout ce qu‟on y peut trouver mais présent qu‟elles sont establies cela semble fort estrange. On me dira que la mer des isles n‟est guerres poissonneuses mais je soutiens le contraire parce que j‟ay veue à la Barboude qu‟il ne manque point de poisson sur le port tous les jours de la semaine »[2351].

L‟auteur fait ici deux constats : premièrement, la consommation de poisson est moins fréquente qu‟au premier temps de la colonisation et surtout que dans la colonie Anglaise de la Barbade, la pêche y étant mieux organisée puisqu‟il s‟y tient un marché au poisson. En effet, nous n‟avons jamais vu mention de lieu de vente de poissons ou autres produits issues de la pêche dans les Petites Antilles Françaises. Cela souligne un manque d‟organisation que nous pouvons déplorer[2352]. Les pêcheurs des îles françaises ne se semblent pas se sentir appartenir à un corps de métier, ce qui certainement les aurait encore plus exclus de cette société coloniale. La pratique de la pêche de façon régulière étant donc laissée aux mains des populations les moins considérées des îles. Les populations amérindiennes sont les premiers à qui l‟on attribua la faculté de savoir pêcher.Dans les premiers temps de la colonisation, les populations Caraïbes sont perçues comme les pêcheurs des Antilles, ceux avec qui l‟on peut échanger des produits de peu de valeurs contre de la chair de tortues et du caret tant recherché. Mais les colons n‟ont pas su mettre cette population à leur service et peut être craignaient-ils, à juste titre, une trop forte tentation de fuite de la part de ces populations.Ils sont donc remplacés par les pêcheurs Amérindiens issus du Brésil et introduits par les Hollandais fuyant le continent

2349 Pour plus d'informations sur la pratique de la pêche aux Antilles et les problèmes que peuvent rencontrer les marins encore aujourd'hui voir BLANCHET Gilles, *La pêche aux Antilles* , chez IRD édition, Paris, 2002.

2350 ANOM, C8A 1 F° 32, lettre de De Baas, 24 Février 1670.

2351 BIET Antoine, *Voyage de la France équinoxiale…* OP.Cit.

2352 Cf. la description que nous offre Alain Cabantous des marins de Dunkerque et de la place importante qu'ils tiennent au sein des sociétés littorales. Voir CABANTOUS Alain *Dix mille marins face à l'Océan*, Publisud, Paris, 1991.

au milieu des années 1650. Ces pêcheurs amérindiens sont accompagnés de ceux capturés dans le bassin de l'Orénoque par les marins des Petites Antilles. Ainsi les colons possédant des Arawaks les envoient à la pêche comme le signale Du Tertre lorsqu'il écrit « Ils ont une adresse admirable pour la chasse et pour la pesche et il ne faut qu'un esclave brasilien dans une case pour fournir en tout temps la table du maistre de gibier et de poisson »[2353]. Ceci peut expliquer pourquoi nous retrouvons en Guadeloupe un certain nombre de ces Amérindiens dans des habitations proches des espaces de pêches de l'île[2354]. Mais leur présence restant limitée, les colons peuvent compter sur la docilité d'une autre catégorie de la population pour continuer à fournir leur table en produit issu de la mer. Il s'agit de ces hommes dont Du Tertre dit « nos nègres font des petites nasses avec des roseaux fendus dans lesquelles ils prennent des locches, des moutoilles, des tessats aussi gros que le bras et des anguilles très excellentes »[2355]. De même en 1679, Blénac écrit au sujet de Marie-Galante :

> « Généralement tous les habitants se servent des nègres pour chasseurs, pour pescheurs pour commandeurs et pour tout les services domestiques de sorte qu'il est d'une nécessité absolue que ses sortes de gens les aillent chercher ailleurs les habitants y trouvant leurs avantages ne payant point de gages aux nègres »[2356].

Ainsi les colons en laissant à leurs esclaves africains la pratique de la pêche, favorisent leurs contacts avec les populations amérindiennes. La description de ces esclaves qui « qui sont employé a pescher la roche à chaux »[2357] qu'offre Du Maitz fait état d'hommes capables de plonger et de nager dans les eaux de l'Océan à la recherche de cette ressource tout comme les Caraïbes qui

> « Ne laissent pas d'y plonger, persuadés de leur adresse, il est vrai qu'ils sont presque tous parfaits nageurs, ils ont aussi besoin d'exceller dans cet art, car on ne saurait croire le temps qu'ils demeurent dans l'eau, d'où ils ne ressortent point sans rapporter ce poisson ou quelque autre »[2358].

Les esclaves africains commencent donc à acquérir une maîtrise de la pratique maritime et adoptent les embarcations et les techniques de pêches des Amérindiens. Intégration qui explique leur pérennité jusqu'à aujourd'hui dans les pêches traditionnelles.

Ainsi nous pouvons dire que si la pratique de la pêche aux Antilles est bien avérée pour le XVII° siècle, il n'y a pas eu de société de pêcheurs comme nous pourrions nous y attendre dans un espace tant marqué par la présence de la mer et de l'Océan. Les colons ont su extraire du fond de l'eau les ressources qui leur sont nécessaires en se dotant de techniques issues des populations autochtones. La mise en valeur de certaines d'entre elles comme les écailles de tortues entraîne une véritable généralisation de la pratique de la pêche. Pour autant, les colons ne font jamais de cette activité une caractéristique de leur société. Le pêcheur est celui qui est au service des plus grands. Il n'est jamais perçu comme un personnage héroïque, malgré le fait que les colons doivent beaucoup aux bienfaits que la mer leur apporte dans ces temps où les communications qui relient l'Europe aux Antilles sont si irrégulières. Si l'activité de pêche est commune à tous les habitants, l'image négative qu'a le pêcheur auprès des colons les incite à délaisser cette activité, à l'exception de la pêche lointaine synonyme de commerce et de course. Ce désintérêt pour la pratique de la pêche côtière et littorale incite les colons à laisser la pratique à ceux qui ont le moins à perdre pour leur image, tout d'abord les

---

2353 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles*,…. OP. Cit. Tome II. p. 484.

2354 JOUVEAU DU BREUIL Yvain, « Les Caraïbes à la Guadeloupe au XVII° siècle », GHC, numéro 27 : Mai 1991 page 324.

2355 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP. Cit. Tome II. p. 526.

2356 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac 10 Mars 1679.

2357 ANOM C8A5F88, lettre de Du Maitz, le 24 Juin 1688.

2358 ANONYME DE SAINT VINCENT *Relation de l'île de Saint Vincent...* Op. Cit. p. 61.

Amérindiens et les engagés puis les esclaves issus d‟Afrique. Ceci favorise les échanges de savoirs et de pratiques. S‟il y a une véritable société de pêcheurs aux Antilles, elle est certainement plutôt à rechercher du côté des populations serviles, ce qui accentue le côté silencieux de sa pratique mais ce qui favorise aussi la transmission des coutumes et des croyances liées au monde de la pêche.

III. D. Les circulations maritimes à but administratif et religieux.

Que ce soit le commerce, la course ou la pêche, ces activités jouent un rôle important dans le maintien et le développement de la colonisation aux Antilles. Or, les territoires une fois conquis et occupés doivent être administrés. Conserver les îles consiste avant tout à assurer un contrôle sur les habitants et leurs activités. Ce rôle est dévolu aux religieux et aux administrateurs, envoyés du royaume de France afin d'y préserver l'autorité de la Métropole. Du fait du caractère insulaire de l'espace, contrôler génère des circulations maritimes que nous devons à présent étudier. Ainsi, nous accorderons d'abord une attention particulière aux circulations des hommes d'Eglise présents dans les îles. Puis nous observerons comment les intendants et gouverneurs généraux arrivent à garder contrôle sur les îles qui relèvent de leur autorité même lorsqu'elles sont éloignées. Cela nous conduira à analyser la façon dont sont orchestrés les échanges diplomatiques au sein de l'espace caribéen. Enfin, nous aborderons la question de la transmission de l'infomation, élément ô combien important pour les administrateurs mais aussi pour les marchands et pour l'ensemble des habitants.

1. Des missionnaires sur la mer des Caraïbes.

Les religieux des Antilles font partie de ces personnes qui ont à prendre la mer pour assurer le bon fonctionnement du système colonial. Avant d'aller plus loin dans nos propos, il faut signaler qu'il est difficile de retracer le parcours des hommes chargés d'assurer le maintien des religions protestantes et juives dans l'espace antillais car les sources sont avares d'informations sur eux. De plus, l'organisation religieuse de ces confessions fait que ceux qui sont en charge de ces communautés sont très peu différenciables des autres habitants. Par contre, les sources font état de circulations des missionnaires et prêtres de la religion catholique. Que ce soit les écrits émanant de ces hommes ou la correspondance officielle, toutes les sources s'accordent sur le fait que les hommes d'Eglise sont menés à prendre la mer pour pouvoir exercer leur mission. Ceci n'a rien de surprenant puisque les missionnaires catholiques ont très tôt accompagné l'œuvre coloniale en Amérique[2359]. Ils se donnent alors trois objectifs : convertir des populations amérindiennes et africaines, vues comme étant incultes de toute croyance. Les missionnaires doivent aussi porter secours aux populations européennes venues s'installer dans les îles. Enfin, ils se voient comme le rempart face à la propagation de la religion protestante. Ceci explique pourquoi l'installation des premiers colons s'accompagne automatiquement de leur venue. Or, une fois la traversée de l'Atlantique réalisée, ces hommes d'Eglise doivent encore sillonner la mer des Caraïbes pour mener à bien leur mission. Il est pour nous alors important de comprendre comment ils arrivent à assurer la continuité de leur service. Pour cela, il faut analyser les causes de ces déplacements et les moyens qu'ils utilisent pour assurer leurs circulations dans cet espace.

2359 ROULET Eric, *Conquistadors, Négriers et Inquisiteurs, Trois figures majeures du monde colonial américain XVIe-XVIIIe siècles*, Hommages à Bernard Grunberg, L'Harmattan, Paris, 2018.

Au cours de la conquête

Tout d'abord, nous retrouvons les missionnaires sur la mer des Antilles lorsqu'ils accompagnent les colons dans leurs entreprises de conquêtes. Lors de la création de la Compagnie de Saint-Christophe, Richelieu justifie la présence française en Amérique par le fait que les premiers colons sont en ces lieux pour « instruire les habitants desdites isles en la Religion catholique, Apostolique et romaine »[2360]. Les conquêtes espagnoles de l'Amérique ont été reconnues par le pape et, selon le traité de Tordesillas, les autres nations européennes ne doivent pas mettre pied sur le continent américain sans autorisation de cette nation. Mais un siècle plus tard, le royaume de France met en avant le fait que les Espagnols n'ont pas mené de véritables missions d'évangélisation dans les îles. Ainsi, lors des conquêtes françaises, l'habitude est prise de faire naviguer des prêtres afin, qu'à l'exemple de Christophe Colomb, ils posent la croix sur l'espace convoité. La colonisation se trouve alors justifiée, au moins aux yeux des autorités religieuses. Dans le cas de Saint-Christophe, nous connaissons très mal la façon dont elle s'y est réellement produite. Par contre nous savons que lors de la prise de possession par la France de la Guadeloupe et de la Martinique en 1635, un prêtre a accompagné les équipages et la croix a été posée avant chaque installation. Grâce à Du Tertre nous connaissons même le nombre de religieux engagés pour cette action lors du départ à Dieppe :

> « S'estant embarquez tous deux avec quatre cens hommes et deux des religieux missionnaires dans le navire du capitaine Fel, les deux autres s'estant mis avec cent cinquante personnes qui composoient le reste de la colonie dans le petit vaisseau de David Michel, ils partirent de la Rade de Dieppe le vingt cinquième de may de l'année 1635 »[2361].

Lors des conquêtes réalisées dans les années 1650, des hommes d'Eglise sont à nouveau conviés à accompagner les nouveaux colons. Pour Marie-Galante : « M Houel gouverneur de la Gardeloupe prit possession le 8 Novembre 1648 le RP Alexis d'Auxerie capucin y planta la croix »[2362]. La même action a lieu aux Saintes : « Le 18 Novembre 1648 monsieur Des Mé capitaine en pris possession par ordre de Monsieur Houel Gouverneur de la Guadeloupe le révérende père Mathias Dupuis y planta la croix »[2363]. Ceci est confirmé par un second auteur même s'il ne retient pas la même date d'installation[2364] .

Si nous n'avons pas pu mettre la main sur des informations similaires pour les autres îles, tout laisse à penser que leurs conquêtes se sont déroulées de la même façon. Ainsi dans les années 1650, les simples habitants ne sont pas les seuls à circuler en mer pour prendre possession de nouveau territoire. Bien évidemment ces déplacements de religieux sont assurés par les gouverneurs eux-mêmes. Les missionnaires qui accompagnent les premiers colons ne

---

2360 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 10.

2361 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op. Cit. Tome I, p. 3.

2362 BNF, département des manuscrits, fond français, MF 12 562, Relation de la prise de Marie Galante, Raymond Breton, année 1648.

2363 BNF, département des manuscrits, fond français, MF 12 562, Relation de la prise de Marie Galante, Raymond Breton, année 1648.

2364« Le 15 Octobre 1648 le RP Mathias Dupuis planta les insignes de nostre rédemption dans la petite isle des Ceintes esloignées six lieues seulement de la Guadeloupe, la regardant de l'habitation de la grande Ance, belle et riche résidence appartenant à un gentil homme nommé Monsieur Desprez » CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminences…* OP. Cit, p. 80.

sont alors pas tenus de rester dans les lieux nouvellement occupés. Mathias Dupuis, qui a laissé un récit de ses aventures aux Antilles, revient à la Guadeloupe[2365].

L'objectif pour ces hommes est surtout d'assurer à leur ordre une main mise sur la nouvelle colonie. En effet, dès les premiers temps de la colonisation, les différents ordres religieux présents dans les îles s'adonnent à de véritables affrontements pour l'obtention de cures[2366]. Certains d'entre eux nouent des liens étroits avec les autorités locales pour pouvoir s'assurer une supériorité sur la question religieuse aux îles. Hoüel, à la Guadeloupe, joue par exemple de cette concurrence, s'appuyant tour à tour sur les Dominicains, les Jésuites et les Carmes. A la Martinique, les Jésuites sont aussi souvent favorisés par rapport aux autres ordres. Le père Labat, présent dans les îles à la fin du XVII° siècle, rapporte que dans les années 1650, la concurrence entre les différents ordres religieux incite même certains d'entre eux à prendre la mer pour pouvoir participer activement à l'entreprise coloniale. Il indique qu'en 1658 à la Martinique, les colons cherchant à en exclure les Amérindiens se divisent en deux camps : ceux qui traversent l'île de part en part et ceux qui prennent la mer pour pouvoir la contourner et attaquer l'ennemi dans son dos. Parmi ceux qui agissent de la sorte, « les Jésuites s'étoient joints à ceux qui étoient embarquez »[2367]. A leur tête, le père Breton escompte arriver le premier sur les lieux afin d'y poser la croix, car le premier arrivé remporte la paroisse. Le choix est, pour une fois, peu judicieux puisque les éléments naturels se déchaînent et empêchent Breton de poser le pied le premier à la Cabesterre et donc de remporter le quartier visé. Il est tout de même intéressant de voir que les religieux n'hésitent pas à prendre la mer pour assurer la mainmise de leur ordre sur les territoires conquis.

Les missionnaires apparaissent alors comme des hommes sur lesquels les autorités locales peuvent s'appuyer pour développer leur œuvre coloniale. Des liens étroits se nouent même entre eux et les gouverneurs. Par exemple, avant de faire l'acquisition de la Grenade, Cerillac missionne le père Du Tertre afin de relever l'état de cette colonie. Le religieux rédige une lettre afin d'informer le nouvel acquéreur sur les points positifs et négatifs de la possession. Le fait que Cerillac ait confié une telle mission à Du Tertre indique toute la confiance qui existe entre les autorités locales et les religieux. Les gouverneurs s'entourent de ces hommes et s'assurent de leurs présences lorsque le besoin de prendre la mer se fait sentir. Du Tertre rapporte qu'en 1657 :

> « Nous ne songions gueres ny a cette entreprise des sauvages ny a les rencontrer lors que nous nous misme dans la barque de M du Parquet pour aller à Saint-Christophe dans l'espérance d'y trouver quelque navire prest à faire voile pour France ou pour Hollande outre l'équipage de cette barque dont les matelots estoient tous bons soldats nous avions le sieur de la Fontaine Heron capitaine de ses gardes et le R P Boulogne qui avoit affaire à Saint-Christophe »[2368].

En 1658, c'est encore vers un missionnaire que l'on se tourne pour transmettre un message de la plus haute importance :

> « Après une meure délibération, on résolut d'envoyer un officier en France et le sieur le Vasseur fut choisi pour ce sujet mais ayant fait connoistre le danger qu'il y avoit qu'il ne fut arresté à saint Christophe l'on jugea plus à propos de prier un religieux de faire ce voyage. Le R P Bonin jesuite s'estant excusé de le faire à cause du petit nombre de religieux, madame du Parquet pria le R P Boulogne de luy rendre ce

2365 DU PUIS Mathias *Relation de l'établissement d'une colonie…* OP. Cit.

2366 DEBIEN, Gabriel, « La christianisation des esclaves des Antilles françaises aux XVIIe et XVIIIe siècles», *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 20 (4), 525–555, 1967.

2367 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit. Tome I, p. 110.

2368 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 508.

service, mais ses affaires ne luy permettant pas de quitter l'isle, il luy offrit le R P Feuillet qu'elle accepta »[2369].

Ainsi au début de la période étudiée, les prêtres sont régulièrement en mer au service des autorités locales. Il s'agit là d'échanges de bons procédés puisqu'en contrepartie, les gouverneurs prennent en charge la protection de ces religieux, leur accordant des terres et de quoi vivre. Ces liens sont noués dès l'arrivée aux îles. Parmi eux, seul Antoine Biet se plaint du fait que Du Parquet ne l'ait pas reçu convenablement lors de sa venue à la Martinique[2370]. A l'inverse le père Pacifique de Provins rapporte que lors de son arrivé aux Antilles :

> « Il ne m'importait où aborder, puisque j'avais dessein de voir toutes les îles et puis nous n'étions chargés d'autres meubles à traîner que d'un petit coffre, où étaient nos ornements d'église. Mais les pères jésuites s'excusant sur les difficultés qu'ils auraient à descendre du navire la charge de quelque dix-huit barriques ou poinçons de hardes ou denrées et cinq ou six coffres qu'ils conduisaient chez eux à la Martinique avec trois serviteurs. Leur excuse demeura pourtant inutile, lorsque mon dit sieur le gouverneur s'obligea de leur donner sa barque, exprès pour les porter, eux, leurs serviteurs et leurs hardes jusque devant leur logis de la Martinique. Ce qu'il fit au bout de trois semaines qu'il les eut retenus chez lui et nous aussi. Et moi, qui désirais profiter de cette occasion pour voir la Martinique, je priai mon dit sieur le gouverneur de me permettre de les y accompagner. Ce qu'il fit très volontiers, à condition que je reviendrais dans sa barque, chez lui, et y demeurerais jusqu'à l'arrivée de monsieur Patrocle, nouveau général des îles, que l'on attend de France pour aller à l'île S. Christophe »[2371].

L'auteur rajoute plus loin : « Étant arrivés à la Martinique, nous n'y séjournâmes que trois jours et y fûmes fort bien reçus et régalés de monsieur du Parquet, qui en est gouverneur»[2372]. Si Du Parquet agit de la sorte c'est avant tout parce qu'il a conscience que les missionnaires sont pour lui un appui nécessaire au moment où les adversaires sont multiples.

La disparition du régime des seigneurs propriétaires ne met pas fin à cette relation particulière qui unie les plus hautes autorités coloniales aux hommes d'Eglise. Par contre, les conquêtes coloniales étant achevées, la présence d'hommes d'Eglise lors d'attaque sur des territoires ennemis est très rarement attestée. Jean de Clodoré est le dernier à parler de la présence de religieux à bord des navires lors des attaques menées par de la Barre dans les années 1660. Si la présence des prêtres est peu évoquée lors des phases de conflits ceci peut s'expliquer par le fait que les navires du roi entretiennent leurs propres aumôniers. La seconde raison réside peut-être dans le fait que les religieux ont moins intérêt à suivre les hommes au combat. En effet, les premières conquêtes étaient faites sur des territoires non occupés par des nations européennes. Il s'agissait alors de prendre possession de terres non christianisées. En 1660, toutes les îles des Antilles sont détenues par des nations européennes, à l'exception de la Dominique et de Saint-Vincent. Or même en ces lieux des missions ont pu voir le jour. Il ne s'agit donc plus de faire reconnaître à Rome la légitimité de la prise de possession d'un nouveau territoire mais plutôt de s'assurer que l'adversaire ne viendra le reprendre. De plus, les adversaires de la France sont principalement les Hollandais et les Anglais, nations protestantes. Le fait que les îles soient des territoires catholiques ne revêt alors aucune

2369 Ibid.

2370 Antoine Biet n'a pas eu le droit de mettre pied à terre car il est soupçonné d'avoir contribué à l'échec de la colonisation de Cayenne. Du Parquet et ses alliés l'obligent alors à rester dans le navire qui l'a conduit dans l'île. C'est donc depuis le pont de cette embarcation que Biet peut observer la Martinique.

2371 PACIFIQUE DE PROVINS, *Brieve relation du voyage…*, Op.Cite.

2372 Ibid.

signification pour les représentants de ces nations. La conservation de ces territoires se joue plus dans un rapport de force militaire que dans le domaine du religieux. Seuls les traités internationaux viennent conforter une prise de possession. Dans ce cadre, avoir près de soi des religieux est d'un apport minime. Les hommes d'Eglise, qui peuvent être amenés à suivre les habitants lors de leurs conflits, ont alors plus une charge de soutien spirituel qu'un véritable rôle dans le jeu colonial. Ceci peut expliquer pourquoi nous n'avons pas trouvé de mention de la présence de religieux lors des entreprises de conquêtes des îles anglaises ou hollandaises.

Des informateurs précieux

Si les autorités locales ne sollicitent plus nécessairement la présence de ces hommes d'Eglise lors de leurs expéditions militaires, ils leurs accordent toujours beaucoup de confiance pour le transport d'informations entre les îles. En 1670, Bouloc rapporte s'appuyer sur l'un d'eux pour le transport de ses missives[2373]. En 1673, une des plus importantes familles de la Martinique accorde à son tour sa confiance à un religieux :

> « Le R. P. Pierre de Saint- Gilles, procureur des Missions Jésuites En Amérique Méridionale, a apporté une procuration passée par Jeanne Hebert, veuve de François Lestibondois, sieur de la Vallée, capitaine d'une compagnie d'infanterie à la Martinique pour recevoir des sieurs Bargeau et Meuze, marchands de Bordeaux »[2374].

Le père Saint-Gilles est alors en charge de rapporter cette somme à la Martinique auprès de la famille Lestibondois. Les propos de Gabaret en 1682 témoignent encore du fait que la présence de religieux au côté des plus hautes instances reste une préoccupation importante tout au long de la période : « j'ai mené de la Martinique un jésuite nommé le père Montilier qui est une personne de vertu qui demeure avec moy dans le fort »[2375].

Certains de ces religieux jouent même un rôle diplomatique de premier ordre. L'un d'eux, un père ermite de Saint Christophe est un appui important pour l'entretien de bonnes relations entre les autorités françaises et anglaises dans les îles. Nous retrouvons mentions de cet homme en 1670 lorsque Du Lion annonce « l'on m'a dit que le père Hermitte passoit dans cette barque »[2376]. Si le gouverneur de la Guadeloupe relève cette information c'est parce que cet homme n'est pas n'importe quel religieux. Habitant de Saint-Christophe, il est très souvent en relation avec les anglais de cette île. A leur contact, il a accès à des informations utiles pour les autorités françaises. Les gouverneurs s'appuient donc sur lui pour nouer des relations diplomatiques avec les Anglais. En 1672, De Baas écrit les propos suivants :

> « Permettez moi monsieur s'il vous plait de vous dire qu'il serroit à propos que vous eussiez la bonté d'escrire un mot au père Hermite de St Christophe ou luy faire escrire par sa majesté pour l'exorter à continuer ses services et à donner ses bons avis de ce qui luy sera connu de la part des anglois et d'ailleurs car c'est un homme qui a de l'esprit et est capable de conduire une grande affaire, outre qu'il n'est pas un de ses malheureux Hermittes que le malheur de leur affaires réduit dans les solitudes, c'est un gentil homme de dauphiné quy a commandé un régiment de cavalerie du temps du feu Roy et qui pour se retirer du monde s'en est venu en Amérique ou il vit sainement autant que l'extérieur le peut démontrer, il est aimé des françois et des

2373 ANOM, C10D2 F1, Lettre de Bouloc, 23 Avril 1670.
2374 CARAN, Minutier central, étude XLIII, MC/ET/XLIII/149, Acte passé devant Quarré, Avril 1673.
2375 ANOM, C10A1, Lettre de Gabaret, 05 Mars 1687.
2376 ANOM C7A1 F° 321, Lettre de Du Lion, 02 Décembre 1678.

anglois mais comme il est sujet du roy, il fait son devoir en me donnant des avis vous avez esté et estes informé »[2377].

Il est tout de même à noter que ce religieux n'agit pas suite aux ordres des autorités locales. Il circule par ses propres moyens et les gouverneurs profitent de sa venue dans les îles françaises pour obtenir des informations. Ceci diffère des premières circulations des missionnaires puisque, s'inscrivant dans le cadre de la colonisation, elles étaient organisées et gérées par les instances dirigeantes. Or, très vite les hommes d'Eglise vont chercher par leur propre moyen à acquérir de l'autonomie afin d'assurer leurs circulations inter-caribéennes.

Circuler pour convertir

Jean Baptiste Du Tertre rapportant les évènements survenus à la Guadeloupe durant la période de conflit qui opposa Hoüel à ses neveux rapporte les faits suivants :

> « Le Chevalier s'estant asseuré de quelques uns des ses amis à la grande Ance en parti incontinent et revint joindre le navire qui vint passer à la portée du canon du fort de M Houel lequel l'ayant veu passer plein de soldats dit à ceux qui estoient avec luy voila bien la mine du dégraisseur, le vaisseau continua sa route sans que M Houel se deffiat de luy de sorte qu'estant arrivée au dela de la pointe de nostre habitation qui le déroboit à la veue du Fort, il fit mouiller l'ancre sans toutefois envoyer personne à terre. Aussi tost les canots du voisinage furent à bord pour prendre des nouvelles de France mais comme personne n'en revenoit, le R P de Beaumont supérieur de nos religieux qui depuis dix ans qu'il estoit dans l'isle n'avoit jamais esté à bord d'aucun navire fut saisi d'une si grande passion d'y aller qu'il s'embarqua sur le champ pour s'y conduire »[2378].

Cette dernière phrase laisse sous-entendre que les missionnaires, une fois installés dans les îles, ont très peu d'occasions de pouvoir prendre la mer. Nous ne savons précisément pas pourquoi le père Beaumont ne s'est pas rendu à bord d'un navire au cours des dix premières années de son mandat mais ce témoignage est contredit par les résultats de notre recherche. En effet, si les hommes d'Eglise ne prennent pas place au sein d'embarcations, ils ne peuvent assurer leur mission première aux Antilles : tenter de convertir les populations amérindiennes. Dans son étude sur les missionnaires Jésuites aux Petites Antilles, Philippe Peyronnin explique que la cause profonde de la venue de ces hommes dans les îles est le souhait d'assurer la conversion des populations originelles au christianisme[2379]. Ceci répond alors, dans le cas de cet ordre, aux volontés du fondateur Ignace de Loyola. Si des missionnaires osent braver l'Atlantique pour se rendre dans les îles, ce n'est pas tant pour assurer le secours spirituel des populations européennes qui y résident que pour y étendre la foi catholique, inscrivant cette démarche dans une lutte contre l'extension des idées protestantes. Pour accomplir cela, il leurs faut être au plus près des populations amérindiennes. Dans les premiers temps de la colonisation, des Caraïbes résident encore dans les îles nouvellement occupées par les Européens. Pelleprat rapporte par exemple que « Les prêtres jugèrent à propos de commencer à évangéliser les amérindiens de la Martinique qui estoient comme les

2377 ANOM, C8A 1 F° 197, Lettre de De Baas, 23 Novembre 1673.

2378 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles …* OP.Cit. Tome I, p. 560.

2379 PEYRONNIN Philippe, « Contours d'une pastorale ultramarineLes missionnaires jésuites dans les sociétés d'habitation des Antilles et Guyane françaises aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe* Numéro 126, 4° trimestre 2000, p. 3-80.

domestiques des François afin que les ayant ganez, on s'ouvrit par leur moyen un chemin en terre ferme »[2380].

Avec l'expansion de la colonisation, les populations amérindiennes se retrouvent expulsées des îles occupées par les Français. Très peu de temps après leurs conquêtes, les îles de Saint-Christophe et de la Guadeloupe se retrouvent quasiment dépourvues de populations originelles[2381]. A la Martinique, la cohabitation persiste pour quelques temps mais en 1658, la majeure partie de la population caraïbe a quitté les lieux. Le traité de 1660 ne fait alors qu'officialiser le fait que ces populations ne peuvent vivre librement qu'à Saint-Vincent et à la Dominique. Si les populations amérindiennes continuent à se rendre dans les îles françaises jusqu'à la fin de la période étudiée, leur passage n'est que temporaire et ne peut suffire aux bons développements des missions.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que ce soit les missionnaires de l'île de la Guadeloupe qui se soient, les premiers rendus en mer pour pouvoir entrer en contact avec les populations amérindiennes. Vers 1640, le père dominicain Raymond Breton est le premier à se rendre à la Dominique. Il est alors imité par d'autres religieux :

> «Comme le Pére de la Mare estoient si bien placez dans l'esprit des sauvages caraïbes, et Galibuis, ils se firent porter par un capitaine de pirogue d'en faire passer. Promesse au bout de trois jours accomplies, car il vint accompagné de trente de ses compatriotes dans une pirogue [?] nos pères de leurs paroles »[2382].

Pour pouvoir se rendre dans cette île, les missionnaires ne bénéficient pas souvent du soutien des autorités locales. Contrairement aux épisodes de navigation dus à la volonté colonisatrice, lorsque les missionnaires prennent la mer pour tenter de convertir les populations caribéennes, ils le font par leur propre moyen. Pourtant la présence de missionnaires auprès des populations amérindiennes est d'un intérêt crucial pour ceux qui gouvernent dans les Petites Antilles. Tout d'abord, ces prêtres, du fait de leurs contacts rapprochés avec ces populations peuvent informer les autorités locales sur l'humeur des Caraïbes. Ceci permet aux colons de se protéger des incursions amérindiennes, surtout dans les premiers temps de la colonisation. Ces prêtres jouent aussi le rôle d'intermédiaires et d'interprètes. Lors de la signature du traité de 1660, deux français jouent ce rôle: « Le révérend père Beaumont de l'ordre des frères prescheur et missionnaire apostolique residant depuis quelques temps avec les dits sauvages » et l'interprète et colon Jean Jardin[2383]. Lors de la signature de cet accord, un autre missionnaire est aussi présent, le père du Vivier[2384]. Houel, auteur de la première citation et Du Tertre s'accorde donc bien sur le fait que le père Beaumont, du fait de sa résidence prolongée auprès des populations amérindiennes de la Dominique, a joué le rôle d'intercesseur dans cet accord. Or, c'est depuis la Guadeloupe et par ses propres moyens que ce prêtre s'est rendu à la Dominique. L'objectif premier de ses missions s'avère être un échec puisqu'en 1660 très peu de Caraïbes semblent être convertis au catholicisme, mais la confiance qu'il a su acquérir auprès des populations de l'île permet de s'assurer que les nations protestantes, anglaises ou hollandaises ne viennent pas mettre la main sur ce territoire.

Nous pouvons alors nous demander pourquoi, au vu de ces avantages, les premiers gouverneurs des îles n'ont pas plus appuyé l'œuvre missionnaire à destination des Caraïbes.

2380 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* OP. Cit. p. 30.

2381 Sur la question des relations entre les colons français et les Caraïbes voir entre autres LAFLEUR Gérard, *Les Caraïbes des Petites Antilles*, Karthala, Paris, 1992.

2382 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence…* OP.Cit, p. 52.

2383 ANOM, C8B 1 N° 4, Accord de la Dominique, 30 Mars 1660.

2384 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 572.

La réponse la plus logique que nous ayons alors trouvée est que les autorités locales n‟ont pas suffisamment de moyens pour accompagner convenablement ces missions et en assurer la sécurité. C‟est en tout cas ce que laisse suggérer les propos de De Poinsy rapportés par Chevillard. Selon cet auteur, le gouverneur de Saint-Christophe apprenant que le père Breton s‟est rendu à la Dominique écrit les mots suivants à son confrère de la Guadeloupe :

> « J‟ay vu par vostre dernière que vous avez envoyé le P Raymond Breton en mission aux sauvages de l‟isle de la Dominique, je loue vostre zéle mais il me semble que ne prenez pas le temps car nous n‟avons point de vaisseaux à présent capables de donner de la terreur au sauvages de cette isle »[2385].

Suite à cela,

> « De Poincy moyenna incontinent le sieur Boulanger capitaine d‟un navire lequel descendu à la rade de la Basse-Terre de la Guadeloupe mit aussi tost à la voile par ordre de Monsieur Aubert gouverneur pour lors mouillé qu‟il fut à la Dominique il y trouva le P Raymond et son compagnon »[2386].

N‟obtenant pas un soutien suffisant de la part des autorités locales, les prêtres qui souhaitent se rendre auprès des populations caribéennes prennent alors leur propre disposition. Du Tertre rapporte à ce propos :

> « Le R P de la Mare après avoir fait promettre au capitaine d‟une pirogue de sauvages de le porter à la Dominique, il me prit une nuict pour son compagnon avec un de nos freres convers, Nous ayant fait embarquer dans un petit canot, il se fit conduire chez M Aubert pour le prier d‟executer sa promesse »[2387].

Dans les premiers temps de la colonisation, c‟est grâce à l‟appui des populations amérindiennes elles-mêmes que ces missionnaires arrivent à prendre la mer pour atteindre les îles occupées par ces dernières. Les Caraïbes acceptent la venue des missionnaires auprès d‟eux parce que, eux aussi, bénéficient du rôle d‟intermédiaires que jouent ces hommes. Les relations entre Français et Caraïbes n‟ont donc pas toujours été que belliqueuses. Bien au contraire, les échanges qui existent entre ces deux nations sont liés surtout à la volonté de commercer de part et d‟autre. Les prêtres jouent alors très vite le rôle d‟intermédiaire entre les Amérindiens et les Européens dans le cadre du commerce caribéen. Principalement au début de la colonisation, il est fréquent de voir des prêtres prendre place au sein d‟embarcations caribéennes. Chevillard rapporte à ce propos que des « prêtres entrent dans les isles écartées à la grâce des pirogues des sauvages qui les y menent et spécialement à l‟isle de la Dominique habitée seulement des Caraïbes et à la Grenade ; comme aussi à l‟isle de Sainte-Lucie »[2388].

Passé les premiers temps de la colonisation, les récits de transport de missionnaires par les populations amérindiennes se font plus rares mais les propos de Blénac en 1678 laissent suggérer que ce mode de fonctionnement persiste encore au milieu du XVII° siècle[2389].

Si les religieux s‟organisent par eux-mêmes, il serait tout de même infondé d‟affirmer que les autorités locales ne leurs fournissent aucune aide pour mener à bien leur mission. En 1680, Patoulet annonce au ministre par exemple que

> « Dans cette vue et celles de leur porter les lumières de l‟évangile et de menagers l‟amitié de ces peuples pour les françois qu‟ils tesmoignent affections extremement par toutes sortes de demonstrations qu‟il en ont donnés a ces equipages et par l‟envoy mesme de deux des leurs qui sont venus pour en assurer monsieur le comte

2385CHEVILLARD André, *les dessins de son éminence…* OP. Cit, p. 58.

2386 Ibid. P 61.

2387 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cit. p. 198.

2388 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminences …* OP. Cit,p. 29.

2389 ANOM, C8A 2 F° 206, Lettre de Blénac, 18 Novembre 1679.

de Blénac, je fais équiper une barque pour repasser chez eux, et porter a leur nation de la poudre, des fusils et quelqu'autres denrés qu'ils ont demandés pour leur traitte. J'ay mesnagé un père Dominiquain zelé pour l'augmentation du christianisme et l'ay engagé d'aller avec eux et y rester »[2390].

Rappelons aussi que les missions des Jésuites à Saint-Vincent sont financées par les intendants. Cependant, l'aide des autorités demeure insuffisante et pour assurer leur venue régulière dans les îles, les missionnaires sont contraints d'organiser géographiquement leurs circulations, en fonction de leurs destinations. Ainsi, la majorité de leurs voyages à destination de la Dominique se font à partir de la Guadeloupe. En 1665, les habitants de la Dominique acceptent de recevoir chez eux le père de Beaumont Dominicain[2391]. Or ce prêtre décide encore de partir de la Guadeloupe afin d'atteindre cette île. Ce même père annonce en 1668 que « Depuis donc que je fus obligé de sortir de la Dominique pour l'occasion que je vous ai mandée, je fis ma résidence à notre convent de la Basse-Terre de l'isle Guadeloupe comme le plus propre pour être surement visité des caraïbes et ménager l'occasion de retourner avec eux »[2392]. Des échanges réguliers entre la Guadeloupe et la Dominique permettent ainsi à ceux qui veulent partir en mission dans cette dernière de s'y rendre plus facilement comme monsieur Varanguhen en 1693[2393]

Outre, les déplacements depuis la Guadeloupe vers la Dominique ou même Saint-Christophe, les missionnaires qui arrivent à la Martinique entrent à partir de cette île en contact avec les populations amérindiennes du Sud du bassin caribéen. Il en est ainsi avec Saint-Vincent. Les missionnaires qui s'y installent sont en relation fréquente avec la Martinique ainsi que l'atteste le récit du père Labat en 1694 qui signale la présence à Saint-Pierre du père Le Breton, « missionnaire des Sauvages de Saint Vincent »[2394]. Ces hommes d'Eglise, loin d'être isolés, peuvent s'appuyer sur les circulations amérindiennes existantes entre ces deux îles, même si nous avons signalé que ce recours semble diminuer au cours de la période. Pour pouvoir continuer leur mission, les prêtres s'appuient aussi sur d'autres marins et ils trouvent ainsi assez aisément place au sein des équipages marchands qui sillonnent les Antilles. Par exemple, lorsque le père Labat se rend à la Grenade, il embarque dans un navire qui commerce entre la Martinique, la Barbade et les îles du Sud. Cette facilité accordée s'explique par le fait que, comme précisé plus haut, les marchands peuvent s'appuyer sur les missionnaires pour avoir accès aux productions amérindiennes. Il s'agit donc d'un échange de bons procédés au bénéfice de chacun. L'aide des marchands est aussi utilisée pour atteindre la Grenade. Depuis cette île, les hommes d'Eglise peuvent se rendre sur le continent américain et étendre leurs actions dans des espaces encore peu fréquentés par les Européens. C'est la route que prend entre autres le père Pelleprat en 1655. Il rapporte qu'il se rend à la Grenade « avec le Pére Méland pour aller aux sauvages de Terre Ferme »[2395].

S'appuyer sur les circulations marchandes permet aux missionnaires de pouvoir continuer leurs actions, sans avoir à dépendre des autorités locales ou des populations amérindiennes. A leurs risques et périls comme en 1654 où « Ils assommèrent les 2 pères et

2390 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.

2391 BNF, Département des manuscrits, Mélanges Colbert 128 Bis, Lettre de Du Lion, 25 Avril 1665.

2392 DE Beaumont Philippe, lettre du révérend Père Philippe de Beaumont… OP. Cit.

2393 Ce laïc s'est rendu dans les îles pour mener une œuvre de conversion des Amérindiens à la religion catholique. Après avoir échoué à mettre en place des missions à la Dominique, il s'installe à la Guadeloupe où il prend une habitation, y installant des Caraïbes qui sont à son service. ANOM, C8A 7 F° 268, Lettre de Du Maitz, 28 Janvier 1693.

2394 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome V, p. 300.

2395 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* OP.Cit. Deuxième partie, p. 1.

les 2 valets que nous avions à Saint-Vincent »[2396]. Si ces prêtres ont subi une attaque violente de la part des Amérindiens de Saint-Vincent c'est avant tout parce qu'ils sont perçus comme complices des marchands qui se rendent dans l'île. Or, cette attaque fait suite à la capture d'habitants de cette île par des marins français. Ainsi, les prêtres présents à Saint Vincent sont souvent les premières cibles des représailles amérindiennes suite aux agissements des colons français. Ceci explique en partie l'échec des missions de Saint Vincent et de la Dominique. De plus, dans le contexte de division entre nations européennes, les populations amérindiennes ont tendance à nouer alliance en fonction de leurs intérêts du moment. Cela ne les incite donc pas à se convertir au catholicisme ou au protestantisme.

A la fin du XVII° siècle, l'envoi de missionnaires à Saint-Vincent et à la Dominique a donc tendance à être moins régulier. Froger en 1698 rapporte ainsi que « Les pères jésuites et plusieurs autres religieux font de temps en temps de petits voyages dans leurs isles pour les instruire des principes de la religion »[2397]. Cette irrégularité semble indiquer que les circulations missionnaires à destination des populations amérindiennes ont tendance à s'estomper. En 1674, le père Mercier suspend la mission de Saint-Vincent[2398]. Si celle-ci reprend par l'intermédiaire du père Le Breton par exemple, il semble qu'en 1704 elle s'estompe à nouveau : « depuis l'année 1704 nous n'avons eu des missionnaires dans l'isle de Saint Vincent place où se sont retirés le reste des caraïbes »[2399]. Contrairement à l'action des missionnaires sur le continent américain, les missions des prêtres catholiques se soldent par un échec. Leurs présences auprès des populations caribéennes a permis de maintenir le plus souvent de bonnes relations avec les colons français mais n'a pas entraîné une forte adhésion à la foi catholique.

Soutien spirituel aux habitants

En 1695, se retrouve sur une petite embarcation Marie-Thérése Choissy agèe de trois jours[2400]. Elle est en compagnie de ses parents Alexandre Choissy et Marie Giraud. Partant des Saintes, la famille se rend à la Guadeloupe pour faire baptiser l'enfant auprès du curé de la paroisse des Trois Rivières. Peut-être que dans l'embarcation y a pris place Martin Vaillet et Marie-Catherine Coclet, parrain et marraine de l'enfant. Si Marie-Thérése se trouve très tôt dans une embarcation qui circule dans l'espace Caraïbe c'est parce que sur son île, il n'y a aucun homme d'église en capacité de réaliser cet acte. Si elle était née trois ans plus tôt comme Thimoté Mesle ou cinq ans plus tard comme Luc Foy, elle n'aurait pas eu à prendre la mer puisque les Saintes bénéficiaient à ces dates de la présence d'un prêtre. Mais à chaque départ ou décès de ces hommes d'Eglise, les habitants de l'île se retrouvent contraints de s'embarquer pour assurer leur Salut. L'exemple de Marie-Thérése indique qu'à la fin du XVII° siècle, l'ensemble des habitants des colonies françaises ne bénéficient pas toujours du soutien spirituel qu'ils pourraient espérer. Pourtant, dès les premiers temps de la colonisation, les missionnaires ont très vite compris que leur présence est aussi essentielle pour la conversion des Amérindiens que pour le maintien de la foi Catholique auprès des nouveaux colons. La crainte des missionnaires est que les membres de la société coloniale se laissent attirer par la pratique protestante. Maurille de Saint-Michel, présent dans les îles dans les années 1650, rapporte que « Quelques-uns d'iceux, et même le sieur de la Marche, s'étaient

2396 BNF, département des manuscrits, fond Moreau 841, Lettre de Jean Hallay, année 1657.
2397 FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP.Cit.
2398 Ibid.
2399 Bibliothèque Mazarine, Fond Marcel Chatillon, Ant Ms 9 Recueil, Lettre du père Moreau, année 1709.
2400ANOM 1DPPC902, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier Trois Rivières, année 1695.

mariés à la façon des Hollandais, par le consentement du gouverneur, sans que l'église y eût passé, faute d'ecclésiastique, ce qui les tenait en crainte »[2401]. Pour pouvoir répondre aux besoins des habitants et pour s'assurer que le protestantisme ne se développe dans les îles, des envois réguliers de missionnaires sont assurés. Ils ont alors pour rôle de faire perdurer la pratique du catholicisme dans les îles et de témoigner du fait que les habitants respectent bien les principes de cette religion comme cela se produit par exemple en 1700 lorsque

> « je soussigné prestre de la compagnie de jesus faisant ses fonctions curiales dans la paroisse de la basse terre de l'isle de Saint-Christophe certifie que monsieur Guillaume Burke irlandois de nation marchand demeurant au bourg de la dite Basse-Terre de Saint-Christophe est catholique »[2402].

Pourtant, ces missionnaires se trouvent souvent en nombre insuffisant pour pouvoir assurer leur fonction dans l'ensemble des zones habitées par les Français. Dans les «prévisions de dépenses du Domaine pour les missionnaires assurant les fonctions curiales en 1683 »[2403], il est signalé, par exemple, qu'il est encore nécessaire d'envoyer un missionnaire jésuite au quartier du Trou au Chat de la Martinique. Ainsi, même dans les îles principales, l'envoi régulier de missionnaires est nécessaire tout au long de la période. Si toutes les cures des îles ne sont pas toujours desservies, c'est principalement parce que le taux de mortalité des prêtres est élevé aux îles. Touchés comme tous les autres nouveaux venus en Amérique par des maladies face auxquelles ils ne sont pas immunisés, les prêtres ont aussi la charge d'assister les malades dans leurs derniers instants. Le père Monguin rapporte que les missionnaires sont « souvent interrompu au Fort Saint-Pierre par des expres qui nous rappellent au prez des malades de nos quartiers »[2404]. Ils sont donc plus exposés aux épidémies réellement mortifères pour eux. Maurille de Saint-Michel témoigne du fait que les missionnaires sont confrontés aux maladies dès leurs départs du royaume de France :

> « De ce troisième embarquement, le père Jacques de l'Annonciation est mort à Saint-Christophe, extrêmement content de finir sa vie dans l'exécution de son dessein. La fièvre lui commença sur la mer dès l'entrée dans la zone torride, où les chaleurs et le calme de quinze jours la rendirent si violente qu'il entra en délire et ne put mettre pied à terre avec nos pères à la Gardeloupe. Néanmoins étant revenu dans son bon sens aux approches de Saint-Christophle, il donna quelque espérance d'une convalescence, mais ayant mis pied à terre il retomba et rendit son esprit à Dieu, dix jours après son arrivée dans l'Inde. Le quatrième et dernier embarquement fut du père Aubin et de frère Léon, dont frère Léon laïc mourut en mer, quinze jours avant l'arrivée de son navire dans l'Inde, après avoir rendu de grandes assistances aux malades de son navire, car il était excellent chirurgien. Et le père Aubin trépassa quatre jours après avoir mis pieds à terre dans Saint-Christophle, par un redoublement de fièvre, qui commença dans le repos, à l'heure qu'on le pensait confirmé en santé »[2405].

Le décès de ces hommes peut alors avoir une conséquence importante pour le bon fonctionnement de la colonie car il n'est pas facile de les remplacer comme d'ailleurs d'en envoyer suffisamment pour assurer le bien-être spirituel de l'ensemble des colons. Pour qu'un service soit plus ou moins continu dans l'ensemble des cures, on demande alors aux prêtres

2401 MAURILLE DE Saint Michel, *Voyage des îles carmercanes …* OP. Cit. Chap.X.

2402 ANOM, C10B2, Lettre de Valmenière, 20 Septembre 1700.

2403ANOM COL F5A 7/3, Prévisions de dépenses du Domaine pour les missionnaires assurant les fonctions curiales (1683).

2404 Bibliothèque Mazarine, fonds Marcel Chatillon, Ant Ms 9 Recueil, Lettre du Père Monguin, année 1679.

2405 MAURILLE DE Saint-Michel, *Voyage des îles carmercanes,…* OP. Cit.

présents sur place de desservir plusieurs paroisses. C‟est entre autres le cas du père Labat lors de son arrivée à la Martinique. Dans les îles principales, ceci ne provoque pas nécessairement de circulations maritimes. Pour accomplir ses fonctions le père Labat voyage à dos de mulet, se rendant auprès des membres de la société coloniale même ceux installés dans les lieux les plus reculés. Le problème se pose, par contre, lorsque les cures non desservies se trouvent dans les îles secondaires. C‟est à ce sujet que le père Pelleprat rapporte que

> « Quoy que nostre compagnie n‟ait des résidences dans Saint-Christophe, dans la Gardelouppe et dans la Martinique, nos pères ne laissent pas d‟aller de temps en temps en mission dans les isles voisines habitées par les françois et particulièrement celles de Sainte-Croix , de Saint-Martin, de Saint-Barthélémy et de Marigalante »[2406].

Pour pouvoir assurer leur fonction, les curés qui se rendent à Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix partent de Saint-Christophe. Les « prévisions de dépenses du Domaine pour les missionnaires assurant les fonctions curiales » de 1683 laisse suggérer que ce sont les missionnaires de Cayonne qui sont en charge de se rendre dans les îles du Nord pour le bien-être spirituel des paroissiens. Dans ces prévisions, il est précisé qu‟il n‟est prévu que vingt quatre mille livres de sucre pour desservir les cures de Saint-Barthélémy et Saint-Martin, attendu « qu‟il est donné douze milles livres de sucres pour desservir le quartier de Cayonne à Saint-Christophe »[2407]. Ce sont donc les prêtres de ce quartier qui doivent prendre la mer pour assister les paroissiens de ces îles plus éloignées lorsque le besoin s‟en fait sentir. Pour Marie-Galante et les Saintes la situation est la même. Du Maitz rapporte en 1692 qu‟« A Marie-Galante de temps en temps il y passe un prestre séculier estably a la Grande Terre de la Guadeloupe »[2408].

Mais les prêtres, soit qu‟ils ne s‟en donnent pas les moyens soit qu‟ils ne le peuvent réellement pas, ne se rendent pas toujours de façon régulière dans ces îles écartées. Face à cette situation, les habitants sont alors contraints de prendre la mer pour pouvoir bénéficier de leurs services. En 1713, Phélypeaux rapporte qu‟à la Martinique les habitants « a l'article de la mort ne peuvent obtenir à ce sujet le curé capucins s'ils ne trouvent moyen de louer emprunter un cheval ou un canot pour les covoiturer »[2409]. Dans les registres paroissiaux, nous avons aussi témoignage de circulations maritimes d‟habitants pour leur bien-être spirituel. Lors de la naissance d‟un enfant, certains parents doivent prendre la mer pour pouvoir le faire baptiser dans l‟église la plus proche, faute de servants dans leur île. C‟est le cas de Marie-Thérése Choissy citée plus haut ainsi que plusieurs autres enfants des Saintes. En 1684 est baptisée à Trois Rivières, Marie Lemére née aux Saintes[2410]. L‟enfant est accompagnée de ses deux parents, François Lemére et Jeanne Hebert. Il est aussi possible que son parrain Jean Foy habitant des Saintes les ait accompagnés[2411]. Le même problème se reproduit dix ans plus tard puisque Jean Hébert, Catherine Perrault, Philippe Girard, Anne Lemire, Catherine Dubroq, Marie Thérése Choisy et Agnés Lemire, nés aux Saintes et qui sont également baptisés dans la paroisse des Trois Rivières[2412]. Sachant l‟importance que revêt l‟acte de baptême pour la

---

2406 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* Op. Cit. p. 15.

2407ANOM F5A 7/3, Prévisions de dépenses du Domaine pour les missionnaires assurant les fonctions curiales (1683).

2408 ANOM, C8A 7 F° 153, Lettre de Du Maitz, 20 Octobre 1692.

2409 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.

2410ANOM 1DPPC902, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier Trois Rivières, année 1694.

2411 La même année, est baptisé dans le même lieu Jacques Lemoine, fils de Jacques Lemoine et Andrée Carmul habitants des Saintes. Le même cas se reproduit la même année pour Etienne Perau, Cécile Foy, et l'année suivante pour Marie Rose Olivier et Nicolas Violette.

2412ANOM 1DPPC902, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier Trois Rivières, année 1694.

société moderne, nous comprenons que ces habitants des îles écartées n'hésitent pas à s'embarquer pour l'accomplir, y compris lorsque les enfants sont des nourrissons[2413].

Nous ne savons pas précisément comment ces circulations sont organisées. Le père Labat voyage beaucoup sur les petites embarcations des habitants lorsqu'il doit se rendre d'une paroisse à une autre dans la même île. Pour des circulations plus lointaines, il prend place au sein des embarcations des marchands. Mais il rapporte une anecdote démontrant que les circulations ne sont pas toujours aisées pour les missionnaires : « le 4 Novembre 1694, mort du révérend père Caumels, nôtre supérieur général. Il étoit décédé en l'isle de Saint-Thomas où il étoit allé chercher embarquement pour Saint-Domingue, après avoir fait sa visite et réglé les affaires de nôtre mission de l'isle de Sainte-Croix »[2414]. Le père Caumel qui détient pourtant une fonction importante au sein de son ordre semble avoir quelques difficultés à trouver dans les îles françaises une embarcation pour le conduire à sa destination. Les religieux n'ont donc pas encore acquis une totale autonomie dans leurs déplacements. Pourtant le même auteur rapporte que

> « Le plus grand canot que j'aye vu aux isles appartenoit aux religieux de la Charité de la Martinique. Il avoit plus de quarante cinq pieds de long et environ sept pieds de large dans son milieu. Comme sa grandeur empêchoit qu'on ne le put commodement haler à terre il étoit mouillé avec un grapin »[2415].

Ceci semble indiquer que les missionnaires sont en mesure d'assurer leur propre navigation. Si nous n'avons pas trouvé trace de barques appartenant à des missionnaires ou des ordres religieux, nous savons par contre qu'ils sont en mesure de faire construire des petites embarcations à la mode du pays. Pour les travaux du couvent à la Guadeloupe, Labat rapporte que

> « Le besoin extrême que nous avions de nous loger un peu plus au large que nous n'étions depuis que les Anglois avoient brûlé notre Convent, m'obligea à faire pescher une quantité considérable de chaux ; car nous avons résolu de le faire de pierre. Il fallut pour cela faire un troisième canot les deux que nous avions ne suffisant pas pour pousser cet ouvrage aussi vivement que je voulois. Je visitai nos bois et j'eus bientôt trouvé un arbre suffisant pour faire un canot de trente huit pieds de long sur cinq pieds de large dans son milieu c'étoit un gommier »[2416].

Des membres intégrés à la société coloniale

Les religieux sont en possession d'embarcations parce qu'ils font partie intégrante de la société coloniale. En effet, pour assurer leur présence dans les îles, des terres leur ont été concédées par les instances dirigeantes. Comme les autres propriétaires, ils ont à leur service des hommes et des femmes, esclaves et engagés. Par exemple, en 1659 est signé à Paris le contrat d'engagement d'

> « Yves Martin compagnon serrurier demeurant à Paris place Maubert lequel s'est alloué pour trois ans aux isles de l'Amérique Meridionale au service d'un révérand père de la compagnie de Jesus des missions des dittes isles de l'Amérique ce

2413 Marie-Thérése Choisy a trois jours lorsqu'elle est présentée au prêtre, Catherine Dubocq a trois semaines, Jean Hebert a quatorze jours, Philippe Girard en à dix et Catherine Perrault un mois.

2414 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles...* OP.Cit, Tome V, p. 195.

2415 Ibid. Tome VI, p. 303.

2416 Ibid. Tome VI p. 302.

acceptant par frère Pierre de Saint-Gilles religieux de la dite compagnie de present demeurant à Paris »[2417].

L'homme est donc au service des missionnaires sur leur possession à la Martinique. Sur ces terres, les hommes au service de ces prêtres pratiquent une agriculture a visée commerciale. Les missionnaires ont donc, comme les autres colons, besoins de faire circuler leurs productions et de les porter auprès des navires marchands. Ceci permet aux ordres religieux d'avoir de quoi subvenir à leurs besoins. Phélipeaux rapporte en 1713 que

> « De la maison de Saint-Pierre partent plusieurs fois la semaine de petits canots qui portent à chaque curé jésuite viande apresté vin et pain et tout ce qu'il faut jusqu'au prochain canot, il est vrai que la proximité des cures les y convie »[2418].

Les religieux ont donc à leur service des hommes chargés de transporter leurs effets et leurs subsistances, probablement des esclaves et des engagés. Le père Labat rapporte par exemple que c'est son esclave qui est en charge de transporter sur un canot ses effets lorsqu'il est à la Guadeloupe : « Son canot atteignit enfin la chaloupe et il fut bien étonné de n'y trouver que les coffres et mon négre »[2419].

Enfin, participant au commerce dans les colonies, il n'est pas surprenant de voir des hommes d'Eglise s'allier à des habitants fortunés. Certains hommes d'Eglise se livrent même au commerce interlope. En 1679, l'abbé de Boisseret est condamné pour un commerce qu'il entretient entre Marie-Galante et Montserrat[2420]. De Baumanoir informe aussi le ministre qu'en 1680, « nonobstant la permission de monsieur Le coureur celle du sieur Cloche j'ay arresté la barque du P. Hermite »[2421]. S'il a agi ainsi c'est parce que

> « Il y a bien deux mois que monsieur Patoulet me passa d'une requestre que le père hermite habitant des anglois a Saint-Christophe luy avoit presantée pour embarquer ses sucres dans la rade françoise pour les porter dans la radde angloize. Il me dit qu'il y avoit des nègres anglois qui avoient blessé un blanq françois et qu'ils estoient entre les mains du juge de Saint-Christophe qu'il estoit d'avis que l'on lessast aller les noirs et qu'on permist l'embarquement des sucres dans la radde françoize »[2422].

Le père Labat ne pratique-t-il pas lui aussi un commerce interlope lorsqu'il dit acheter des marchandises à Saint-Thomas auprès des marchands hollandais ?

Or, la venue des missionnaires dans les îles étrangères permet aussi d'assurer un service auprès des populations catholiques résident dans ces lieux détenus par les nations protestantes. Le père Pelleprat rapporte que « le père Destrich Irlandais catholique passa à l'isle de Monserrat se déguisa en marchand et y alla sous pretexte de vouloir acheter du bois»[2423]. Chevillard écrit aussi : « On va quelque fois aux isles Angloises à Montserrat, Nieve, Antigoas, les Barbades et autres pour la réduction des hérétiques »[2424]. C'est pour la même raison qu'en 1688 : « Les révérends pères jésuites ayant appri que les habitans de la Barbade catholiques romains estoient sans aucun secours spirituel et qu'ils desiroient avoir

2417 CARAN, Minutier central, étude III, MC/ET/III/615, Engagement d'Yves Martin passé devant Quarré le 01 Janvier 1659.

2418 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.

2419 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, p. 301.

2420 ANOM, C8A 2 F° 147, Lettre de Blénac, 31 Janvier 1679.

2421 ANOM, C8A2F330, extrait de Lettre de Baumanoir, 01 Juillet 1680.

2422 ANOM, C8A 2 F° 334, Lettre de Blénac, 13 Juillet 1680.

2423 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions…* OP. Cit. p. 36.

2424 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminences …* OP. Cit. p. 22.

quelque religieux y ont envoyé il y a environ quinze jours un de leur pères en qualité de missionnaires soubs l'habit de séculier »[2425].

Il est donc très difficile de savoir si les prêtres qui se rendent dans les îles étrangères y vont pour y pratiquer un commerce interdit ou pour une véritable œuvre religieuse. Quoi qu'il en soit, il n'y a d'espace dans la Caraïbe qui ne soit visité par les hommes d'Eglise. Pour cela, ils ont en leur possession des petites embarcations ou bénéficient de l'aide des habitants. Surtout, ils ne circulent pas seuls. Que ce soit pour se rendre auprès des populations amérindiennes ou dans les îles étrangères, les prêtres se font accompagner de leurs serviteurs. Pour se rendre à la Dominique en 1665, « Le RP de Beaumont iroit avec deux hommes pour le servir »[2426]. Les circulations des missionnaires engendrent alors ainsi la présence sur la mer des Antilles de plusieurs hommes souvent des engagés et des esclaves. Lorsque les missionnaires font usage de leurs propres embarcations, ce sont alors ces hommes qui sont en charge d'assurer la navigation, conduisant l'homme d'Eglise là où il doit se rendre.

Que ce soit en louant les services des habitants ou en assurant par leur propre moyen leurs navigations, les hommes d'Eglise ont su au cours du XVII° siècle acquérir leur propre autonomie pour assurer leur service tant dans leur mission auprès des Amérindiens que dans leur fonction auprès des habitants. Ceci est beaucoup moins le cas des laïcs, administrateurs et militaires, qui eux aussi ont en charge d'assurer le bon fonctionnement des colonies.

2. Les administrateurs et la mer

Dans la première partie de notre étude, nous avons souligné le fait que dans les premiers temps de la colonisation les seigneurs propriétaires en charge de la gestion des nouvelles colonies se trouvent régulièrement sur les mers. Les conflits opposant ces hommes entraînent certes un repli sur leurs possessions respectives mais ils restent tout de même très liés au monde maritime. Avec l'avènement de la Compagnie des Indes Occidentales puis la mise en place de l'administration directe, nous trouvons moins fréquemment les intendants et gouverneurs généraux sur des embarcations qui sillonnent l'arc antillais. Dans la majorité des cas, les administrateurs assurent une visite des îles au moment de leur arrivée dans la Caraïbe puis ont tendance à stationner dans une île, la Martinique. Pourtant, ces hommes ont pour charge d'assurer la gestion administrative de l'ensemble du domaine colonial. Ceci devrait les inciter à être beaucoup plus présents sur les mers que ne l'ont été les premiers seigneurs propriétaires qui, eux, n'avaient en gestion que quelques îles. Sans revenir en détail sur les déplacements de ces hommes, il serait tout de même intéressant de chercher à comprendre comment ces administrateurs arrivent à assurer leur charge tout en limitant leurs déplacements maritimes. Pourquoi intendants et gouverneurs généraux ne circulent-ils pas plus régulièrement au sein du bassin caribéen ?

Utiliser les escadres du roi

Un premier élément de réponse, qui a déjà été évoqué, est le fait qu'ils ne sont pas suffisamment autonomes dans leur déplacement. Rappelons que pour circuler, les gouverneurs et intendants profitent souvent de la présence dans les îles des escadres royales,

2425 ANOM, C8A5F88, Lettre de Du Maitz, 24 Juin 1688.

2426 BNF, département des manuscrits, Mélanges Colbert 128 Bis, Lettre de Du Lion, 25 Avril 1665.

qui est souvent l'escadre avec laquelle ils sont venus d'Europe. En 1670 par exemple, il est annoncé que De Baas « est à Saint-Christophe est rentre à la Martinique avec le capitaine Gabaret qui se rend à la Grenade »[2427]. C'est donc grâce aux navires du roi que le gouverneur général peut entreprendre une visite des trois principales îles détenues par la France. Deux ans plus tard, c'est encore grâce aux navires du roi que De Baas peut assurer sa charge. En 1677, son successeur Blénac agit de la même façon : « Monsieur de Blenac s'embarqua sur le Bourbon et parti le dimanche 21 novembre avec la Maligne et l'Emerillon qui estoit de retour de la Grenade » annonce Jolinet[2428]. En 1696, l'intendant Robert écrit à son tour :

> « Monsieur d'Amblimont ayant voulu profiter de l'occasion du vaisseau du roy l'Oppiniatre pour aller visiter la Guadeloupe suivant l'ordre qu'il en avoit de sa majesté et monsieur Robert ayant estimé de son devoir de l'accompagner dans la visite de cette isle ils se sont embarquez sur le dit vaisseau le 10° avril dernier et s'y sont rendus en deux jours à la rade du fort Louis »[2429].

En 1699, c'est d'Amblimont qui décrit lui-même son voyage :

> « Nous estant embarquez nous meme dans le vaisseau la Renommé suivant l'ordre de sa majesté nous sommes partis de la Martinique le 18° du moi de janvier au matin nous sommes arrivez le lendemain à la Guadeloupe […]. Nous eusme finy nos affaires à la Guadeloupe le 20° janvier et nous en sommes partis le même jour au soir le lendemain 21 nous mouillasme dans la rade de la Basse-Terre de Saint-Christophe »[2430].

Enfin, lors de son arrivée dans les îles, Phélypeaux profite aussi de la présence de l'escadre royale pour visiter les colonies françaises. Il n'est alors pas le seul à bénéficier de ce service puisque voyage avec lui Hauterive, contrôleur des titres[2431].

Ce n'est pas la première fois que des arpenteurs ou ingénieurs bénéficient du service des navires du roi pour assurer leur fonction. Les voyages de ces hommes sont souvent organisés par les ministres et leur circulation est très encadrée. Ainsi, entre 1666 et 1667, l'ingénieur Blondel prend place à bord de navires affrétés par le roi. En 1687, Saint-Laurent, gouverneur de Saint-Christophe, annonce l'arrivée d'un autre ingénieur, Payen, qui a pris place dans un navire du roi[2432]. En 1693 et 1705, le commissaire à la marine d'Harbouville informe le ministre du même processus de déplacement des ingénieurs.

Outre ces circulations réalisées grâce à la présence des escadres dans les îles, il est possible que les ingénieurs aient acquis une certaine autonomie dans leurs déplacements. Alors que du temps de Blondel, l'ingénieur ne fait que passer dans les îles, Binois fait partie de la société coloniale. En 1703, Machault loue auprès du ministre les bonnes actions d'un certain nombre d'habitants face à l'attaque des Anglais à Saint-Christophe. Parmi ces hommes qui se sont illustrés, il y a « deux frères de Vilepas qui sont sans biens et sans appuy, le chevalier de la Motte et le sieur Binois ingénieurs et quelques soldats »[2433]. Si Binois participe à cet affrontement c'est parce qu'il n'est pas qu'un ingénieur envoyé par le roi dans les colonies. C'est aussi et avant tout un membre de la société coloniale. Comme les autres membres de cette société, Binois est en mesure de prendre la mer par ses propres moyens mais lorsqu'il agit de la sorte, il le fait pour ses propres intérêts. Il semble en fait que lorsque

2427 ANOM, C8A 1 F° 50, Lettre de De Baas, 06 Mai 1670.
2428 ANOM, C8A2F46, Lettre de Jolinet, 04 Décembre 1673.
2429 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert 12 Mai 1696.
2430 ANOM, C10B2, Lettre d'Amblimont, 20 Février 1699.
2431 ANOM, C10A1, Lettre de la Hauterive, 10 Mars 1713.
2432 ANOM, C10B1, Lettre de Saint Laurent, 05 Mai 1687.
2433 ANOM, C8A 15 F° 20, Lettre de Machault, 09 Juin 1703.

les ingénieurs ou arpenteurs royaux prennent la mer pour le compte du roi, ils le font sur les navires affrétés par les autorités royales. En 1689, le gouverneur de la Guadeloupe annonce que « du cul de sacq j'ay donné une occasion à monsieur Payen pour aller a Marie-Galande et de la s'il peut il passera à la Martinique sy non il reviendra icy pour rejoindre monsieur l'intendant et retourner avec luy »[2434]. Nous pouvons alors constater que le voyage de l'ingénieur Payen est assuré par le gouverneur des lieux et que pour son retour une place lui est assurée au sein de l'escadre royale à côté de l'intendant qui procède de la même façon pour circuler. Ceci indique donc clairement que le voyage de ces administrateurs doit se faire sur les comptes du roi. Il semble donc que les administrateurs les privilégient. Par exemple, Auger, gouverneur particulier de la Guadeloupe, agit de la même façon lors de son arrivée en 1696. C'est sur un navire affrété par les autorités versaillaises qu'il fait le tour du domaine dont il est en charge et de ses dépendances.

Utiliser les autres

La présence des escadres royales est donc nécessaire pour assurer la circulation de ces administrateurs. Or, nous avons déjà maintes fois démontré que les navires du roi ne sont pas toujours présents dans les îles. Comme dans nombre de domaines, l'absence de ces navires entraîne une nécessaire adaptation. Dans le cadre de la gestion des îles, nous avons déjà évoqué le fait que les hautes autorités ont tendance à s'appuyer sur les habitants pour pouvoir assurer leur circulation. Ceci entraîne une contrainte majeure. En usant des services des marins des Antilles, les administrateurs se retrouvent créanciers des détenteurs d'embarcations. De Baas en 1674 informe le ministre qu'il a été contraint de prendre dans ses propres fonds pour rembourser les frais d'un voyage qu'il a fait réaliser à un habitant de la Martinique :

> « Que j'ay payer au nommé Robillard marchand en cette isle pour le payement d'une barque qui luy apartenoit perdue pour le service de sa majesté et ce service a esté que cette barque estant à Marie-Gallante lorsque 14 vaisseaux parurent au vent de l'isle, monsieur de Temericourt l'envoya en diligence à la Guadeloupe, pour en donner avis à monsieur Du lion et celuy ci sans perdre de temps me l'envoya en diligence croyant que les 14 voilles estoient l'armement de Flessingue dont monsieur de Bellinzany nous avoit donné l'avis. Au retour que fit la barque à la Martinique à Marie Galante elle fit rencontre d'un capre holandois qui la prit, cette prise ayant esté bien vérifiée, le bourgeois m'en a demandé le payement »[2435].

Cette situation perdure alors tout au long de la période étudiée. En 1677, Jolinet doit assurer lui même le frète de la barque de Maintenon[2436]. En 1694 c'est au tour de Du Maitz de signaler que Donon, commandant de Saint-Eustache, doit rembourser les frais d'utilisations de la barque de la veuve Desisles[2437]. Enfin, en 1713, Phélypeaux rapporte à son tour que Vaucresson doit payer un de ses déplacements auprès de Monsieur Hervé, bourgeois de Saint-Pierre[2438].

Dans ces conditions, il a été très vite nécessaire pour les intendants et gouverneurs de trouver d'autres solutions pour circuler. En 1681, Blénac signale au ministre qu'il y a « Necessité d'avoir un ou deux bastiments pour visiter les isles avecq monsieur l'intendant ».

2434 ANOM C7A3 F° 165, Lettre de Hinselin, 01 Janvier 1689.
2435 ANOM, C8A 1 F° 279, Lettre de De Baas, 08 Janvier 1674.
2436 ANOM, C8A2F33, Lettre de Jolinet, 23 Juillet 1677.
2437 ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.
2438 ANOM, C8A 19 F° 240, Lettre de Phélypeaux, 06 Octobre 1713.

Comme dans bien des cas, la demande ne semble pas être entendue et les frais occasionnés par les voyages maritimes restent donc à leur charge. Pour pallier cette difficulté est alors fait appel au service des officiers subalternes. La méthode n'est pas nouvelle puisqu'elle était déjà pratiquée par les seigneurs propriétaires. En 1664, un des lieutenants de la Martinique affirme le fait suivant :

> « J'ay sousigné François Lestibondois sieur de la vallée certifie que en l'année 1654 me seroit transporté par ordonnance de feu monsieur le général du parquet au lieu nommé le cul de sac dans la rivière de Monsieur et pour cet effet aurois pris avec moy de compagnie le sieur Jean Duval estant deffunt et monsieur Jean Bayeul notaire »[2439].

Les représentants de la Compagnie des Indes Occidentales gardent ce procédé. Lors de la révolte à la Martinique, ce n'est pas le gouverneur de l'île qui prend la mer pour aller de Saint-Pierre vers les quartiers où il y a sédition mais Dubuc, commis de la Compagnie[2440]. Devant l'ampleur des évènements, Clodoré n'hésite pas à solliciter l'aide d'autres habitants importants de l'île comme le « Nommé Levasseur que monsieur Clodoré envoya pour savoir l'estat des choses »[2441]. Pourtant, Clodoré est capable de prendre la mer lorsqu'il s'agit d'attaquer les positions anglaises. Ceci semble donc indiquer que pour les affaires courantes, les gouverneurs ont tendance à envoyer en mer leurs subordonnées.

La situation ne change pas avec la mise en place de l'administration directe. En 1675, pour avoir un état du Fort Royal, De Baas annonce : « J'envoyait le sieur Jolinet avec le sieur le Correur major »[2442]. Tous les hommes qui sont au service des gouverneurs et intendants sont alors susceptibles de prendre la mer pour le service du roi. Les premiers à être sollicités sont les gouverneurs particuliers. Auger dont nous avons parlé plus haut indique ne pas faire le tour de son île pour son propre compte mais pour son supérieur hiérarchique[2443]. Guitaud affirme en 1689 que

> « En execution des ordres de monsieur le comte de Blénac gouverneur et lieutenant general pour le roy des isles françoises et terre ferme de l'Amérique je me serois transporté en l'isle de saint Barthélémy commandé par le sieur chevalier de Mayencourt lieutenant de roy de la dite isle ou estant arrivé j'ay trouvé septante et cinq hommes dont il y en a trente et sept armez et les autres mal armez […] En execution […] Je me serois transporté en l'isle de saint Martin commandée par le sieur chevalier de Rionville lieutenant de roy ». Et enfin « Je me serois transporté en l'isle de Saint-Eustache commandée par le sieur Galiffet capitaine d'une compagnie des détachements de la marine »[2444].

En 1687, Blénac donne ordre à un officier de la Martinique :

> « Se transportera le plustost qu'il se poura à Sainte-Croix ou il taschera a prendre des lumières de la Saulaye pour l'exécution des présentes après quoy si la courvette du roy commandée par le sieur Duhamel se trouve mouillée dans cette isle il la fera appareiller pour le porter à Saint-Thomas, sinon il se servira de quelque autre bastiment »[2445].

2439 ANOM, Col E 7, Dossier Lestibondois, année 1664.

2440 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Lettre de Clodoré sur la Révolte de Rodomond, année 1665.

2441 Ibid.

2442 ANOM, C8A 1 F° 339, Lettre de De Baas, 22 Juin 1675.

2443 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, Etat de la Guadeloupe par Auger, 11 Mars 1696.

2444 ANOM, C10D1, Lettre de Guitaud, 21 Juin 1689.

2445 ANOM, C8A 4 F° 276, Mémoire de Blénac, 12 Juillet 1687.

Il est alors à constater que pour son voyage cet officier peut prendre place sur les navires du roi s'il y trouve place, sinon il doit prendre en charge lui-même son déplacement.

Les gouverneurs généraux et intendants s'appuient aussi sur tous les officiers présents dans les îles et peuvent les envoyer à tout moment sur mer à leur place. En 1676, De Baas annonce lui aussi avoir « envoyé [à Sainte-Croix] le sieur de la tour qui commande l'une des compagnies de la marine »[2446]. La même année, ce gouverneur envoie le juge royal à Marie Galante[2447]. En 1678, c'est un autre lieutenant de milice Jean Roy qui se rend à Marie-Galante pour faire un inventaire des biens des habitants qui se sont enfuis avec les hollandais[2448].

Grâce à ces circulations, gouverneurs généraux et intendants peuvent mieux connaître l'état des îles qui sont sous leur gouvernance sans nécessairement s'y déplacer. Ils peuvent aussi avoir connaissance des actions des gouverneurs particuliers. Par exemple en 1680, Bénac annonce que « Le sieur Patoulet et luy ont appris que la conduit des sieurs de Chambly et de la Saulaye estoient très mauvaise et il envoyera à la Grenade et à Sainte-Croix pour en scavoir la verité et pour y mettre ordre»[2449].

Les intendants qui ont aussi en charge l'approvisionnement des troupes installés dans les îles, usent souvent des services de ces subalternes pour pouvoir transporter les vivres et habits depuis la Martinique vers les autres îles. En 1680, Blénac rapporte une fois de plus que l'intendant use des services d'un de ses représentants pour assurer la gestion des îles les plus éloignées de la Martinique : « J'apprends de monsieur de la Saulay que le subdelegué de monsieur l'intendant à Saint-Christophe est allé à Sainte-Croix et y a changé tous les officiers de justice ».

Or, les gouverneurs généraux et intendants ne sont pas les seuls à agir de la sorte. Ils sont imités par les gouverneurs particuliers. Blénac informe le ministre par exemple qu'en 1690, « Le sieur de la Guarigue quy est venu icy par les ordres de Monsieur de Guitaud »[2450]. Le gouverneur de la Martinique a donc envoyé à Fort Royal un lieutenant à sa place. Il n'est pas le seul à faire circuler d'autres habitants pour assurer les charges dues à sa fonction. En 1697, c'est le gouverneur de la Guadeloupe qui envoi en mer l'un de ses subalternes : « Monsieur Auger gouverneur de la Guadeloupe ayant envoyé le sieur de la Potterie major de la dite isle conduire des prisonniers anglois à Antigues »[2451]. En 1701, c'est au tour du gouverneur de Saint-Christophe de témoigner du fait qu'il a usé des services des officiers présents dans son île : « A l'égard des voiages des officiers à l'isle de Saint-Eustache il est vray qu'il y en a eu quelques uns mais monsieur de Gennes m'a dit que s'avoit esté par son ordre et pour des choses concernant le service du roy »[2452].

Si les principales autorités des îles font appel au service de ces subalternes c'est parce que par ce biais, ils peuvent faire peser les frais des voyages maritimes sur ces hommes. C'est en tout cas ce que laissent suggérer les propos de l'un d'eux :

> « Coullet chevalier de saint Louis et lieutenant de roy de l'isle de la Guardeloupe remontre très humblement votre grandeur que le malheur de temps auroit fait qu'il n'auroit été payé de ses appointements qu'un billet de monoie ou marine sur lesquels il auroit fait de grosses pertes il auroit été obligé de contracter des dettes tant pendant qu'il a été major à la Martinique que depuis qu'il est lieutenant de roy à la

2446 ANOM, C8A 1 F° 383, Lettre de Grancey, 27 Juillet 1676.
2447 ANOM, C8A 1 F° 388, Lettre de De Baas, 12 Septembre 1676.
2448 ANOM, COL E 359, Dossier Roy, inventaire fait à Marie Galante année 1678.
2449 ANOM, C8A 2 F° 307, Lettre de Blénac, 04 Mai 1680.
2450 ANOM, C8A 6 F° 19, Lettre de Blénac, 08 Juillet 1690.
2451 ANOM, C8A 10 F° 79, Lettre d'Amblimont, 12 Août 1697.
2452 ANOM, C8A 13 F° 37, Lettre de Des Nos, 15 Juillet 1701.

Guadeloupe et pour les acquitter il auroit fait charger sur des vaisseaux du sucre et autres marchandises qu'il retiroit de son habitation lesquelles auroient esté enlevées les uns dans les ports de la Martinique estant prêt à faire voile et les autres sur mer par les ennemis de l'état à la vue de la Rochelle comme il est de la connoissance de tout le monde de sorte que ses créanciers menassent de faire saisir et vendre sa dite habitation »[2453].

Coullet estime alors que c'est au roi de le rembourser des frais qu'il a engagé à son service. Or, une partie de l'argent qu'il a dépensé l'a été pour assurer des voyages maritimes pour le compte des gouverneurs généraux et particuliers. Gouverneurs généraux et intendants font donc l'économie de voyages maritimes en engageant à leur place leurs subalternes. Ceci explique donc en partie le manque de mobilité de ces principaux administrateurs et entraîne en conséquence le déplacement des subordonnés concernés vers les lieux de résidence de leurs supérieurs. Ainsi, pour contrôler l'action des gouverneurs particuliers, les gouverneurs généraux ont tendance à exiger d'eux leur venue à la Martinique. Du Lion en 1673 affirme que « je m'embarquay et me mis aussitost à la mer » pour se rendre à la Martinique[2454]. Si Du Lion fait par lui-même la démarche de se déplacer à la Martinique ceci semble assez peu courant. Les gouverneurs généraux se plaignent souvent que les autres gouverneurs ne se rendent pas assez régulièrement auprès d'eux. Pour ce faire, Blénac annonce en 1688 que « Nous avons resolu de nous assembler tous les ans à la reception de dépêche pour conférer ensemble pour rendre les choses uniformes dans toutes les isles »[2455]. Ainsi à partir de cette date, les gouverneurs des autres îles sont tenus de prendre la mer pour se rendre à la Martinique au moins une fois par an. Ainsi « Monsieur Blénac a fait venir à la Martinique monsieur de Saint-Laurent, Hinselin et Auger pour juger l'affaire des sieurs Du Bourdet et de Tanesse »[2456]. Il semble que les conflits et les difficultés à circuler n'ont pas permis de maintenir de façon pérenne cette décision. Ainsi, malgré la volonté des gouverneurs généraux, les gouverneurs particuliers ont souvent du mal à rendre compte de leurs actions directement auprès d'eux. Ils bénéficient alors de la faible circulation des instances dirigeantes dans leurs îles pour pouvoir gouverner avec une certaine autonomie. Ce fait explique aussi en partie le développement du commerce interlope dans certaines îles.

Les gouverneurs généraux et intendants arrivent tout de même à avoir connaissance des actes de leur subordonnés sans pour autant avoir nécessité à envoyer auprès d'eux des hommes chargés de leur surveillance. En effet, en limitant leur déplacement, les plus hautes autorités des îles contraignent les habitants qui souhaitent avoir accès à leurs services à se déplacer vers la Martinique. Blénac rapporte en 1681 « que des gens [les habitants de Sainte-Croix] façent cent soixante lieues venant ou retournant et demeurent quatre mois dans un voyage pour se plaindre sans raison »[2457]. Dans ce cas, qui n'est pas isolé, les habitants de Sainte-Croix prennent la mer pour se plaindre des actions de leur gouverneur auprès du gouverneur général[2458].

2453 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 870, Lettre de Coullet, année 1713.

2454 ANOM C7A2 F° 228, Lettre de Du Lion 25 Mars 1673.

2455 ANOM, C8A 5 F° 38, Lettre de Blénac, 28 Janvier 1688.

2456 ANOM, C8A5F71, Analyse de lettre de Du Maitz, 12 Février 1688.

2457 ANOM, C8A 3 F° 29, Lettre de Blénac, 12 Novembre 1683.

2458 Nous avons retrouvé d'autres exemples similaires comme en 1690, les habitants de Sainte Croix se plaignent encore des agissements de leur gouverneur et envoient à la Martinique, un prêtre pour les représenter : « Le R P Jacobin Sencan la mission et officier de l'isle de Sainte-Croix e vous remontent monsieur qu'il leur seroit venus advis de plusieurs androits que monsieur Lebegue lieutenant pour le roy de la Martinique et envoyé par monsieur le General à la dite isle de Sainte-Croix pour y commander après le décés

Grâce à la circulation de ces habitants, les plus hautes instances des îles n'ont alors pas nécessité de prendre la mer pour avoir connaissance de l'action des gouverneurs particuliers. Ainsi en employant leurs subalternes pour des circulations maritimes et en attirant à eux les habitants qui ont besoin de leurs services, gouverneurs et intendants font l'économie de voyages qui pourraient leur être coûteux.

3. Les circulations maritimes et la diplomatie

Négocier avec les Amérindiens

Parmi les échanges diplomatiques qui existent dans la région, il y a ceux qui lient les Français aux populations amérindiennes. Nous pouvons d'ores et déjà signaler que ces échanges sont assurés par des hommes issus directement du monde colonial et qui ont une bonne connaissance des coutumes de ces populations. En 1654, c'est un des premiers colons de la Martinique qui est envoyé à Saint-Vincent pour négocier la paix avec les Amérindiens de l'île : « Pour ces causes nous avons commandé au sieur de Verpré capitaine en notre isle Martinique de s'embarquer dans un vaisseau flamand avec cinquante soldats pour aller à la dite isles Saint Vincent »[2459]. De même, lors de l'accord de neutralité de 1660, Charles Houel se fait représenter par le père de Beaumont et l'interprète Jean Jardin. Comme signalé plus haut, ces deux hommes sont familiers des Caraïbes et, si l'accord est passé à la Guadeloupe, il est fort à penser qu'ils ont été envoyés à la Dominique pour négocier ses articles quelques temps auparavant. Lors des échanges diplomatiques qui se font à Saint Vincent ou à la Dominique, les plus hautes instances dirigeantes des îles ont tendance à ne pas s'y déplacer et à s'y faire représenter par des hommes qui sont connus des Amérindiens. Une seule exception nous est connue pour 1666. En cette année, le gouverneur de la Guadeloupe Du Lion profite de son passage au large de la Dominique pour pouvoir confirmer les accords de paix avec les Amérindiens[2460]. Il est fort probable que Du Lion met à profit une bonne occasion mais que dans un autre contexte, il aurait procédé comme ses confrères, envoyant un représentant plutôt que de prendre lui-même la mer. La mise en place de l'administration directe ne change pas ce procédé. En 1678, c'est un autre habitant de la Martinique qui est envoyé par Blénac à Saint-Vincent : le sieur Descouches[2461]. En 1707, c'est au tour du lieutenant de milice de la Martinique Coullet de se rendre à Saint Vincent comme il l'affirme lui-même[2462].

Ces hommes ont tous pour point commun d'être issus des couches les plus élevées de la société coloniale. Ce sont des hommes qui par leur propre moyen peuvent se porter dans les îles neutres. Ceci permet aux autorités locales d'amoindrir les coûts de déplacements comme dans bien d'autres domaines. Les représentants de la France auprès des populations amérindiennes sont aussi des personnes qui ont des responsabilités importantes au sein de la société coloniale : prêtre, lieutenant ou colonel de milices… Il est par exemple marquant que

---

de feu monsieur de la Saullaye avoit escrit à votre grandeur que les suppliants luy avoient fait violence deux mois après son arrivée pour obtenir de faire le commerce du sainte Croix à Saint Thomas » BNF, fond clairambault 499, Lettre de Blénac, 30 Mars 1690.

2459 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Acte passé devant le notaire Moutillier, 21 Janvier 1654.

2460 ANOM, C7A1 F° 54, Lettre de Du Lion, 17 Février 1666.

2461 ANOM, C10 A1 F 62, Copie d'une lettre de Gémosat, 21 Décembre 1692.

2462 ANOM, C8B 2 N° 88, Lettre de Coullet, 19 Novembre 1707.

les marchands que nous retrouvons en contact avec ces populations amérindiennes ne sont jamais mentionnés comme jouant le rôle d'intermédiaires entre les autorités locales et les Caraïbes. Il semble donc que l'on soit plus enclin pour ce genre de négociation à faire appel à des hommes qui agissent dans un cadre officiel et qui sont réellement intégrés dans la société coloniale, ce qui n'est pas toujours le cas dans les autres échanges diplomatiques.

Enfin, nous pouvons constater que les circulations maritimes d'ordre diplomatique à destination de Saint-Vincent sont toujours issues de la Martinique. Il est probable que les habitants de la Grenade entretiennent aussi des relations de ce genre avec cette île mais ceci n'apparaît pas dans les sources que nous avons consultées. Par contre, il est certain que les îles de la Guadeloupe et de Saint-Christophe ne se sont pas impliquées directement dans ces négociations. La Martinique a donc mainmise sur les échanges diplomatiques avec les populations caraïbes du sud de l'arc antillais. Ceci peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout d'abord, au vu des liens étroits qu'entretiennent les habitants de la Martinique avec cette région, il est évident que ce soient eux qui se sentent les plus concernés par les alliances qui peuvent se tisser entre les Français et les Amérindiens. De plus, ce sont plus souvent les habitants de cette île qui se rendent à Saint-Vincent pour des échanges commerciaux. Il n'est donc pas étonnant que ce soit des hommes de cette île qui soient le plus souvent sollicités pour préserver les alliances avec les membres de cette nation installés à Saint-Vincent.

Dans le cas de la Dominique, dans les années 1650 et 1660, les Guadeloupéens semblent dominés les négociations menées avec les populations amérindiennes de cette île. Ceci peut s'expliquer par la proximité entre les deux îles mais aussi par le fait que très tôt il y a une tradition d'échanges entre ces deux nations. Au cours du XVII° siècle, les Martiniquais semblent s'immiscer un peu plus dans les relations d'échanges avec la Dominique, sans totalement évincer les colons de la Guadeloupe. Cette implication des habitants de la Martinique coïncide avec une volonté de colonisation de la Dominique provenant de cette île et portée par les gouverneurs généraux. Elle est aussi à mettre en parallèle avec une domination de plus en plus marquée de la Martinique sur le domaine colonial français dans la Caraïbe.

S'accorder avec les autres Européens

Les populations françaises des Antilles ne se contentent pas d'entretenir des liens diplomatiques avec les populations amérindiennes. Très tôt des accords sont passés avec les autres représentants des nations européennes présentes sur place. Dans ce domaine ce sont les habitants de Saint-Christophe qui ont été précurseurs puisque le partage de leur île nécessite des rencontres fréquentes avec les voisins anglais. Très vite, de la Guadeloupe et de la Martinique des relations diplomatiques sont entretenues avec les colonies étrangères. Dans les accords de 1660 avec les populations amérindiennes, Houel peut ainsi se vanter de parler au nom de ses confrères français mais aussi au nom des gouverneurs anglais des îles caribéennes. Dans ce cadre, nous pouvons alors différencier trois types d'échanges diplomatiques entre les nations européennes.

Tout d'abord, des relations sont entretenues lorsqu'il est nécessaire de passer des accords pour le bien de l'ensemble de la société coloniale comme en 1660. Dans ce cas, ce sont les gouverneurs qui sont à l'origine de ces négociations. Mais, une fois de plus, ce ne sont pas eux qui prennent la mer. Ils font circuler des hommes de confiance et qui semblent bien connaître la nation adverse. Gérard Lafleur, étudiant les minorités religieuses aux Antilles souligne le fait que certains réfugiés huguenots des îles françaises jouent alors ce rôle

d'intermédiaires entre les deux nations[2463]. Il prend l'exemple de Granspoel, ancien habitant de la Guadeloupe qui, installé à Saint-Eustache, agit comme intermédiaire entre les Hollandais et les Français. Depuis les îles françaises, les hommes qui sont envoyés pour négocier des accords concernant l'ensemble des colonies sont souvent des membres de la haute société coloniale. En 1663, lorsque les propriétaires de la Martinique souhaitent faire reconnaître leur domination sur Sainte-Lucie, ils agissent de la sorte :

> « il sera équipé de navire ou barque pour aller de cette dite isle en celle de la Barbade pour y faire passer un des officiers du dit conseil qui emportera avec luy toutes les pièces justificatives comme les dits seigneurs de Nambucq et du Parquet sont les vrais seigneurs de la dite isle Sainte-Alouzie »[2464].

Les hommes envoyés pour cette négociation font donc partie de l'instance décisionnelle de l'île sans pour autant que ce soit les dirigeants eux-mêmes qui assurent le déplacement comme en 1666 lorsque le capitaine et major de la Guadeloupe Du Blanc est envoyé à la Martinique puis à la Barbade afin de contracter de nouveaux accords[2465] ou encore en 1686 lorsque Blénac sollicite les services de Lebégue, major à la Martinique[2466].

Les propos de Du Tertre au sujet du voyage de Du Blanc en 1666 laissent alors suggérer que, pour ce genre de négociations, il est fait appel à des hommes qui ont acquis une certaine confiance auprès des autorités supérieures des îles : « [pour discuter avec les Anglais de la Barbade en 1665] ils choisirent pour cette deputation Monsieur du Blanc, gentilhomme plein d'esprit et de merite capitaine et major de l'isle de la Guadeloupe et qui scavoit parfaitement la langue angloise »[2467]. Les hommes qui sont envoyés pour ces échanges sont alors des officiers, ce qui permet de donner une certaine légitimité à leur négociation. Ces hommes peuvent être issus de n'importe quelles îles et nous retrouvons régulièrement des officiers de Saint-Christophe dans ce genre de négociations. Peut-être la proximité qu'ils entretiennent avec leurs voisins anglais fait d'eux des intermédiaires privilégiés ?

Il semble aussi que les frais d'embarcations sont une fois de plus à leur charge. Ainsi, Coullet qui se trouve encore impliqué dans une navigation à portée diplomatique demande en 1701 le remboursement des frais qu'il a dû avancer pour ce voyage[2468].

Relations diplomatiques en temps de guerre

Les guerres qui sévissent dans les îles au cours du XVII° siècle provoquent aussi des relations diplomatiques au sein du bassin caribéen. En effet, au cours de ces conflits des échanges de prisonniers ont lieu. Ils sont nécessaires pour toutes les parties qui retrouvent alors des forces vives capables de mener de nouveaux combats. Ce sont là encore les gouverneurs qui sont à l'origine de ces échanges. En 1674, De Baas annonce : « Il y a six semaines que j'ay envoyé une barque à Portorico pour scavoir du gouverneur combien il reste

2463 LAFLEUR, Gérard. « Les Protestants aux Antilles françaises du Vent sous l'Ancien Régime ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (71-72-73-74), 1987, 3–305.

2464 ANOM, C8B 1 N° 11, acte du conseil souverain de la Martinique, 08 Décembre 1663.

2465 ANOM, COL E 140, Ordonnance de Houel, année 1666.

2466 ANOM, C8A 4 F° 146, Lettre de Blénac, 05 Décembre 1686.

2467 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles*… Op.Cit, Tome III. p. 283.

2468« Un mémoire qui vous a esté adressé par le sieur Coulet qui avoit fait dans un voyage qu'il entreprit pour Tabague en novembre 1699 dans une barque a luy appartenante par ordre de feu monsieur d'Amblimont, je crois que le fret de sa barque pendant un mois qu'il l'a employée pour ce voyage compris la solde et les vivres du maitre et de l'equipage peut sans luy faire tort estre réduit à la somme de 600 livres» ANOM, C8A 13 F° 147, Lettre de Robert, 14 Juillet 1701.

de nos prisonniers en vie et combien d'argent il désire pour les rendre j'attends le retour de la barque »[2469]. Blénac, en 1692, fait pareille déclaration : « J'en ay laissé un aussy pour envoyer les prisonniers anglois à la Barbade afin qu'on les eshangeast avec l'équipage de la fluste du Roy le Domadaire »[2470]. En 1709, c'est au tour de Vaucresson de s'exprimer de la sorte : « Je renvoye aujourd'hui a antigues les prisonniers par deux barques »[2471].

Pour ce transport de prisonniers, les autorités locales peuvent bénéficier de la venue dans leurs îles de barques étrangères venues solliciter la libération des hommes de leurs nations. C'est le cas en 1698 lorsque

> « Le 11° janvier il est venu icy un vaisseau de guerre anglois envoyé par le président de la Barbade pour nous apporter tous les prisonniers françois qu'ils avoient et le capitaine du dit vaisseau nous ayant fait voir les traites de paix publiez à la dite isle dès le 30° décembre »[2472].

La même situation se produit en 1702[2473] et en 1711 lorsque « venu icy il y a quelque temps une barque de la Barbade dans laquelle il y avoit quelques uns de nos prisonniers il leur en a renvoyé de leurs que nous avions icy sous la conduite d'un capitaine corsaire nommé Le Bon »[2474].

Les autorités locales ne peuvent se contenter d'attendre la venue des navires étrangers pour assurer l'échange de prisonniers. Comme souvent, les gouverneurs et intendants s'appuient sur les escadres royales, comme en 1689 lorsque Blénac « mis des anglois dans la flute la Loire et le fraire de Lainche sy embarque, vous pourrez vous en servir pour négocier l'eschange des françois qui sont en prison à Niévis »[2475].

Comme dans bien d'autres situations, la simple présence des escadres ne suffit pas à assurer ces échanges. Les autorités locales s'appuient alors sur les membres de la société coloniale. Les officiers des îles sont donc une nouvelle fois sollicités. Nous retrouvons des hommes déjà cités comme en 1694 lorsque Blénac a « envoyer moniseur de Courpon a Antigues sous pretextes d'y mener des prisonniers mais c'est pour y faire sonder la rade et voir s'ils se gardent et savoir l'estat ou ils sont et ce qu'ils disent de la neutralité »[2476].

Lorsque des officiers sont envoyés pour faire échange de prisonniers, ils sont souvent en charge d'une autre mission. Ainsi, en 1697, outre ramener des prisonniers de La Barbade, le capitaine de port qui est envoyé doit en profiter pour s'informer sur la rade de l'île anglaise et sur les positionnements de l'ennemi. Il s'agit purement et simplement d'espionnage[2477]. En 1708, les propos de Vaucresson témoignent encore du fait que les échanges de prisonniers sont bien l'occasion de réaliser plusieurs missions puisqu'il a

> « l'honneur monseigneur de vous informer qu'ayant fait partir le 18 Juin une barque parlementaire de cette isle pour Antigues avec les prisonniers anglois que nous avions avec ordre au maitre de passer à la Guadeloupe pour y prendre le sieur de la Portherye qui devoit en avoir la conduite et embarquer en même temps avec luy un missionnaire capucin pour l'isle de Saint-Martin suivant vos ordres »[2478].

2469 ANOM, C8B 1 N° 38, Lettre de De Baas, 28 Août 1674.
2470 ANOM, C8A 7 F° 2, Lettre de Blénac, 11 Mars 1692.
2471 ANOM, C8A 17 F° 73, Lettre de Vaucresson, 24 Mars 1709.
2472 ANOM, C8A 10 F° 212, Lettre d'Amblimont, 10 Février 1698.
2473 ANOM, C8A 14 F° 243, Lettre de Gabaret, 13 Septembre 1702.
2474 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson, 13 Mars 1711.
2475 ANOM, C8A 5 F° 253, Lettre de Blénac, 27 Mars 1689.
2476 ANOM, C8A 8 F° 50, Lettre de Blénac, 15 Mars 1694.
2477 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.
2478 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.

Or, c‟est au cours de cette navigation que le lieutenant De la Potherie « fus de là à saint eustache pour y remettre les hollandois »[2479].
A la lecture d‟une lettre de l‟intendant Robert datée de 1696, il semble que dans ce cadre, la circulation maritime est prise en charge par les autorités locales :

> « Pour retirer les prisonniers françois qui estoient en ladite isle de la Barbade, il chargea de cette commission le sieur de Courpon cy devant conseiller au conseil souverain de Saint-Christophe, je fretay une barque et j‟y fit embarquer 80 prisonniers anglois et des vivres pour leur passage il en resta près de 30 icy pour lesquels il n‟y avoit pas de place dans la barque »[2480].

Pour amoindrir les frais d‟embarcations mais aussi pour limiter les risques de prises, les autorités locales ont tendance à solliciter l‟intervention de particuliers, marchands ou flibustiers, lorsqu‟il s‟agit de faire uniquement un échange de prisonniers. Gabaret en 1702 informe le ministre que « Le mestre de la barque qui a porté les prisonniers à Antigue m‟a dit qu‟une personne de sa conescance la asseuré qu‟il devet venir un tel vesseau de guerre pour attaquez cette isle »[2481]. Le fait que le gouverneur ne donne le nom de celui qui est à l‟origine de l‟information laisse alors suggérer que l‟homme qui a été employé dans ce cadre est un simple habitant des îles. En 1710, c‟est encore un marchand connu des îles, mais non officier, qui est capturé par les Anglais après avoir été envoyé de la Martinique pour négocier l‟échange de prisonniers. C‟est lors de cette épisode que le capitaine Park donne la « Raison de l‟insection qui a esté faite au dernier parlementaire qu‟il luy a envoyé le 10 décembre dernier de la Martinique dans la barque le Saint-François maitre Joseph Bonfils pour y conduire environ cent personnes anglois »[2482].

Les relations diplomatiques avec les îles étrangères peuvent avoir aussi comme motivation de rendre justice des actions commises sur des membres de la société coloniale. Nous avons plusieurs témoignages à ce sujet qui nous permettent d‟affirmer que lorsque les négociations portent sur des affaires particulières, ce sont les habitants eux-mêmes qui se déplacent pour demander justice. Par exemple en 1686, est déposé à la Martinique une « Déclaration de Jean Roy, colonel de milices à la Martinique, sur le voyage qu'il a fait à la Barbade »[2483]. Ce voyage a lieu à la suite de prises faites sur des embarcations martiniquaises qui se trouvaient au large de Sainte-Lucie. Si Jean Roy dit intervenir au nom des habitants de son île, il s‟avère qu‟il a lui-même perdu une de ses embarcations dans cette affaire. Roy prend donc la mer pour son propre compte. Le fait d‟avoir un ordre de mission lui permet de s‟assurer de ne pas subir des représailles lorsqu‟il met pied à terre à la Barbade. Il s‟assure même dès le départ de pouvoir réussir dans ces négociations puisqu‟il ne s‟y rend pas seul : « voyage qu‟il avoit fait à la Barbade en compagnie de sieur Guillaume Masson interprete dans sa courvette »[2484].

Torail n‟a lui pas cette chance. Il se rend pour les mêmes raisons à la Barbade. Contrairement à Jean Roy, il est arrêté et mis à mort. Comme son compatriote de la Martinique, s‟il s‟est rendu à la Barbade avec l‟appui des autorités locales, il a d‟abord agi pour son propre compte. Peut-être est-ce la raison profonde de son arrestation. En 1697, nous retrouvons encore un officier sur les mers pour défendre un cas personnel : « Le sieur de la Garrigue Savigny lieutenant d‟une compagnie à la Barbade pour demander les prisonniers

2479 ANOM C7A5 F° 180, Lettre de Leroy de la Potherie, le 23 Août 1708.
2480 ANOM, C8A 9 F° 350, Lettre de Robert, 17 Mai 1696.
2481 ANOM, C8A 14 F° 61, Lettre de Gabaret, 27 Septembre 1702.
2482 ANOM, COL E 328, Lettre de Park, gouverneur d'Antigues le 10 Décembre 1710.
2483 ANOM, C8A 4 F° 185 v°, Déclaration faite à la Martinique le 23 Novembre 1686.
2484 ANOM, C8A 4 F° 185 v°, Déclaration faite par Jean Roy, le 23 Novembre 1686.

françois d‟un corsaire de la Martinique pris par un navire de guerre anglois »[2485]. Là encore, La Guarrigue n‟agit pas pour le compte de l‟ensemble des colonies mais pour résoudre un cas particulier. Dans ces conditions, il semble alors que les frais d‟embarquement soient entièrement à la charge des particuliers et que les autorités locales se contentent de donner autorisation à la navigation[2486].

Nous pouvons dire que lorsque des hommes prennent la mer pour des raisons diplomatiques, les frais d‟embarquement sont souvent à leur charge. Les officiers, nombreux dans ce type de circulations, peuvent escompter se faire rembourser lorsqu‟ils agissent pour le bien commun. Par contre, lorsque les navigations se font pour défendre un cas particulier, elles sont orchestrées et financées entièrement par ceux qui sollicitent ce voyage. Dans le cadre des relations entre nations européennes, un schéma de circulation semble alors se dessiner. Les échanges avec le nord de la Caraïbe transitent par Saint-Christophe et Sainte-Croix. De ces îles, des échanges ont lieu avec Saint-Thomas, Saint-Eustache et Puerto Rico. Même lorsque les échanges sont orchestrés depuis la Martinique, les îles du Nord servent de transit. De la Guadeloupe des relations sont entretenues avec Montserrat. Enfin, les relations avec la Barbade dans le cadre de la diplomatie passent nécessairement par la Martinique. Une fois de plus, il semble que seule la Martinique à la fin du XVII° siècle soit capable d‟entretenir des relations diplomatiques avec l‟ensemble du bassin caribéen. Ceci contribue une fois de plus à sa domination sur l‟ensemble colonial français dans les îles.

4. L’usage de la mer pour la transmission des informations.

Si les administrateurs ne sont pas aussi présents qu‟il le faudrait sur les mers, la transmission d‟informations au sein de l‟espace caraïbe leur permet de pallier ce manque. Pour assurer la gestion d‟un espace insulaire comme l‟est le domaine colonial français aux Antilles, il est nécessaire de faire circuler le plus convenablement possible un nombre important d‟informations. La communication entre les îles est essentielle car elle permet à la fois de renseigner sur les dangers possibles, les mesures à prendre pour s‟y protéger mais aussi pour donner toutes indications utiles pour le maintien et le développement des colonies et de ses habitants. Dans ce cadre, l‟usage de la mer est donc déterminent. Il convient donc de faire le point sur la façon dont les administrateurs assurent la circulation de l‟information, sur les écueils qu‟ils rencontrent et sur les stratégies adoptées pour pouvoir les éviter.

Oral et écrit

Pour pouvoir faire circuler l‟information, la première façon de procéder est de faire appel à un messager qui, à l‟oral, fait part à l‟interlocuteur du message à transmettre. Cette façon de procéder est plus fréquente en 1650 qu‟au début du XVIII° siècle. Même si les

2485 ANOM, C8A 10 F° 50, Lettre d’Amblimont, 08 Juin 1697.

2486C’est ce que laisse suggérer les propos de De Gennes en 1702 lorsqu’il fait état d’ « une lettre que j'avois écrit a Antigues huit jour auparavant par monsieur Ravary au sujet de l'enlèvement de ma fille dans laquelle il me marquois qu'il retenoit monsieur Ravary et sa barque par représaille de ce que j'en avois armée une qui avoit visité une barque angloise dans laquelle je croyois que ma fille étoit » ANOM, C10B2, Lettre de De Gennes, 18 Juillet 1702.

colons arrivés dans le sillage de d'Esnambuc ont apporté avec eux la culture de l'écrit, le faible nombre de documents retrouvés pour les années 1650-1664 laissent à penser que la culture de l'oral est très prégnante aux Antilles et que la majorité des informations sont transmises par cette voie. C'est par l'intermédiaire des hommes qui circulent dans le bassin caribéen que les autorités locales arrivent à entretenir des liens entre les différentes îles. Ces marins informent alors les seigneurs propriétaires de la situation dans les autres îles de leur gouvernance. Du Tertre rapporte par exemple qu'en 1656,

> « Le sixième jour de Février, le capitaine la Bourlotte qui commandoit la barque de M le Général du Parquet estant retourné de la Grenade, apporta la nouvelle asseurée de la défaite totale de la colonie Françoise establie à Ouanarigo. Mais le sieur de la Vigne n'en voulant rien croire et attribuant ce bruit à ceux qui avoient blasmé son esprit, il fut désabusé le dix huict mars ensuivant par celuy qui commandoit sa barque qui en retourna et luy apprit qu'il n'avoit trouvé personne au Fort »[2487].

Ce capitaine joue donc le rôle de messager entre ces deux îles. L'information transmise est alors essentielle pour Du Parquet puisqu'elle lui permet de savoir s'il est nécessaire d'agir pour pouvoir préserver ses biens. Ces messages sont soit directement donnés aux seigneurs propriétaires soit ils sont transmis à des personnes qui sont en lien avec ces marins comme en 1663 lorsque

> « A été remonté au conseil souverain par monsieur de Laubière capitaine d'une compagny Qu'il y a environ sept ou huict mois que quelques personnes la [?] En ce lieu venant de l'isle de la Barbade habituée par les anglois luy auroient donné advis que les habitants du dit lieu proposeroient de venir habituer l'isle de Sainte Allouzie »[2488].

La mise en place de la compagnie des Indes Occidentales puis de l'administration directe entraîne un changement dans la transmission d'information. L'usage des messagers semble se réduire au profit des transmissions écrites entre les différents administrateurs en place. Ceci ne met pas fin pour autant à la transmission orale. Lorsque De Baas annonce en 1672 que « le commis general de la Guadeloupe a envoyé icy depuis peu une barque pour nous faire scavoir que l'isle a peu souffert », il est fort à penser que cette information est transmise oralement[2489].

Dans un grand nombre de cas, les informations reçues oralement sont de l'ordre de l'espionnage. Il s'agit surtout d'informations portant sur les positions ennemies et transportées par des marins lors de leurs pérégrinations dans la mer Caraïbe. C'est ce qui se produit en 1672 lorsque De Baas a « appris depuis quatre jours par une barque venue de la Barbade que le milord Wilboulghy y est arrivé »[2490]. En 1673 Du Lion apprend qu'il y a des problèmes dans la colonie de Saint-Domingue de la sorte : « les capitaines de la Martinique m'ont dit hier cette nouvelle en passant icy »[2491]. En 1700, c'est au tour de Robert de faire état de cette circulation orale de l'information[2492].

Dans la majorité des cas, ces informations sont transmises sans que les administrateurs ou des membres de la société coloniale en aient vraiment sollicité le transport. En fait, il s'agit souvent d'état des lieux faits par les marins lors de leur passage dans une île. Nous n'avons

2487 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générales des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 511.

2488 ANOM, 24 Miom 21, lettre écrite par le Conseil Souverain de la Martinique au sujet de la prise de possession de Sainte Lucie par les Anglais, Octobre 1163.

2489 ANOM, C8A 1 F° 192, Lettre de De Baas, 25 Octobre 1672.

2490 ANOM, C8A 1 F° 197, Lettre de De Baas, 20 Novembre 1672.

2491 ANOM C7A2 F° 239, Lettre de Du Lion, 01 Mai 1673.

2492 ANOM, C8A 12 F° 119, Lettre de Robert, 16 Avril 1700.

trouvé que deux situations dans lesquelles des administrateurs sont à l'origine de la transmission orale. Ceci est le cas d'abord lorsque le message à transmettre doit être remis rapidement. La transmission orale précède, dans ce cas, souvent une transmission écrite. C'est ce que fait De Baas par exemple en 1672 : « J'envoyai aussitôt une barque aux isles de la Guadeloupe, de Mariegalante, Saint-Christophe et Sainte-Croix pour en avertir messieurs les gouverneurs »[2493]. Il semble que l'information transmise n'a pas donné lieu nécessairement à la rédaction d'une lettre puisqu'il ne s'agit que d'informer les autres gouverneurs de la venue dans les îles de navires de guerre hollandais. La même année, De Baas informe encore le ministre que « Monsieur de Canchy sera bien tost averty car monsieur son frère qui est arrivé icy qui s'en va le trouver et il luy portera cet avis ». Le fait que l'information soit transmise oralement par le frère du gouverneur de la Grenade permet alors de faire l'économie d'un transport supplémentaire et assure les mêmes garanties que l'envoi d'une lettre écrite de la main du gouverneur général. En 1706, La Bouloc agit de la même manière. C'est ainsi que De Machault « apprend par toutes les barques qui s'en retournent à la Martinique que je travaille sans relâche aux scavations et à l'amas de la chaux et du sable » pour la fortification de son île[2494].

Dans un second cas, les administrateurs locaux peuvent envoyer un témoin direct d'un évènement. Cette transmission peut être accompagnée d'une lettre mais ceci n'est pas toujours le cas. Par exemple en 1674 :

> « Le capitaine Antoine Ganteaume de la Sieutas commandant un navire marchand de Provence ayans ordre de Monsieur de Baas lieutenant general pour le roy dans ces isles d'aller à Paris pour rapporter à sa majesté la nouvelle d'une glorieuse victoire remportée dans cette isle sur les Hollandois »[2495].

Si ce capitaine est envoyé pour transmettre ce message c'est parce qu'il a pu assister à l'évènement. La même situation se produit encore en 1680 : « Le sieur Bernier qui s'en va près de vous monseigneur en est un quy aura l'honneur de vous entretenir du sujet de son voyage et des traitements qu'il a reçeus dudit sieur de la Saullay »[2496]. En 1691, les habitants de la Guadeloupe nécessitant de l'aide de la Martinique envoient en mer des capitaines : « Comme nous avons appris monsieur de Guitaud et moy par les dernières nouvelles qui nous sont venues de la Guardeloupe la nécessité de vivres ou l'on y estoit n'ayant pas receu les secours des vivres que la barque du nommé Fillon y portoit et qui a esté prise par les anglois »[2497].

Fiabilité du renseignement

Faire usage de messagers permet de transmettre des informations simples de façon rapides et de pouvoir apporter plus de précisions lorsque ces derniers font état d'actes qu'ils ont pu eux-mêmes observer. Mais cette forme de transmission de l'information porte tout de même une difficulté : la fiabilité. C'est ce que laissent entendre ces mots écrits par Blénac en 1690 : « Je vous envoye deux lettres de monsieur de Guitaud l'une du 9 l'autre du 20 Juin 1690 dans la première vous y poures remarquer que c'est un advis de deux matelots qu'il dit pouvoir ester aussytost faux que veritable ». Même lorsque les marins semblent sincères, les

2493 ANOM, C8A 1 F° 187, Lettre de De Baas, 22 Juillet 1672.
2494 ANOM, C10A1, Lettre de Bouloc, 04 Février 1706.
2495 BNF, département des manuscrits, fonds Clairambault 874 II CA, Lettre du père Raymond, 23 Août 1674.
2496 ANOM, C8A2F315, Copie d'une lettre de Du Clos, habitant de Sainte Croix à Blénac, 03 Juin 1680.
2497 ANOM, C8A 6 F° 429, Lettre de Du maitz, 30 Août 1691.

informations transmises peuvent manquer de fiabilité. C'est ce qui se produit en 1672 à la Guadeloupe par exemple :

> « J'ay appris hier par une barque qui arriva icy de la Martinique que trois vaisseaux y abbordoient comme elle estoit soubs voile le maistre de la dite barque n'a peu me dire qui ils estoient et seulement que deux luy avoient paru estre de monsieur Formont »[2498].

Même si Du Lion semble vouloir porter crédit aux dires du capitaine de la barque, il est obligé de demander confirmation de ces propos. Or, la rumeur est fréquente aux Antilles et se répand rapidement. Ceci peut alors avoir de graves conséquences tant pour la sécurité des îles que pour le maintien du commerce. Les autorités locales informées par les marins de passages se trouvent face à un véritable dilemme surtout lorsqu'ils ne sont pas à l'origine de la demande d'informations. Ceci génère alors d'autres circulations maritimes pour pouvoir confirmer les dires. En 1672, De Baas est contraint d'agir de la sorte : « J'envoyai le mesme jour de leur arrivée en cette isle une barque à la Barbade pour savoir sy la nouvelle qu'on avoit publié de la défaite des anglois à Tabac estoit vray »[2499]. Agir ainsi contraint les autorités locales à user de moyens dont ils n'ont pas toujours les capacités. Pour pallier ce problème, très tôt les hommes qui sont à la tête des îles font usage de l'écrit. Parfois, ils couplent même les deux actions pour donner plus de garanties à l'infomation transmise. C'est ce qui se produit en 1670 lorsque Du Lion a « eu des nouvelles de la coste de Saint-Domingue par une lettre qu'un habitant de cette isle a receu » et que « Louis Pelletier maistre de barque demeurant en cette isle lequel est arrivé depuis peu de la coste de Saint-Domingue a rapporté les memes choses »[2500].

En 1690, Blénac écrit au gouverneur de la Grenade : « Il est necessaire que vous renvoyés cette barque pour me donner advis des mouvements et au lieu d'escrire mettez un homme de confiance dessus »[2501]. Lors de prise d'un navire, tout écrit, trouvé à l'intérieur, peut être une source d'information pour l'ennemi. Ainsi, jusqu'à la fin de la période étudiée, il est parfois plus judicieux d'envoyer un messager que de transmettre des informations à par écrit. Tout de même, celui-ci, sans jamais réellement remplacer la transmission orale, gagne en importance tout au long du XVII° siècle[2502]. Il est d'ailleurs déjà en usage en 1650[2503]. La mise en place d'un système administratif aux îles à partir de 1664 entraîne une augmentation constante du nombre de correspondances entre les îles. Pour pouvoir transporter ces lettres, les administrateurs s'appuient une fois de plus sur les escadres royales. C'est ce que fait De Baas par exemple en 1676 puis D'Harnouville en 1693[2504]. Les capitaines entretenus par le pouvoir royal sont en charge de transporter les lettres des administrateurs adressés au roi et à ses ministres mais peuvent aussi être invités à se rendre dans d'autres îles du bassin caribéen pour rendre le même service. Or, comme dans bien des domaines, le simple emploi des

2498ANOM C7A2 F° 135, Lettre de Du Lion, 15 Décembre 1672.

2499ANOM C7A1 F° 321, Lettre de Du Lion, 2 Décembre 1670.

2500ANOM C7A1 F° 321, Lettre de Du Lion, 2 Septembre 1670.

2501 ANOM, C8A 6 F° 58, Lettre de Blénac, 9 Juillet 1690.

2502 Silvia Marzagalli a bien expliqué comment les marchands européens à l'époque moderne apprennent à faire usage à la fois de l'écrit et de la transmission orale. Si l'oral reste un moyen de communication, l'écrit commence à prendre le pas dans les transactions commerciales au cours du XVII° siècle en Europe. Il n'est donc pas surprenant que le même phénomène ait cours* aux Antilles. Cf, MARZAGALLI Silvia, « La circulation de l'information, révélateur des modalités de fonctionnement propres aux réseaux commerciaux d'Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, 27 | 2007, 123-139.

2503Par exemple, « le Sieur le Fort […] pendant sa demeure à Mari Galande il avoit escrit par une barque qui passoit, à Monseigneur le général Duparquet » ANONYME de Grenade, *Histoire de la Grenade*… Op.Cite, P.120.

2504 BNF, département des manuscrits, fonds français 22803 CCXI Année 1693, Lettre d'Harbouville.

navires du roi devient très vite une contrainte pour les administrateurs qui ont besoin de faire circuler régulièrement et rapidement les informations.

Pour ce faire, les administrateurs peuvent compter sur les marchands de passage dans les îles pour envoyer leurs courriers administratifs auprès de la cour. Ce procédé ne différent en rien de celui employé par l'administration royale pour communiquer avec eux. En 1713 par exemple Vaucresson reçoit les lettres du roi grâce au « sieur du Vergier commandant du navire le Notre Dame du Bon Secour de la Rochelle»[2505]. Mais pour le transport d'information entre les îles, on fait bien souvent appel à des marins locaux. En témoigne le fait que leur cheminement ne suit pas la route principale de communication qui relie les îles à l'Europe. Par exemple, De Baas en 1670 fait référence à une lettre partie de Saint Christophe qu'il reçoit à la Martinique[2506], ce qui va complètement à contre-courant de la route principale de communication aux îles. C'est donc grâce aux circuits secondaires que les administrateurs arrivent à rester en contact.

Toute personne qui circule dans la mer des Antilles peut se trouver porteuse d'une lettre adressée par les administrateurs. Les marchands ne sont pas les seuls à se charger du transport des courriers. En 1665, ce sont de simples habitants qui apportent à de la Borde des lettres adressées depuis la Grenade[2507]. En 1702, le gouverneur de la Guadeloupe reçoit une lettre de celui de Saint-Christophe transmise par l'intermédiaire d'un homme d'Eglise[2508]. Sur ce point, la stratégie ne diffère pas de celle adoptée par les marchands locaux pour leurs propres correspondances. Les marchands locaux n'assurent donc pas que la circulation des marchandises entre les différentes îles, ils font aussi circuler l'infomation, acte nécessaire pour faire fructifier leurs affaires.

Fiabilité de la circulation

Ce mode de fonctionnement pose tout de même une contrainte pour les administrateurs. Il faut qu'il y ait des embarcations aux abords de leur île et ils dépendent du bon vouloir des marins. Les plaintes concernant la circulation des informations sont alors assez fréquentes au cours du siècle. De Baas en 1670 signale que « les longs trajets qui sont entre elles [les îles] empesche que les avis ne nous viennent que rarement et suivant que les affaires des particuliers les obligent à se transporter d'une isle à l'autre »[2509]. L'information ne circule donc pas aussi rapidement que souhaité. Par exemple, le 8 Juin 1674 De Baas annonce « La mort de monsieur Du bois gouverneur de l'isle de Sainte Croix qui arriva le 4° de Mars dernier »[2510]. Il a donc fallu trois mois pour que le gouverneur de la Martinique soit averti des évènements survenus au nord de la Caraïbe. Par ailleurs, il y a des périodes de l'année où la circulation de l'information est moins aisée, d'août à novembre, parce que les marins prennent moins la mer et limitent ainsi les risques de se trouver confrontés à un ouragan. En 1689, il arrive une autre mésaventure à Blénac, « Je n'ay recue vostre dépêche du 26 decembre 1688 que le 13 may 1689. Il est vray que Monsieur de Guitaud me le l'avoit envoyé à Saint-Christophe et que en estant party pour la Martinique on a ésté un mois a me la renvoyer »[2511]. En 1690 c'est au tour de Guitaud de signaler le même problème : « comme il y

2505 ANOM, C8A 19 F° 438, Lettre de Vaucresson, 2 Novembre 1713.
2506 ANOM, C8 A1 F13, lettre de De Baas, 26 Décembre 1669.
2507 ANOM, C8B 1 N° 17, Lettre de La Borde, 01 Août 1665.
2508ANOM C7A4 F° 213, Lettre d'Auger, 20 Août 1702.
2509 ANOM, C8A 1 F° 57, Lettre de De Baas, 29 Juillet 1670.
2510 ANOM, C8A 1 F° 279, Lettre de De Baas, 8 Juin 1674.
2511 ANOM, C8A 5 F° 222, Lettre de Blénac 31 Juin 1689.

a long temps qu'il n'est point parti de vaisseaux il ne m'a pas esté possible de vous informer de la cruelle maladie qui avoit commencé continue toujours plus violemment et qu'elle a fait mourir plus de 450 personnes »[2512].

Pour limiter les retards dans l'acheminement des courriers, il arrive parfois que l'on sollicite l'aide des petites embarcations côtières. Elles permettent alors de rejoindre en mer des embarcations qui viennent de partir de l'île. C'est ce que fait par exemple de la Calle en 1669, « Par bonheur mes depeshes furent rendues au capitaine Bargeau par une barque qui atteignit le navire »[2513]. Si l'agent de la Compagnie des Indes Occidentales agit de la sorte c'est parce que transmettre les informations au bon moment permet de limiter les risques, ce qui est d'une importance capitale pour les îles. Mais agir de la sorte n'est pas toujours aisé car il est bien périlleux d'envoyer en mer un équipage sans qu'il sache précisément la destination qu'il doit atteindre. Il est donc évident que l'envoi de petites embarcations côtières ne se fait que quand le navire à atteindre est à vue de l'île. C'est certainement après avoir connu avec précision la position d'un navire aux abords de la Dominique que Blénac peut envisager d'envoyer une barque côtière pour y transporter une de ses lettres :

> « Cependant le dit Le Blond avec son armement est remonté au vent a attendu à la Dominique des nouvelles de monsieur sieur de Blenac qui luy escrivit la lettre dont la copie est cy jointe et le Sieur Miliancour fretta exprez une barque pour la porter et aussitost Le Blond vint mouiller à une rade de cette isle nommée Prêcheur, d'où quelques jours après il partit et fut en croizière pendant quelques temps et après revint encore à son premier mouillage et ensuite il fut au Fort Royal ou il resta pendant huit jours sans se cacher»[2514].

Cette façon de procéder reste tout de même exceptionnelle et les administrateurs s'appuient surtout sur les embarcations présentes dans leurs îles pour pouvoir transmettre directement leurs dépêches dans les autres espaces de la Caraïbe.

Comme tous marins, ceux qui sont en charge de transporter ces lettres ne sont pas à l'abri de fortunes de mer. Les temps de réponses pouvant être assez longs, les envoyeurs ne sont pas toujours assurés que leur message a bien été transmis. D'Amblimont en 1698 s'inquiète du fait de ne pas voir le retour de ses messagers « Il y a quelque temps passé j'ay écrit à votre excellence par le capitaine Perrier et monsieur Roger de nostre isle lesquels ne sont pas venus jusques à la Martinique »[2515]. Le gouverneur s'en inquiète parce qu'il est fréquent de répondre aux messages adressés par intermédiaire des mêmes hommes qui ont été en charge de faire le voyage aller. C'est ce que fait par exemple Saint Marthe en 1674 pour correspondre avec Saint-Christophe « Je m'estoit donné l'honneur de vous escrire pas la barque que vous m'avez envoyé »[2516].

Lorsque les administrateurs ne reçoivent de réponses à leurs envois, quelque catastrophe survenue en mer est souvent envisagée. Mais il arrive aussi que le capitaine ne prenne pas la route la plus rapide pour apporter sa missive ainsi que le rapporte de Blenac en 1690[2517]. Pour pallier ce problème, il est envisagé d'envoyer les lettres en deux exemplaires et de les faire circuler dans deux embarcations différentes. C'est ce que fait Hinselin en 1693,

2512 ANOM, C10B2, Lettre de Guitaud, 02 Mars 1690.
2513 ANOM, C8B 1 N° 24, Lettre de La Calle, 12 Septembre 1669.
2514 ANOM, C8A 9 F° 73, Lettre de Du maitz, 11 Mars 1695.
2515 ANOM, C8A 10 F° 255, lettre d'Amblimont, 24 Octobre 1698.
2516 ANOM, C8A 1 F° 322, Lettre de Saint Marthe, 26 Octobre 1674.
2517 ANOM, C8A6F219, Lettre de Gémosat, 15 Juillet 1690.

« Je ne scay si la lettre que j'ay eu l'honneur de vous escrire du 6 octobre vous auara esté rendue l'ayant mise par duplicata dans deux vaisseaux marchands partis sans convoy l'un de la Martinique et de l'autre de cette isle »[2518].

Bien évidemment agir de la sorte nécessite d'avoir plusieurs embarcations à disposition, ce qui est rarement le cas.

Comme dans bien des situations, les gouverneurs demandent, dans un premier temps, à avoir des embarcations dédiées au transport de courrier. Dans un mémoire anonyme adressé au roi en 1680, il est demandé la chose suivante :

« Cependant comme il n'y auroit pas de prudence a laisser les isles sans aucun bastiment propres à porter les ordres et des secours dans les occasions on considère qu'il seroit aisé de faire porter des galiotes ou petites galleres en fagot de six vingt hommes en tout d'équipages que l'on pourroit border de planches de poiriers de l'Amérique de sorte qu'il suffiroit d'en faire apporter les membres »[2519].

En 1702, le gouverneur de Saint-Christophe De Gennes adresse la même requête au roi[2520]. Comme dans bien des cas, les demandes des administrateurs restent sans réponse de la part des autorités versaillaises. Ils sont donc contraints de prendre en charge eux-mêmes le transport de leur courrier. En 1685, Gabaret écrit même « si je n'avez un petit batimans a moy par lequel je me donne l'honneur de vous escrire nous aurions des années entière sans avoir de nouvelle des autres isles et les soldats en souffrirois beaucoup plus qu'ils ne sont temps pour leur farine que pour la solde »[2521]. Mais tous les administrateurs n'ont pas les moyens d'employer des équipages pour la simple circulation des correspondances. Ceci explique pourquoi les marins locaux sont tant sollicités pour ce genre de circulations, malgré le fait que la pratique de leurs activités entraîne souvent des retards dans la transmission de l'information.

En 1701, Robert rapporte que

« La proposition que vous a fait monseigneur le sieur du Repaire de Nayat d'establir dans chaque isle un commis et un bureau pour la distribution des lettres qui sont envoyées d'une isle à l'autre n'est pas praticable et ce qu'on pourroit retirer de ces lettres bien loin de suffire pour payer un directeur ou un très petits commis suffiroit a peine pour payer le loyer d'un bureau, il seroit a souhaiter pour le dit sieur du Repaire qu'il se dispensat de vous faire de telles propositions d'ailleurs il n'y a que luy qui se plaigne que les lettre qui s'envoyent d'une isle à l'autre se perdent ou sont retardées »[2522].

L'intendant écarte lui-même la proposition de Du Repaire, avant tout parce qu'il craint d'entretenir un service de transmission qui coûterait trop cher à l'administration locale. Selon lui, la transmission des lettres aux Antilles ne souffre d'aucune difficulté. Robert cache certainement une part de la réalité. Pour autant, il semble bien que, pour les administrateurs, il est moins onéreux de s'appuyer sur les marins locaux pour le transport des missives que d'entretenir des barques et mettre en place un système de distribution des lettres. La seule difficulté qui n'est pas évoquée par l'intendant réside dans le fait qu'en cas de danger, il est parfois difficile de s'appuyer simplement sur les équipages locaux pour transporter rapidement les informations dans les autres îles.

2518ANOM C7A4 F° 54, Lettre d'Hinselin, 28 Décembre 1693.
2519 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire anonyme, Vers 1680.
2520 ANOM, C10B2, Lettre de De Génnes, 28 Juin 1702.
2521 ANOM, C10A1, Lettre de Gabaret, 20 Mai 1685.
2522 ANOM, C8A 13 F° 147, lettre de Robert, 14 Juillet 1701.

L'usage des barques express

Pour pallier cette difficulté, dans les cas les plus extrêmes, les administrateurs s'appuient sur ce qu'ils nomment les « barques express ». Le terme apparaît dans l'ouvrage de Jean de Clodoré lorsqu'il affirme que pendant les affrontements à Saint-Christophe De la Salle « dépecha un expres au sieur de Poincy commandant du quartier de la pointe de Sable et Capesterre pour lui donner advis »[2523]. Il s'agit de l'envoi d'une embarcation pour avertir rapidement l'administrateur en charge de la gestion du quartier du danger qu'il court. La circulation maritime n'a alors d'autre but que de transporter le message. En 1672, c'est au tour de De Baas d'employer le terme : « Après avoir reçu mes paquets, j'envoyais à monsieur Pelissier les siens à Saint-Christophe par une barque express »[2524]. Il fait de même l'année suivante[2525]. En 1691, c'est au tour du gouverneur de Saint-Domingue d'utiliser le même procédé[2526].

Les embarcations utilisées pour le transport de ces lettres en urgence ne sont pas toujours des barques. En fait, on emploie toute embarcation capable de se rendre le plus rapidement possible vers la destination choisie : canot, embarcation de fabrication locale du type pirogue[2527]. Nous ne savons pas si les administrateurs entretiennent des équipages pour l'envoi de ces « expresses » mais tout semble indiquer que les frais d'embarquement et d'entretien sont à leur charge, même lorsque les embarcations ne sont que détournées de leur vocation première[2528]. Il est possible que lorsqu'une embarcation est réquisitionnée pour le transport du courrier officiel, son entretien soit pris en charge par les administrateurs.

En 1694, l'intendant Du Maitz reçoit une lettre de Hinselin qui est adressé à Blénac. Il « gronde le patron de barque de ne m'en avoir pas averty qui n'en estoit point coupable ne scachant pas qu'elle fut jointe à d'autres qui estoient à mon nom »[2529]. L„intendant peut se permettre d'agir de la sorte vis-à-vis du patron de l'embarcation qui apporte les dépêches certainement parce que les frais de transports sont pris en charge par les autorités locales. Ceci a alors un coût qui, pour être supporté, entraîne une utilisation limitée de ce procédé. Les barques expresses ne sont mentionnées que dans des moments de vives tensions, principalement en temps de guerre. Dans les autres cas, les administrateurs profitent du passage des embarcations marchandes dans leurs îles, ce qui apportent un certain nombre de contraintes mais qui a l'avantage de limiter les frais.

Les circuits de l'information.

Comme évoqué plus haut, le transport du courrier suit d'abord le circuit des circulations commerciales. Les missives transmises au nord de la Caraïbe transitent donc souvent par Saint-Christophe et Sainte-Croix, au moins tant que ces îles appartiennent à la couronne française. Robert en 1701 souhaite que le capitaine d'une barque de la Martinique aille « toucher à Sainte-Croix pour scavoir des nouvelles de Saint-Thomas ou il y a une

2523 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…,* OP. Cit.
2524 ANOM, C8A 1 F° 167, Lettre de De Baas, 28 Février 1672.
2525 ANOM, C8A 1 F° 221, Lettre de De Baas, 16 Février 1673.
2526 ANOM, C8A 6 F° 437, Lettre de Du Maitz, 25 Novembre 1691.
2527 ANOM, C8A6F74, Lettre d'Hinselin, 15 Juillet 1690, ANOM C7A4 F° 2,lettre d'Hinselin, 08 Février 1692 et ANOM C7A6 F° 120, Lettre de La Malmaison, 08 Février 1712.
2528 ANOM, C8A 6 F° 54, Lettre de Blénac, 04 Juillet 1690.
2529 ANOM, C8A 8 F° 216, Lettre de Du Maitz, 06 Novembre 1694.

correspondance continuelle avec Curassao »[2530]. Ces îles servent aussi de relais entre les Grandes et les Petites Antilles comme le rapporte Blénac en 1692 :

> « Il est recemment arrivée une barque de Sainte-Croix qui a rapporté que les Espagnols de Saint-Domingue s'estoient mis en marche au nombre de cinq cens hommes pour venir surprendre le cap françois »[2531].

La Guadeloupe est, elle, en contact avec les îles anglaises qui lui sont proches. En 1670, une lettre est écrite d'Antigue, en anglais, à Du Lion[2532]. Hinselin en 1689 a aussi correspondance avec ses voisins anglais[2533]. Mais toutes ces informations finissent toujours par arrivées dans une seule et même île : la Martinique.

En effet, la Martinique a un statut particulier au sein de ce circuit de communication puisqu'elle est à la fois réceptrice et émettrice d'un grand nombre des informations qui circulent dans le monde colonial antillais. Ceci pourrait s'expliquer par la présence à partir de 1670 des plus hautes instances qui y résident mais le fait est que les gouverneurs qui sont à la tête de la Martinique sont très tôt en correspondance avec des espaces qui lui sont assez éloignés. En 1665, Clodoré écrit une lettre à Mathex Read gouverneur de Montserrat par exemple et la missive ne semble pas transitée par la Guadeloupe ni par Saint-Christophe[2534]. De même en 1666, Du Lion écrit aux autorités royales mais cette lettre est aussi adressée en copie au gouverneur de la Martinique sans qu'une réelle raison apparente soit mentionnée[2535]. Les habitants des autres îles adressent leur lettre à la Martinique parce qu'elle est l'abord prioritaire des navires qui viennent d'Europe. Or, transmettre son courrier à la Martinique permet de s'assurer de mettre son pli dans un navire qui pourra rapidement rejoindre l'Europe. En 1670 Du Lion informe De Baas de la façon suivante : « je me donne l'honneur de vous escrire ce mot monsieur par une barque qui passe pour la Martinique ou il croit qu'il y a un vaisseau près à partir »[2536]. Cet habitant de la Guadeloupe fait le déplacement jusqu'à la Martinique parce qu'il a plus d'assurance d'y trouver des navires près à retourner en Europe que dans son île. Ceci entraîne une articulation de la circulation de l'information autour de la Martinique. Or, Sylvia Marzagalli explique que les ports qui reçoivent le plus de navires ont un avantage sur les autres espaces maritimes car ils sont au courant avant les autres[2537]. La Martinique et son port Saint-Pierre ne sont alors pas seulement le principal réceptacle des marchandises venues d'Europe et des autres îles mais aussi de toutes informations issues de ces espaces. Ceci explique alors mieux la domination de Saint-Pierre sur le domaine maritime caribéen. En effet, c'est par ce port que transite les informations venues d'Europe à destination des autres îles[2538]. En 1680, Blénac rapporte à ce propos :

> « J'ay recue duplicate d'une lettre que vous m'aves eu l'honneur de m'escrire le 8 decembre de l'ordre du roy je l'ay fait enregistrer dans cette isle et en ay envoyé copie dans les autres n'ayant recue n'y lettre n'y ordre pour les gouverneurs particuliers des dites isles »[2539].

2530 ANOM, C8A 13 F° 206, Lettre de Robert, 09 Novembre 1701.

2531 ANOM, C8A 7 F° 133, Lettre de Blénac, 02 Juillet 1692.

2532 ANOM, C7A1 F° 217, Lettre écrite par Bastien Bayer à Du Lion le 04 Avril 1670.

2533 ANOM, C8A5F214, extrait d'une lettre d'Hinselin, 28 Mai 1689.

2534 ANOM, C7A1 F° 33, dans cette lettre datée du 05 Octobre 1665, Du Lion informe le ministre que Clodoré a entretenu des correspondances avec le gouverneur de Niévis.

2535 ANOM, C7A1 F° 54, Lettre de Du Lion du 17 Février 1666.

2536 ANOM, C7A1 F° 293, Lettre de Du Lion, 19 Septembre 1670.

2537 MARZAGALLI Silvia, « La circulation de l'information, révélateur des modalités de fonctionnement propres aux réseaux commerciaux d'Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, 27 | 2007, 123-139.

2538ANOM C7A2 F° 74, Lettre de Du Lion, 06 Juillet 1672.

2539 ANOM, C8A 2 F° 295, lettre de Blénac, année 1680

Lors de l'annonce de la guerre en 1701, l'intendant Robert annonce « monsieur le comte de Guitaud et moy nous avons despeché une barque en diligence aux gouverneurs de la Guadeloupe et de la partie françoise de Saint-Christophe »[2540]. Les habitants de la Martinique étant les premiers informés, ils sont aussi les mieux à même de se protéger face aux difficultés qui peuvent survenir. Dans ce contexte, ceci peut aussi expliquer la volonté d'un grand nombre de marchands à venir s'installer à Saint-Pierre. Une fois sur place, ils peuvent bénéficier des échanges entre cette île et les autres colonies pour pouvoir entretenir des correspondances commerciales avec le reste du domaine colonial français.

La présence des plus hautes autorités installées à la Martinique à partir de 1670 entraîne une concentration des flux de circulations d'informations vers cette île. Le gouverneur de Sainte-Croix, Du Bois, déplore alors le fait qu'il soit averti après ses confrères. Il « apprend que le bastiment de monsieur Beaujeu est arrivé à la Martinique par une lettre que j'ay receue de Saint-Christophe »[2541]. Bien loin de remettre en cause le fait que les informations sont transmises en priorité à la Martinique qui se charge ensuite de la redistribuer, il demande la chose suivante « vous voyez monsieur l'importance qu'il y a que j'aye icy une barque pour apprendre et donner les advis et je n'ay rien du tout »[2542]. Il formule alors le souhait d'avoir une embarcation pour aller lui-même prendre avis à la Martinique. Ceci démontre qu'en 1676, l'île est déjà au cœur de la circulation des informations dans l'ensemble caribéen et que personne ne pense remettre en cause ce fait.

De plus, la Martinique n'est pas seulement le lieu de redistribution des correspondances issues du royaume de France ou du domaine colonial français. Ses administrateurs sont aussi en correspondance avec l'ensemble de l'espace caribéen. Nous savons également qu'il y a correspondance entre cette île et la Jamaïque[2543], Saint-Domingue, à la fois la partie occupée par les Français et celle détenue par les Espagnols, Puerto Rico, Saint-Eustache, Saint-Thomas, Saint-Christophe anglaise, Niévis, Antigues, Montserrat, Curaçao, Comana et les possessions espagnoles de l'Amérique et même Cayenne. En 1713, Phélypeaux rapporte qu'« au mois de Juillet dernier un capitaine espagnol m'apportoit une lettre du gouverneur des isles de la Trinidad qui me prioit de luy envoyer de la poudre et auste pour pouvoir se défendre contre les indiens. »[2544]. Or, « Quatre jours au paravant monsieur Douglas gouverneur général des isles Carybes angloise m'envoya par un bastiment expresse cette lettre».

Parmi tous ces espaces qui communiquent avec la Martinique, il y a surtout une relation privilégiée qui née entre ses habitants et ceux de la Barbade. Dès 1671, De Baas écrit : « La barque que j'avois envoyé à la Barbade est de retour »[2545]. En 1703, alors que les conflits font rage, les relations de correspondance entre ces deux îles sont maintenues[2546]. Les échanges qui nous sont connus portent avant tout sur des questions d'ordre diplomatique, mais il est certain que d'autres circulent aussi entre ces deux îles. Or, la Barbade est, à l'image de la Martinique, un haut lieu de réception et de distribution de l'information dans le monde caribéen. Grâce à cette relation particulière, les habitants de la Martinique sont donc les premiers au courant de tout ce qui se passe dans cet espace. Ces informations reçues de l'île anglaise viennent alors

2540 ANOM, C8A 13 F° 83, Lettre de Robert, 12 Mars 1701.

2541 ANOM, C10D2F3, Lettre de Du Bois, 22 Mars 1676.

2542 Ibid.

2543 En 1670 par exemple De Baas reçoit une lettre de cette île. Cf ANOM, C7A1 F° 221, Lettre de Du Lion, année 1670.

2544 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.

2545 ANOM, C8B 1 N° 32, Lettre de De Baas 14 Janvier 1671.

2546 ANOM, C8A 15 F° 30, Lettre de Machault 19 Juillet 1713.

compléter celles reçues des îles françaises comme lorsqu‟en 1691 l‟on apprend à la Martinique « par des lettres venues de Sainte-Croix que les anglois et les espagnols se devoient joindre pour aller à Saint-Domingue »[2547]. Or la même année, les habitants de la Martinique sont informés

> « Par le retour de ce bastiment de la Grenade une lettre de monsieur de Gemosat qui me mande n‟avoir veu de mouvement du costé des ennemis que deux barques corsaires qui ont fait pendant sept jours plusieurs bordées le long de la coste l‟une desquelles en fit echouer une des nostres a l‟ancre que l‟on nomme la Goyave »[2548].

Il est donc compréhensible que les marchands des îles s‟installent en priorité à Saint-Pierre. En ce lieu, ils sont rapidement informés des conditions de circulations au sein de l‟espace caraïbe et des besoins de ses habitants. Le fait que les plus hautes autorités des îles choisissent la Martinique comme lieu de résidence privilégié à partir de 1670, accentue la mainmise de ses habitants sur la circulation de l‟infomation. Ainsi, les gouverneurs généraux et intendants circulent peu parce que toutes les informations finissent par atteindre leur lieu de résidence. En limitant leur déplacement dans les autres îles, ils entraînent une concentration encore plus importante de l‟information à la Martinique et contribue encore plus à la domination de cette île sur le domaine colonial français. Ceci contribue à faire de Saint-Pierre et Fort Royal les espaces les plus dynamiques du domaine colonial français dans les Petites Antilles.

2547 ANOM, C8A 6 F° 466, Lettre de Guitaud, 31 Août 1691.

2548 ANOM, C8A 6 F° 475, lettre de Guitaud, 04 Décembre 1691.

Conclusion

L'étude des usages de la mer permet alors de mettre en lumière le fait que les habitants des Petites Antilles françaises se sont projetés sur les flots pour trois raisons différentes mais complémentaires.

Tout d'abord, les principales activités maritimes qui se développent aux îles ont toutes pour vocation de pallier le manque de venues de navires depuis l'Europe. Ce fait est le plus perceptible dans l'élaboration des échanges commerciaux sur l'ensemble du bassin caribéen. Si les habitants prennent en main de façon autonome leur destinée commerciale c'est avant tout parce que les grandes maisons de commerces, se contentant d'assurer les échanges entre l'Europe et les Antilles, ne suffisent à alimenter de façon convenable l'ensemble du bassin caribéen. Prendre la mer pour commercer permet avant tout de répondre à des demandes vitales de la par des habitants. C'est le même phénomène qui explique le développement de la flibuste et l'apparition des barques express transportant les informations entre les îles, activités qui auraient dues être dévolues aux navires du roi mais qui sont effectuées par les habitants, les escadres royales séjournant trop peu souvent dans la Caraïbe.

Dans un second temps, si les activités ici présentées se développent c'est aussi parce que l'usage de la mer est nécessaire aux colons pour développer leur mode de vie. Ainsi grâce aux échanges caribéens, les colons peuvent adopter un mode de vie proche de celui qu'ils auraient eu en restant en Europe. Bien plus que cela, ils obtiennent par voie de mer des esclaves et des chevaux sans lesquels ils ne pourraient développer, comme ils le souhaitent, leurs exploitations agricoles. La pratique de la course par les habitants eux même permet de défendre les colonies face aux excursions ennemis et assurent dans les îles un sentiment de sécurité.

Dans un dernier temps, les habitants ont su très tôt extraire de la mer les ressources permettant d'augmenter leurs revenus. Faire usage de la mer permet aux membres de l'élite coloniale d'investir une partie de leur fortune ce qui leur permet de l'augmenter. Ainsi nous les retrouvons très impliqués dans les armements de navires dans l'objectif de faire des entreprises de commerce, de course ou de pêche. Faire usage de la mer permet aussi aux habitants les moins fortunés de trouver quelques subsides, le manque de terres ne permettant pas toujours à tous d'avoir de quoi vivre aux îles. Ainsi nous retrouvons ces habitants les moins aisés au sein des équipages engagés dans des actions commerciales, de flibustes, de pêches ou même étant au service des administrateurs pour le transport d'informations.

Ainsi l'étude de l'usage de la mer par les habitants permet d'affirmer que la navigation au sein du bassin caribéen est un élément essentiel au maintien et au développement du modèle colonial. L'usage de la mer explique donc la réussite de certaines colonies comme celle de la Martinique mais permet aussi de comprendre comment les habitants des îles secondaires ont pu se maintenir en ces lieux éloignés de la route de communication entre l'Europe et les Antilles. Il est donc certain que les colons ont conscience que le contrôle qu'ils ont sur les circulations maritimes leur permet de maintenir le modèle qu'ils ont installé dans les îles. Il nous reste donc à savoir si cette place importante de la mer transparaît dans la façon de vivre des membres de la société coloniale.

IV. L'influence de la mer et la place du marin dans la construction de la société coloniale.

Grâce aux recherches menées par Gabriel Debien, nous connaissons assez bien l'origine d'un certain nombre des colons présents aux Antilles au XVII° siècle. Ainsi nous savons que si la majorité provient des provinces maritimes du royaume de France, la plupart viennent des espaces agricoles de ces régions. Rares sont les colons qui ont eu un lien avec le monde de la mer avant leur venue aux îles. Pourtant, nous avons souligné que très vite ils ont eu à rentrer en contact avec l'univers marin adoptant rapidement les modes de circulation ce qui explique leur maintien et le développement du modèle coloniale dans les Petites Antilles. Il est alors évident que ce rapport à la mer a dû influer sur leur façon de vivre et de percevoir l'espace qui les entoure. Ainsi, il est nécessaire de nous questionner sur l'importance qu'a eu la mer sur la construction de l'identité de cette société coloniale. Or, au XVII° siècle, les membres de la société coloniale ont été avare en description de leur environnement et de leur mode de vie, nous n'avons pu trouver des peintures, des poèmes ou des chansons qui nous permettrait d'étudier à proprement parler la mentalité des membres de cette société, ni même qui nous renseigneraient sur la façon dont ils perçoivent l'univers dans lequel ils se construisent. Pour cela, nous avons dû rechercher ces indices dans d'autres types de sources en tournant notre regard sur d'autres aspects participant à la construction de la société coloniale. Ainsi, dans un premier temps, nous nous sommes questionnés sur l'importance des mobilités dans la construction d'une identité commune aux îles. En sachant que la majorité des mobilités se font par voie de mer, chercher à savoir si les membres de la société coloniale ont su braver cette contrainte peut nous apporter des éclairages sur la perception qu'ils ont de cet univers marin qui les entoure. Dans un second temps, nous savons que les représentants du roi ont souvent imaginé la mer comme étant un moyen de contrôler les circulations aux îles et d'assurer la protection de ces dernières. Etudier la réussite ou l'échec de ce projet permet une nouvelle fois de s'approcher de la mentalité des membres de la société coloniale et de voir si la mer est perçue comme une barrière infranchissable. Ceci nous conduit alors à nous questionner sur l'image de la mer auprès des membres de cette société. Enfin, ces éléments nous permettrons de répondre à cette question centrale et qui a motivé notre recherche : quelle est la place du marin au sein de la société coloniale antillaise ? Nous répondrons donc dans une quatrième sous-partie à cette dernière interrogation en étudiant le parcours de certains marins et de leur famille que nous avons pu repérer au cours de notre recherche.

IV.A Les mobilités humaines sources d'une nouvelle identité.

Pendant longtemps, la recherche historique estimait que les sociétés modernes étaient peu enclines à la mobilité. Selon cette idée la vie des hommes et des femmes se résumait à naître et mourir dans le même lieu. Mais cette vue d'esprit a été remis en cause. Daniel Roche, pour ne citer que lui, a démontré combien la mobilité était prégnante dans les sociétés de l'époque moderne[2549]. Quitter son lieu d'habitat permet de s'instruire, de trouver un nouvel emploi ou de sortir simplement d'une situation bien périlleuse. Dans ce cadre, il faut distinguer deux grands types de mobilité : les migrations et les micro-mobilités[2550]. Les premières concernent des personnes qui quittent de façon définitive leur lieu d'habitat et qui vont résider dans des environnements qui ne leurs sont pas familiers. Ceci concerne principalement les migrations de travail mais aussi bien d'autres formes de mouvement de population parmi lesquels nous pouvons compter les départs vers les colonies. La micro-mobilité est celle qui concerne les mouvements dans un environnement proche ou connu et qui ne se fait que pour un laps de temps réduit. Il n'y a donc pas de réelle coupure avec le lieu d'origine de la population. Nous pouvons compter parmi elle les mouvements des travailleurs saisonniers par exemple. Dans tous les cas, il s'agit de mouvement de population qui engendre nécessairement des modifications dans le vécu des communautés : meilleures connaissances de l'espace vécu, opportunité pour ceux qui restent d'escompter un départ en cas de difficulté… . Si les populations européennes ont été enclines au mouvement, nous pouvons nous demander ce qu'il en est des populations résidant aux Antilles. En effet, nous pourrions estimer que la rigidité du cadre colonial n'offre pas de grandes possibilités de mouvements de la part de la majorité des habitants. Une fois l'Océan franchi et le pied mis à terre dans une des îles de la Caraïbe, nous pourrions penser que les habitants sont fortement invités à défaire leurs bagages, à s'installer dans les lieux de façon définitive. Or, il n'en est rien. Les Antilles sont au XVII° siècle un lieu de mouvement perpétuel. Ainsi nous pouvons observer à la fois des mouvements migratoires et aussi des micro-mobilités. Cette volonté de mouvement de la part des habitants est à étudier car elle est le fondement d'une nouvelle identité qui apparaît dans les îles. Pour comprendre l'émergence de cette identité, il nous faut donc d'abord expliquer les causes de ces mobilités. Dans un premier temps, nous aurons à cœur d'étudier les raisons qui poussent certains habitants à migrer entre les îles de l'ensemble colonial français. Dans un second temps, nous soulignerons le fait qu'à côté de ces migrations volontaires, il y a des mouvements contraints de la part de certains habitants, que nous étudierons à leur tour car, eux aussi, participent à l'émergence de cette nouvelle identité. C'est alors que nous aurons l'occasion de démontrer que la société coloniale des Petites Antilles est marquée dans bon nombre de ses aspects par ces mobilités fréquentes. Enfin, l'ensemble de ces analyses nous permettra de faire apparaître cette identité en construction qui fédère les habitants malgré l'obstacle apparent que pourrait représenter la mer.

2549 ROCHE, Daniel, *Humeurs vagabondes*. *De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*. Paris: Fayard, 2003. 1032 pp.

2550 NASSIET Michel, "Une étude de mobilité géographique à l'époque moderne : la petite noblesse de Haute-Bretagne" *Annales de Démographie Historique*, Année 1987, pp. 235-250.

1. Les migrations inter-caribéennes

Au début de notre présentation, nous avons montré que lors des phases de conquêtes coloniales, les habitants sont très souvent sollicités par les autorités locales pour occuper les nouveaux espaces conquis[2551]. Prendre la mer pour s'établir dans une des îles françaises est un acte nécessaire puisque les premiers membres de la société étudiée sont tous issus d'espaces plus lointains. Les premiers colons ont tous dû faire le voyage transatlantique pour pouvoir s'installer aux Antilles et les esclaves africains ont été contraints de prendre la mer avant d'être installés sur les terres détenues par ces hommes. Une fois arrivés dans les îles, les voyageurs maritimes ne s'arrêtent pourtant pas. En effet, la grande majorité des membres de la société coloniale doit circuler entre les différentes possessions françaises avant de trouver une terre libre où s'installer. Ces circulations sont même de plus en plus importantes au fur et à mesure que le nombre de terres disponibles se raréfient dû fait du développement de la colonisation. Seuls quelques enfants des premiers colons pourraient se vanter de ne pas avoir à se déplacer pour trouver où résider. Pour autant, étant descendants d'hommes et de femmes qui ont eu à prendre le large, nous pouvons dire que circuler pour trouver où résider est un point commun à l'ensemble des membres de la société coloniale. En effet, il n'existe aucune frange de cette société dont les membres n'ont, à un moment ou un autre, eu à prendre la mer pour migrer.

Les premiers aventuriers

Les premiers à devoir migrer d'une île à une autre sont les aventuriers qui ont suivi d'Esnambuc et ses successeurs au cours de leurs conquêtes coloniales. Ce n'est pas parce qu'un colon s'est impliqué dans une conquête qu'il est contraint d'y résider. Nous avons plusieurs exemples d'hommes qui, après avoir pris part active dans la colonisation d'une île, sont retournés dans celle de départ ou ont continué leur route vers d'autres destinations. Nous pouvons prendre trois exemples pour illustrer nos propos. L'un de ceux qui a beaucoup circulé avant de s'installer définitivement dans une des possessions françaises est Guillaume d'Orange. Nous avons déjà eu l'occasion de rappeler le rôle important qu'eurent cet homme dans la colonisation des Petites Antilles. Nous ne reviendrons pas sur ce point. Rappelons juste que Guillaume d'Orange est installé très tôt à Saint-Christophe puisque Du Tertre affirme que d'Esnambuc lui-même lui a confié le rôle d'assurer la sécurité de l'île et ce, avant la conquête de la Guadeloupe. Participant à cette conquête, Guillaume d'Orange s'y installe certainement dans les années 1640. Ainsi en 1650, Guillaume d'Orange est un habitant de la Guadeloupe. Son passage dans cette île ne se déroule pas pour le mieux puisque ses descendants rapportent en 1679 que

> « Par la suitte en ce que s'estant rangé du party du sieur de Thoisy contre les mutins et les rebelles, le sieur Houel en laisne de ce qu'il n'avoit pas suivy son party le fit prendre et charger de fer, il resta longtemps en cette estat dans un corps de garde et pour le defire entièrement de sa personne il le commanda pour aller dans une barque à la Barbade pour essuyer tout ce qu'il y avoit de risque à souffrir »[2552].

Il est alors contraint de fuir l'île et trouve une nouvelle terre d'accueil à la Martinique. C'est en ce lieu qu'il s'illustre pour la dernière fois lors de l'attaque de Fort Royal par de

2551 Voir I.A. L'installation des habitants lors des conquêtes coloniales.
2552 ANOM, COL E 135, Dossier de la Famille d'Orange, année 1679.

Ruyter en 1674, évènement durant lequel il décède. Ses descendants restent dans cette île mais, comme évoqué plus haut, ils n'oublient pas que leur ancêtre eut à circuler entre les principales possessions françaises avant de donner naissance à l'une des plus illustres familles des îles.

Tous les hommes qui ont suivi d'Esnambuc dans ses conquêtes n'ont pas eu à voyager comme Guillaume d'Orange avant de trouver des terres où développer leur activité. De la Vallée, qui a participé à la conquête de la Martinique, est encore à Saint-Pierre en 1670 et ses descendants résident dans cette île tout au long de la période étudiée. Mais beaucoup de ces premiers aventuriers vont avoir tendance à séjourner dans plusieurs îles avant de s'établir définitivement dans l'une d'elles. Nous pouvons prendre un autre exemple pour illustrer ce phénomène. En 1650, lors de la conquête de la Grenade, il y a parmi les colons un certain Le Fort. L'anonyme de Grenade rapporte à ce propos que « on y mit environ 70 personnes sous la conduite du Sieur le Fort, lors Caporal »[2553]. Le Fort a alors un poste à responsabilité dans l'île et tout semble indiquer qu'il se rend à la Grenade pour s'y implanter définitivement. Du Tertre rapporte que « Le sieur le Fort et le sieur le Marquis n'ayant point voulu déferer aux ordres de M du Parquet ny reconnoistre le sieur de Valminière firent prendre les armes à leurs compagnies et se cantonnerent dans l'habitation du sieur le Fort, qui estoit fortifiée »[2554]. S'opposant à la décision de Du Parquet, Le Fort est alors contraint de quitter l'île. Il ne revient pas à la Martinique mais prend part à une autre œuvre de colonisation, celle de Marie Galante. Il participe à la conquête de l'île mais la quitte quelque temps après. C'est ainsi qu'il retourne à la Martinique.

Le Fort n'est pas le seul à quitter les îles secondaires après avoir participé à leur colonisation. De la Valmenière, qui est cité par Du Tertre comme devant prendre la direction de la Grenade après la mort de Le Comte, revient lui aussi à la Martinique puisqu'il y est recensé en 1664 à Saint-Pierre[2555]. Dans les premiers temps de la colonisation, il n'est donc pas inhabituel que les membres de la société coloniale changent de lieu de résidence, cherchant par ce moyen à acquérir de meilleures terres et de meilleures positions au sein des colonies. Lorsque ces circulations se soldent par des échecs, ces hommes ont encore la possibilité de revenir dans leur île de départ où un certain nombre de terres y sont encore disponibles.

En circulant de la sorte, les premiers colons nouent des liens étroits avec l'ensemble des possessions françaises aux Petites Antilles. Si nous reprenons le cas de la famille d'Orange, leur première fille Geuneviève est née à Saint-Christophe, les autres enfants sont nés à la Guadeloupe entre 1639 et 1648[2556]. Si une branche de la famille reste installée dans cette île, un des fils d'Orange, Jacques est recensé à la Guadeloupe chez Médard Langlois en 1664.

Nous pouvons prendre encore l'exemple d'une autre famille : les La Guarrigue. Margueritte de La Guarrigue mariée à Jean Dupont installée à la Guadeloupe dans les années 1670 est certainement de la même famille que « Le sieur de la Guarigue quy est venu icy par les ordres de Monsieur de Guitaud »[2557]. Or, les La Guarrigue sont issus de Saint Christophe. Leur aïeul a même donné son nom à une compagnie de milice de cette île. Il fait donc certainement parti des premiers colons de Saint-Christophe. Vers 1670 la famille s'installe à

2553 ANONYME DE LA Grenade *Histoire de la Grenade…* OP.Cite. p. 71.

2554 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 425.

2555 ANOM 5DPPC/23, Rôle générale de la Martinique, année 1664.

2556 GODET LANGLOIS Jean et GODET LANGLOIS Denise, *La vie à la Guadeloupe au XVII° siècle*, Edition Exbrayat, Fort de France, 1991.

2557ANOM, C8A 6 F° 19, Lettre de Blénac, 08 Juillet 1690.

Sainte-Croix puisque c'est depuis cette île qu'Elisabeth La Guarrigue commerce avec Saint-Thomas à partir de 1673[2558]. En 1674, elle est encore recensée dans cette île, avant de la quitter après le décès de son mari vers 1675 et de rejoindre la Guadeloupe avec son fils Nicolas. Les liens avec Saint-Christophe ne semblent pas être coupés pour autant puisqu'en 1685, une branche de la famille est encore présente dans cette île, alors que d'autres se sont installés à la Martinique et à la Guadeloupe. En 1691 Du Maitz parle même des « pertes que le sieur Laguarigue avoit fait à Saint-Christophe »[2559]. Ceci n'empêche pas les La Guarrigue de conserver une place importante dans les îles, puisqu'en 1697 c'est depuis la Martinique que « Le sieur de la Garrigue Savigny lieutenant d'une compagnie va à la Barbade pour demander les prisonniers françois d'un corsaire de la Martinique pris par un navire de guerre anglois »[2560]. Un membre de la famille La Guarrigue peut avoir un rôle si important dans les îles parce que ces premières familles de colons sont souvent à l'origine des élites dirigeantes des colonies. Les « grands blancs » du début du XVIII° siècle ont donc tous pour point commun d'être descendants d'hommes et de femmes qui ont beaucoup circuler avant de trouver une terre où s'implanter.

La circulation de « carrière »

La fin des conquêtes coloniales ne met pas un terme à la circulation de ces élites. Avec la prise en main des îles par l'administration royale, il est nécessaire d'exercer des charges administratives pour pouvoir s'élever au sein de la société coloniale. Avoir un nom qui évoque le passé colonial d'une île ne peut suffire pour obtenir ces charges. Il faut être au service de l'empire colonial et ceci implique d'exercer ses fonctions dans des espaces différents. La circulation entre les îles est alors nécessaire pour pouvoir escompter conserver son statut privilégié. L'exemple le plus illustre en ce domaine est celui du fils de Jacques Dyel Du Parquet. En tant que descendant des premiers conquérants des îles et anciens propriétaires de la Martinique, nous pourrions penser qu'il aurait été aisé pour Jean Du Parquet d'obtenir un poste à responsabilité. Dans un premier temps, il trouve fonction dans son île natale. En 1693, il devient capitaine de milice à la Martinique. Trois ans plus tard, il obtient un brevet de major dans la même île. Mais pour atteindre les grades supérieurs et redonner à sa famille une place de la plus haute importance, il doit exercer sa charge dans d'autres colonies. A partir de 1697, il demande au roi la Lieutenance de Saint-Christophe. Louis XIV ne répond pas immédiatement à sa demande mais lui accorde tout de même la Lieutenance de Saint Martin. Or, il n'abandonne pas son désir de faire de Saint-Christophe un tremplin pour assouvir ses prétentions. Une fois cette première charge obtenue, il demande le droit de récupérer des terres en l'île de Saint-Christophe. Exerçant à Saint Martin, il est aussi implanté dans l'île voisine. C'est grâce à cette mobilité que Du Parquet peut escompter retrouver une place convoitée à la Martinique. En 1703, de retour dans cette île, il a alors la charge de Lieutenant du roi et permet à sa famille de reprendre contrôle de cette ancienne possession.

Pour les membres de l'élite coloniale, avoir le pouvoir dans les îles passe par détenir les postes à plus haute responsabilité. Comme dans le cas de Du Parquet, ceci nécessite de circuler entre les différentes possessions françaises. En effet, il faut souvent attendre que des charges se libèrent pour pouvoir y accéder. Les plus élevées dans les trois îles principales sont

2558 CARON Aimery, « Personnes et familles à Sainte-Croix au xviiee siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (107-108), 1–291, 1996.

2559 ANOM, C8A 6 F° 367, Lettre de Du Maitz, 05 Juin 1691.

2560ANOM, C8A 10 F° 50, Lettre d'Amblimont, 08 Juin 1697.

souvent les plus difficiles à acquérir. En attendant, il est nécessaire de prendre des charges de moindre importance dans des îles subalternes[2561]. La carrière de Le Bègue aux Antilles illustre bien cette mobilité des plus hautes autorités. Pierre Le Bégue est né à Marseille en 1646[2562]. Il exerce sa première charge aux îles en 1672 en tant que capitaine de la compagnie franche de la marine à la Martinique. En 1676, il devient major de cette île puis en 1691, il en devient lieutenant du roi. Pour pouvoir acquérir un poste à plus haute responsabilité, il doit donc quitter cette île et prendre la mer en direction de Sainte-Croix. Il y devient gouverneur en 1694, charge qu'il conserve deux ans. Sa carrière ne s'arrête pas là puisqu'en 1726 il est à la tête de l'île de Marie-Galante. A son exemple, nombre des hommes qui sont à la tête des îles ont eu à exercer des charges moins importantes dans d'autres possessions françaises. Gabaret avant de devenir gouverneur de la Martinique puis gouverneur général par intérim a d'abord exercé des charges subalternes à la Grenade. La mobilité des officiers et des administrateurs est donc chose commune aux îles.

Changer régulièrement d'île pour exercer des fonctions militaires ou administratives n'est pas un acte réservé qu'aux membres des plus hautes instances dirigeantes. En 1693,

> « Le sieur de Gallon supplie d'approuver la permission que luy a donné monsieur de Blenac depuis 3 ans de rester à la Guadeloupe quoy que sa compagnie change tous les ans, et de trouver bon qu'il n'en sorte que pour quelque expédition il travaille à y faire un establissement sinon il sera obligé de quitter le service »[2563].

Ceci indique donc que tous les officiers sont incités à changer régulièrement de lieu d'habitat même si « On ne peut changer les compagnies aussy souvent qu'on ne le souhaite fautte de bastiment »[2564]. Or, pour un certain nombre d'entre eux, ceci signifie soit déplacer leur famille soit s'en éloigner. Ces circulations ne sont alors pas toujours appréciées comme l'illustre l'exemple du juge de la Guadeloupe, Gallopin. En 1701, « le sieur Galopin s'accommodera de la juridiction de Saint-Christophe laquelle il a quelque peine d'accepter à cause qu'il seroit obligé de s'y transférer avec sa famille » depuis la Guadeloupe[2565]. Le juge ne semble pas prêt à quitter la Guadeloupe même si ceci peut être une bonne occasion pour lui de faire acquisition de nouvelles terres tout en conservant ses anciennes possessions. En effet, ce moyen de procéder n'est pas rare pour les membres de l'élite coloniale. Les seigneurs propriétaires et les premiers gouverneurs ont montré la voie : De Poinsy avait des terres à Saint-Christophe, Saint-Martin et Sainte-Croix et Du Lion avait quant à lui des terres à la Guadeloupe et à Marie-Galante. A leur exemple, il est fréquent de voir des membres de l'élite

---

2561 Il y a une hiérarchie dans les charges détenues dans les îles. Le début de carrière commence pour beaucoup par des charges au sein des milices : capitaine, lieutenant, puis des charges au sein d'une île : lieutenance de l'île. Pour ceux qui peuvent y prétendre, l'on peut obtenir les charges de gouverneurs et de lieutenants d'île secondaire avant d'atteindre la gouvernance d'une île principale, celle de la Martinique étant la plus convoitée. Une véritable « carrière des honneurs » se met donc en place au fur et à mesure dans les îles. Bien évidemment, être issu d'une famille illustre aide à accéder plus rapidement aux charges les plus convoités. Ce système n'est pas existant qu'aux Antilles, puisque nous retrouvons un fonctionnement similaire dans l'administration du royaume à partir du XVII° et au XVIII° siècle. L'étude menée par Fréderic Garrigues sur Les intendants du commerce arrive au même constat Cf. GARRIGUES Frédéric « Les intendants du commerce au XVIIIe siècle », Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine Année 1998 45-3 pp. 626-661. Voir sur le même sujet : LLINARES Sylviane, « L'apprentissage dans les arsenaux de la Marine au XVIIIe siècle », *Techniques & Culture,* 45, 2005.

2562 CARON Aimery, « Personnes et familles à Sainte-Croix au XVIIe siècle ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (107-108), 1–291, 1996.

2563 ANOM, C8B 2 N° 9, Analyse de lettre de Blénac, année 1691.

2564ANOM, C8A 2 F° 356, Lettre de Blénac, 19 Novembre 1680.

2565ANOM, C8A 13 F° 147, Lettre de Robert, 14 Juillet 1701.

détenir des terrains agricoles dans des espaces différents de la Caraïbe. En 1693, il est signalé que « Le dit sieur Auger ayant perdu des establissements considérables qu'il avoit en la dite isle et à Saint-Christophe »[2566]. La seconde île où il est installé est alors Marie-Galante. Il semble que les terres qu'il détient dans cette île sont gérées par sa femme puisque dans la même lettre, il est fait mention de « La dame Dangenne femme de monsieur Auger gouverneur de cette isle »[2567]. Cette circulation des officiers entraîne donc la dispersion des biens et des familles au sein de la Caraïbe. Dans le cas de Binois par exemple, c'est sa femme qui est restée à la Grenade alors que lui exerce sa charge à la Martinique. En 1711, l'ingénieur informe le ministre que suite aux conflits qui l'opposent au gouverneur de l'île sa « femme du prendre le parti de s'embarquer furtivement dans un petit navire et se sauver icy»[2568]. Mais l'homme s'inquiète encore car ses beaux-parents sont toujours à la Grenade. L'ingénieur, même en exercice à la Martinique, conserve donc des liens avec cette île secondaire. Il est probable qu'il détienne des habitations dans les deux îles.

Les élites et la gestion des possessions foncières

Il est en effet fréquent que des membres de l'élite coloniale détiennent des terres dans différentes îles des Petites Antilles. Pellissier en 1671 indique que le « sieur Dardanev un habitant de Saint-Christophe qui a dessein de prendre habitation à la grande terre de votre isle »[2569]. Rien n'indique alors que cet homme a le désir d'abandonner ses biens à Saint-Christophe. Il est d'ailleurs courant que les habitants de cette île détiennent des terres dans les autres colonies françaises. Ceci pose même des problèmes selon De Baas :

> « un habitant de Saint-Christophe ayant une habitation à Sainte-Croix qu'il fait cultiver y fit abattre deux arbres pour en tirer des rouleaux nécessaires à son moulin de Saint-Christophe mais il n'a jamais pu les faire transporter quoy que je l'en ay prié deux diverses fois, et que mesme je luy aye représenté que le roy interdit qu'un habitant jouît de son bien, et qu'il ne pourroit refuser le transport des dits rouleaux »[2570].

Ceci indique clairement que des habitants de Saint-Christophe sont en possessions de terres dans les îles secondaires comme Sainte-Croix et qu'ils les exploitent. En 1694, Du Maitz relaie la demande d'une habitante de Saint-Christophe qui a, elle aussi, des terres dans d'autres îles des Petites Antilles :

> « J'ay eu l'honneur de vous mander dans ma lettre du 18 Janvier 1693 que la vefve Desisles ruiné à Saint-Martin et Saint-Eustache demandoit le payement d'une barque que monsieur Donon commandant à Saint-Eustache fit couler à fond comme il estoit sur le point d'estre assiégé par les anglois et ce pour prevenir la dezertion des soldats et habitans, la vefve de monsieur de Maigne lieutenant de Roy à Saint-Christophe s'y trouve aussi intéressée estant de part pour la moitié dans cette barque […] qui pouroit valoir cinq à six cens francs »[2571].

2566ANOM, C8A 7 F° 405 v°, Lettre de Blénac, année 1693.
2567ANOM, C8A 7 F° 405 v°, Lettre de Blénac, année 1693.
2568ANOM, C8A 18 F° 364, Lettre de Binois, 05 Septembre 1711.
2569 ANOM, C8B 1 N° 34, Lettre de Pelissier, 18 Juillet 1671.
2570 ANOM, C8A 1 F° 383, Lettre de Grancey, 27 Juillet 1676.
2571 ANOM, C8A 8 F° 132, Lettre de Du Maitz, 01 Mars 1694.

Ces habitants ont certainement saisi l'occasion de la conquête de Saint Eustache par la France pour acquérir dans cette île des terres en plus de celles qu'ils possèdent à Saint-Christophe.

Pour pouvoir gérer ces possessions dispersées, les membres de l'élite coloniale n'ont pas toujours besoin de circuler. Ils peuvent parfois se contenter d'envoyer leurs enfants. Blénac en 1689 ne fait-il pas la proposition suivante : « il y a beaucoup de familles riches dans Saint-Christophe et ou il y a nombre d'enfants qui s'accommoderont facilement des titres qu'on voudra bien leur donner dans Saint-Eustache »[2572]. La même année il précise encore sa pensée : « Mais vous avez des familles nombreuses en enfant et riches en negres dans les isles et surtout Saint-Christophe ou ils n'ont point de terre pour leur donner »[2573]. Prendre possession de nouvelles terres permet alors à ces familles de conserver leur rang. Les enfants de ces colons peuvent trouver dans les autres îles de quoi faire fructifier leurs affaires. Les liens qui unissent ces familles ne s'éteignent pas, même avec la distance. Bien au contraire, lors d'héritages, des habitants des îles principales peuvent se retrouver à nouveau à la tête de possessions disséminées dans l'ensemble colonial français. En 1693, par exemple, Le sieur Gallaon capitaine d'infanterie à la Guadeloupe doit aller à Sainte-Croix pour la succession du « sieur de Sainte Joye lieutenant du roy son beau frère »[2574]. Des alliances matrimoniales naissent donc entre les îles et, circuler entre elles pour prendre possession ou pour gérer des terres est un acte fréquent au sein de l'élite coloniale.

Etre en possession de terres dans d'autres îles ne signifie donc jamais abandon de la première île où l'on s'est installé. L'exemple d'Angennes de Maintenon illustre bien cette idée. L'homme qui a trouvé place à la Martinique a très tôt convoité des terres à Marie-Galante comme le rapporte Blénac en 1679 : « Marie Galande est celle où je vois toutes les isles avoir plus d'inclination d'y aller habituer. Monsieur de Maintenon y a pensé mourir »[2575]. Il obtient même la charge de gouverneur de cette île. Pour autant, il ne quitte pas ses terres de la Martinique. Bien au contraire, il y garde sa résidence et ne se rend à Marie-Galante que deux ou trois fois, alors même qu'il en a la charge[2576]. Ceci indique clairement que les membres de l'élite coloniale sont à la fois capables de grandes mobilités pour pouvoir conserver et faire fructifier leurs biens, et ont tout de même tendance à s'attacher à une île en particulier. Ceci est vrai tant que leur affaire ne les contraint pas au départ. En cas de difficultés, ils sont tout de même en mesure de tenter leur chance dans d'autres îles, comme le rapporte Blénac en 1679 :

> « Dans la Guadeloupe toutes les bonnes terres sont prises et la terre y est si mauvaise que ceux qui en ont choisy les quittent et l'abandonnent, Monsieur l'Abbé de Boisferet abandonne le marquisat de Sainte-Marie et va deffricher les terres que le roy leur a laissées à Marie-Galande, le sieur de Beausoleil abandonne celle qu'il avoit à la Cabseterre et s'en va à la Grande Terre de cette isle »[2577].

Nous pouvons alors dire qu'en général, passé les premiers temps de la colonisation, les membres de l'élite coloniale ont tendance à s'attacher à une île en particulier. Mais il arrive

2572 ANOM C7A3 F° 173, Lettre de Blénac, 20 Avril 1689.

2573ANOM, C8A 5 F° 204, Lettre de Blénac, 27 Avril 1689.

2574ANOM, C8A 7 F° 405 v°, rapport sur les Officiers aux îles, années 1693.

2575 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

2576 La vie de ce colon a été étudié dans un article de CAMUS Michel- Christian, « Le marquis de Maintenon, corsaire, négrier, planteur et gouverneur de Marie-Galante » *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (110), 3–7. Dans cet article, l'auteur montre que D'angennes semble avoir demandé le titre de gouverneur de Marie Galante plus par prestige que dans un véritable souci d'administration de l'île.

2577 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

que la conjoncture ou la volonté d'acquérir des postes à haute responsabilité les contraignent à devoir quitter leur lieu d'habitat premier. Sauf pour des cas particuliers, il semble que ces membres de l'élite ont une certaine facilité à circuler entre les îles et à envisager leur installation dans d'autres espaces de la Caraïbe. Leur destinée est à la fois liée à celle de leur île de prédilection mais aussi à l'évolution du domaine colonial dans son ensemble.

La mobilité des autres membres de la société coloniale

La circulation de ces élites n'est pas toujours encadrée par les autorités locales. En 1678, « Monsieur de la Potrie gentilhomme à la Gardeloupe y a passé sans permission avec tous ses negres et chaudrons à sucres » à Marie-Galante[2578]. De la Poterie n'est pourtant pas nouvellement arrivé à la Guadeloupe puisqu'il est déjà fait mention de lui en 1663[2579]. Cet exemple démontre une fois de plus que les membres de l'élite coloniale savent s'adapter et peuvent, par leur propre moyen, prendre la mer pour tenter leur chance vers d'autres horizons, tout en restant attaché à l'espace caraïbe français. Or, cet habitant fortuné de la Guadeloupe ne se contente pas de faire lui-même le voyage entre la Guadeloupe et l'île secondaire, il y emmène sa famille et les personnes qui sont à son service. Si les membres de l'élite coloniale n'ont pas toujours nécessité à circuler pour augmenter leurs possessions, ils peuvent par contre être à l'origine de la mobilité d'autres membres de la société coloniale. Blénac en 1686 parle des « ouvriers de la Martinique qui travaillent à Sainte-Alouzie et a qui monsieur de la Valée que j'y ay envoyé depuis dix jours a parlé ne revienent point et nous ne recevrons d'eux aucune plainte »[2580]. Ces hommes sont alors au service de grands exploitants de la Martinique. C'est pour eux qu'ils ont donc pris la mer. La circulation des élites engendre bien celle des autres habitants des colonies.

Ainsi, les esclaves, comme dans le cas présenté plus haut, peuvent à tout moment être amenés à prendre la mer pour rejoindre une autre possession coloniale où ils devront continuer à servir leur maître ou bien entrer au service d'un nouveau colon. Le 6 Juin 1666 à Sainte Croix, Marie Magdelaine qui est dite « première négresse de la mission » se marie avec Petit Domingue « d'Arada en Guinée premier négre de la mission »[2581]. Marie Magdelaine n'a pas toujours résidé dans cette île. Dans le registre paroissial, il est signalé que celle-ci est issue de la Martinique où elle fut mariée avec Grand Domingue. Selon toute vraisemblance, Marie Magdelaine était déjà au service des missionnaires à la Martinique avant d'être conduite à Sainte-Croix. Nous ne savons comment elle a pu changer d'île mais tout porte à croire qu'elle est assez proche des prêtres de la mission puisque l'un d'eux, Albert Pérot, frère prêcheur, assiste comme témoin à cette union. Il est possible que Marie Magdelaine ait suivi l'un de ces hommes d'Eglise dans son voyage entre les deux îles.

Les engagés sont aussi attachés à un maître pendant toute la durée de leur contrat. Par exemple en 1661, les frères Nicolas et Pierre Fillion s'engagent auprès de Pierre, Isaac et Judith Duquerny[2582]. Dans les deux contrats d'engagements, il est stipulé que ces hommes doivent servir la famille sur ses terres dans l'île de la Guadeloupe. Ainsi les engagés doivent

2578ANOM, C8A 2 F° 79, Lettre de Blénac, 05 Septembre 1678.

2579BNF, département des manuscrits, Mélanges Colbert 116 bis MI 12 377, Lettre de Coudray, Major à la Guadeloupe, 09 Juin 1663.

2580ANOM, C8A 4 F° 146, Lettre de Blénac, 05 Décembre 1686.

2581 CARON Aimery, « Personnes et familles à Sainte-Croix au xviiee siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (107-108), 1–291, 1996.

2582 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3E 59/265 fol. 8-8v, Contrat d'engagement passé devant le notaire Pierre Moreau, le 08 Janvier 1661.

être menés sur une destination précise et ne sont pas sensés en partir tant que leur contrat de trois ans n'est pas arrivé à expiration[2583]. Mais ce contrat les engage d'abord à être auprès de la famille Duquerny. Si pour une raison ou pour une autre, cette famille est conduite à quitter l'île, tout porte à croire que l'accord reste effectif et que l'engagé doit les suivre, même si cela n'est pas stipulé formellement dans le contrat. Si cela ne se produit pas pour les Fillion, il arrive tout de même que des engagés doivent prendre la mer pour changer de lieu d'habitat. De la Calle en 1669 fait mention de « quelques familles qui ont eu dessins de s'establir à la Grenade avec quatre femme engagées »[2584]. Il est aussi fréquent que les engagés arrivent en Amérique après avoir signé un contrat avec des capitaines de navires. Une fois sur place, les capitaines transmettent ces contrats à des habitants. Nombre de ces engagés trouvent des maîtres dans les îles où ils ont abordé en premier lieu mais d'autres sont conduits dans les îles secondaires. Une fois installés dans une île, les engagés ne sont toujours pas garantis de ne plus avoir à circuler en mer. Lorsque le besoin s'en fait sentir, ils peuvent être sollicités pour porter aide dans une autre île. C'est ce qui se produit en 1701 lorsque le gouverneur de la Guadeloupe, Auger, « presse l'envoi des engagez de la Martinique que monsieur l'intendant nous a promis pour les dits travaux du fort de la Basse-Terre et soulagez les habitants »[2585]. Si cette circulation nous est connue, il est fortement envisageable que les liens qui unissent les habitants des différentes îles aient entraîné d'autres épisodes de circulations d'engagés qui n'apparaissent pas dans les sources.

Une fois le temps de service effectué, l'engagé n'est pas encore garanti de trouver place facilement dans les îles. Les frères Fillion évoqués plus haut, ont certainement pu bénéficier de l'appui de la famille Duquerny pour trouver un lieu où s'installer à la Guadeloupe et y exercer une activité de marchands. Mais la majorité des engagés sont livrés à eux-mêmes à la fin de leur service et doivent, par leur propre moyen, trouver une terre où s'installer. Dans ce cas, les premiers hommes et femmes à venir aux îles peuvent bénéficier du fait que les terres sont encore assez disponibles dans les principales. Les habitants de la Martinique, de la Guadeloupe et de Saint-Christophe sont donc majoritairement des hommes et femmes qui ont trouvé place rapidement dans l'île qui les a accueillis lors de leur arrivée en Amérique. Avec le développement de la colonisation et de la culture sucrière, la pression foncière se fait de plus en plus forte dans les trois îles principales. Rapidement les terres libres manquent à Saint-Christophe. A la Martinique et à la Guadeloupe, la pression foncière se fait ressentir plus tardivement, mais à la fin du XVII° siècle il est compliqué pour qui veut investir dans la terre, de trouver espace à occuper. Les engagés en fin de service sont alors souvent amenés à prendre la mer pour trouver un lieu où résider dans les îles secondaires. Jean Deveau, dans son étude sur le peuplement de Saint Barthélémy, retrace le parcours de l'un de ces engagés[2586]. Il s'agit de René Laydet. L'homme est né en 1685 dans une commune de l'actuel département des Deux-Sèvres. En 1704, il passe contrat devant les notaires rochelais Soulard et Rivière et s'engage pour l'Amérique. Comme nombre d'engagé, dans son contrat, il n'est pas stipulé où précisément il doit se rendre. Il est seulement signalé que l'engagement se fait au service du capitaine de navire Jean Thomas. Celui-ci doit le conduire dans les îles d'Amérique. René fait alors partie de ces hommes et femmes qui vont être mis au service d'un habitant, une fois arrivé sur place, mais qui ne connaissent pas précisément leur

2583Sur les contrats d'engagement voir DEBIEN Gabriel, *Les engagés pour les Antilles (1634-1715)*. Société de l'histoire des colonies françaises, 1952 - West Indies, French - 277 pages

2584 ANOM, C7A1 F° 147, Lettre de La Calle, 27 Juin 1669.

2585 ANOM C7A4 F° 191, Lettre d'Auger, 28 Novembre 1701.

2586 DEVEAU Jean, « Le peuplement de Saint-Barthélemy ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°17-18, 1992, 25–70.

destination. Nous ne savons pas ce qui lui advient pendant sa période d'engagement mais comme le rappelle Jean Deveau, il est certain que le lieu d'arrivée en Amérique est la Martinique, puisqu'en 1704 la majorité des navires venus d'Europe décharge dans cette île. René a peut -être servi à la Martinique ou à la Guadeloupe avant de pouvoir choisir par lui-même un lieu où s'établir. Un acte de mariage, retrouvé par Jean Deveau, signale que la fille de René, Magdeleine a été baptisée dans la paroisse du Bon Port à Saint-Pierre de la Martinique. Ceci indique donc que René Laydet a trouvé lieu où s'installer dans cette île avant de la quitter avec sa famille. C'est donc de la Martinique que René dans les années 1710 décide de prendre la mer avec sa femme et au moins un de ses enfants et de voguer jusqu'à l'île de Saint-Barthélémy. Arrivé sur place, il y trouve des terres où s'installer avec ses proches.

Comme lui, nombre des habitants des îles secondaires sont donc des hommes et des femmes qui ont eu à servir dans les îles principales avant de devoir à nouveau prendre la mer pour pouvoir trouver place au sein de la société coloniale. Un modèle de circulation peut alors être élaboré. Saint-Christophe alimente en habitants les îles qui sont sous sa gouvernance : Sainte-Croix, Saint-Martin et Saint-Barthélémy. Il en est de même pour la Guadeloupe avec les Saintes et Marie-Galante et pour la Martinique avec la Grenade. La Martinique est encore un cas particulier puisque l'on peut retrouver d'anciens habitants de cette île dans les colonies dépendantes de la Guadeloupe et de Saint-Christophe. Par exemple, parmi les habitants de Sainte-Croix qui nous sont connus grâce aux registres paroissiaux nous avons retrouvé des anciens habitants de la Martinique[2587].

Une fois installés dans ces îles secondaires, les anciens engagés ne sont pas pour autant contraints d'y séjourner à vie. En effet, les circulations de ces habitants ne prennent pas toujours fin dans ces espaces plus éloignés. Il arrive que certains de ces hommes et femmes reprennent la mer pour tenter leur chance ailleurs. Lorsqu'en 1678 est réalisée la liste des inventaires des biens des habitants de l'île de Marie-Galante, est relevé « une autre petite habitation au quartier de Canadas quatriesme estage que possedoit le nommé Pierre Chaveau charpentier lequel est présentement en l'isle de la Grenade »[2588]. Il est possible que cet homme se soit rendu temporairement dans l'île de la Grenade mais il est aussi probable que ce voyage est dû à la volonté de ce dernier de trouver dans une autre île des Petites Antilles une meilleure situation. Le cas est assez fréquent lorsque la conjoncture est mauvaise. Gérard Lafleur y voit même la principale raison qui permet d'expliquer pourquoi les Petites Antilles ne connaissent aucune révolte de ses habitants les plus déshérités au cours du XVII° siècle[2589]. Même lorsque ces hommes et femmes ne trouvent pas fortunes dans une île et se trouvent face à de réelles difficultés, ils peuvent encore envisager de prendre la mer et de trouver richesse dans d'autres espaces de la Caraïbe. Ceci explique le calme des habitants au cours de la période alors même que les guerres et les catastrophes naturelles touchent fréquemment les Antilles. La possibilité de prendre la mer apparaît alors comme un moyen facilement envisageable pour s'extraire de sa condition et trouver enfin une place confortable au sein de la société coloniale.

Les circulations de ces habitants se font alors des îles principales vers les îles secondaires puis des îles secondaires entre elles et enfin des îles secondaires en retour vers les

2587 Les registres paroissiaux de l'île de Sainte-Croix nous sont connus grâce aux travaux d'Aimery Caron lesquels ont été retranscrits pour la grande majorité accompagnés d'un glossaire des noms des habitants de l'île dans son article « Personnes et familles à Sainte-Croix au xviiee siècle ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (107-108), 1–291, 1996.

2588 ANOM, COL E 359, Inventaire des biens des habitants de Marie-Galante réalisé par Jean Roy, année 1678.

2589 ABENON Lucien-René, *Petite Histoire de la Guadeloupe*, l'Harmattan, Paris, 1992, P. 109.

îles principales. En effet, s‟installer dans une île secondaire n‟empêche pas les habitants de revenir tenter leur chance à la Guadeloupe, à Saint-Christophe ou à la Martinique. En 1696, à la Basse Terre de la Guadeloupe Nicolas Mangault et Marie Questel célèbrent leur mariage[2590]. Les deux conjoints sont signalés comme habitants de Saint-Barthélémy. S‟ils s‟unissent à la Guadeloupe, c‟est certainement parce qu‟ils y ont trouvé une situation qui ne les incite pas à retourner dans l‟île dont ils sont originaires. Ils font donc partis de ces habitants des petites îles qui reviennent s‟installer dans les principales, peut-être dans l‟espoir d‟améliorer leur situation. Leur cas n‟est pas isolé et se produit tout au long de la période. Par exemple en 1666 est baptisée à la Capesterre de la Guadeloupe Marie Martel[2591]. Son père Pierre, qui est originaire de Saint-Malo, a d‟abord résidé aux Saintes avant de venir trouver des terres sur l‟île principale de la Guadeloupe. C‟est certainement aux Saintes qu‟il a rencontré la mère de la petite fille, Françoise Angot. C‟est donc accompagné de sa femme que Pierre a pris la mer pour revenir dans l‟île principale et y installer sa famille qui y réside encore en 1698. A la Martinique en 1692 décède à la Case Pilote Pierre Dupré[2592]. L‟homme est alors âgé de soixante-dix ans. Lui aussi n‟a pas toujours résidé dans ce quartier puisqu‟il est signalé qu‟il vient de Saint-Martin. Nous avons donc encore à faire à un habitant qui a séjourné dans plusieurs îles secondaires avant de trouver place dans une île principale.

Les habitants des îles secondaires ne sont pas les seuls à reprendre la mer pour pouvoir retrouver une habitation dans les îles principales. Des circulations existent aussi entre les îles principales elles-mêmes. Le 8 Octobre 1682, Patoulet signale que l‟île de Saint-Christophe voit certains de ses habitants prendre la mer pour s‟installer dans d‟autres espaces de la Caraïbe. Il écrit alors : qu‟il « n‟a point connu d‟autres raisons de la retraite des petits habitans hors des isles de Saint-Christophe »[2593]. Les hommes et femmes qui quittent cette île se rendent dans les îles secondaires mais vont aussi grossir le rang des habitants de la Martinique et de la Guadeloupe. Jean de Brina natif de Saint-Christophe qui est à Fort Saint-Pierre en 1680 fait peut-être partie de ces hommes qui circulent entre les îles principales avant de trouver un lieu où s‟installer[2594]. C‟est certainement le cas aussi de Robert Morel habitant du Marigot en 1681 qui est natif de Saint-Christophe[2595].

Des liens se nouent ainsi entre les différentes îles. Ceci est très clairement perceptible lors du mariage de Charles Guignard et Elisabeth Ovacre, habitants de la Pointe d‟Antigues de la Guadeloupe en 1693[2596]. Est alors choisi comme témoin Médar Langlois habitant du quartier. Or, la famille de cet homme n‟a pas toujours résidé dans ce lieu, puisque le premier Médar Langlois qui s‟est installé dans les îles a d‟abord été domicilié sur l‟îlet Goyave. Médar est peut-être né dans le sud de l‟île avant de s‟installer dans ce quartier de la Grande Terre. Claude Louvet, autre témoin du mariage, réside lui à la Guadeloupe proprement dite. Enfin, est présent lors de cette union, Marie Laquener habitante de Saint-Christophe. Ceci semble donc indiquer que l‟un des deux conjoints a résidé dans cette île avant de s‟installer à la Guadeloupe. Les liens qui se sont créés à Saint-Christophe ne se sont pas détériorés après le départ de ces habitants et ont pu être réactivés lors de cette cérémonie.

2590 ANOM 1DPPC250, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Basse Terre, année 1696.
2591 ANOM 1DPPC250, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Capesterre, année 1666.
2592 ANOM 1DPPC1310, Registres paroissiaux de la Martinique quartier de la Case Pilote, année 1692.
2593 ANOM, C8A 3 F° 178, Analyse de Patoulet, 08 Octobre 1682.
2594 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de l'année 1680 de tous les habitants de la compagnie colonelle commandée par le sieur Peltier, 22 mars 1680.
2595ANOM 1DPPC1700, Registre paroissiaux de la Martinique, quartier du Marigot, année 1681.
2596 ANOM 1DPPC250, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Pointe d'Antigue, année 1693.

Les unions matrimoniales

Les unions matrimoniales sont une dernière cause de circulation entre les îles. En effet, il est fréquent que des mariages soient consacrés entre familles d'îles différentes. Il est courant que des enfants de colons se déplacent dans d'autres îles des Petites Antilles pour pouvoir se marier. Lors des unions matrimoniales, ce sont souvent les filles des colons qui sont amenées à prendre la mer pour être unies à des propriétaires terriens d'autres îles. Pour nous convaincre de cela, nous pouvons prendre le cas de Sainte-Croix. En 1666, Pierre Dumouchel habitant de lieu s'unit à Renée Delivet issue de Saint-Christophe[2597]. Deux ans plus tard, Nicolas Benoneau s'unit à son tour à une fille de Saint-Christophe : Anne Moulquiste[2598]. L'année suivante Jacques Revet se marie avec Catherine Horr de la même île[2599]. En 1675, c'est au tour de Jacques Martinet de s'unir avec une ancienne habitante de Saint-Christophe, Catherine Soulent[2600]. Cette situation se poursuit dans le temps puisque nous retrouvons encore des unions entre ces deux îles jusqu'à ce que Sainte-Croix soit abandonnée par la France. En 1689, c'est encore un habitant de Sainte-Croix Jacques Fournier qui se marie avec Louise Coulet de Saint-Christophe. Enfin, en 1694 Jean Jacques Cramenil de Sainte-Croix s'unit à Anne Fanton de Saint-Christophe[2601].

Plusieurs enseignements sont à tirer de ces unions. Tout d'abord, il est à constater que des deux conjoints c'est la femme qui est toujours menée à quitter son île au moment du mariage. Les filles nées à Sainte-Croix ou les veuves présentes dans l'île s'unissent exclusivement avec des hommes déjà installés sur place. En 1697, Jean Baptiste de Boisjoly qui est né à Saint-Christophe s'unit à Louise Maugé née à Sainte-Croix mais ce cas reste exceptionnel[2602]. Dans le cadre des unions matrimoniales entre des familles de différentes îles, ce sont donc les femmes qui sont principalement conduites à prendre la mer puisque les mariages sont célébrés dans le lieu de résidence du mari. Le second enseignement est que les unions matrimoniales des habitants de Sainte-Croix se font quasi exclusivement avec les habitants de Saint-Christophe. Aucune union entre habitant de Sainte-Croix et habitant de la Martinique ou de la Guadeloupe n'est recensée. Ceci indique clairement que même à la fin du XVII° siècle, les familles de Saint-Christophe ont gardé la mainmise sur leurs îles subalternes. En effet, ces unions offrent des opportunités aux familles résidant dans les îles principales. Pour celles qui sont les plus aisées, il y a la possibilité d'étendre leur influence dans les îles secondaires et assurance pour tous leurs membres de conserver une bonne place au sein de l'élite coloniale. Il semble donc fréquent que des jeunes filles de ces familles soient envoyées dans les îles secondaires afin de s'unir avec des grands ou petits propriétaires terriens. Louise Coulet par exemple est issue d'une famille importante de Saint-Christophe, ce qui ne l'empêche pas de s'unir à un homme moins important à Sainte-Croix. Pour Marie Clément née à Saint-Christophe, s'unir à Pantaléon de Bréda qui est lieutenant de la Compagnie Franche de la Marine est par contre un moyen de pouvoir s'élever dans la société coloniale[2603]. Quel que soit le rang social de l'époux, les alliances assurent toujours la possibilité d'augmenter le nombre de biens fonciers. Nous ne savons pas très bien comment sont

2597 CARON Aimery, « Personnes et familles à Sainte-Croix au xviiee siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, Numéro 107-108, 1er trimestre–2e trimestre 1996, p. 1-291.

2598 Ibid.

2599 Ibid.

2600 Ibid.

2601 Ibid.

2602 Ibid.

2603 Ibid.

contractées ces alliances. Il est possible que Jacques Vézin sieur de Laguette ait connu la famille d'Anne Moitié avant de se rendre de Saint-Christophe, son île de naissance, à Sainte-Croix[2604]. Mais dans les autres cas cités plus haut, les hommes sont soit issus directement de Sainte-Croix, soit donnés comme originaires du royaume de France, sans autre mention. Il est possible que certains d'entre eux aient connu les familles de leurs épouses lors de leur engagement à Saint-Christophe. Il n'est pas non plus impensable que certains de ces hommes aient quitté Sainte-Croix temporairement pour rechercher une conjointe à Saint-Christophe. Enfin, des accords ont peut-être été passés entre les pères des mariées de passage à Sainte-Croix et les futurs époux.

Des unions existent aussi entre familles des différentes îles principales. En 1690, Aubert Anne, issue de Saint-Christophe est signalée comme étant l'épouse d'un habitant de la Guadeloupe, Joseph Milsan, qui vient juste de décéder[2605]. Jean Chauvel, autre habitant de l'île, est marié à Françoise Desbordes native de la Martinique et Jean Devour est lui aussi uni à une autre fille de la Martinique, Elisabeth Le Plat qui est née au Prêcheur. L'étude du cas guadeloupéen apporte une autre information. Alors que dans le cas de Sainte-Croix, ce sont surtout les femmes qui se sont déplacées pour trouver parti dans les îles, à la Guadeloupe, nous retrouvons aussi des hommes issus d'autres espaces et présents dans l'île lors des unions matrimoniales. En 1711 par exemple, Charles Le Baron se marie à la Capesterre de la Guadeloupe avec Marie-Anne Gosselin, native de ce quartier[2606]. L'année suivante, c'est au tour de Louis Malere dit Lusignan de s'unir avec une fille du même quartier Jeanne Godeffroy. Ces hommes ont quitté la Martinique pour la Guadeloupe certainement parce qu'ils espèrent y trouver de nouvelles terres à occuper. Il n'est donc pas surprenant de les retrouver dans un des quartiers de l'île où la colonisation n'est pas encore assez développée pour pouvoir rendre les terres inaccessibles aux nouveaux arrivants.

Dans le cas de la Martinique, nous retrouvons aussi traces d'unions noués entre habitants issus d'îles différentes. En 1695, Margueritte Legris, native de Saint-Christophe, est domiciliée à la Martinique[2607]. Il est possible que sa présence dans cette île soit liée au fait qu'elle ait dû suivre son mari, Adrien Goujard, soldat du détachement de marine, dans ses pérégrinations au sein de l'espace caraïbe. Par contre, il est sûr que la présence de Marie Cara dans la même île est liée au fait que cette habitante de Saint-Christophe s'est rendue à la Martinique pour contracter un mariage. Elle a imité Elisabeth Vignion qui est venue de Saint-Christophe à la Martinique en 1674 pour pouvoir s'unir avec Charles Briant[2608]. Des filles nées à la Guadeloupe peuvent aussi être retrouvées à la Martinique, comme Marie Delaunay[2609]. Celle-ci est mariée à un habitant de l'île, Jean Bataille.

Comme à la Guadeloupe, la Martinique voit aussi venir à elle des hommes célibataires qui trouvent compagnes dans l'île. C'est ce qui se produit entre-autres pour Louis Antoine Giraud[2610]. L'homme, natif de Saint-Christophe, se marie à la Martinique avec Marie-Rose Courtois qui est née dans cette île. D'anciens habitants de Saint-Martin sont aussi repérés

2604 Ibid.

2605 ANOM 1DPPC128, Registre paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Basse Terre, année 1690.

2606 ANOM 1DPPC250, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Capesterre, année 1711.

2607 AM, 2E10/4, Collection du greffe, Population blanche et libre de couleur, Registre paroissiaux de Fort Royal, année 1695.

2608 AM, 2E18/1, Collection du greffe, Population blanche et libre de couleur, Registre paroissiaux du Marin, année 1674.

2609 AM, 2E10/4, Collection du greffe, Population blanche et libre de couleur, Registre paroissiaux de Fort Royal, année 1712.

2610 ANOM 1DPPC1248, registre paroissiaux de la Martinique, Basse Pointe, année 1708.

dans cette île, comme Jacques Ferret et Jacques Le Blanc en 1692[2611]. Des hommes de Marie-Galante sont aussi sur place pour tenter de trouver une meilleure position au sein de la société coloniale martiniquaise, comme Jean Mean et François Minel[2612]. Enfin la Martinique est aussi terre d'accueil pour les hommes venant de la Guadeloupe, comme Molière mort à Fort Royal à l'âge de 65 ans en 1705 ou encore François Dubuisson Du Plessis, qui vient de Mont carmel de la Guadeloupe et qui s'est installé dans le même quartier[2613].

Les changements de domicile sont donc fréquents et tout au long de la période des liens familiaux se développent entre les différentes îles. Ainsi, lorsque des difficultés se présentent, certains habitants peuvent reprendre la mer pour obtenir de l'aide auprès des leurs qui sont installés dans d'autres îles de la Caraïbe. L'inventaire de Marie-Galante de 1678 rapporte le fait suivant : il y a dans l'île « une habitation appartenant au sieur François Bigot La Garost sa veuve est âgée d'environ trente cinq ans est en l'isle Guadeloupe »[2614]. Selon toutes vraisemblances, la veuve de Bigot a d'abord quitté sa famille pour rejoindre son mari à Marie-Galante. Celui-ci décédé, elle a fait le voyage en sens inverse pour retrouver les siens dans l'île principale. Les circulations de cette femme illustrent parfaitement la mentalité des habitants du XVII° siècle. Il n'est pas rare de les voir sillonner la mer des Caraïbes pour trouver meilleur endroit où vivre. Dans ce cadre, certains habitants peuvent même se vanter d'avoir fait le tour des possessions françaises aux Petites Antilles. En 1707, ledit Lapierre âgé de soixante ans, se dit ancien habitant de la Martinique mais aussi de la Guadeloupe et de Saint-Christophe[2615]. La mer n'agit alors pas comme une barrière infranchissable. Au contraire, les habitants n'hésitent pas à la parcourir pour trouver un lieu plus accueillant ou pour acquérir de nouvelles possessions dans les îles. Les guerres ou les catastrophes naturelles ne sont alors pas perçues comme des fatalités mais comme des évènements que l'on peut surmonter en s'engageant vers d'autres horizons. Or ceci est aussi perceptible lorsque l'on s'attarde à étudier l'attitude des habitants lors de situation qui nécessitent la fuite.

2. Prendre la fuite de façon individuelle grâce à la mer.

En 1687, Saint-Laurent informe le ministre qu'il a « interdit aux soldats des trois compagnies qui sont en garnison en cette isle de travailler chez les habitans parce que cela leur donne envie et le moyen de se sauver a cause qu'on les croit à travailler et ils sont déjà arrivez à Niéve »[2616]. Etre dans un espace insulaire n'est donc en rien un frein à la fuite des habitants et à la désertion des soldats comme des marins. Bien au contraire, prendre la mer offre un possible espoir de vie meilleure aux habitants les plus déshérités des Petites Antilles. Dans le cas des mobilités étudiées plus haut, les habitants qui souhaitent s'installer dans d'autres espaces ont le temps de s'organiser et peuvent choisir librement leur destination. Lors de fuites, la situation est tout autre et les moyens usités peuvent logiquement différer. Or, la possibilité voire la nécessité de prendre la mer pour s'évader d'une situation périlleuse est aussi un trait commun des membres de la société coloniale. Il est donc important de

2611 ANOM 1DPPC1310, registre Paroissiaux de la Martinique, Casse Pilote, année 1692.
2612 ANOM 1DPPC1771, registre Paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1704.
2613 AM, 2E10/4, Fort-de-France, Collection du greffe, Population blanche et libre de couleur, année 1705.
2614ANOM, COL E 359, inventaire des biens des habitants de l'île de Marie-Galante après l'attaque hollandaise, année 1678.
2615AM, 2E10/4, Fort-de-France, Collection du greffe, Population blanche et libre de couleur, année 1707.
2616ANOM, C8A4F370, Lettre de Saint-Laurent, 08 Novembre 1687.

comprendre comment cette forme de mobilité a aussi forgé cette société coloniale en construction. Pour cela nous devons distinguer trois formes de fuite individuelle : celle des esclaves, celle des habitants endettés ou repris de justice et celle des membres des minorités religieuses, juifs et protestants.

La fuite des esclaves

Parmi ceux qui sont susceptibles de prendre la mer pour s'extraire de leur condition, il y a les membres de la population servile. Plus tôt dans nos travaux, nous avons déjà évoqué l'idée que les esclaves sont très vite intégrés dans les circulations côtières. Le fait que certains d'entre eux soient familiarisés avec le métier de la mer leur permet de prendre le large lorsque l'occasion se présente. Ces fuites d'esclaves se réalisent très tôt dans l'histoire coloniale française des Petites Antilles. Par exemple, il est signalé qu'en 1657 à la Martinique la « fuite des negres l'ayant [Du Parquet] obligé de mettre une barque en mer faire la guerre aux sauvages qui les retiroient »[2617]. Dans les premiers temps de la colonisation, les esclaves en fuite peuvent donc prendre la mer pour rejoindre les communautés amérindiennes libres et y trouver refuge. Avec le recul de l'occupation amérindienne, l'horizon de fuite des esclaves s'amoindrit. Pour autant, les départs de ces derniers ne s'estompent pas. Nous avons déjà évoqué le fait que certains d'entre eux prennent la direction de Saint Vincent afin de grossir le rang des « Caraïbes noirs ». Ceci est vrai pour les esclaves partant de la Grenade et pour certains de la Martinique mais pour ceux des îles plus au Nord le trajet est trop long et trop périlleux. Les esclaves de la Guadeloupe et de Saint-Christophe n'ont alors à proximité que des espaces colonisés. La Dominique pourrait être une terre d'accueil mais tout laisse à penser que les populations amérindiennes installées dans cette île y pratiquent aussi l'esclavage et s'y aventurer expose plus le fugitif qu'elle ne lui assure une réelle amélioration de vie. Dans ces conditions, nous pourrions penser que les flux d'esclaves en fuite devraient être plus importants dans les îles du Sud que dans les autres espaces de la Caraïbe. Pourtant, rien ne l'indique. Bien au contraire, les fuites d'esclaves qui nous sont connues sont rarement celles signalées par les gouverneurs de la Grenade. En témoigne le fait qu'il y eut même projet d'installer dans cette île un entrepôt pour la compagnie de l'Assiento chargée de livrer les esclaves dans les colonies espagnoles d'Amérique au début du XVIII° siècle. Froger en 1698 ne dit-il pas : « A Saint-Vincent habitée par 12 ou 1500 négres fugitifs des isles voisines et surtout de la Barbade d'où ils viennent vent arrière avec les canots de leurs maitres »[2618]. L'auteur ne signale donc pas de départ massif d'esclaves de la Grenade, pourtant plus proche. Il semble que la présence de « Caraïbes noirs » à Saint-Vincent ne provoque pas de réelle crainte pour les propriétaires de la Grenade. Cela peut s'expliquer par le fait que cette île est bien moins approvisionnée en main d'œuvre servile que les autres colonies. Le nombre d'esclaves y est certainement moins important. Cela permet de mieux contrôler leur mouvement et d'empêcher leur départ. L'île est sujette, comme les autres, au départ des populations serviles, mais ceci est moins fréquent que dans les colonies du Nord.

Si la présence de « Caraïbes Noirs » à Saint-Vincent est dénoncée par les colons, ce sont surtout ceux de la Martinique qui se plaignent du départ de leurs esclaves pour cette île. Or, dans les lieux recherchés par les esclaves en fuite, Saint-Vincent y apparaît au final très peu. Ces derniers, lorsqu'ils prennent la mer, ont tendance à se réfugier dans les îles anglaises de la Caraïbe. A première vue, ceci pourrait paraître surprenant de voir ces hommes prendre le

2617 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…* Op.Cit. Tome I, p. 502.
2618 FROGER François, *Relation d'un voyage…* OP. Cit.

risque d'affronter l'élément maritime pour finalement retourner dans un espace où ils sont assurés de conserver leur position servile. Pourtant en 1660, Hinselin rapporte qu'à la Guadeloupe

> « L'affaire est que quelques neigres mescontens de leurs maistres, chefs de la Capesterre de la Dominique, et seditieus par consequent, se sont embarques dans un canot pour, a ce que jay sceu de Jean Jardin, se rendre aux anglois a qui ils avoient appartenu. 2 aultres estoient de Martinique et un aultre de St Barthelmy. Mais, la nécessité ou d'eau ou de vivre les pressant, ils terrirent vis a vis de chez Monsieur Potel qui, comme ils mettoient pied a terre, les saisit et les mena a monsieur d'Herblay qui, a ce qu on me dit, en avoit donné 3 au dit Potel et retenu chez luy les 5 aultres »[2619].

Ce témoignage apporte un grand nombre d'informations sur la fuite de ces esclaves. Tout d'abord, il est à constater que certains d'entre eux n'en sont pas à leur première fugue. En effet, deux d'entre eux viennent de la Martinique et un de Saint-Barthélémy. Nous ne savons pas comment ces hommes se sont retrouvés à la Dominique mais tout laisse à penser que leur présence dans cette île est due à une fuite antérieure. Ceci indique que les esclaves peuvent prendre la mer pour tenter de trouver refuge dans une autre colonie française. Les propos d'Hinselin démontrent aussi que les esclaves en fuite ne cherchent pas à atteindre un espace où leur liberté est garantie, puisqu'ils prennent la direction des îles anglaises pour se mettre au service d'anciens maîtres. Ceci semble indiquer que, parmi ces esclaves, certains sont issus des colonies de cette nation. Le fait n'est pas rare puisqu'à la Martinique plusieurs cas d'esclaves venant de la Barbade nous sont connus. Il y a donc circulations d'esclaves entre les îles françaises et les îles anglaises. Nous pouvons tout de même être surpris de voir huit esclaves s'organiser pour prendre la mer et retourner au service d'autres propriétaires terriens. Dans ce cadre, la mer ne serait alors pas perçue comme un moyen de s'extraire de sa condition. Nous pouvons donc nous demander pourquoi chercher à prendre tant de risques si ce n'est pas dans l'espoir d'atteindre la liberté ? Le père jésuite Moreau en 1709 retranscrit la fuite de l'un de ces esclaves des îles anglaises :

> « il y avoit un esclave françois de Saint-Christophe qui estoit tombé en partage au gouverneur anglois d'Antigoa avec toute sa famille, il estoit bien traitté de son maistre et par ses services il en a gagné si fort les bonnes graces et la confiance qu'aprez quelques années il fut establi économe en chef d'un grande habitation, toutes ses commodités il y vivoit à son aise et presque en toute liberté en sorte que selon la nature il ne pouvoit estre nulle part si fort à souhait en pauvre esclave cependant n'estoit pas content se voiant privé des sacrements et des autres secours de la religion touché de son état il prend la résolution de s'en fuir en effet apprez avoir pris toutes ses mesures il enleva une barque et avec sa famille qu'il avoit adroittement et secrètement assemblée et dirent qu'en retournant comme ils faisoient parmy les françois ils estoient assurés qu'ils ne seroient pas à beaucoup prez si commodément par rapports à la vie et au travail qu'ils estoient avec leur maistre anglois »[2620].

Comme Moreau, les autres chroniqueurs aiment à rappeler que les esclaves qui fuient les îles anglaises se rendent volontairement dans les colonies françaises car ils y seraient mieux traités. Beaucoup, comme Moreau, expliquent ces fuites par une volonté des esclaves de pratiquer plus librement le catholicisme. Mais il est souvent aussi évoqué comme principale

2619 CARAN, Minutier Central, (dossier client) Etude CXXII/1656, Lettre d'Hinselin, 19 Août 1660.

2620 Bibliothèque Mazarine, fond Marcel Chatillon, Ant Ms 9 Recueil, Acte des Jésuites, récit du père Moreau, année 1709.

motivation le fait que ces esclaves subissent de mauvais traitements dans les îles anglaises. Les administrateurs vantent alors les mérites des propriétaires français qui traiteraient mieux leurs populations serviles que leurs voisins anglais. Ceci provoquerait même plus fréquemment la fuite d'esclaves des colonies anglaises vers les possessions françaises que l'inverse. Pourtant, les membres de l'administration ne peuvent cacher le fait que des esclaves des colonies françaises ont aussi tendance à prendre la mer pour fuir vers les possessions ennemies. Ces esclaves prennent la fuite non pas pour atteindre la liberté mais pour tenter d'améliorer leurs conditions de vie. En effet, à l'exception de Saint-Vincent, tous les autres espaces de la Caraïbe apparaissent pour les esclaves comme des lieux où l,,accession à la liberté est impossible. Dans ces conditions, ils prennent le plus souvent la mer en direction d'espaces proches. Ceux qui sont à la Guadeloupe fuient vers Montserrat et Antigua, ceux de Saint-Christophe vers Nevis lorsqu'ils ne passent pas directement dans les quartiers anglais de l'île.

La fuite peut être réalisée seul ou par petit groupe. En 1710 est signalé par exemple qu'« un négre esclave appartenant au sieur Gaschet de la Martinique enleva le canot de la barque qui avoit porté le sieur Jinsson en parlementaire à Antigues »[2621]. La fuite de cet esclave ne semble pas avoir été organisée. L'homme a saisi une opportunité qui s'offrait à lui, tout comme dans le cas suivant :

> « Un nègre esclave appartenant au sieur Banchereau de la Martinique embarqué furtivement dans un parlementaire anglois commandé par le sieur Louydon de Niaves en l'absence du sieur Jean Birmingal qui estoit resté malade à la Guadeloupe »[2622].

La présence de petites embarcations aux abords des côtes permet à certains esclaves de constituer des groupes plus conséquents et de mieux s'organiser dans leur fugue. C'est ce qui se produit en 1679 lorsque « trois négres apartenant au sieur capitaine [?] De Monsarrat se sont enfuis et rendus dans l'isle de » la Guadeloupe[2623]. Robert rapporte en 1698 qu' « Il s'est sauvé monseigneur au mois de septembre dernier de l'isle d'Antigues à la Guadeloupe vingt un tant negres que negresses de tous ages appartenants aux anglois de la dite isle d'Antigues pour les avoir pris sur les françois de Saint-Christophe »[2624]. Les groupes d'esclaves qui fuient peuvent être importants comme en 1675 lorsque « Il est arrivé que madame de la Courtille habitante de la Guadeloupe a perdu quinze negres qui ayant enlevé un grand canot qu'elle avoit se sont sauvez à l'isle de Nieve »[2625]. Mais ce nombre de quinze esclaves en fuite reste assez exceptionnel.

Si les esclaves peuvent s'organiser pour prendre la fuite, ils peuvent aussi bénéficier de la complicité des capitaines marchands. C'est ce qui se produit en 1692 par exemple lorsqu' « Un habitant de la Martinique a esté obligé de suivre les vaisseaux jusques a la Guadeloupe pour avoir un des nègres des siens qui estoit embarqué sur le Brusque »[2626]. Nous ne connaissons pas bien les motivations de ce capitaine. Peut-être avait-il l'intention de revendre cet esclave dans une autre île française ou peut être fait-il partie de ces hommes qui apportent leur aide à ces esclaves en échange de service rendu à bord. En effet, les esclaves peuvent bénéficier de la complicité de certains habitants qui prennent eux aussi la mer pour

2621 ANOM, COL E 328, Lettre du gouverneur Park à Gabaret, 10 Décembre 1710.
2622 Ibid.
2623 ANOM, C10D2, Ordre de Blénac, 04 Juillet 1679.
2624 ANOM, C8A 10 F° 392, Lettre de Robert, 19 Novembre 1698.
2625 ANOM, C8A 1 F° 324, Lettre de De Baas, 04 Mai 1676.
2626 ANOM, C8A 7 F° 133, Lettre de Blénac, 02 Juillet 1692.

fuir leurs conditions de vie. Nous avons déjà évoqué le cas de Grand Maison qui bénéficie de la complicité de cinq esclaves pour pouvoir fuir de l'île d'Antigue en direction des colonies françaises. Dans le cas suivant nous ne connaissons pas les motivations de cet habitant qui, en 1700, participe à la fuite de deux esclaves de Saint-Christophe :

> « Un autre irlandois a donné lieu encore a un incident a Saint-Christophe cet irlandois s'estoit sauvé du quartier anglois ou il estoit estably et avoit passé à l'isle Sainte-Croix ayant desbauché et mené avec luy une mulatresse appartenante a un anglois et un negre appartenant a un françois »[2627].

Il en est de même de ceux

> « Conduite par un irlandois et deux mulatres libres, l'un natif de Saint-Christophe et l'autre de la terre ferme espagnolle avec trente cinq testes tant mullattres que naigres compris dans le nombre desquels il y en a douze appartenant a des habitants des isles les vingts de restes sont natifs de l'isle d'Antigues ou de la Petite Barboude sortis des naigresses ou mulatresses appartenants aux dicts habitants »[2628].

Dans tous les cas, lorsque les esclaves sont conduits en mer par des habitants libres, ils sont amenés à servir comme membre d'équipage avant d'aborder dans les autres îles où ils peuvent être revendus. Prendre la mer pour ces esclaves ne permet donc pas d'acquérir la liberté sauf pour les plus chanceux qui arrivent à rejoindre Saint-Vincent. Mais affronter l'élément maritime peut permettre de s'extraire d'une situation compliquée et permet d'envisager de meilleures conditions de vie. Les esclaves en fuite peuvent garder espoir que leur voyage ne s'arrêtera pas à l'abord de la première île. En effet, les différents exemples témoignent du fait que ces fugitifs peuvent envisager de reprendre la mer si la possibilité se présente pour pouvoir atteindre d'autres espaces et donc continuer à espérer une amélioration de leur condition de vie.

Il y a donc des esclaves qui ont déjà eu à circuler au sein de l'espace caraïbe par leur propre moyen. Il est à noter que ces circulations concernent hommes et femmes mais que ces dernières sont moins souvent citées comme étant présentes dans les embarcations. En effet, les esclaves en fuite sont majoritairement des hommes d'âge mur. Arlette Gauthier dans son ouvrage intitulé *les sœurs de la solitude* explique alors que les femmes sont moins enclines à prendre la fuite par le biais de la mer car ce sont elles qui ont la charge des enfants mais aussi parce que ceci peut les exposer au risque de viol[2629].

Nous devons enfin signaler que la mobilité des esclaves limite le mouvement d'une autre frange de la population coloniale : les affranchis. Du Maitz en 1690 écrit les mots suivants :

> « pour les conserver dans les quariers françois autrement se voyant privés des avantages que la liberté leur doit procurer et se trouvant confondus avec ceux qui ne sont pas encore sortis de l'esclavage ils iroient chercher un azille parmy les anglois qui ne leur disputeroient point les privilèges »[2630].

En effet, les populations noires des îles qui se retrouvent à l'extérieur de leur quartier sont automatiquement considérées comme des esclaves en fuite. Dans ces conditions, ils peuvent être à nouveau capturés et être mis au service de colons. Les libres de couleur se trouvent alors contraints dans leur circulation puisque, loin de leur quartier d'origine, ils se trouvent sous la menace de l'esclavage. Si les esclaves peuvent prendre la mer pour tenter d'améliorer

2627ANOM, C8A 12 F° 87, Lettre de Robert, 01 Février 1700.

2628ANOM C7A5 F° 142, Lettre de la Malmaison, 17 Juillet 1707.

2629 GAUTIER Arlette, *Les soeurs de Solitude*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2010.

2630 ANOM, C8A6F126, Lettre de Du Maitz, 26 Mai 1690.

leur condition de vie, les affranchis semblent eux moins libres dans leur circulation et c'est sans conteste la frange de la population pour qui prendre la mer n'offre que très peu d'espoir pour s'évader de situation délicate.

Endettés, repris de justice et déserteurs

Contrairement à eux, les personnes blanches endettées ou sous le joug d'une condamnation judiciaire peuvent encore se libérer en s'embarquant à destination d'autres espaces de la Caraïbe. A côté des esclaves en fuite, trois autres groupes d'individus sont aussi susceptibles de prendre la mer pour échapper à de mauvaises conditions de vie. Il s'agit des habitants ayant contractés des dettes, des personnes ayant subies des condamnations et enfin des soldats et matelots déserteurs. Nous avons choisi de traiter en commun ces fuites parce qu'elles présentent de grandes similitudes. Dans un premier temps, les propos suivants rappellent que jamais la mer n'est vue comme un obstacle à la fuite. Phélypeaux, en 1711, se plaint que « le peu qui nous vient des galères de Marseille sont des enfants adonnés à la desertion, au vol et à tout autre vice»[2631]. Etre envoyé dans les îles ne signifie donc pas être contraint d'y rester. Bien au contraire, certains d'entre eux attendent juste d'accoster dans les îles pour prendre le large vers d'autres horizons plus chaleureux. Le cas n'est pas spécifique aux îles françaises puisque Marcus Rediker explique que le phénomène de désertion est fréquent à la Jamaïque au sein des équipages des navires marchands et militaires[2632]. Certains de ces nouveaux venus n'attendent même pas d'avoir accosté pour prendre la fuite vers d'autres îles de la Caraïbe. En 1670, Du Lion rapporte que « la barque estant à la rade deux matelots françois qui y estoient trouvèrent moyen de se sauver a Saint-Christophe dont l'un se nomme René Chocast et l'autre Pierre du Hauvel »[2633]. La même situation se produit en 1688 lorsque « Deux ou trois matelots du navire la Renommée appartenant au sieur Assailly ont aussy enlevé la chaloupe de leur navire et sont allez à l'isle de Saint-Eustache »[2634]. Ces hommes ont dû préméditer leur fuite bien avant l'arrivée dans les îles et ont saisi la première occasion qui se présentait pour pouvoir s'extraire de leur condition. Donon de Gallifet explique clairement la raison de ces fuites : « une grande chaloupe avec dix huit hommes estoit partie devant ce canot pour venir en cette isle quantité de matelots se sauvent dans les bois pour esviter d'estre mis dans les vaisseaux de guerre ou ils meurent terriblement »[2635].

Si Donon indique que les matelots prennent refuges à l'intérieur des îles, cet espace n'agit que comme un lieu de transition. Comme les esclaves, les matelots et déserteurs restent sous le joug de la condamnation s'ils ne sortent pas des îles françaises. Ainsi, ils choisissent souvent comme lieu de destination les îles anglaises et hollandaises de la Caraïbe. Ils sont alors rejoints par les soldats déserteurs. En 1691, Gémosat relate le fait suivant :

> « Vous trouverez encore monseigneur cy joint des informations faites sur le désertion du sieur de la Montagne que monsieur le Comte de Blenac m'envoya par le vaisseau du roy l'Adroite pour le faire recevoir lieutenant de la compagnie de la marine qui est en garnison dans ce fort dont j'ay eu l'honneur de vous en rendre compte le 10° septembre dernier en vous envoyant l'ordre que j'en avois receu il a emmené sept des meilleurs soldats de la dit compagnie deux habitants et un negre et

2631 ANOM, C8A 18 F° 23, Lettre de Phélypeaux, 16 Juin 1711.
2632 REDIKER Marcus, *Betwen the devil and the deep blue sea…* OP. Cit.
2633ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.
2634ANOM, C8A5F55, Lettre de Saint Laurent, 22 Mars 1688.
2635ANOM, C8A7F73, Lettre de la Malmaison, année 1689.

a emprunté de l'argent partout ou il a pu trouver quatre jours après son départ il nous arriva de la Martinique un vaisseau de Bordeaux commandé par le nommé Fleurisson qui alloit en course, je luy est donné ordre de passer aux Testigues ou ils devoient estre de les prendre et en cas de résistance de tirer dessus comme sur les ennemis de l'estat et que s'il les prenoit de remonter pour nous les amener mais il a fait depuis des vents de nord qu'il ne luy aura pas esté possible de le faire »[2636].

En 1688, Blanc informe le ministre que « Vous apprendrez par monsieur de Saint-Laurent a qui j'ai escrit de vous informer de la defection de cet officier comme elle s'est passée et qu'il s'est retiré chez les anglois »[2637]. En effet, les îles des nations ennemies apparaissent comme des terres d'accueil pour ces hommes qui fuient leurs conditions de vie dans les îles françaises. En 1681, nous apprenons que « 9 soldats du Fort royal ont enlevé une barque pour déserter. Ils ont relâché à Saint-Thomas »[2638]. Même si dans ce cas « le gouverneur a renvoyé la barque et l'équipage », la plupart du temps ces déserteurs trouvent place dans les îles étrangères. C'est ce que souligne Saint-Laurent en 1687 quand il écrit : « Il nous a déserté des soldats qui ont passé dans les isles angloises et hollandoises voisinnes ». Robert signale lui aussi en 1701 que

> « La perte et la désertion de quantité de soldats et d'engager que les anglois ont receu dans leur quartier et fait ensuitte passer dans les isles de Saint-Eustache Saint-Thomas et autres il a de mesme causé aux anglois la perte de plusieurs de leurs engagez qui se sont réfugiez dans les quarters françois et que monsieur de Gennes a fait passer icy sur des barques françoises »[2639].

Une route de la désertion peut alors être dressée. Comme dans le cas des esclaves, ces hommes qui prennent la fuite se dirigent en priorité vers les îles étrangères les plus proches. A partir de ce point, soit ils y trouvent de l'aide, soit ils sont conduits vers les îles plus au nord. En effet, il n'est pas évident que les Anglais aient vu d'un très bon œil l'installation, dans leur île, d'hommes qui pourraient à tout moment se retourner contre eux et rejoindre leur ancienne patrie. Ceci permet d'expliquer pourquoi un certain nombre d'entre eux sont conduits à Saint-Thomas. L'île, du fait de sa neutralité, semble plus propice à accueillir ces hommes. Les Anglais peuvent ainsi apporter leur aide à la fuite des îles françaises, ce qui affaiblit toujours les colonies adverses, surtout quand le fugitif est un soldat. Les habitants de Saint-Thomas bénéficient, quant à eux de la présence de ces nouveaux venus dans leurs îles, hommes qui peuvent alors servir d'intermédiaires avec les colonies françaises, en particulier pour les échanges commerciaux.

Les déserteurs ne se dirigent pas par eux-mêmes vers l'île de Saint-Thomas parce qu'il est plus facile pour eux de rejoindre les îles anglaises qui sont à proximité. Ceci s'explique par deux raisons. Tout d'abord, les groupes de fuyards ne sont composés que de petits nombres, pas plus de cinq. Dans ces conditions, les longues navigations sont difficiles à envisager. De plus, les fugitifs ont peu de temps pour s'organiser et prennent souvent la fuite sur les petites embarcations des habitants. Le transport de vivres est alors difficilement réalisable. Or, dans ce cadre, les évasions sont facilitées car elles demandent très peu de préparation.

La proximité entre les îles permet aussi aux hommes condamnés de pouvoir envisager plus facilement leur fuite, comme en 1680, lorsque

---

2636ANOM, C10A1, Lettre de Gémosat, 01 Mars 1693.

2637ANOM, C8A 5 F° 61, Lettre de Blénac, 10 Mai 1681.

2638 ANOM, C8A 3 F° 166, extrait de lettre de Blénac, année 1681.

2639ANOM, C8A 13 F° 206, Lettre de Robert, 29 Novembre 1701.

« Il est aussy arrivé au fort Saint-Pierre l'esvazion d'un habitant qui en assazina un autre tandis que l'on pandoit un soldat de ce mesme fort pour avoir tué le cuisinnier de monsieur l'intendant »[2640].

Ces évasions posent quelques difficultés aux autorités locales car il est parfois bien difficile de retrouver ces hommes qui peuvent obtenir aide dans les îles étrangères. En 1682, Patoulet rapporte que « les 3 autres portez par le dit jugement se sont evadez du Fort Royal il y avoit 3 ou 4 mois sans qu'il en ayt sceu aucune chose »[2641]. La même année, il informe aussi le ministre que

« Le lacquais deux le président de Mesmes qui a volé ses pierreries n'a point paru à la Martinique. Espere qu'il pourra scavoir sil est arrivé à Antigua et il fera en ce cas tous les efforts pour le pouvoir attirés dans les isles françoises ou de le retirer des anglois par toutes les voyes honnestes qu'il jugera estre praticables »[2642].

En 1687, Du Lion informe le ministre qu'il est bien difficile de lutter contre ces fuites puisqu'il tente d'« empêcher l'évasion des exilés galériens, exilés et nouveaux convertis mais dans la proximité où nous sommes de Montsarra qui n'est qu'à six lieues de cette isle et sous le vent et dans la quantité de canots qui sont necessaires aux habitants pour le commerce »[2643]. Avec la multiplication des petites embarcations aux abords des îles, il est donc plus facilement envisageable de prendre la fuite vers d'autres horizons. En 1693 est alors rapporté la fuite de certains de ces hommes :

« Nous François de Legerac capitaine d'une compagnie d'un détachement de la marine que nous commandons de présent dans ce fort et garnison et Nicolas Charles Bestucat soldat d'icelle […] désertion du sieur de la Montagne lieutenant de la susdite compagnie et des nommez Maloin, la Prairie, Fort, Desmarets, Jassomin , La Lande et Bourgignon soldats qu'il a amenez avec luy [...] le sieur François Le Thellier habitant de cette isle a dit qu'il estoit créolle de cette isle agée de trente huit a trente neuf ans et de la religion catholique apostolique et romaine […] le dit sieur de la Montagne luy avoit dit qu'il venoit de la par de Monsieur le gouverneur luy commandant de donner son cannot de pesche et tout son appareil et de venir luy mesme pour les conduire et pendant trois jours autour de l'isle pour chercher le nommé le Fort soldat qui avoit déserté depuis le mardy gras dernier passé en et qu'eu mesme instant il obeit et estoit descendu au bord de la mer avec eux, et qui estant arrivez il aurait trouvé son canot que dix soldats auroient desja poussé »[2644].

Lors de leur fuite, les déserteurs ne bénéficient que rarement de l'aide des autres habitants. Il est vrai qu'en 1690, des soldats qui prennent la fuite depuis la Guadeloupe ont pu s'appuyer sur des habitants de l'île pour prendre la mer comme le rapporte Roussillon :

« hier au soir a cinq heurs quatre soldats pour l'Amérique et un de nouvelle recrue s'en allèrent au même passage et à 7 ou 8 heurs passerent dans un des bateaux de la dame Massé mère du battalier cy dessus, il faut dire que des cinq soldats il y en a un de profession de mariniers et il n'est pas impossible que cette femme n'osant pas y oroit donné quelque consentement elle est la maitresse du passage elle le tient a ferme de monsieur le Gouverneur et elle a deux bons bateaux »[2645].

2640 ANOM, C8A 3 F° 1, Lettre de Blénac, 15 Mars 1680.
2641 ANOM, C8A 3 F° 178, Analyse de lettre de Patoulet, 10 Août 1682.
2642 ANOM, C8A 3 F° 178, Analyse de lettre de Patoulet, 08 Octobre 1682.
2643 ANOM C7A3 F° 141, Lettre d'Hinselin, année 1687.
2644 ANOM, C10 A1, Lettre de Lugerac, 13 Février 1693.
2645 ANOM C7A4 F° 62, Lettre de Roussillon, 03 Juillet 1693.

De même en 1693, il « a esté déclaré un déserteur de la compagnie commandée par le sieur Laguarigue ainsi qu'il se void dans l'estat des dezerteurs lequel a esté emmené suivant ce que de ses camarades m'ont dit par un nommé Duverger commandant le vaisseau le Saint-Joseph de Bourdeaux appartenant aux sieurs Saige de la dite ville »[2646]. Ces cas d'entraide restent tout de même assez rares. La plupart du temps c'est en dérobant les embarcations des habitants que les déserteurs arrivent à prendre la fuite comme en 1702 lorsque « Guillaume Desroutte dit la Desroutte et Jean Pollet dit la Fleur accusez d'avoir voulut déserter et en mesme temps exilé et tascher de suborner d'autres soldats pour déserter avec eux et pour cet effet enlever une barque ou quelque petit batsiment de cette isle »[2647].

Un autre évènement survenu à la Martinique en 1708 indique une fois de plus que la fuite de ces hommes passe souvent par le vol des petites embarcations :

> « Le 5 au matin 10 soldats de la dite garnison avoient déserté dans le canot de l'aide majr qu'il luy avoient demandé sous prestexte d'aller faire du bois sur le champs on envoya après un batteau corsaire dans lequel il fust mis un détachement de soldats commandé par même officier qui avoit apporté la nouvelle pet l'on envoya en même temps ordre aux officiers de milice que l'on crut plus a portée de les voir passer de prendre des pirogues pour courir dessus, mais le 7 j'eus avis qu'il auroient esté repris aux anses d'Arlet par un lieutenant de milice nommé Belair qui demeure dans le quartier lequel sans scavoir ce qui s'estoit passé ayant aperçu à la mer le dit canot et remarqué qu'il y avoit des soldats dedans leur fit crier de terre ou ils alloient à quoy voyant qu'ils ne repondoient point et se doutant qu'il falloit que ce fust des deserteurs il s'embarqua aussy tost dans un mauvais petit batteau sans autre secours que celuy de quatre ou cinq habitants qu'il prit avec luy fust à leur bord sans hésiter et les contraignit de se rendre »[2648].

Dans ce récit, Belair voyant des soldats prendre la route du sud pense rapidement avoir affaire à une désertion. Sa réaction semble indiquer que l'acte de fuite n'est pas rare dans les colonies et que les autorités locales sont vigilantes lors des circulations des troupes. Pour autant, elles ne peuvent lutter efficacement contre ces départs. Tout au long de la période, il y a donc des hommes qui quittent les îles françaises pour trouver refuge dans les îles étrangères les plus proches. Ils peuvent s'y retrouver au côté d'autres fugitifs, ces hommes et femmes qui ont quitté les îles pour cause de dettes. Dans son récit, Clodoré rapporte que l'un des hommes qui accompagne Grand Maison dans sa fuite depuis Antigues est originaire de Saint-Christophe mais qu'il ne souhaite pas y retourner car « Le troisième françois qui avoient contractée quelques debtes dans cette dernière craignoit ses créanciers »[2649]. Ces habitants se trouvent endettés parce que le système d'échange aux colonies fonctionne sur le prêt. Les marchands qui arrivent aux îles prêtent aux habitants ce dont ils ont besoin. En échange, ils passent accord avec eux sur la quantité de produits qu'ils devront récupérer lors de leur retour dans l'île. Ainsi, nombre d'habitants se trouvent endettés soit auprès des capitaines marchands soit auprès des autres habitants, surtout dans les premières années de leur installation. Ce système d'emprunt est effectif dès les premiers temps de la colonisation et les premiers colons ont pris l'habitude de s'endetter auprès des marchands venus d'Europe. Ceci explique pourquoi les marchands hollandais, exclus du commerce des îles en 1664, se plaignent auprès du roi du fait de ne pouvoir recouvrir les créances qu'ils ont dans les îles. En 1670, Du Lion

2646 ANOM, C8A 7 F° 367, Lettre de Du Maitz, 19 Décembre 1693.

2647 ANOM, C8A 14 F° 84, Jugement rendu à la Martinique par le conseil souverain le 15 Février 1702.

2648 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.

2649 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* OP. Cit. Tome I, p. 269.

se plaint encore du fait qu'un grand nombre d'habitants de sa colonie sont endettés auprès des marchands venant sur place.

Bien évidemment, ces habitants chargés de dettes qu'ils ne peuvent bien souvent pas rembourser peuvent encore espérer pouvoir prendre la mer pour résoudre leur problème. Dans ce cas, ils peuvent parfois bénéficier de la complicité d'autres marchands afin de s'éloigner des Petites Antilles. C'est ce que rapporte Blénac en 1690 : « Les fondements est que le juge a cy devant donné des deffenses de s'embarquer lors que l'on luy a exposé que les gens quy s'embarquoient avoient des debtes dans l'isle quoy que ils eussent des congés de moy »[2650]. Ces habitants sont souvent conduits en dehors des Petites Antilles. Il semble qu'un certain nombre prenne le chemin du retour vers l'Europe pendant que d'autres continuent leur voyage vers Saint-Domingue. C'est en tout cas ce que laisse suggérer les propos de Blénac en 1681 : « La diminution des peuples dans les isles du vent vient de leur fainéantise et de ce qu'ils aiment mieux aller à Saint-Domingue ou le libertinage est entière. Plusieurs mesme ne s'arrêtent pas à Saint-Domingue et ne demande qu'a courir »[2651].

Mais tous ces fugitifs ne quittent pas nécessairement les Petites Antilles. Comme les esclaves, les déserteurs et les repris de justice, ils peuvent trouver place au sein des colonies étrangères. Ils viennent alors grossir le rang des français présents dans ces îles, nombre qui peut se révéler important dans certaines colonies. Du Maitz rapporte en 1686 :

> « Il y a plusieurs françois catholiques a Saint-Thomas qui voudroient se retirer dans les isles de l'obeissance de sa majesté. Le gouverneur qui est pour le roy du Danemark ne leur veut pas laisser sortir de l'isle cependant qu'ils y sont sans aucun secours spirituel et meurent sans recevoir aucun sacrement n'y ayant aucun prestre pour leur administrer »[2652].

Ces catholiques français de Saint-Thomas sont sans aucun doute de ces hommes qui ont fui les îles françaises parce qu'ils y ont rencontré quelques difficultés.

Des hommes sont donc conduits à prendre la mer depuis les îles françaises pour trouver refuge dans les îles étrangères avoisinantes. Mais fuir les colonies françaises ne signifient pas pour autant ne plus pouvoir y revenir. En effet, comme dans le cas de Grand Maison, s'installer dans des îles étrangères ne signifie pas nécessairement que les conditions de vie du fugueur vont s'améliorer. Au contraire, certains de ces hommes deviennent des engagés pour des maîtres anglais ou hollandais dans des conditions pas toujours aussi enviables que dans les colonies françaises[2653]. Certains font alors le choix de reprendre la mer pour retrouver place au sein des îles françaises. Jolinet en 1678 dit au sujet de la Martinique : « Il est venu en cette isle par différentes voyes plusieurs matelots et soldats des vaisseaux perdus aux isles »[2654]. Ainsi il est possible, pour ceux qui désertent, de retrouver place au sein des colonies françaises. Ces hommes, qui ont vécu dans les îles étrangères, apportent avec eux des informations qu'ils peuvent échanger contre l'assurance de ne pas être inquiétés lors de leur retour, voire, d'être soutenus dans leur nouvelle tentative d'implantation dans les îles françaises. C'est ce qui se produit en 1690

> « Il arriva à Saint-Christophe un matelot françois qui se sauvoit de l'isle de Nievis dans un canot ayant esté prisonnier quelques temps parmis les anglois, il nous

2650 ANOM, C8A 6 F° 1, Lettre de Blénac, 05 Avril 1690.

2651 ANOM, C8A 3 F° 97, Lettre de Blénac, année 1681.

2652 ANOM, C8A 4 F° 114, Mémoire de Du Maitz, 20 Mars 1686.

2653 Le temps d'engagement dans les colonies anglaises est de six ans soit le double de celui qui est en vigueur dans les îles françaises.

2654 ANOM, C8A2F129, Lettre de Jolinet, 19 Décembre 1678.

rapporta que les vaisseaux de guerre que nos ennemis attendoient d'Europe estoient arrivez à la Barbade »[2655].

En 1708, Testas qui s'est enfuit à Saint-Thomas à cause de la pratique du commerce étranger demande à revenir à la Guadeloupe sans être inquiété, « comme l'exemple de Duval qui s'est enfuit de Marie-Galante et dont j'ai marqué toutes les descentes et enlèvements qu'il a fait depuis six mois, m'engage à luy faire dire qu'il pourroit venir en toute seureté et en effet s'estant rendu à la Martinique »[2656]. Ceci semble bien fonctionner puisque Vaucresson lui a « procuré un passeport de monsieur le General pour aller reprendre ses effets au dit Saint-Thomas »[2657]. Le départ de fugitifs vers les îles étrangères ne signifie donc pas faire un voyage sans retour.

Les migrations confessionnelles

A la fin des années 1680, les pressions exercées par les représentants de l'Eglise Catholique sur les populations d'autres confessions entraînent un départ important des Juifs et des Protestants. Nous sommes mal renseignés sur les circulations des populations de confessions juives aux Antilles à partir de 1684. Gérard Lafleur, qui a retrouvé certains des membres de la communauté juive des Petites Antilles françaises dans les registres et recensements des îles anglaises et hollandaises, démontrent que Curaçao, Saint-Eustache et la Barbade jouent le rôle de terre d'accueil pour ces populations. Au-delà de ces informations, nous ne savons pas très bien comment se sont organisés leurs voyages. Tout juste pouvons-nous penser qu'ils ont eu le temps de préparer leur départ mais nous ignorons comment ils ont pris la fuite et quelles routes précises ils ont suivies[2658]. Cependant, tout porte à croire que leur fuite ressemble fortement à celle des Protestants.

Pour ces derniers, les sources donnent d'amples explications sur la façon dont ils procèdent pour s'échapper des îles afin de continuer à pratiquer leur religion. Gérard Lafleur a déjà très bien étudié ces mouvements[2659]. Il a démontré que les protestants prennent la route de l'exil en direction de Saint-Christophe et des îles du Nord et c'est depuis cet espace de la Caraïbe qu'ils arrivent à rejoindre les îles anglaises et hollandaises où ils sont sûrs de pouvoir être bien accueilli. En effet, nous avons déjà souligné que, dans le cadre de la concurrence entre les nations, ces hommes sont reçus dans les îles étrangères car ils sont porteurs d'un savoir qui peut être profitable à l'ennemi. Tout comme les Français qui ouvrent facilement leurs bras à la venue des Irlandais catholiques fuyant les îles anglaises, les protestants savent que les îles détenues par des nations de cette confession seront toujours pour eux une terre d'asile. Sans revenir sur ce qui a déjà été démontré par Gérard Lafleur, nous tenons tout de même à apporter quelques précisions concernant les conditions de voyage de ces habitants. Les Anglais et les Hollandais ne se contentent pas d'accueillir ces exilés, ils leur apportent le soutien logistique dont ils ont besoin pour se déplacer comme le souligne Saint Laurent dans une lettre de 1687:

« les hollandais de l'isle de Saint-Eustache nous ont enlevé un grande famille de la religion en l'isle de Saint-Martin par un bateau qu'ils ont envoyé secraitement et

2655 ANOM, C10B2, Lettre des habitants de Saint-Christophen à Pontchatrain, 12 Juin 1690.

2656 ANOM, C8A 16 F° 397, Lettre de Vaucresson, 20 Octobre 1708.

2657 ANOM, C8A 16 F° 397, Lettre de Vaucresson, 20 Octobre 1708.

2658 LAFLEUR Gérard, « Les juifs aux îles françaises du vent (XVIIe-XVIIIe siècles) » *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe,* Numéro 65-66, 3e trimestre–4e trimestre 1985, p. 3-131.

2659 ANOM, C8A 13 F° 48, Lettre d'Esnos, 14 Août 1701.

nous enlévent aussy tous les jours de nos gens avec leurs barques qui viennent mouiller aux rades du quartier anglois de Saint-Christophe »[2660].

Nouveaux venus et anciens habitants peuvent alors facilement, atteindre les îles étrangères grâce à l'appui dont ils bénéficient de la part des protestants français qui y sont installés. Contrairement aux autres fuyards, les protestants qui souhaitent quitter les îles françaises peuvent le faire plus simplement, sans trop se préoccuper d'obtenir une embarcation sur place. Bien avant la révocation de l'édit de Nantes, les protestants qui souhaitent fuir les îles pouvaient déjà bénéficier de la venue de navires étrangers sur leur côte. Dans les années 1670, un certain nombre d'habitants de Marie-Galante suivent ainsi Thauvet dans sa fuite vers les îles hollandaises. Or, ce départ est possible grâce à la venue de navires de cette nation dans l'île, comme le rapporte Blénac en 1676 : « je ne vous envoye par cette voye les procès verbeaux quy ont eté faitz par le juge de la Guadeloupe, sur la désertion des habitants de cette isle quy ont quitté leurs biens pour s'en aller à Tabac avec les holandois»[2661]. Nous savons que la fuite de ces hommes est orchestrée par « le sieur Renecks ayant promis qu'il envoyeroit en dedans un mois une flutte et un vaisseau de force pour enlever les familles quy voudroit aller à Tabac »[2662]. Les correspondances qu'entretiennent les habitants des différentes îles permettent ainsi d'envisager plus simplement ces fuites. Ils peuvent préparer leur départ et quitter les îles avec l'ensemble de leurs biens, comme en 1686 lorsque

> « Le nommé Jacob Corneille huguenot et hollandois de nation habitan du grand cul de sac de la Guadeloupe se sauva dans une barque estrangre qui le vint prendre il y a six mois ou environ luy sa femme, ses enfans dix et huit nègres ses chaudières à sucre les meubles l'on croit qu'avec cette attirail il est allé s'establir à Surinam »[2663].

Des routes de l'exil apparaissent alors. De la Martinique et certainement de la Grenade, les habitants fuient surtout grâce à l'aide des navires qui y sont de passage. Certains obtiennent des passeports les autorisant à rejoindre Saint-Christophe et les îles du Nord d'où la fuite est plus aisée. C'est ce que signale Du Maitz en 1688 : « Le mesme jour ont surpris un religionnaire venu de Languedoc qui vouloit s'embarquer à la faveur d'un passeport emprunté sur une barque allant à Saint-Christophe »[2664]. Or, le fait ne semble pas rare puisque le même auteur rapporte que « Des religionnaires s'etant évadez a la faveur suivant qu'on la pu conjoncturer de quelques chaloupes des bastimens qui estoient mouillez à la rade de ce bourg »[2665].

Les Protestants résidant à la Guadeloupe bénéficient quant à eux de la proximité des îles anglaises dont, principalement, celle de Montserrat. Pour la plupart, ils prennent des embarcations locales. Mais certains bénéficient aussi de la complicité des marchands et capitaines locaux qui peuvent les conduire à Saint-Christophe comme dans le cas suivant :

> « Il arriva le 26 mars 1686 la barque du nommé Bioche venant de la Guadeloupe où il y avait pour passagers les sieurs Neil et Vanjusteren de la Religion avec congé pour venir dans cette ile, qui publièrent que monsieur le comte de Blénac et monsieur l'intendant était venu à la Guadeloupe pour obliger les huguenots de se faire catholique et qu'on en avait fait autant à la Martinique. Ce bruit ayant été publié nos religionnaires en furent surpris et prirent la plupart la résolution de se sauver »[2666].

2660 ANOM, C8A4F368, Lettre de Saint-Laurent, 31 Juillet 1687.

2661 ANOM, C8A 1 F° 388, Lettre de Du Maitz, 12 Septembre 1676.

2662 ANOM C7A3 F° 10, Relation de la prise de Marie-Galante par Témricourt le 22 Mai 1676.

2663 ANOM, C8B1N82, Lettre de Du Clerc, 16 Août 1686.

2664 ANOM, C8A 5 F° 12, Lettre de Du Maitz, 15 Juillet 1688.

2665 ANOM, C8A 5 F° 12, Lettre de Du Maitz, 15 Juillet 1688.

2666 ANOM, C10 B1, Lettre de Saint-Laurent, 21 Juillet 1686.

Jacob Bioche, pourtant catholique avéré, offre ses services à ces hommes de la religion protestante parce qu'il a un intérêt personnel à cela. Il noue ainsi des liens étroits avec eux, qui pourront ensuite servir à Bioche d'intermédiaires dans ses entreprises commerciales avec les Anglais et les Hollandais. Dans ce cadre, tout laisse à penser que Bioche a dû être imité par un grand nombre des marchands et capitaines des îles.

Les habitants de la Martinique et de la Guadeloupe tentent d'atteindre l'île de Saint Christophe, parce que, grâce au partage de l'île, ils peuvent facilement rejoindre les colonies anglaises. C'est donc sans surprise que nous retrouvons dans les tous premiers exilés majoritairement les habitants de Saint-Christophe[2667]. Le recensement opéré dans l'île suite à ces départs indique que la fuite touche toutes les catégories sociales[2668]. Parmi ces exilés nous retrouvons des propriétaires terriens, des marchands, des artisans et aussi des petits blancs, engagés et nouveaux venus dans les îles. Le départ est si important que Saint Laurent, en 1688, peut annoncer qu' « Il nous reste à Saint-Christophe fort peu de gens qui ont esté de la religion tout le reste estant sauvé »[2669].

Ces hommes et ces femmes qui quittent les îles françaises peuvent trouver place au sein des sociétés coloniales anglaises et hollandaises des Petites Antilles[2670]. Leur fuite n'entraîne donc pas nécessairement un départ de l'espace Caraïbe. Mais pour certains d'entre eux, leur route ne fait que débuter par un passage à Montserrat et Saint-Christophe anglaise. L'exemple de Corneille, cité plus haut, indique que certains de ces hommes vont ensuite grossir les rangs des colons installés au Surinam. D'autres sont conduits en dehors de l'espace antillais en direction des colonies anglaises et hollandaises de l'Amérique du nord comme dans le cas suivant : « il s'en est allé depuis peu 3 hommes et 2 femmes nouveaux convertis avec 10 ou 12 nègres et aussitôt qu'ils ont esté arrivé à Mont Serra on les a fait embarquer pour la Nouvelle York »[2671].

Qu'ils restent ou non dans l'espace caraïbe, les protestants qui s'exilent des colonies françaises ne coupent pas pour autant tout lien avec leurs anciennes possessions. Au contraire, ils ont tendance à ne pas abandonner leur terre mais à les confier à des personnes de confiance, membres de leur famille ou proches associés. En 1688, est fait à la Martinique « la dévolution des biens de Paul Drouillet nouveau converti qui s'est réfugié à Saint-Christophe dans les quartiers anglais »[2672]. Or, pour ne pas voir ses biens disparaître, il les a confiés à un autre habitant des îles

> « le sieur Edmond Chicou deffendeur signé pour affirmer que les effectes il a entre leur mains appartenant à Paul Drouillet quy s'est absenté de cette isle lequel Drouillet est chargé de quelques effects appartenant a Salomon Mounreau fils de Gilles Mounreau d'une part a près que le dit Chicou a déclaré que le dit Drouillet luy a envoyé de l'isle de Saint-Christophe une liste de ses biens »[2673].

Il est signalé que Drouillet s'est absenté ce qui suggère que l'homme n'a pas perdu espoir de retrouver ses biens ultérieurement. En effet, l'exil n'est pas perçu comme un départ définitif. Si nous avons peu de cas de retour de ces exilés, ces hommes et femmes conservent

2667 ANOM, C8A 4 F° 114, Mémoire de Du Maitz, 20 Mai 1686.

2668ANOM 5DPPC52, Dénombrement des gens de la religion prétendue réformée qui se sont sauvés des quartiers français de l'île Saint-Christophe chez les étrangers depuis le 1er janvier 1686 jusques à présent et de ce qu'ils ont laissé en évidence (n° 102), 15 avril 1687.

2669 ANOM, C8A5F154, Lettre de Saint Laurent, 05 Février 1688.

2670 ANOM, C8A5F154, Lettre de Saint Laurent, 05 Février 1688.

2671 ANOM C7A3 F° 120, Extrait de lettre de Hinselin, année 1687.

2672 ANOM, C8A 5 F° 125, Jugement rendu à la Martinique par le conseil souverain le 24 Février 1688.

2673 ANOM, C8A 5 F° 125, Jugement rendu à la Martinique le 24 Février 1688.

tout de même des liens avec leurs anciennes colonies ce qui indique qu'ils envisagent de pouvoir y revenir si l'occasion se présente. Ces habitants arrivent même à conserver leurs biens après leur départ des colonies françaises puisque nous avons retrouvé un dossier aux archives de l'Outre-mer où il est signalé que « Nicolas Laurent habitant de la Guadeloupe se sauva en 1685 chez les anglois ou il est mort le nommé Burquet habitant de la Guadeloupe comme son parent s'est mis possession de ses biens »[2674].

Ainsi la mobilité est fréquente dans les îles. La mer n'est pas perçue comme une barrière empêchant la fuite. Bien au contraire, elle permet de s'écarter le plus rapidement possible du danger et ouvre de multiples routes pour ceux qui voudraient l'emprunter. Le voyage maritime n'est pas non plus perçu comme un aller sans retour. Au contraire, réussir à prendre la fuite laisse espoir de pouvoir faire le voyage inverse. La société coloniale se construit donc autour de cet élément maritime qui n'est pas perçu comme une barrière infranchissable mais plutôt comme un horizon d'espoir face aux difficultés qui se présentent.

3. Les aspects significatifs d'une société portée vers la mobilité.

Les mobilités inter-caribéennes témoignent du fait que les habitants savent s'organiser pour assurer de façon autonome leurs circulations. Ceci ne suffit pourtant pas à prouver que la société que nous étudions est par essence mobile. En effet, les simples mouvements migratoires n'indiquent pas forcément que les membres d'une société sont prêts à se rendre régulièrement en mer. Pour cela, il est nécessaire d'étudier d'autres éléments qui peuvent rendre compte de micro-mobilités. Ceci est envisageable puisque, les habitants, une fois en possession d'un domaine fixe, n'arrêtent pas leur circulation à cette première étape. C'est même cet aspect spécifique de la société coloniale qui nous incite à écrire que nous avons face à nous une société dans laquelle la mobilité joue un grand rôle et impacte fortement les relations sociales entre ses acteurs. Pour nous en convaincre, nous avons relevé dans les différentes sources étudiées une diversité d'éléments qui témoignent que la circulation des habitants dépasse la seule nécessité de trouver un lieu où résider.

La difficulté de recenser la population locale

Le premier élément qui indique que nous avons à faire à une société mobile est le fait que les autorités locales ont dû mal à compter les populations qui sont sous leur gouvernance. Ceci est fréquent dans d'autres régions du royaume mais dans des îles très peu étendues et avec un nombre d'habitants peu élevé ceci peut paraître tout de même surprenant. De plus, la division par quartier et le fait que tous les habitants sont sous contrôle des capitaines de milices doit permettre de mieux connaître les déplacements de chacun et doit faciliter le décompte des populations présentes dans les îles. Pourtant, Patoulet en 1680 présente ses excuses au ministre. Il explique lui-même son erreur :

> « J'ay fait une faute de luy dire que le nombre des habitans de cette isle estoit diminué de huict mille hommes depuis la dernière guerre des anglois, je n'avois eu intuition que de luy dire quatre mille ce que tout le monde m'a assuré estre véritable »[2675].

2674 ANOM, COL E 383, Dossier Vanxesterne, habitant de la Guadeloupe, année 1713.
2675 ANOM, C8B 1 N° 58, Lettre de Patoulet, 26 Décembre 1680.

Patoulet a donc surestimé le nombre de départ de colons des Petites Antilles. S'il est important[2676], il est deux fois moins élevé que celui annoncé dans un premier temps par l'intendant. Comment cet administrateur a pu autant se tromper dans le décompte des habitants ? Il est possible que le premier dénombrement effectué ait été réalisé trop vite mais l'écart semble bien trop important pour pouvoir être seulement expliqué par une erreur de la part des administrateurs. De plus, ce n'est pas la première fois que les autorités locales font état d'un nombre erroné d'habitants aux îles. Ceci indique qu'ils ont dû mal à percevoir clairement les circulations des membres de leur colonie. Ceci est perceptible lorsque nous portons attention aux recensements de populations effectués dans les Petites Antilles. Les administrateurs les plus consciencieux ne se contentent pas de donner le nom des propriétaires terriens mais font aussi part de quelques informations concernant ces hommes et femmes qui résident dans les colonies. Or, parmi ces informations, certains administrateurs ont signalé l'absence de certaines personnes lorsque leur habitation a été recensée. En 1680, à Saint Pierre, Guillaume Barreau et Pierre Barnier, habitants des lieux et charpentiers, sont signalés comme absents. En fait, ils sont dans les bois pour exercer leur activité[2677]. Nous savons donc que ces hommes n'ont pas quitté l'île et que leur déplacement est temporaire et certainement à proximité. Mais d'autres habitants se rendent dans des espaces bien plus éloignés. La même année et dans le même quartier, Louis Boncomptois est lui aussi signalé absent mais cette fois, il est renseigné que l'homme s'est rendu à la Terre Ferme. Selon toute vraisemblance, son départ n'est que temporaire et l'administrateur ne semble pas être surpris par cette absence car il n'apporte aucune autre précision pour la justifier. Dans le même quartier, Madelaine Firman est, elle, présente mais son mari s'est aussi absenté puisqu'il est signalé que Louis Tissaut est en France. Jean Pezeron est lui encore dans l'île mais il se prépare à partir aussi pour la France. A Saint-Pierre, un autre homme est aussi sur le point de quitter le quartier : Julien Gobert va à la Capesterre de l'île. Les départs de Pezeron et Gobert semblent être définitifs, puisque l'administrateur sous-entend que les terres seront bientôt à la disposition d'autres habitants. Les autres départs qui sont connus semblent quant à eux être tous temporaires.

Ces départs d'habitants interviennent assez tôt au XVII° siècle. En 1660 à la Martinique, il est signalé que le sieur Beausoleil est absent du quartier de Saint Pierre au moment où est effectué le recensement et que c'est sa femme qui gère l'habitation. Pour l'année 1664, nous connaissons encore le nom de sept hommes de la Martinique qui se sont absentés au moment où est effectué le rôle des habitants de l'île[2678]. Il s'agit de Charles Aunart de la Fontaine, Desnoyer, La Forest, Robert Lamy, Salomon Ledrule, Rocusson, et Estienne Roudin. Tous ces habitants ont alors pour point commun de résider dans le quartier de la Capesterre et leur absence n'est pas justifiée. Le cas de Robert Lamy peut nous renseigner sur les lieux où se sont rendus certains de ces habitants. En effet, Robert n'est pas allé bien loin puisqu'il est recensé sur ses terres au Prêcheur la même année puis en 1680 il est donné comme étant de retour à la Capesterre[2679]. Ceci indique donc que les plus grands propriétaires

2676 L'importance du nombre donné par Patoulet peut s'expliquer à la fois par un fort départ des habitants de Saint-Christophe mais aussi par le fait que les maîtres quittant leur terre emmènent avec eux les esclaves et serviteurs qui sont à leur service. Ceci augment donc rapidement le nombre de ceux qui quittent les îles. De plus, ce dénombrement est effectué en fin de conflit ce qui signifie que sont aussi comptabilisés les populations qui, en fait, ont succombé au cours de la guerre, à cause des privations ou des affrontements parfois violents.

2677ANOM 5DPPC/23, Rôle général des habitants de la Martinique pour l'année 1680.

2678ANOM 5DPPC/23, Rôle des habitants de la Martinique, année 1664.

2679ANOM 5DPPC/23, Rôle général des habitants de la Martinique pour l'année 1680.

ont tendance à circuler entre leurs différentes habitations. Pour les autres, nous ne pourrions dire où ils se sont rendus. Nous pouvons supposer qu'ils peuvent être soit en mer accompagnant des équipages locaux, soit dans d'autres quartiers ou dans d'autres îles, travaillant au service d'autres habitants.

En 1680, à la Martinique, nous retrouvons encore huit hommes signalés absents : Thomas Bioche, Claude Dufrau, Jordain Dubois, La Ramée, Pierre Leclerc, Jean Malvy, Jean Saillot et Michel Torte[2680]. Seule l'absence de ce dernier est justifiée par le fait qu'il est en fuite. Pour les autres, nous pouvons constater deux similitudes : tous ces hommes résident à Saint-Pierre et aucune des absences n'est justifiée. L'habitant nommé La Ramée est certainement le capitaine de navire que nous avons retrouvé au cours d'épisodes de navigation dans la mer des Caraïbes. Il est probable que l'homme soit en mer au moment du dénombrement. Pour les autres, nous ne pouvons apporter de réponse claire concernant leur départ. Seul Jordain Dubois semble avoir quitté les lieux pour un temps important puisque ses terres sont louées à Bouteiller et compagnie. Pour les autres, le fait que leur absence est simplement signalée semble indiquer que leur retour est escompté dans un temps proche.

Dans bien des cas, les administrateurs et les capitaines de milices sont bien en mal de pouvoir expliquer le départ des membres du quartier qu'ils gèrent. Il semble qu'ils soient peu renseignés sur les circulations de ces habitants ou bien ne jugent-ils pas utile d'en donner les causes. Le cas de Charles Frambourg dont les terres ont été recensées au quartier de la Grande Anse à la Martinique, indique clairement que les administrateurs locaux sont ignorants ce qu'il advient de ceux qui quittent temporairement les lieux[2681]. En effet, l'homme en charge du recensement relève l'absence de Charles et signale juste « peut être mort ». Cette information est touchante par son imprécision. En effet, nous supposons que Charles est mort mais rien ne semble le prouver. Nous y voyons le témoignage du fait que le départ temporaire d'habitants de est assez fréquent pour que l'on ne cherche pas réellement à connaître les causes de ces absences et que l'on ne cherche pas non plus à savoir où ils sont.

Le nombre d'habitants signalés absents dans ces recensements peut sembler à première vue très faible : trente et un pour l'ensemble des îles au cours de la période étudiée. Ceci pourrait servir d'argument afin de démontrer qu'en fait la société coloniale n'est pas si mobile qu'il n'y parait. Mais en observant bien les recensements, nous constatons que nous ne pouvons en extraire de preuves évidentes qui corroboraient telle ou telle thèse. En effet, les mentions « absent » ne sont apposées que de façon très rare et certainement par des administrateurs qui ont veillé à signaler le nombre exact de colons présents dans le quartier recensé. Ce sentiment est renforcé par le fait que nous n'avons retrouvé que des mentions de colons absents à la Martinique. Il ne faut pas en déduire que les habitants des autres îles ne sont pas prompts à quitter leurs terres, même pour un temps limité. Il est bien plus probable que les hommes chargés du recensement se soient contentés de donner le nom des propriétaires sans signaler si les habitants y sont ou non présents. En témoigne le fait que certains de ces habitants peuvent être recensés dans deux lieux à la fois lorsqu'ils possèdent plusieurs habitations. De plus, même à la Martinique, la mention « absent » n'est employée que par quelques administrateurs. En 1664, elle n'apparaît que dans le quartier de la Capesterre et en 1680 que dans celui de Saint Pierre. Enfin, il est possible que lorsque les chargés du recensement savent où est le propriétaire des terres recensées ils ne signalent pas nécessairement son absence. Ainsi, nous ne pouvons que remercier le travail des

2680ANOM 5DPPC/23, Rôle général des habitants de la Martinique pour l'année 1680.
2681ANOM 5DPPC/23, Rôle général des habitants de la Martinique pour l'année 1680.

administrateurs qui ont fait l'effort de signaler quelques absences d'habitants et déplorer le fait que les autres n'ont pas fait preuve de tant de sérieux.

Des migrations qui touchent toutes les catégories de la population

L'étude des seuls recensements ne peut donc conforter l'idée d'une société mobile. Il faut donc revenir sur l'étude plus générale de l'ensemble des sources qui sont à notre disposition. Ainsi, en étudiant les circulations qui sont connues, nous pouvons constater que la mobilité maritime touche toutes les franges de la société coloniale. En effet, il n'y a pas d'âge pour prendre la mer. Nous avons déjà évoqué le fait que de jeunes enfants voire des nourrissons se retrouvent en mer entre Marie-Galante et la Guadeloupe dans le cadre des circulations religieuses. Les habitants, quel que soit leur âge, peuvent aussi se retrouver dans des petites embarcations locales. Jean Royer âgé de cinquante ans meurt en 1694 à la Case Pilote lors d'un funeste accident : il s'est noyé[2682]. L'acte de décès dressé en 1706 à Fort Royal témoigne lui aussi du fait que les habitants les plus âgés de la colonie peuvent être conduit à prendre la mer puisque nous y apprenons la mort de Claude Gurbert « âgé de quatre vingt ans, mort noyé par accident »[2683]. Nous pourrions avancer l'idée que ces décès ne prouvent en rien que ces habitants parmi les plus âgés de la colonie soient décédés lors de circulation maritime mais l'acte de décès de Marie Bois dressé en 1683 au Carbet est sans appel[2684]. Celle-ci, âgée de soixante ans, meurt au cours de son voyage dans le quartier alors qu'elle vient de Saint-Pierre par voie de mer[2685]. L'ensemble de ces témoignages semblent bien indiquer que tout habitant peut être conduit à se trouver dans une embarcation.

Prendre la mer n'est pas non plus réservé aux seuls hommes. En effet, les femmes peuvent aussi facilement se retrouver à bord. Ceci semble même être assez courant. De nombreux témoignages l'indiquent. Par exemple, lorsque le père Du Tertre signale la mort du Père Fontaine en 1663, il signale que dans l'embarcation qui a chaviré à la Guadeloupe « il y avoit une sœur du tiers Ordre appelée Mademoiselle Fidelin qui a esté générallement regrettée pour sa pieté et pour sa vertu »[2686]. De Baas signale en 1670 qu'« estant à Montserrat, le gouverneur luy eu dit commandé de conduire à la Grenade la femme du sergent major et le commis general de la dite isle parce que la barque françoise qu'ils avoient prise à Saint Christophe estoit en mauvais estat, pourquoy ils avoient convenu»[2687]. Blénac en 1679 s'offusque même du fait que « Monsieur de Saint-Marthe avoit tord de faire embarquer des femmes sans formalité de justice aussy bien que d'en mettre au carcan »[2688]. Ceci semble alors indiquer que ces femmes circulent par leur propre moyen. Un évènement survenu à Saint Christophe en 1683 témoigne aussi que la circulation des femmes ne parait pas exceptionnelle aux îles. Saint-Laurent rapporte que « le nommé Norton marchand anglois fit déguiser son vallet en femme qu'il fit monter derrière luy vint au bourg de la Basse-Terre et mit a la place

2682ANOM 1DPPC1771, Registre paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1684.

2683 ADM, 2E10/6, Collection du Greffe, Population blanche : sépultures, Fort Royal, année 1710.

2684ANOM 1DPPC1276Registre paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1683.

2685Quelques années auparavant, Paon capitaine du navire le Pont d'Or signale déjà que des pirates « prirent encore un blanc François qui estoit celui auquel le dit declarant et ses camarades portoient la dite viande et farine et avoient déjà un vieillard dans leur bord qu'ils avoient auparavant pris dans la dite isle » ANOM, C8A 4 F° 290, Déclaration faite par Paon, capitaine du Pont d'Or, le 01 Juin 1687.

2686 DU TERTRE Jean Baptiste *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p 479.

2687 ANOM, C8B 1 N° 27, Sentence rendu par De Baas le 04 Juillet 1670.

2688 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

de son vallet la femme de monsieur Canche qui s'estoit sauvé »[2689]. Si Norton n'hésite pas à déguiser son valet en femme c'est parce qu'il est certain de ne relever aucune suspicion en agissant de la sorte. Or, si les femmes n'avaient pas l'habitude de prendre la mer, Norton n'aurait pu agir ainsi.

Les femmes qui sont amenées à prendre la mer le font surtout pour deux raisons. Tout d'abord, certaines d'entre elles circulent simplement d'îles en îles ou de quartier en quartier pour rendre visite à des proches ou pour gérer les habitations qu'elles ont à leur charge. Le voyage de la Dame Ally entre la Grenade et la Martinique est certainement dû à des besoins commerciaux et lié à la gestion de ses affaires dans les deux îles. En effet, n'oublions pas que certaines femmes des îles sont propriétaires de terres. Dans ce cadre, elles agissent alors comme les grands propriétaires masculins qui, par moment, doivent prendre la mer pour assurer leurs affaires. C'est peut-être pour cette raison que Barbe Marie se rend à la Guadeloupe en 1696 alors qu'elle réside habituellement à la Martinique[2690].

Dans les sources, nous avons aussi témoignage de jeunes filles qui prennent la mer pour fuir les colonies françaises, rejoignant alors un compagnon qui est installé dans d'autres îles de la Caraïbe. En 1703, Robert informe le ministre qu'il a reçu

> « requeste que le dit sieur de Gennes m'a fait présenter est pour me prier de faire payer des fonds du roy le fret, le retardement et les desdommagements d'une barque dans laquelle il a envoyé quelques jours avant de scavoir la décalration de la guerre le sieur Ravary a Antigues porter une lettre a Monsieur Codrington pour laquelle il le prioit de luy faire rendre sa fille et le Pére Realimy jesuite qui l'avoit enlevée »[2691].

La jeune fille en question a alors suivi le père Realimy dans les îles anglaises. Le fait qu'une telle fuite est possible démontre une fois de plus que la circulation des femmes est chose commune aux îles car la fille de Ravary n'est pas la seule à agir de la sorte. Vaucresson en 1711 écrit les mots suivants

> « il y a quelque temps qu'une fille orpheline jouissants des droits nommée Luce David qui a son domicile dans la paroisse du prêcheur desservies par les pères jésuites ne pouvant obtenir de son curé de la marier avec un jeune flibustier nommé Menaut à cause qu'il estoit mineur et qu'il ne rapportoit pas un consentement de ses pères et mères »[2692].

La jeune fille prend alors la fuite en compagnie du jeune flibustier et part de la Martinique vers une destination qui nous est inconnue. Une autre situation moins familière indique elle aussi que la mer n'est en rien une barrière. Vaucresson en 1708 rapporte qu'à la Guadeloupe des hommes ont pris la fuite pour se rendre à Montserrat. Ils bénéficient alors de l'aide de femmes habitantes des lieux qui leur apportent embarcations et vivres. Mais ces femmes ne s'arrêtent pas là puisque « Trois femmes du nombre desquelles est une veuve qui estoit fort à son aise les ont suivy de bonne volonté »[2693]. Ceci indique que, comme les hommes, les femmes sont en mesure de prendre la mer de leur propre gré et peuvent s'extraire de leur condition dans l'espoir d'avoir une vie meilleure. En 1711, Binois rapporte la fuite de sa femme de la Grenade vers la Martinique de la sorte : « Ce qui fit prendre à ma femme de prendre le parti de s'embarquer furtivement dans un petit navire et se sauver icy»[2694]. Ce n'est

2689 ANOM, F3 142, Mémoire du chevalier de Saint Laurent sur ce qui s'est passé à Saint Christophe au sujet des religionnaires, 23 Juillet 1686.

2690ANOM 1DPPC128, Registre paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Basse Terre, année 1691.

2691 ANOM, C8A 15 F° 74, Lettre de Robert, 10 Février 1703.

2692 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson, 13 Mars 1711.

2693 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.

2694 ANOM, C8A 18 F° 364, Lettre de Binois, 05 Septembre 1711.

ni la seule ni la première femme des îles à prendre la mer puisque déjà en 1670 Du Lion rapporte que

> « Le sieur Girard Hetteling d'Amsterdam avoit icy une habitation considérable a moitié avec le sieur Listey aussy hollandois et commme le dit Hetteling est mort sa veuve et deux filles au 'elle a sont venues a Saint Eustache pour de la venir prendre icy la conduite de la dite habitation elles ont fretté une barque angloise laquelle les a apporté icy »[2695].

Ces femmes n'ont pas toujours recours à l'aide d'hommes pour mener à bien leur épisode de navigation. En effet, certaines sont en mesure d'assurer leur circulation par leur propre moyen comme le rapporte de Gennes en 1701 lorsqu'il a reçu « la copie de la lettre que j'avois escrite au gouverneur de Saint-Eustache a l'occasion de l'évasion de mademoiselle Renoult et de trois hommes et une negresse lire qui avoient enlevé la barque d'un pauvre homme de la Martinique »[2696]. Les femmes qui prennent la mer pour fuir ou pour simplement circuler entre les différents quartiers agissent alors comme les hommes. Il n'y a donc pas de distinction dans les mobilités des habitants. Jeunes, vieux, femmes et hommes peuvent facilement se trouver sur mer et partager cette liberté de circulation au sein de l'espace Caraïbe.

Des mobilités aux motifs variés : soins, sociabilités et loisirs

Le fait de prendre la mer n'est pas uniquement lié à des besoins économiques, militaires ou migratoires. En effet, il arrive que des habitants s'aventurent sur les eaux caribéennes pour de courts moments et pour d'autres causes. Par exemple, en 1676, « le sieur Duclos juge est parti à Saint-Christophe pour se soigner de colique »[2697]. Si ce juge prend la mer c'est parce que certains espaces de la Caraïbe sont plus réputés que d'autres pour le soin des malades. Bien avant 1650, « Monsieur de L'Olive tomba malade et fut contraint d'aller à l'isle de Nieves pour chercher dans les bains salutaires de cette isle le recouvrement de sa santé »[2698]. Ainsi certains habitants font de courts voyages pour se rendre en des lieux qui sont dit propices à la guérison de certaines maladies.

La circulation maritime peut aussi être motivée par des besoins de sociabilité. En effet, dans le cadre de baptême ou de mariage, il arrive fréquemment que des membres proches de la famille aient à se déplacer entre les différents quartiers ou entre les différentes îles. Par exemple en 1711, « le premier de ce mois le sieur Bachelier major prenant l'ordre me demanda permission d'aller le lundy suivant au quartier de vieux habitants pour y faire passer son contact de mariage avec la fille du nommé Bochu »[2699]. Cet homme prend donc la mer pour se marier.

Enfin, certains habitants prennent même le loisir de monter dans des embarcations pour simplement visiter d'autres îles de l'espace caraïbe. En 1673, Du Lion rapporte un épisode assez intéressant pour illustrer le fait que les circulations maritimes ne sont pas toujours d'ordres économiques. En cette année, sa femme part à la Barbade. Elle est accompagnée de trois autres personnes : « la femme du juge de cette isle estoit avec elle et une autre habitante avec monsieur dhelissart gentilhommes artésien qui demeure en cette isle »[2700]. Ces femmes ont embarqué dans un navire de guerre anglais et se rendent à la

2695 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.
2696 ANOM, C10B2, Lettre de De Gennes, 30 Avril 1701.
2697 ANOM, C10D2F3, Lettre de Du Bois, 19 Mars 1676.
2698 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 188.
2699 ANOM C7A6 F° 74, Lettre de La Malmaison, 05 Août 1711.
2700 ANOM C7A2 F° 260, Lettre de Du Lion, 30 Mai 1673.

Barbade pour visiter l'île. Elles en font le tour en compagnie d'officiers anglais puis retournent à la Guadeloupe. Si ce voyage leur permet de s'informer sur l'île, il ne semble pas que l'objet premier de ce déplacement soit autre qu'une simple visite d'agrément. Ceci démontre une fois de plus que l'espace maritime n'est pas un monde uniquement masculin et que les femmes peuvent y circuler. De plus, nous avons la démonstration que prendre la mer ne se limite pas au simple désir de faire fortune ou d'améliorer ses conditions de vies. Clodoré narrant les exploits de Grand Maison, explique que le jeune homme s'est rendu dans les îles anglaises de son bon vouloir et pour améliorer sa maîtrise de la médecine[2701]. Les habitants les plus fortunés peuvent donc prendre la mer pour simplement visiter des espaces qui leur sont inconnus dans la Caraïbe.

Auberges, hôtellerie et lieux d'accueil

La mobilité des habitants est aussi perceptible dans l'un des aspects de la façon de procéder des membres de la société coloniale. Le père Mongouin en 1679 écrit les mots suivants :

> « Pour des hoteleries il y a peu de temps qu'il a commencez d'y en avoir icy quoy que les voyages y soient extrémement frequent tant par mer que par terre parce que on a coutume de s'arreter au lieu ou l'on arrive aux heures des repas et du sommeil et l'on y est d'ordre bien venu quelque inconnu que l'on soit »[2702].

Selon l'auteur, l'hospitalité est un élément essentiel du bon fonctionnement de la société coloniale. A la lecture de différentes sources, tout semble indiquer, qu'effectivement, il est commun de bien accueillir le voyageur qui circule entre les îles. Les colons semblent faire preuve de grandes hospitalités et ceci est un trait particulier de la société coloniale. Tout voyageur sait qu'il peut demander de quoi se sustenter et se reposer au cours des étapes de son voyage. Nous avons déjà souligné que les personnes les plus illustres qui se rendent à la Martinique dans les premiers temps de la colonisation peuvent trouver place à la table de Du Parquet. Il semble aussi que les autres gouverneurs agissent de la même manière et qu'il est courant de bien accueillir ceux qui mettent pieds aux îles. Si Mongouin laisse suggérer que l'hospitalité des habitants est peu à peu remplacée par des échanges commerciaux entre les propriétaires des auberges aux îles, plusieurs exemples nous montrent que l'accueil des visiteurs de passage reste commun dans les îles. En 1709, Vaucresson demande « des lettres de graces pour un flibustier nommé la Boissière qui a tué la belle-sœur de son hoste en nettoyant un fusil qu'il ne croyoit pas chargé »[2703]. Cet incident fâcheux témoigne du fait que les habitants continuent à offrir hospitalité aux personnes de passage.

Labat comme Mongouin ne cache pas pour autant que certains habitants savent profiter de la venue fréquente de voyageurs pour en tirer des bénéfices. Très tôt des lieux d'accueil des visiteurs apparaissent dans les îles. Ces établissements sont avant tout présents dans les ports et rades foraines. Ils semblent même être des éléments constitutifs des futures villes. En effet, nous savons que Fort Royal eut très tôt son lieu d'accueil des visiteurs puisque Vincent Piquet a « un privilège a luy accordé par le conseil souverain de cette isle le 6 May 1675 lequel en considération des pertes par luy souffertes lorsque les holandois attaquerent le Fort Royal, a exempté ledit Piquet pendant quinze ans des droits qui se levent

2701 CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* OP. Cit. Tome I, p. 246.

2702 Bibliothèque Mazarine, Fond Marcel Chatillon, Ant Ms 9 Recueil, Lettre de Monguin, année 1679.

2703 ANOM, C10A1, ordres à demander sur les lettres de Monsieur de Vaucresson, année 1709.

sur les cabaretiers »[2704]. Fort Royal n'est bien évidement pas le seul lieu où les voyageurs peuvent se sustenter. Nous savons par exemple qu'en 1680, Pierre Petit et Claude La Rosse exercent les métiers de cabaretier et aubergiste à Saint Pierre[2705]. De même à Saint Christophe le voyageur peut compter sur la présence de cinq aubergistes en 1685 : Thomas Mounet, La Bretonnière, Michel Du four, Jean Burectel et Jean Clavet[2706]. Les ports doivent donc être des lieux de passages suffisamment importants et la venue des visiteurs doit y être assez fréquente pour permettre à autant d'hommes d'y exercer une telle activité. Or, Labat, lors de son voyage à la Guadeloupe, affirme que l'apparition de lieux destinés à l'accueil des voyageurs n'est pas seulement l'apanage des espaces les plus fréquentés par les navires marchands. Il rapporte :

> « Nous passames par le bourg du Marigot. Il ne consistoit alors qu'en vingt cinq ou trente maisons ou magasins où l'on met les sucres et les autres marchandises en attendant que les barques les viennent prendre. Il y avoit trois ou quatre marchands quelques ouvriers et des cabarets qui ces pays là font partie essentielle des bourgs »[2707].

Des hommes ouvrent des cabarets dans cette petite rade de la Guadeloupe sans aucun doute parce que la venue d'habitants issus d'autres quartiers y est suffisamment importante pour que certains puissent escompter en tirer profit. En effet, les propos de Vaucresson tenus en 1709 démontrent bien que les étrangers aux colonies ne sont pas les seuls à venir se loger dans ces auberges : « Et enjoindre aux cabaretiers et aubergistes et autres qui tiennent de pationère de faire leur déclaration aux officiers des gens qui vont et qui viennent qu'ils ne connoissent pas et qui ne sont pas installé au pais »[2708]. Ceci laisse donc supposer qu'à côté de ces voyageurs que les cabaretiers et aubergistes ne connaissent pas il y a d'autres personnes installées dans les îles sontaussi de passage dans ces établissements.

Le transport de personnes

Les aubergistes et les cabaretiers ne sont pas les seuls à tirer des avantages économiques de la mobilité des habitants. Au cours du XVII° siècle, une autre activité voit le jour dans les îles : le transport de personnes d'un quartier à l'autre. Pour assurer ces circulations, on emploie de petites embarcations locales nommées canots passagers. Ceux-ci sont connus essentiellement dans le cadre de circulations reliant Fort Royal à Saint Pierre. Leur présence est attestée surtout au début du XVIII° siècle. Vaucresson en 1708 écrit que pour faire passer des munitions de Fort Royal à Fort Saint-Pierre on utilise « les voyes ordianires qui sont les canots passagers »[2709]. La même année Gabaret rapporte que « Quelques jours après qui fut le 10° de ce mois au matin je fus informé que le 9° un canot passager avoit esté pris venant du Fort Royal sur les 3 à 4 heures apres midi »[2710]. Celui qui informe le plus sur le fonctionnement de ces canots passagers est encore une fois le père Labat. Dans le tome premier de son ouvrage, il décrit l'activité de l'un de ces patrons de canots : Louis Galère.

> « Je fus ensuite retenir une place dans le canot d'un nommé Louis Galere negre libre qui faisoit voyage du Fort Saint-Pierre au Fort Royal et qui revenoit le même

2704 ANOM, C8A 3 F° 245, lettre de Bégon, 20 Juillet 1683.
2705ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.
2706ANOM 5DPPC26 F° 292, Rôle général de Saint-Christophe, année 1685.
2707 LABAT Jean Baptiste *Voyage aux isles…* Op. Cit. Tome V. p.150.
2708ANOM, C8A 17 F° 81, Lettre de Vaucresson, 18 Avril 1709.
2709 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.
2710 ANOM, C8A 17 F° 8, Lettre de Gabaret, 23 Mars 1709.

jour moyennant un écu pour chacune personne ou six écus pour tout le canot : cette voiture est commode car quoiqu‟il n‟y ait que sept lieues par terre du Fort Saint-Pierre au Fort Royal, le chemin est très difficile et très incommode, tout ce pays n‟estant composé que de montagnes qu‟il faut incessamment monter et descendre. Il y avoit déjà deux ou trois ans que ce Louis Galère avoit commencé à faire ces voyages et il s‟en est trouvé si bien, en core que d‟autres l‟ayent imité qu‟il avoit quand je suis parti plus de vingt esclaves trois ou quatre canots de voyage et une seine pour la pêche ce qui n‟est pas une petite fortune. Le canot est couvert d‟une grosse toile gaudronnnée qui couvre l‟endroit où se mettent les passagers. Il y a un negre qui gouverne et quatre ou cinq qui rament. On part du Fort Saint-Pierre trois ou quatre heures avant le jour pour arriver au Fort Royal sur les sept heures du matin et on repart sur les quatre heures du soir pour arriver au Fort Saint-Pierre sur les sept heures ou un peu plus tard quand le vent est contraire ou que le calme oblige les negres de ramer. Je partis le Mardi sur les deux heures après minuit. Nous étions cinq personnes dans le canot avec cinq negres pour nous conduire »[2711].

Grâce au père Labat, nous savons donc que ces canots passagers sont apparus à la fin du XVII° siècle. Ceci est certainement dû au développement de Fort Royal après que Blènac ait décidé d‟en faire le lieu de résidence des gouverneurs généraux. Des hommes peu fortunés comme Louis Galère ont pu alors profiter des besoins importants que les habitants ont à rejoindre les deux principales villes de la Martinique. Ces circulations semblent assez conséquentes puisque Labat laisse sous-entendre que cette activité a permis à Louis Galère de s‟installer confortablement au sein de la société coloniale. L‟homme a même cinq esclaves qui naviguent pour son compte ce qui est signe d‟une certaine richesse. La réussite de Louis fait même des émules puisqu‟il est imité par d‟autres habitants comme le rapporte Labat et comme le signale aussi Gabaret en 1710 :

« il y a présentement dans la dite isle un nombre considérable de canots passagers desquels l'on se sert pour aller d'un quartier à l'autre et fréquemment du Fort Royal a Saint-Pierre et dont les propriétaires sont la plupart des négres libres, lesquels exigent souvent pour les voyages qu'on leur fait faire beaucoup plus que l'on ne doit payer ce qui cause des plaintes fréquentes aussi bien que du désordre en ce que les conducteurs des dits canots s'obstinant a vouloir les sommes qu'ils demandent obligent ceux à qui ils ont affaire de les maltraiter pour à quoi obéir il seroit nécessaire de taxer les dits canots pour leur voyage expliquant par les règlements l'eloignements du lieux et fixer les sommes qu'on leur payerait à proportion »[2712].

A en croire le gouverneur, la liaison Saint-Pierre Fort Royal reste la principale pour ceux qui assurent le transport de passagers mais d‟autres routes maritimes semblent exister entre d‟autres quartiers et même dans d‟autres îles. Ce mode de circulation semble même être assez prospère puisque certains administrateurs évoquent l‟idée de lever des taxes sur cette activité. Selon un mémoire de 1710 :

« L‟on peut aussy faire payer quarante sols par jour par chaque canot public qui sert à passer les habitans d‟un quartier à l‟autre, comme du bourg Saint-Pierre de la Martinique au Fort Royal, et de fixer le prix du passage, de manière que le maistre du canot n‟en soufre pas et que ce service soit également seur, ce qui n‟en diminuera constament rien »[2713].

2711 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles,…* Op.Cit. Tome I, p. 65.

2712 ANOM, 13DFC47, Mémoire de Gabaret, 12 Décembre 1710.

2713 ANOM, C8B 3 N° 6, Mémoire Anonyme, année 1710.

Tout ceci illustre donc bien le fait que nous sommes face à une société mobile qui circule à la fois pour des besoins commerciaux, administratifs ou militaires mais aussi par désir de sociabilité ou pour le simple fait de se rendre dans un lieu pour être soigné ou pour le visiter. Lors de son passage à la Guadeloupe, Labat rapporte que « Les habitants qui s'étoient trouvez à Feri accompagnèrent leur gouverneur de sorte que nous faissions une petite armée navale de canots bien armez »[2714]. Le fait que les habitants du quartier usent de leur embarcation dans le seul but d'accompagner le gouverneur dans sa visite illustre une fois de plus qu'il est assez naturel pour eux de prendre la mer pour de courtes circulations. De fait, nous comprenons mieux pourquoi les colons ont très vite su adopter des modes de navigations spécifiques, développant les circulations côtières et adaptant à leurs besoins les savoirs amérindiens et européens. Cette mobilité des membres de la société coloniale n'influe pas que sur leur pratique, elle a aussi un impact sur la perception de leur espace habité et sur la construction de leur propre identité.

4. La mobilité élément déterminant pour la construction de l'identité.

Un dernier élément nous semble être déterminant pour mesurer l'importance de la mobilité au sein de la société coloniale : le rôle qu'elle joue dans la construction d'une identité commune aux habitants des différentes colonies françaises des Petites Antilles. Les migrations contraintes d'habitants, obligés de quitter leur île au cours des conflits qui émaillent la période étudiée, constituent un bon observatoire de leur attitude et permettent de mesurer l'importance de la mobilité dans la construction de leur identité caribéenne.

Des colons qui revendiquent leur origine européenne

En 1674, Saint Marthe rapporte qu'un évènement relativement grave est survenu à la Grenade : « des Caraïbes qui ont massacrés vingt huict ou trante des principaux habitans »[2715]. En conséquence, certains habitants décident de quitter l'île puisque ceci « les a tellement espouvantés que huit jour après il se sauva quarante des habitants de la dite isle par des canots sans que nous sachions ce qu'ils sont devenus »[2716]. Ainsi vingt-quatre ans après l'installation des premiers colons dans l'île, les habitants de la Grenade semblent encore assez prompts à quitter leur île en cas de danger, au risque de se trouver confronter à un danger encore plus grand, comme en témoigne De Baas : « Le fils de Sainte-Marthe qui y commande m'ayt escrit qu'un bon nombre d'habitants pressez de la peur ou de leur pauvreté avoient pris une pirogue à quelques sauvages restez à la Grenade et s'estant mis dedans s'estoient abandonnez à la mercy de la mer qui les conduits on ne scait ou »[2717]. Ce témoignage fournit des informations capitales. Tout d'abord, les habitants semblent moins craindre de s'exposer aux risques d'une

2714 LABAT Jean Baptiste, *Voyages aux isles,…* OP.Cit. Tome V, p. 133.

2715 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 888 p. 167, Lettre de Saint Marthe à Colbert, 10 Juillet 1674.

2716 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 888 p. 167, Lettre de Saint Marthe à Colbert, 10 Juillet 1674.

2717 ANOM, C8A 1 F° 279, Lettre de De Baas, 08 Juin 1674.

navigation caribéenne que de devoir affronter les Caraïbes. Ceci semble une nouvelle fois témoigner du fait que les habitants sont déjà assez familiers de la navigation dans ces eaux pour pouvoir envisager de façon autonome la fuite. De plus, ce départ semble être sans retour. En effet, il ne semble pas que les habitants qui prennent la mer dans cet épisode aient en vue de retourner dans l'île une fois le problème réglé.

Le cas de la Grenade n'est pas exceptionnel dans les premières années de la colonisation. Lors de la première conquête de Marie-Galante, les hommes qui accompagnent Le Fort n'hésitent pas eux aussi à prendre la mer pour abandonner la nouvelle colonie face à la menace caraïbe. Leur fuite les conduit à retourner à la Martinique et à ne pas envisager de retour à Marie-Galante. Pour nous, cela indique clairement que les habitants sont peu attachés au territoire dans lequel ils s'installent. Ceci s'explique par le fait que ces colons ne sont que des nouveaux venus sur ces terres. Ils suivent la volonté des seigneurs propriétaires ou des administrateurs de la compagnie et peuvent facilement être enclins à abandonner leur propriété quand leurs intérêts ne sont plus assurés. Ces nouveaux venus sont donc encore très liés à leur région d'origine. Ceci est visible lorsqu'ils sont amenés à décliner leur identité. Dans ce cas, certains ont tendance à revendiquer le fait qu'ils sont originaires d'un territoire européen. Lors du recensement à la Martinique en 1660, nous retrouvons Pierre Christophe qui porte comme patronyme Le Lorrain. De cette manière, cet homme revendique clairement ses origines extra-caribéennes. Il n'est pas le seul à agir de la sorte puisque nous retrouvons un Jean Brice dit le Lorrain, Simon de Lastre dit Cambrai, Pierre Queismard dit Saint Brieux et Jean Vallence dit le Lorrain[2718]. Le même phénomène est encore visible lors du recensement de 1664 puisque sont présents à la Martinique : Adrien Bouteiller qui se dit de Dieppe, Pierre Gosselin de la même ville, Pierre Houssu qui précise être natif de Paris, Guillaume Le Roux qui tient à signaler qu'il vient de Normandie, Jean Poitevin qui vient des Sables d'Olonne, Jean Prevost de Bourgogne, Jean Riffle de Picardie et Henri Thomas dit Champaigne.

Si le voyage transatlantique met une distance physique entre ces nouveaux colons et leur région d'origine, il ne l'efface pas pour autant. Ces hommes aiment revendiquer leur appartenance à ces régions, bien souvent avant même de se revendiquer issu du royaume de France. Certains d'entre eux tirent même une certaine fierté de provenir de l'ensemble régional des premiers conquérants des îles : la Normandie. Breton décrit la conquête des îles de la sorte : « Nous ne sommes depuis retournés à la terre ferme de l'Amérique, sinon en l'an 1626 que le s[ieur] de Nyambuc Belain, gentilhomme normand »[2719]. Comme lui, tous les chroniqueurs présentent toujours le premier conquérant des îles en précisant qu'il provient de cette région de la Normandie. Ceci indique clairement que dans l'esprit des premiers colons, revendiquer son origine est un élément constitutif de son identité. Cela permet de se distinguer des autres habitants en se créant une identité propre dans ce monde marqué par le brassage des populations. De plus, décliner son identité en précisant son origine régionale permet aussi de créer des liens avec les autres membres de la société coloniale. Nous savons que les colons ont tendance à se regrouper par communauté régionale au sein des différents quartiers qui se constituent. Ceci s'explique avant tout par le mode de recrutement des hommes avant le voyage transatlantique. Les propriétaires terriens ayant tendance à recruter dans leur région d'origine de façon directe, en se déplaçant eux-mêmes dans le royaume de France ou de façon indirecte, en faisant appel à des marchands locaux qu'ils connaissent. En agissant de la sorte, ils attirent auprès d'eux des compatriotes qui après leur temps d'engagement, ont tendance à trouver place dans le quartier où ils ont été installés à leur

2718ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1664.

2719 ANONYME DE Saint-Christophe *Histoire de Saint Christofle*… Op. Cit.

arrivée. Dans les prémices de la colonisation, le nombre de terres encore libres est suffisamment important pour que ces nouveaux venus ne soient pas contraints de se rendre dans d'autres quartiers où ils seraient dans l'obligation de se mélanger à des habitants issus d'autres ensembles régionaux. Dans les colonies les plus anciennes, nous retrouvons ainsi fréquemment des quartiers marqués par la forte présence de communautés issues d'un même ensemble régional.

Par moment, ce mode de fonctionnement a même engendré des problèmes sérieux dans les colonies. Un exemple est bien connu, la question de la succession Du Parquet. A la mort du gouverneur de la Martinique en 1658, les habitants de l'île se révoltent contre la veuve de ce dernier et les hommes qui l'entourent. A en croire Du Tertre, le problème réside dans le fait que les colons n'arrivent pas à accorder leur confiance à Marie Du Parquet et à ses fidèles. Ils craignent que les intérêts de la famille Du Parquet passent aux mains de Parisiens[2720]. La crainte semble alors émanée des populations issues de Normandie qui redoutent le fait que cette succession mette à mal leur contrôle de l'île[2721]. Cet épisode semble bien indiquer que l'attache des colons à leur région d'origine est suffisamment importante pour pouvoir empêcher un réel mélange avec les nouveaux venus issus d'autres parties du royaume.

Le mélange avec les populations issues d'autres royaumes est aussi naturellement très délicat. L'exemple de la Martinique est, une fois de plus, éclairant sur ce point. Lors de l'arrivée des Hollandais chassés du Brésil en 1654, Du Parquet n'envisage pas de répartir cette population dans l'île[2722]. Au contraire, il leur propose des terres à Fort Royal où il envisage de les faire vivre en communauté. Ceci indique clairement que le voyage transatlantique ne brise pas les barrières régionales.

A contrario, les nouveaux venus n'indiquent pas dans leur identité une attache particulière à l'île dans laquelle ils résident. Ceci laisse suggérer qu'en cas de grandes difficultés, ils peuvent envisager de faire le voyage retour vers l'Europe. Pour certains, les liens qu'ils continuent à nouer avec leur région d'origine sont suffisamment forts pour qu'ils puissent facilement envisager de quitter le monde caribéen en cas de force majeure. Le phénomène se produit à Saint-Christophe en 1666. Lorsque la partie française de l'île est conquise par les Anglais, « Le navire l'Oranger party de saint Christophe le 25 Avril au soir arriva à la Rochelle apportant plusieurs des femmes et enfants des officiers de cette isle du quartier de la Basse Terre »[2723]. Le choix de ces femmes de retourner en Europe est intéressant. En effet, elles auraient pu demander à être transportées dans d'autres îles de la Caraïbe en attendant que la situation s'apaise. Il est alors probable que le choix fait par le capitaine de les conduire en Europe est dicté par une nécessité qu'a ce dernier de devoir rapidement prendre sa route mais il est aussi fortement envisageable que ces femmes soient plus assurées de trouver de l'aide en Europe que dans les autres îles. A Saint-Christophe, comme dans les autres colonies, nombre de colons ont encore des attaches familiales importantes avec leur région d'origine comme dans le cas de Simone de For « femme de Galloy Alubié estant à présent au pays de saint Christophe »[2724]. Ceci explique pourquoi, dans les premiers temps de la colonisation, les nouveaux colons des îles ont tendance à facilement

2720 NICOLAS Armand, *Histoire de la Martinique, tome 1. Des Arawaks à 1848* L'Harmattan, Paris, 1996.

2721 NOEL Erick, « la Martinique Normande 1635-1660 : échec annoncé d'une génération de pionniers ? » in MICHON Bernard (Dir.) *Les Européens et les Antilles*, *XVIIe siècle – début XVIIIe siècle,* PUR, Rennes, 2019.

2722 NICOLAS Armand, *Histoire de la Martinique, tome 1. Des Arawaks à 1848* L'Harmattan, Paris, 1996.

2723 CLODORE Jean de *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique…* OP. Cit. Tome I, p. 86.

2724 ADCM, fond des notaires de La Rochelle, 3E 299, Acte passé devant Abel Cherbonnier en 1656.

quitter leur terre lorsqu‟un danger semble imminent. Ces départs peuvent se faire en direction des autres îles des Petites Antilles mais peuvent aussi conduire ces voyageurs vers d‟autres espaces de colonisation : Saint-Domingue, le Canada, ou les porter à faire le voyage retour vers l‟Europe.

Un début d'attache aux îles de résidence

Les nouveaux venus aux Antilles mettent donc du temps à s‟attacher aux terres sur lesquelles ils résident. Le recensement réalisé à la Martinique en 1664 témoigne tout de même du fait qu‟au sein de la société coloniale, certains habitants commencent à construire leur identité en lien avec l‟île dans laquelle ils résident. Cette identité naissante supplante même le fait d‟être originaire d‟un territoire européen. Ceci concerne majoritairement les enfants nés aux îles. Lorsque ceux-ci sont conduits à décliner leur identité, certains font le choix de préciser qu‟ils sont originaires des îles comme Jean Boudin qui dit être de la Martinique[2725]. Il n‟est pas le seul à agir de la sorte, puisque se revendique de la même île : Anthoine de Neuville, Geffroy Favil, Anthoine Le Vasseur, Michel Poulet, les frères Charles et Jacques Salle et Jean Riffle. Ces enfants des îles brisent donc très vite le lien qui les unit à des régions européennes pour créer de nouveaux liens avec l‟espace dans lequel ils sont nés. Même lorsqu‟ils sont amenés à résider dans d‟autres espaces de la Caraïbe, ils revendiquent encore ces liens qu‟ils ont avec leur colonie d‟origine comme Anthoine Anquetin présent à Marie Galante en 1665 mais qui se dit de la Guadeloupe[2726]. Dans la même île, nous pouvons aussi retrouver Roc Duval qui rappelle qu‟il est né à Saint-Christophe tout comme Pierre Le Mesle[2727]. Le même phénomène est repérable dans les recensements de la Martinique de 1664 avec Jacqueline Du Brazil qui affirme être née à Saint-Christophe et Anthoine Garrey qui précise venir de la Guadeloupe[2728]. Le fait d‟être originaire de l‟une des colonies des Petites Antilles semble être revendiqué par ces habitants au même titre que ceux provenant directement du royaume de France revendiquent leur appartenance régionale. Ce qui semble être mesurable est surtout le fait que cette revendication identitaire est commune aux habitants nés dans les îles principales. En effet, au début de la seconde moitié du XVII° siècle, les habitants des îles secondaires semblent encore être assez propices aux départs définitifs. C‟est en tout cas ce que semble démontrer la fuite des habitants de Marie-Galante lorsque l‟île est attaquée par les Hollandais en 1676. Comme le précise Du Bois, « ruiné pour ruiné les habitants se jettront dans les bras des ennemis et me joueront un mauvais tour »[2729]. Le gouverneur laisse donc sous-entendre que dans cette île, les habitants ne portent pas attache ni à leur terre ni à leur nation. Ceci semble expliquer pourquoi, après le passage des Hollandais, on a retrouvé l‟île abandonnée par ses habitants et dans la situation suivante : « J'ai trouvé l'isle dans un déplorable état, l'ennemi ayant tout pillé, et brûlé en plusieurs endroits, particulièrement chez Mademoiselle de Surmont, et tout le quartier du Vieux Fort, et emporté la plus grande partie des nègres »[2730].

2725ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1664.

2726ANOM5DPPC52, Contrôle des habitants de l'île de Marie-Galante tant des hommes portant armes, femmes, enfants, engagés qu'esclaves et les armes à feu qui sont en icelles (n° 16) (postérieur à 1665).

2727ANOM5DPPC52, Contrôle des habitants de l'île de Marie-Galante tant des hommes portant armes, femmes, enfants, engagés qu'esclaves et les armes à feu qui sont en icelles (n° 16) (postérieur à 1665).

2728ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1664.

2729 ANOM, C10D2F3, Lettre de Du Bois 19 Mars 1676.

2730 ANOM, C/7A/3, Lettre de De Baas, année 1676.

Si l'attachement des habitants à leur île semble plus lent dans les espaces secondaires que dans les îles principales, les habitants finissent toujours par nouer des liens étroits avec leur lieu de résidence, liens qui supplantent progressivement les attaches régionales européennes. Ceci s'explique en grande partie par le fait que pour les enfants nés aux îles, il est bien difficile de toujours spécifier clairement d'où ils sont originaires. En effet, le brassage important de populations et le manque de femmes célibataires contraignent nombre d'hommes à s'unir avec des habitantes originaires de régions du royaume bien éloignées de la leur. Le 30 Mai 1679, René Reynaud de Troyes se marie à Sainte-Croix avec Magdelaine Loiseau originaire de la même ville[2731]. Nous ne savons comment ces deux habitants se sont rencontrés et s'ils se connaissaient avant leur venue aux îles mais l'union de deux personnes issues de la même région se fait de plus en plus rare dans les îles. Les registres paroissiaux de Sainte-Croix en témoignent. En 1668, s'unissent le 8 Mai Gabriel Branland de Calais et Anne Fourand de Saint-Malo[2732]. Le 4 Août 1670, Jacques Gentil originaire Du Mans se marie avec Jeanne Toullet de Rouen. La même année, le 4 Août, Jacques Revet de Rouen s'unit avec Marie Briant de Paris. Le 22 Octobre 1675, Mathieu Vivet de Reims se marie à son tour avec Louise Brunet d'Orléans. Les exemples se poursuivent tout au long du siècle. Il est donc difficile pour les enfants issus de ces unions de revendiquer une appartenance claire à l'une ou l'autre de ces régions.

De plus, une fois adulte, ces enfants sont eux aussi conduits à briser les barrières régionales, soit en s'unissant à d'autres enfants des îles, soit en prenant pour conjoint des hommes et femmes issus d'autres régions du royaume comme Anne Morlquist née à Saint-Christophe et qui se marie à Nicolas Benoneau de Luçon le 7 Mai 1668[2733]. Il est alors plus simple pour ces enfants des îles de se revendiquer d'une terre dont ils ont conscience de l'existence plutôt que de se définir comme issus de régions qui peuvent leur paraître éloignées et vagues. En effet, si les liens entre les colons et le royaume sont préservés tout au long du siècle, la plupart des enfants nés aux îles ne font pas le voyage en direction de l'Europe. Il est donc logique de penser que pour eux, l'attache à leur île de naissance est plus forte qu'une attache à une région dont ils ne connaissent l'existence que de nom. C'est donc sans surprise que nous voyons apparaître dans les îles de plus en plus de colons qui inscrivent dans leur identité leur quartier ou leur île de naissance.

Ceci est aussi marquant pour les populations esclaves présents dans les îles. Au début de la période coloniale, les colons ont tendance à différencier les populations africaines ou amérindiennes en fonction de leur lieu d'origine réelle ou supposée. Ils attribuent alors à ces hommes et femmes des traits de caractères qui leur seraient spécifiques. Les Araouaques sont dits plus dociles que les Caraïbes par exemple. Est donc souvent spécifiée l'origine de ces populations lorsque l'on décline leur identité. Par exemple, Lesveillé en 1678 à la Grenade est signalé comme étant Arouaque[2734]. Mais, tout comme dans le cas des colons, le fait que des enfants naissent aux îles de père et de mère issus de régions différentes, entraîne la disparition de ces distinctions régionales. En effet, un enfant né d'une union mixte tient-il son caractère de son père ou de sa mère ? Dans ce cadre nous voyons de plus en plus les termes esclave ou « nègre » être employés pour qualifier les populations non-européennes. L'origine africaine ou américaine de ces populations est donc effacée de leur identité et seul leur statut au sein de

2731CARON Aimery, *Personnes et familles à Sainte-Croix au xviiee siècle*. Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe, (107-108), 1–291, 1996.

2732 Ibid.

2733 Ibid.

2734ANOM 5DPPC52, Rôle Général de l'île de la Grenade, année 1678.

la société coloniale leur est accordé. Même en obtenant leur liberté, ces hommes et femmes restent alors seulement attachés à cette origine sociale.

Les circulations maritimes inter-caribéennes : ciment de nouvelles identités

Le voyage transatlantique ne coupe pas tout de suite les liens régionaux et ne met pas toujours fin aux barrières qui peuvent en résulter mais les circulations inter-caribéennes effacent toutes séparations régionales entre les habitants et créent de nouvelles identités. Nous avons alors dans les îles, à la fois des habitants qui revendiquent leur origine européenne et d'autres qui affichent clairement leur affiliation avec les colonies. Par exemple, en 1680, à la Martinique, Thomas Henri continue de se faire appeler Champaigne. Il fait partie de ces hommes qui revendiquent encore leur attache régionale extra-caribéenne tout comme Jean Boutet dit Le Gascon, Mathurin Champion dit le Picard, Jean Chouard et Jean Potier portant la même appellation. Ils peuvent alors côtoyer Jean de Brina qui revendique le fait d'être né à Saint-Christophe. Ils peuvent aussi rencontrer François Pothuau qui comme eux en 1678 fait encore de sa région d'origine un élément constitutif de son identité puisqu'il se fait appeler le Picard mais qui, en 1680, a effacé cette attache régionale de son identité. Ceci démontre que les circulations entre les îles et les brassages de populations font disparaître les frontières régionales.

Pourtant, d'autres barrières s'immiscent dans l'esprit des colons. En effet, une certaine concurrence naît entre les îles. Les habitants ont tendance à revendiquer le fait d'être originaire de telle ou telle île, ce qui les distingue des autres colons et ce qui peut par moment créer quelques difficultés. En 1677, Saint-Marthe se plaint de la division qui existe entre les colons :

> « Il s'est trouvé quelque difficulté à la reveue et à l'embarquement des troupes de la milice de ces isles celles de Saint-Christophe prétent avoir le pas et ne point tirrer au billet avec les autres attendu disent ils que leur isle est la plus ancienne de toutes. La Martinique vous remonstre monseigneur qu'elle est aujourd'hui la plus considèrable veu que c'est l'abbort de tous les vaisseaux »[2735].

Labat se fait aussi écho de cette concurrence entre les habitants des trois îles principales lorsqu'il rappelle que les habitants de Saint-Christophe sont appelés les nobles des îles, ceux de la Guadeloupe les bourgeois, ceux de la Martinique les soldats et ceux de la Grenade les paysans[2736]. Cette concurrence entre les îles est liée à l'attachement de plus en plus fort qu'éprouvent les habitants pour leur terre de naissance. Or, cela est aussi visible dans la façon d'organiser la fuite des îles dans la seconde moitié du XVII° siècle. En 1690, l'île de Saint-Christophe est à nouveau conquise par les Anglais. Les habitants français doivent donc quitter l'île comme le rapporte Du Maitz : « à ceux qui viendront par un brigantin qu'on a envoyé expres pour apporter ceux auxquels le commandant anglois donnera la permission de venir à la Martinique »[2737]. Alors qu'en 1666 les habitants avaient pris la route vers la France, cette fois, il reste dans l'espace caraïbe. Des familles entières viennent s'installer à la Guadeloupe ou à la Martinique comme « Monsieur Pinel, c'étoit un des capitaines de milice de l'isle de Saint-Christophle qui après la déroute de cette isle s'étoit retiré avec sa famille et quelques esclaves qu'il avoit sauvez à la Martinique »[2738].

2735 ANOM, C8A2F13, Lettre de Du Maitz, 07 Février 1677.

2736 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op.Cit. Tome V, p. 187.

2737 ANOM, C8A6F151, Lettre de Du Maitz, 23 Août 1690.

2738 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* Op.Cit. Tome I, p. 24.

A la Martinique, les habitants obtiennent de l'aide des colons de l'île, signe que les liens qui les unissent dépassent les concurrences citées plus hauts :

> « Pour le présent à la subsistance des habitants de Saint-Christophe nous avons pri monsieur de Blénac et moy les precautions necessaires pour leur procurer des terres ou ils pussent faire leur profits »[2739].

Mais même installés confortablement à la Martinique, ces habitants gardent espoir de retrouver leur terre à Saint-Christophe comme le rapporte de nouveau Du Maitz :

> « tous les habitans qui sont icy de Saint-Christophe ne respirent qu'après les terres qu'ils y ont laissé et je ne doute pas que ceux qui ont esté envoyez par le general anglois à Saint-Martin et Saint-Barthlemy ne soient dans les mesmes sentiments »[2740].

Contrairement à ce qui se passait vingt ans plus tôt, les habitants semblent maintenant suffisamment attachés à ces îles pour ne pas envisager un départ sans retour. Ceci explique pourquoi dans les années 1690, nombre d'exilés de Saint-Christophe résidant à la Martinique ou à la Guadeloupe continuent de se dire « habitant de Saint-Christophe » comme Pierre Bieru, Jean Paullin et Guillaume Des Laurier à la Basse-Terre de la Guadeloupe ou Marie Cara à la Basse-Pointe de la Martinique.

Le même phénomène se produit avec les habitants de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy. Ces derniers ont dû quitter leur île pour rejoindre Saint-Christophe afin de contrer l'attaque anglaise. Face à l'échec de cette stratégie, ils suivent alors les habitants de l'île principale vers la Martinique et la Guadeloupe. Nous retrouvons alors à la Martinique Jacques Ferret, Jacques Le Blanc, Claude Masurier, François Jacques ou encore Julien Gourdin qui se disent encore habitants de Saint-Martin alors même qu'ils ne peuvent tenir habitation dans leur île d'origine.

Ces habitants sont venus à la Martinique et à la Guadeloupe accompagnés de leur famille comme « monsieur de La Guarigue qui fust blessé au pied lorsque les ennemis mirent à terre est arrivé aujourd'huy avec toute sa belle et nombreuse famille dans la barque d colonel Warner qui est le plus puissant habitant d'Antigues »[2741]. Ils sont donc amenés à se mélanger avec les populations des autres îles. Ceci n'empêche pas certains d'entre eux d'envisager un retour dans leur île d'origine lorsque l'occasion se présente. Ainsi Pinel, dont nous avons fait mention plus haut, repart à Saint-Christophe à la fin du conflit tout en gardant des attaches à la Martinique. De nouveaux liens se créent entre les îles sans pour autant effacer ceux qui rattachent les colons à leur île d'origine. La même situation se produit à Marie-Galante. En 1691, suite à l'attaque des Anglais dans l'île, les habitants doivent prendre la mer pour préserver leur vie et leurs biens. Ils trouvent alors refuge auprès des habitants des autres colonies comme le rapporte Du Maitz : « les autres habitants furent embarquez le 23 avril pour la Martinique au nombre de deux cens tant hommes, femmes qu'enfant »[2742]. Ces habitants font le même voyage que les hommes de Le Fort dans les années 1650. Pour autant, leur attitude diffère. Nombre d'entre eux semblent souhaiter un retour rapide sur leur terre : « Plusieurs des habitans qui estoient sortis de Marigalande y sont retournez travailler sur leur habitations. Ils y sont desja au nombre de plus de cent hommes portans armes ce qui meritoit un officier à leur teste »[2743]. Le même phénomène se produit encore en 1700 lorsque « Les

2739 ANOM, C8A6F151, Lettre de Du Maitz, 23 Août 1690.
2740 ANOM, C8A6F151, Lettre de Du Maitz, 23 Août 1690.
2741 ANOM, C10B2, Lettre de Blénac, 25 Août 1690.
2742 ANOM, C8A 6 F° 361, Lettre de Du Laitz, 07 Mai 1691.
2743 ANOM, C8A 6 F° 437, Lettre de Du Maitz, 25 Novembre 1691.

habitants de Saint-Martin et Saint-Barthélémy retournent dans ces iles car l'air y est meilleur que dans les autres iles et qu'ils y sont moins malades »[2744].

Les habitants savent donc que quitter leur terre en cas de danger est facilement envisageable puisqu'une forme de solidarité existe entre les îles à la fin du XVII° siècle. Prendre la mer n'est donc pas s'aventurer vers l'inconnu comme ce fut le cas pour les premiers colons de la Grenade évoqués plus haut. Pour autant, les liens qui se sont noués entre ces habitants et les îles sont bien trop étroits pour que la fuite soit envisagée comme un voyage sans retour. L'habitude est alors prise d'agir de la sorte en cas de danger : dans un premier temps, les hommes envoient les femmes, les enfants et les esclaves dans les autres îles de la Caraïbe comme le rapporte Blénac en 1694 :

> « Les habitants d'icy et de la Guadeloupe se croyant perdus par le grand nombre de vaisseaux et de troupes angloises ont sauvé leurs barques et leurs biens à Saint-Thomas et a Sainte-Croix et que la courvette malouine s'y estant retirée comme les autres y a rencontré Montauban et que tous deux ensembles y ont fait des prises qu'ils m'ont osé remonter »[2745].

Les habitants de la Guadeloupe et de la Martinique sont près à envoyer leurs biens les plus chers dans les confins de l'espace caribéen pour les protéger mais ils n'envisagent plus de leur faire reprendre la route transatlantique pour les diriger vers le royaume de France. Ceci témoigne bien de l'évolution des mentalités au cours du siècle. Une fois les femmes et les biens mis en sécurité, les hommes restent donc pour défendre leur île et ne la quittent qu'une fois la défaite assurée, sans jamais perdre espoir d'y revenir.

En 1700, les habitants de Saint-Christophe peuvent donc envisager de reprendre la mer pour retourner dans leur île. Ce retour est de courte durée puisque dès 1702, ils doivent à nouveau fuir leur territoire conquis par les Anglais. L'attitude des habitants lors de cette fuite nous renseigne encore sur la mentalité des membres de la société coloniale. Machault à propos de cet épisode écrit les propos suivants :

> « Des habitants de Saint-Christophe embarquez sur des barques angloises qui les devoient porter à Saint-Domingue s'en estoient rendus les maistres et estoient venus descendre à la Martinique et qu'on avoit renvoyé les barques et les anglois qui les conduisoient »[2746].

Il est possible que ces habitants soient de ceux qui, peu de temps auparavant, ont envoyé à la Martinique leur famille et leurs biens comme le rapportait d'Esnos un an plus tôt :

> « Nous sommes toujours en attendant la décision de la guerre ce qui fait grand tort aux habitants et particulièrement ceux de Saint-Christophe qui sont obligéz d'interrompre leur travail et la culture de leurs févres pour se tenir sur leurs gardes craintes de surprise plusieurs même ayant fait passer à la Guadeloupe et en cette isle Martinique leurs femmes »[2747].

Il est donc probable que certains de ces hommes qui ont détourné le navire anglais font partie de ceux qui ont leur femme à la Martinique. Nous savons aussi que dès 1692, les habitants de Saint-Christophe ont exprimé quelques réticences à s'installer à Saint-Domingue[2748]. Ceci semble donc indiquer que la fuite n'est envisagée que dans les Petites

2744 ANOM, C8A 13 F° 147, Lettre de Robert, 14 Juillet 1701.

2745 ANOM, C8A 8 F° 86, Lettre de Blénac, 28 Juillet 1694.

2746 ANOM, C8A 14 F° 35, Lettre de Machault, 27 Décembre 1702.

2747 ANOM, C8A 13 F° 53, Lettre d'Esnos, 16 Septembre 1701.

2748 Si les habitants de Saint-Christophe sont transportés en priorité vers Saint Domingue, un grand nombre font le choix de retourner vers les Petites Antilles. Ainsi très peu d'entre eux, qui ont survécu au déplacement,

Antilles. Pour ces habitants, Saint-Domingue ne fait pas partie de leur univers proche et le voyage vers cette île est beaucoup plus perçu comme un réel abandon de leur terre d'origine qu'une fuite temporaire vers les autres colonies des Petites Antilles. Robert en 1701 écrit les mots suivants :

> « Il veut envoyer les filles des habitants dans le quartier sud de saint Domingue mais je trouve les habitants des isles même les plus pauvres peu disposer à envoyer ainsy leurs filles ils ont généralement de la vanité et trop d'amitié pour leur enfants pour les envoyer si loin à de pareilles conditions »[2749].

Ceci semble donc indiquer que pour les habitants des Petites Antilles la mobilité n'est envisagée que dans un espace circonscrit entre la Grenade et Sainte-Croix. Au-delà de cette ligne, il ne s'agit alors plus d'une simple mobilité mais d'une véritable migration dont le retour n'est quasiment pas envisageable.

Ceci indique aussi qu'un véritable attachement aux Petites Antilles est né et que les habitants se sentent d'abord Martiniquais ou Guadeloupéens avant de se sentir appartenir à l'ensemble colonial français. Cette origine antillaise fait alors intégralement partie de leur identité et ils n'hésitent pas à l'afficher lorsqu'ils sont amenés à quitter leur île. Ainsi nombre d'exilés de Saint-Christophe de 1702 continuent, bien après la perte de cette île, de revendiquer leur origine en se disant « habitant de Saint-Christophe » comme Gilles de Rouve qui, en 1711 à la Martinique, se dit encore habitant de Basse-Terre de Saint-Christophe, ou encore Louis Antoine Giraud qui rappelle en 1708 qu'il est natif de Saint-Christophe[2750].

L'apparition d'une identité commune : les créoles

Au cours du XVII° siècle, les habitants intègrent donc dans leur identité les liens qui les unissent aux îles de la Caraïbe. Ils sont d'abord de la Martinique, de la Guadeloupe, de Marie-Galante avant d'être du Royaume de France. Cette nouvelle identité, si elle met fin aux barrières régionales, crée tout de même une division entre les habitants. Cependant, cette division est bien moins forte. En effet, plus nous avançons dans le XVII° siècle, plus les habitants des colonies françaises sont unis par le fait d'appartenir tous à cette communauté des gens nés aux îles ou comme ils le disent eux-mêmes : Créole[2751]. Ce terme apparaît aux îles dans les années 1670. Il est alors appliqué aux enfants nés sur place. Nous retrouvons, par exemple, en 1680 deux créoles dans le quartier du Diamant : Jean et André Vatemares[2752]. Leur père, Nicolas est habitant de Saint-Pierre en 1660 avant d'aller résider au Diamant vers 1671. C'est certainement dans ce quartier que naissent ses deux fils. Lors du recensement de 1680, ces deux hommes signalent alors leur appartenance à cette nouvelle communauté des Créoles. Nous avons retrouvé aussi le nom de soixante-treize hommes et femmes signalés dans les recensements des années 1680 comme étant créoles. Nous retrouvons donc des créoles à la Martinique comme Charles Bataille recensé comme tel à Saint Pierre mais aussi à Saint-Christophe comme Michel Beuze par exemple. Le terme se répand dans les îles. Jean

---

s'installent dans les Grandes Antilles. Voir sur le sujet des habitants de Saint-Christophe et de Sainte-Croix à Saint-Domingue HRODEJ Philippe, *l'amiral Du casse…* Op.Cit, P 133.

2749 ANOM, C8A 13 F° 147, Lettre de Robert, 14 Juillet 1701.

2750ANOM 1DPPC1248, Registres Paroissiaux de la Martinique, quartier de Basse Pointe, année 1708.

2751 Ce mot créole vient de l'espagnol « Criolo » qui est défini dans le *dictionario de autoridas de la real academa espnola* citée par HAZAEL-MASSIEUX Marie Christine « le développement du créole aux XVIII° et XIX° siècles jusqu'à nos jours » in WEBER Jacques (Dir.) *Le monde créole. Peuplement, sociétés et condition humaine*, Mélanges offerts à Hubert Gerbeau, Les Indes Savantes, Paris, 2005.

2752 ANOM 5DPPC/23, rôle des habitants de la Martinique, quartier du Diamant, année 1680.

Masson se dit créole de la Guadeloupe en 1700 et Jacques Ferjox précise même être créole de la Grande Terre de la Guadeloupe en 1702[2753]. Certains habitants précisent être créole issu d'une île en particulier de la Caraïbe comme Richard Rouannay qui, en 1684 à la Capesterre de la Guadeloupe se dit créole de Saint-Christophe[2754]. En 1702, au Gosier, il est imité par Jean Le Morne qui se dit aussi créole originaire de la même île[2755]. La même situation a lieu à la Martinique en 1680 lorsque Guillaume Bienvenue, présent dans le quartier du Prêcheur, rappelle qu'il est créole de Saint-Christophe[2756].

Il est alors évident que ce sont les mobilités des habitants qui ont fait apparaître cette nouvelle identité. Comment envisager que dans toutes les colonies françaises des hommes et des femmes se revendiquent comme créoles s'ils n'ont pas le sentiment d'appartenir à la même communauté ? Or, cette communauté n'existe que du fait de la mobilité des habitants. En effet, c'est en se mélangeant entre les îles que les habitants ont mis fin aux frontières régionales qu'ils ont apporté avec eux du royaume de France. Une nouvelle identité apparaît alors : les habitants sont originaires d'une île mais aussi deviennent créoles. Alors que le fait d'être Normand, Poitevin ou Breton exclut et que le fait d'être Français empêche les personnes issues d'autres nations d'intégrer complètement la communauté des habitants, l'appellation créole, est intégrante. En effet, il n'est pas nécessaire d'être originaire du royaume de France pour être créole. Nous serions bien en mal de savoir alors si ces créoles sont toujours d'origine française, s'ils font ou non partie de la communauté juive, protestante ou catholique. Le fait de résider dans des îles aurait pu rapidement entraîner une barrière psychologique entre les habitants, empêchant mélange et intégration, mais au contraire les nombreuses mobilités ont provoqué le besoin et l'émergence d'une identité commune.

Tout ceci nous laisse loisir d'avancer le fait que nous sommes bien face à une société mobile. La mer n'agit pas comme une barrière infranchissable qui contraindrait les habitants à rester dans les îles ou à les quitter pour ne jamais y revenir. Au contraire, la mer semble agir comme un moyen pratique pour atteindre un avenir meilleur. La mobilité est un aspect essentiel de la mentalité des membres de la société coloniale. Ceci est tellement affirmé qu'elle est même constitutive d'une nouvelle identité, celle des habitants créoles. Or, nous pouvons nous demander comment, face à cette mobilité, les autorités locales ont pu faire respecter les limites du territoire et en contrôler l'accès.

2753ANOM 1DPPC128, registres Paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Basse-Terre, année 1702.
2754ANOM 1DPPC250, registres Paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Capesterre, année 1684.
2755ANOM 1DPPC327, registres Paroissiaux de la Guadeloupe, quartier du Gosier, année 1702.
2756ANOM 1DPPC1771, registres Paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1688.

IV.B La mer un espace à contrôler, incontrôlable

Michel Foucher dans son ouvrage intitulé *fronts et frontières* démontre que les frontières naturelles n'existent pas[2757]. En effet, ni les mers, ni les massifs montagneux, ni les déserts ne sont un frein aux circulations et aux échanges. Nombre d'historiens parmi lesquels nous pouvons compter Fernand Braudel, ont aussi pu démontrer que la mer n'a jamais été une limite aux échanges entre les sociétés humaines[2758]. Renaud Morieux, portant son regard sur le partage de la Manche entre le royaume de France et l'Angleterre aux XVII° et XVIII° siècles, montre, lui aussi, que la présence d'un espace maritime entre les deux royaumes n'est en rien un frein aux échanges entre les habitants[2759]. Cette absence de limite dans ces circulations peut même s'avérer problématiques puisque les deux Etats en construction ont la volonté de contrôler leurs espaces tant terrestres que maritimes. Le XVII° siècle est une période où les Etats cherchent à rationaliser le partage de leur territoire. Ce siècle concordant aussi avec le développement d'une administration centralisée, le contrôle des côtes est alors objet de préoccupation de plus en plus forte. En témoignent les grands travaux menés par Vauban pour protéger les littoraux mais aussi pour mieux en contrôler l'accès. Dans le cas caribéen, nous avons vu précédemment que les habitants sont portés à se rendre en mer, tant pour des raisons économiques que dans le cadre de micro-mobilités. La mer n'agit donc pas comme une barrière naturelle et n'est pas perçue comme telle. Pourtant, en 1679, Blénac écrit les mots suivants à Colbert : « les isles estoient des lieux fermés frontières de tout le monde que je croiyois que celuy qui y commandois devoit scavoir qui y entroit et qui en sortoit ». Le gouverneur reproche à ses confrères d'être trop laxistes quant au contrôle du commerce interlope. Il poursuit ses propos de la sorte : « Arrivant icy j'apris que le sergens de la compagnie de milice de precheurs avoient laissé faire de l'eau a un navire espagnol sans en avertir le lieutenant de roy c'est le moyen de laisser introduire le commerce estrangers ». Il poursuit « J'appris aussy que le sergen et le caporal du Fort Royal avoient laissé sauver quatre Caraïbes que l'on avoit mis en prison sur mon ordre et pour tirer raison du meurtre qu'ils ont fait d'un capucin »[2760]. Selon lui, le fait que l'espace à contrôler est composé d'îles devrait faciliter sa surveillance. Les frontières maritimes sont, dans son idée, bien plus simples à garder que des frontières terrestres. Dans ce cadre, le non-respect des frontières ne s'expliquerait que par le manque de volonté de ceux qui doivent assurer la surveillance des points de passages. Pourtant, nous avons déjà démontré que même Blénac se trouve, à de nombreuses reprises, exposé à la difficulté de contrôler les entrées et les sorties dans les colonies. L'usage du mot frontière par Blénac traduit aussi une autre volonté de la part des autorités locales, celle de vouloir contrôler l'espace colonisé. Or, nous avons exposé longuement le fait que ces élites dirigeantes se trouvent face à une société mobile qui a besoin de circuler tant pour le bien de son commerce que pour faire perdurer le modèle colonial qui a été récemment mis en place dans cet espace. Dans ce cadre, la mer n'agit pas naturellement comme une barrière infranchissable. Pour en faire une véritable frontière, il faut donc contrôler son accès et établir des règles pour son passage. C'est à cela que vont s'atteler les

2757 FOUCHER Michel, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Fayard, Paris, 1988, 478 pages.

2758 BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II,* Armand Colin, Paris, 1949.

2759 MORIEUX Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, une frontière franco-anglaise (XVIIe – XVIIIe siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 383 p

2760 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

différentes instantes dirigeantes des îles tout au long du XVII° siècle. Les passages qui vont suivre sont le récit d'un échec permanent, celui de vouloir faire de la mer une frontière pour une société qui la perçoit comme une route de circulations.

Pour cela, il nous faut d'abord établir clairement le rôle assigné à cette frontière. Cela permettra de mieux apprécier les limites de l'implication des autorités dans son contrôle. Nous aurons alors l'occasion de nous intéresser aux outils militaires employés pour garder l'accès aux colonies. Démontrant que ceux-ci sont tous insuffisants, nous verrons comment les autorités locales ont cherché à impliquer les habitants. Nous observerons ainsi les réussites et les échecs de cette politique. Enfin, nous exposerons le fait qu'il y a une évolution sur l'emplacement des frontières. Sans que ceci soit officialisé, il semble tout de même qu'au cours du siècle émerge l'idée que la frontière ne peut être placée que sur les littoraux. En effet, pour mieux contrôler l'accès des îles, des actions sont menées sur les côtes et en pleine mer ce qui déplace, au moins mentalement, ces frontières les rendant alors, d'une certaine façon, maritimes.

1. Le rôle des frontières aux Antilles.

Les frontières comme moyen de garantir la paix

En 1650, démarquer les possessions coloniales par des frontières n'est pas quelque chose de nouveau aux Petites Antilles. Rappelons que l'arrivée des Espagnols en Amérique a été accompagnée très tôt d'un partage du continent américain[2761]. Les nations européennes qui les ont suivis ont alors très vite dû se partager l'espace et ainsi marquer clairement l'étendue des terres qu'elles prétendaient contrôler. Dans le cas caribéen, l'élaboration de frontières est même concomitante du phénomène de colonisation. En même temps que les nouveaux colons s'approprient des espaces sous occupations amérindiennes, réduisant à chaque fois les territoires de ces peuples, des frontières naissent aussi entre colonies de nations européennes différentes. Les premières frontières officielles aux Antilles sont alors des lignes de démarcations entre nations européennes. Dès 1626, Saint-Christophe est divisée en trois parties : le cœur de l'île appartient aux Anglais tandis que l'est et l'ouest sont sous domination française. Cette première frontière, qui sert de modèle à celles qui vont la suivre, résulte d'un accord entre les habitants des deux nations. Les colons, en clarifiant très tôt les limites des possessions, indiquent nettement l'un des objectifs qu'ils assignent aux frontières : assurer la paix. En effet, le premier rôle des frontières est de limiter les tensions entre colons. Elle sert d'abord à limiter l'appropriation des terres et, de ce fait, est avant tout terrestre. Ce premier accord stipule donc que

> « Quelque partage qu'il soit fait cy dessus, est entendu que la chasse, la pesche, les salines et les rivières, la mer, les rades, les mines, les bois de teinture et de prix, s'il y en a et chemins seront communs entre les françois et les anglois et s'en pourront servir, user et accommoder en commun »[2762].

L'usage de la mer et des espaces maritimes est donc commun aux deux nations et la frontière ne sert pas à empêcher la circulation des hommes et des marchandises. Cette première

2761 En témoigne le fait que dès le 07 Juin 1494 est signé le traité de Tordesillas qui entraîne l'idée de partage du monde colonial entre les puissances européennes.

2762 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*, OP.Cit, Tome I, p. 18.

frontière n'est en fait là que pour garantir que les terres de la nation amie ne seront pas occupées par les colons de l'autre nation. La mise en place de cette frontière est à replacer dans un contexte de conflits avec la nation espagnole. Dans les premiers temps de la colonisation, Français, Anglais et Hollandais ne sont pas en position de force dans le monde caribéen. Les Espagnols ne reconnaissent pas le droit à s'établir en Amérique aux autres nations européennes. De ce fait, celles-ci ont tout intérêt à s'allier afin de résister plus efficacement aux attaques espagnoles dont ils savent avec certitude qu'ils seront victimes. Les premières frontières ont donc pour but de limiter les causes de conflits et d'assurer la paix.

Si nous devons faire un état des lieux en 1650 des frontières existantes dans les Petites Antilles françaises, nous pouvons dire, qu'à première vue, elles sont toutes terrestres et ont toutes pour objectifs de préserver la paix entre les habitants. A cette date, Saint Christophe n'est plus la seule île à être partagée. Ainsi nous avons deux frontières qui séparent les Anglais et les Français à Saint-Christophe et une à Saint-Martin entre les Français et les Hollandais. L'accord de partage de cette dernière suit clairement le modèle de Saint-Christophe. Comme à Saint-Christophe, il n'est pas question de limiter l'accès aux ressources ou de contraindre les circulations maritimes. Une fois de plus la frontière sert avant tout à garantir la paix entre les nations, paix qui ne peut être maintenue tant que les deux parties sont assurées de ne pas voir le voisin prendre possession de ses terres.

Deux autres îles sont aussi partagées : la Guadeloupe et la Martinique. Dans le cas de la Guadeloupe, le partage résulte d'une division entre les colons français. Hoüel et De Boisseret ont fait l'acquisition de l'île en commun. La division entre les membres de cette famille aurait pu engendrer un véritable conflit au sein de la colonie. Pour pouvoir préserver la possession récente et permettre un développement serein de la colonisation, les membres de la famille décident alors de diviser l'île en deux et d'établir une véritable frontière, au moins sur le papier, entre les deux possessions. Là encore, il ne s'agit pas d'empêcher les circulations et les échanges mais juste de délimiter clairement les espaces de souveraineté.

A la Martinique, suite à la conquête de l'île, Du Parquet et les principaux chefs caraïbes ont partagé l'espace afin de pouvoir y vivre dans un semblant de paix. Cette frontière a donc une fois de plus comme objet de limiter l'extension coloniale.

Bien évidemment, ces frontières ne vont pas se maintenir dans le temps. L'augmentation du nombre d'Européens s'installant dans les colonies entraîne nécessairement une soif de terre. Les colons cherchent donc rapidement à s'affranchir de ces frontières terrestres. Dès la mort de Du Parquet en 1658, les colons partent à la conquête du territoire contrôlé par les Amérindiens et les chassent définitivement de l'île. Cette action traduit aussi un changement dans les mentalités. Alors que les premiers colons semblent intégrer l'idée que les îles peuvent être divisées entre nations, la conquête de la Martinique semble impliquer que, dans l'esprit des colons de 1650, l'occupation d'une île ne doit se faire que par une seule nation. En effet, la frontière terrestre semble ne plus avoir lieu d'être pour les membres de la société coloniale. Les îles sont délimitées par l'espace maritime qui les entoure et dans ce cadre, la mer est la seule frontière possible qui puisse être respectée.

En envisageant ce changement de vision nous pouvons mieux apprécier l'accord passé entre les Européens et les Caraïbes en 1660. Celui-ci stipule que les îles de la Dominique et de Saint-Vincent resteront les seules terres sur lesquelles les Amérindiens peuvent vivre librement. Cet accord interdit donc aux Caraïbes de partager les autres îles avec les nations européennes. Ils peuvent y séjourner mais ne peuvent y exercer une quelconque autorité. Or, l'accord précise aussi que les nations européennes ne peuvent coloniser ces îles dites neutres. Il n'est donc pas question non plus d'établir le moindre partage de ces îles alors même que la volonté première de la France et de l'Angleterre est de mettre pied à la Dominique pour

pouvoir accéder aux ressources de l'île. Cela laisse donc supposer que dans l'esprit des colons des années 1660, les frontières terrestres ne peuvent continuer à exister aux îles. La mer suffit largement pour établir une délimitation des espaces conquis.

Dans ce cadre, nous comprenons mieux pourquoi les accords passés à Saint-Christophe ne sont jamais respectés. En effet, si l'île reste si longtemps partagée entre les deux nations c'est seulement parce qu'aucun des deux camps n'a été suffisamment fort pour évincer totalement l'adversaire. Seul le cas de Saint-Martin fait figure d'exception. En effet, le partage de l'île semble être complètement accepté par les habitants qui ne revendiquent jamais le départ des Hollandais. Ceci peut s'expliquer par les rapports étroits qui sont entretenus entre les habitants de cette nation et les Français.

Les frontières, des barrières douanières

L'objet des frontières est donc d'abord de garantir la paix entre les nations en limitant l'expansion coloniale. Dans ce cadre, nul besoin de contrôler la circulation des hommes et des biens. Ceci explique pourquoi les littoraux et l'espace maritime sont laissés libres de toute démarcation. A première vue, l'accès aux îles est donc libre, tant que les personnes qui y séjournent ne s'installent pas sur des terres sans la permission des autorités locales. Or, très vite, ces dernières trouvent une autre utilité à la présence de la mer: elle sert rapidement de barrière douanière pour les marchands qui viennent commercer dans les îles. Lors du second partage de Saint-Christophe, il est stipulé que

> « Nul navire ne pourra traitter dans l'isle que par la permission des dits sieurs gouverneur s'il est anglois le gouverneur anglois y donnera l'ordre et le prix aux marchandises, s'il est françois le gouverneur françois y donnera l'ordre et le prix aussy aux dites marchandises s'il est flamand tous les deux ensembles y donneront la permission »[2763].

Il s'agit alors pour les gouverneurs de l'île de marquer leur autorité sur les navires de passage. Le commerce n'est pas interdit pour les marchands étrangers qui se rendent à Saint-Christophe mais ils doivent demander l'accord des hommes forts des lieux pour pouvoir y faire des bénéfices. L'élément le plus important est le fait que ce sont les gouverneurs qui fixent les prix. Ainsi, il y a l'idée de leur part et qu'ils appliquent, d'une taxation des marchandises. Ce principe, élaboré à Saint-Christophe, s'étend à l'ensemble du domaine colonial français. Du Tertre, dans sa description des îles, écrit que

> « Chacun payoit à son seigneur les cent livres de petun qu'on avoit coustume de payer à la compagnie. C'estoit l'unique obligation des habitants des isles car il n'y avoit ny taille ny impot ny douane pour l'entrée et pour la sortie des marchandises »[2764].

Selon les propos de l'auteur, les taxes prélevées ne portent pas sur les produits issus du commerce maritime et ne concernent pas les gens de passage. Pourtant, un mémoire anonyme de 1660 rapporte que

> « Un privilége singulier de la situation de la Martinique tous les vaisseaux qui viennent de France ou de Hollande mouillent l'ancre auparavant qu'ils ayent en autre part, et payent au seigneur de l'isle et pour l'entretien du fort les cinquante jusqu'à cents livres de poudre »[2765].

2763 BNF, département des manuscrits, fond français 11315, Partage de Saint Christophe, 12 Août 1638.
2764 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire Générale des Antilles…*, OP.Cit. Tome I, p. 445.
2765 ANOM, C8B1 N°3, Mémoire anonyme, année 1660.

Ainsi, dès le début du régime des seigneurs propriétaires, des taxes sont levées sur les marchands de passage dans les îles. De plus, la mise en place de poids est attestée avant l'installation de la Compagnie des Indes Occidentales[2766]. Ce paiement est effectué sur les littoraux, dans les zones les plus fréquentées des îles par les marchands et navires de passages. Ces zones de transits jouent ainsi pleinement leur rôle de porte d'entrée dans les îles.

Les ports deviennent donc très vite des zones frontières. Au temps des seigneurs propriétaires, la colonisation n'est pas assez étendue pour nécessité un contrôle sur l'ensemble de l'espace littoral. Les seigneurs peuvent se contenter de contrôler l'accès aux îles en surveillant la venue dans les ports. C'est aussi dans ces espaces que l'on contrôle l'entrée des nouveaux venus. Les seigneurs propriétaires se gardent le droit d'accepter ou non la venue de personnes de passage. Ainsi, ils peuvent interdire à un passager d'un navire venu accoster dans les lieux la descente à terre. Deux cas nous sont bien connus. Tout d'abord, il y a celui d'Antoine Biet[2767]. Du Parquet ne souhaitant pas que le missionnaire mette pied à terre à la Martinique, il lui interdit la descente de son navire. C'est donc depuis la rade de Saint-Pierre que le prêtre venu de Cayenne observe les pratiques des habitants. Un second exemple est celui de Patrocle de Thoisy. L'homme envoyé par le roi pour remplacer De Poinsy à la tête de Saint-Christophe ne peut poser les pieds sur son île puisque De Poinsy lui interdit l'accès à la rade de la Basse-Terre. Nous sommes donc passé, bien avant 1664, d'une frontière terrestre à une frontière littorale. Ce sont, classiquement, les ports qui jouent avant tout un rôle tampon entre les espaces extérieurs et intérieurs de la colonie. Les autres espaces littoraux semblent, quant à eux, eux restés ouverts.

Outre l'accès, le départ des habitants y est aussi contrôlé. Peleprat en 1655 rapporte que « Les anglois deffendit aux irlandois catholiques d'aller dorénavant au quartier des françois prenant pour prétexte qu'ils les vouloient gagner pour s'en servir contre eux »[2768]. Dès les années 1650, le départ des populations est donc sous surveillance. Si les chroniqueurs ne relèvent pas d'action de la sorte côté français, tout laisse à penser que les seigneurs des îles françaises doivent agir de même. En effet, il n'y a aucun intérêt à laisser partir des habitants. Comme les autorités anglaises, les seigneurs propriétaires peuvent craindre de voir certains des leurs rejoindre l'ennemi et mettre aux services des nations adverses leur savoir sur le fonctionnement des colonies françaises. De plus, nous avons déjà signalé que les habitants ont tendance à contracter des dettes. Dans ce cadre, si les seigneurs veulent assurer une venue régulière des marchands dans leur île, ils doivent veiller à ce que ces habitants ne la quittent pas avant de s'être acquittés des sommes dues. Il est donc logique de penser que les ports, lieux par lesquelles les entrées et sorties des îles sont effectuées de façon quasi exclusive, sont hautement surveillés dès les premiers temps de la colonisation.

Ainsi avant 1664, les frontières aux Antilles jouent plusieurs rôles : établir des relations plus apaisées avec les autres nations présentes dans les lieux, servir de barrière douanière et réguler la circulation des habitants. L'entrée dans les îles se faisant par les principales places marchandes, c'est encore l'accès à ces espaces qui est surveillé. La frontière aux îles est donc avant tout marquée dans les espaces portuaires, les autres espaces nécessitants peu de contrôle.

2766Ces poids servent à peser les marchandises qui doivent être exportées et donc à prélever les taxes dues à la sortie de l'île.

2767 L'auteur raconte son passage à la Martinique et le fait qu'il n'a pas pu mettre pied à terre dans son ouvrage : *Voyage de la France Equinoxiale*,… OP. Cite, Livre second, p. 295.

2768 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions …* OP.Cit, p. 32.

L'évolution du rôle des frontières à la fin du régime seigneur propriétaire

L'année 1664 marque une évolution dans le rôle dévolu aux frontières. Cette année-là, le roi Louis XIV décide d'interdire le commerce aux nations étrangères dans les îles. Les agents de la Compagnie des Indes Occidentales nouvellement en place doivent appliquer cet l'édit du roi[2769]. L'accès aux îles doit donc être contrôlé pour garantir dans un premier temps que tous les navires qui s'y rendent pour le commerce ont autorisation de la part de ses représentants. L'objectif est surtout d'empêcher les Hollandais et Anglais de venir commercer dans les colonies françaises. Alors qu'au temps des seigneurs propriétaires, tous les marchands pouvaient commercer aux îles après s'être acquitté des taxes réclamées, avec la Compagnie des Indes Occidentales, les colonies françaises deviennent le territoire de l'exclusif. Dans ce cadre, contrôler seulement l'accès aux ports ne peut plus suffire. En effet, les principales places commerciales continuent à attirer les marchands qui commercent en toute légalité mais l'extension de la colonisation entraîne l'émergence de nouvelles zones d'échanges. C'est l'ensemble des littoraux qui doit être mis sous contrôle. Les côtes deviennent de véritables zones frontières. Si la disparition de la Compagnie permet aux marchands français de s'affranchir des autorisations de cette dernière pour commercer aux îles, les colonies restent tout de même, en théorie, un monde clos pour les marchands venus des autres royaumes. Ainsi les littoraux restent des zones sous surveillances jusqu'en 1713, d'autant plus qu'il convient aussi de contrôler les circulations à destination d'autres espaces de la caraïbe.

En 1674, « monsieur de Baas a donné cy devant plusieurs congés à des marchands de la Martinique et a des juifs pour traiter des viandes à la dite Barbade »[2770]. En agissant de la sorte, De Baas pense pouvoir contrôler la circulation de ces hommes et avoir une emprise sur les échanges entre les habitants et les marchands des nations étrangères mais cela s'avère bien difficile. En effet, une fois en mer, les équipages peuvent se rendre dans n'importe quel espace de la Caraïbe. De surcroît, au fur et à mesure que la colonisation s'étend dans les îles, les espaces de départs se multiplient. Les littoraux sont donc des espaces à contrôler dans leur ensemble afin de s'assurer qu'aucune marchandise étrangère ne soit apportée dans les îles, que ce soit par l'intermédiaire des marchands étrangers ou par les habitants eux-mêmes. Ainsi à partir de 1664, la frontière acquière de nouvelle fonction. En même temps qu'elle s'étend à l'ensemble des côtes des îles contrôlées par la France, son rôle est de limiter les échanges interlopes.

Une autre évolution est à noter pour ce second XVII° siècle. Avant 1664, les habitants sont fortement impliqués dans l'élaboration des frontières. Prenons par exemple le cas de l'accord passé en 1660 entre les Français et les Caraïbes de la Dominique. Cet accord est signé à la Guadeloupe sous l'égide de Charles Hoüel. Or, les habitants de la Martinique tiennent à ne pas être exclus de cet accord. Pour s'en assurer, ils envoient auprès du seigneur de la Guadeloupe deux des leurs pour les représenter. Ceci indique que les frontières sont établies après concertation avec les habitants, tout du moins ceux qui détiennent le plus d'influence dans les îles. La prise en main des îles par une administration nommée par le roi et ses ministres change la façon dont sont établies ces frontières. Même si les autorités locales adressent au roi des recommandations et des remarques concernant leur tracé, les lignes de démarcations ne sont plus décidées au niveau local mais lors des grands traités conclus sur le territoire métropolitain. Ce sont donc les souverains européens qui décident à qui appartiendra

2769 ANOM, C8B 19 N° 1, Edit de Louis XIV, Mai 1664.
2770 ANOM C7A2 F° 239, Lettre de Du Lion, 01 Mai 1673.

tel ou tel autre territoire caribéen. Chaque conflit devient alors un moment de remise en cause des frontières. En effet, les entrées en guerre sont l'occasion pour les habitants de prendre possession de territoires. Pour obtenir l'île convoitée, il est donc nécessaire d'en exclure l'ancien occupant. Les attaques sont alors menées sur les littoraux, le plus loin possible des ports qui sont des espaces fortifiés. Ensuite, il suffit de contraindre le premier occupant à quitter les lieux, en l'empêchant à la fois d'accéder à son arrière-pays et d'obtenir secours par voie de mer. C'est ainsi que les Français arrivent à mettre la main sur Tobago. Ceci entraîne un nécessaire renforcement des contrôles sur les espaces côtiers. Il ne s'agit plus d'empêcher l'accès aux îles mais de prévenir toute attaque. De plus, les résonances des conflits européens dans l'espace caraïbe offrent la possibilité aux armateurs privés de se lancer dans des entreprises de course. Comme nous l'avons déjà exposé, les côtes deviennent les lieux de prédilections des attaques des flibustiers, puisqu'ils peuvent y trouver des embarcations marchandes mais aussi y faire des prises sur les habitations les plus proches. Apparaît alors la nécessité de contrôler les circulations aux abords des îles.

Le contrôle des littoraux et de l'abord des îles devient donc nécessaire pour assurer la défense des habitants et le maintien de la souveraineté d'un Etat sur un espace. Bien évidemment, le littoral garde encore son rôle de régulateur des entrées et des sorties des îles, en marchandises comme en hommes. A cela s'ajoute le fait que, dans les années 1680, la lutte contre les minorités religieuses entraîne la mise en place d'un contrôle plus important des circulations des habitants. Or, le traitement des habitants de confession juive et protestante diffère en ce point. Pour les Juifs, la volonté est de les écarter des colonies. En effet, les autorités locales estiment qu'ils sont dans l'incapacité de les convertir au catholicisme. Il y a donc expulsion des Juifs des îles françaises à partir de 1683. Dans ce cadre, la frontière sert à empêcher le retour de ces populations. La situation est inverse pour les Protestants. Les habitants pratiquant la religion réformée sont considérés comme pouvant être réintégrés dans la communauté catholique. Dans ce cadre, les exclure des îles n'est d'aucun intérêt puisque ceci conduit juste à pousser vers l'ennemi des hommes et des femmes qui contribuent par leur présence à renforcer les colonies. La révocation de l'édit de Nantes se traduit aux îles par une volonté de convertir ces hommes et ces femmes de gré ou de force. Dans ce cadre, il est alors nécessaire de faire de la mer une frontière infranchissable afin de contraindre ces habitants à rester dans les colonies françaises.

Ainsi tout au long du XVII° siècle, contrôler les circulations maritimes est essentiel puisque ceci permet d'assurer la sécurité des colonies et de leurs habitants, d'empêcher le développement du commerce interlope, d'empêcher l'entrée de toute personne qui pourrait apporter aide aux ennemis lors d'attaques futures et enfin de contrôler la circulation en empêchant ceux que l'on veut écarter des îles d'y mettre pied et en contraignant les autres à y rester. Pour pouvoir assurer un bon fonctionnement de ces frontières, il est nécessaire que, sur les littoraux et dans les espaces côtiers, un certain nombre d'éléments de contrôle y soient mis en place.

2. Forts et fortifications : les moyens physiques de défendre l'accès aux îles

Placer des forts sur les espaces littoraux

Si les Européens importent avec eux l'idée de frontières, ils ne se contentent pas d'en tracer les contours sur des cartes, ils les matérialisent très vite sur le terrain en y implantant un système défensif permettant de les préserver. En effet, l'une des premières actions des colons est de réaliser des fortifications militaires dans les espaces où ils ont accosté. Laurence Verrand définit ces fortifications comme étant, tout ensemble ou complexe défensif bâti, en terre, en bois ou en maçonneries, comptant des redoutes, des batteries et des forts[2771]. Au départ, ces « forts » sont en fait des postes de défense non bâti mais muni d'un ou deux canons[2772]. Leur rôle premier est de témoigner de façon physique de l'occupation de l'île par un nouvel occupant. Ils servent à empêcher à de potentiels adversaires de mettre pied à terre dans la colonie. Sans aucun doute, le premier de ces forts est implanté à la Basse-Terre de Saint-Christophe. D'Esnambuc et Du Rossey, partant pour les îles en 1626, reçurent instruction de Richelieu d'en élever pour préserver le commerce et défendre les colonies[2773]. Comme dans les autres modèles coloniaux, l'installation des Français dans les îles est donc marquée par la création d'un espace fortifié.

Nous ne savons pas à quoi ressemblait ce fort d'origine mais nous pouvons tout de même nous en faire une idée en observant les autres réalisés dans la Caraïbe dans les premiers temps de la colonisation. Lorsque d'Esnambuc prend possession de la Martinique, il est, par exemple, signalé que le conquérant y place un fort. Celui-ci est alors une plate-forme placée en bordure de littoral et, certainement, équipée de canons. Le même modèle est implanté sur l'île de la Tortue lors de la conquête du territoire par les hommes de Le Vasseur. Or, tout porte à croire que c'est cet homme qui est à l'origine de la construction du fort de Saint-Christophe[2774]. Nous pouvons donc lui attribuer la paternité du premier modèle défensif dans les Petites Antilles françaises.

En 1650, les îles possèdent, déjà, un système permettant d'assurer la défense des principales portes d'entrée dans les îles. A cette date, nous pouvons compter la présence de deux forts à la Martinique : le fort Saint-Pierre construit en 1635 par d'Esnambuc et le fort Royal dont les premiers travaux ont été lancés par Du Parquet en 1638[2775]. A la Guadeloupe, si le fort originel implanté à la Pointe Allègre semble être totalement abandonné, il y a encore deux fortifications: celle édifiée par Du Plessis à la Capesterre et celle de l'Olive à la Basse Terre[2776]. Enfin, nous savons qu'il y a au moins un fort à Saint-Christophe dans le quartier de la Basse Terre et qu'il en existe peut-être un second dans le quartier de Cayonne. Ces forts ont

2771VERRAND Laurence « Fortifications militaires de Martinique, 1635-1845 », *Journal of Caribbean archéologie*, 2004.

2772 Ibid.

2773 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 15.

2774 HRODEJ Philippe, « défense statique et défense dynamique, le cas de Saint Domingue dans la seconde moitié du XVII° siècle », in PLOUVIEZ David, *Defense et colonies dans le monde atlantique, XV°-XX° siècle*, PUR, Rennes, 2014, P 41- 55

2775 VERRAND Laurence « Fortifications militaires de Martinique, 1635-1845 », *Journal of Caribbean archéologie*, 2004.

2776 KISSOUM Bruno, « Fortifications des îles. Trois siècles d'architecture militaire en Guadeloupe : XVIIe-XIXe siècle », *Bulletin Monumental*, Année 2005,163-4, pp. 343-356

pour point commun d'être installés dans les rades les plus fréquentées des îles. En effet, leur rôle premier est de défendre les anses les plus habitées et de permettre un bon déroulement du commerce[2777]. Dans les premières années de la colonisation, l'occupation humaine n'est pas assez importante pour que l'on ait à se soucier de réaliser d'autres installations défensives dans des espaces plus écartés. Il importe surtout de protéger le cœur de la colonisation d'une quelle qu'attaque que ce soit. Les forts n'ont donc pas pour vocation d'empêcher les entrées et sorties dans les îles.

Les seigneurs propriétaires héritant de ce premier système défensif ne se contentent pas de le conserver, ils continuent à le développer. Du Tertre rapporte par exemple que

> « Bien que Monsieur de Poincy n'eut plus rien à craindre ny du costé des Espagnols ny de celuy des Anglois ; il ne se laissa pas d'achever ses fortifications et après les avoir mis dans leur perfection, il appliqua tous ses soins à embellir son isle »[2778].

Avoir de belles fortifications est un gage de sécurité et rassure les marchands qui viennent dans les îles. Il n'est donc pas surprenant qu'un homme comme De Poinsy, qui donne une place éminente au commerce, veille à ce que son île soit en possession d'un édifice plus impressionnant qu'une simple plate-forme où seraient posés quelques canons. Dans ce modèle, le rôle du fort se développe. Il sert à la fois à défendre les habitants d'incursions ennemies mais il doit aussi être en capacité de défendre les navires qui sont amarrés dans la rade. Le fort devient à la fois un outil de défense des terres colonisées mais aussi de la côte et des rades avoisinantes. Il marque l'entrée dans un territoire où tout navire peut être protégé. Ceci est essentiel au bon développement de la colonisation. Ainsi, les seigneurs propriétaires ne se contentent pas d'entretenir ou de développer les forts existants mais en créent de nouveaux. D'abord, ils le font dans leur île principale comme c'est le cas à la Guadeloupe. L'île étant divisée en deux lors de la disparition de la Compagnie des îles d'Amérique, elle voit s'édifier sur ses côtes deux ensembles fortifiées : le donjon ou château du fort Saint Charles dont la réalisation est financée par Charles Hoüel et le fort de la Madelaine à Baillif réalisé par son beau-frère de Boisseret[2779]. Le fort est alors symbole de la puissance des seigneurs propriétaires qui sont à la fois maîtres des terres mais aussi des espaces côtiers.

C'est aussi dans cette logique que sont édifiées des fortifications dans les nouvelles colonies occupées à partir de 1650. Dans le cas de Saint-Martin, les nouveaux occupants peuvent profiter de la présence d'un fort déjà existant et se dispensent alors de construire une autre fortification comme le rapporte Maurille de Saint-Michel :

> « Saint-Martin a six lieues de long, et quatre de large, au rapport de Jean Laët, mais elle n'a point d'eau douce, cause pourquoi les Sauvages n'y habitaient point. Néanmoins les Espagnols et Hollandais se sont quelquefois battus à qui l'occuperaient, à cause de ses excellentes et fécondes salines, où ils allaient achever leur charge de sel, en revenant du Brésil, pour l'emmener dans l'Europe. Les Espagnols l'occupaient de mon temps, et y avaient un très bon fort, que nous vîmes en passant, mais se voyant mal payés, ils l'ont abandonnée et les Français s'en sont saisis »[2780].

La conquête de Sainte-Croix se réalise dans des conditions similaires :

2777 Sur l'importance des fortifications dans les colonies, voir l'ouvrage rédigé sous la direction de PLOUVIEZ David, *Defense et colonies dans le monde atlantique, XV°-XX° siècle*, PUR, Rennes, 2014.

2778 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire général des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 116.

2779 KISSOUM Bruno, « Fortifications des îles. Trois siècles d'architecture militaire en Guadeloupe : XVIIe-XIXe siècle », *Bulletin Monumental*, Année 2005,163-4, pp. 343-356.

2780 MAURILLE DE SAINT-MICHEL, *Voyage des isles camercanes…* OP.Cit. Chap XIII.

« M le General de Poincy qui ne laissoit échapper aucune occasion d'étendre les limites de la domination Françoise et d'augmenter la gloire de la Nation par de belles entreprises, ayant receu le mesme advis que les Holandois avoit conceu aussi le mesme dessein mais l'executa d'une autre manière. Il choisit cent soixante hommes des plus braves de son isle qu'il mis dans un navire et dans une barque sous la conduite du sieur de Vaugalan avec ordre de s'aller s'establir dans l'isle de Sainte-Croix, de forcer les espagnols qu'ils y trouveroient et de prendre possession de la Forteresse au nom du roy »[2781].

Dans les autres îles, les nouveaux conquérants ne manquent pas de réaliser, dès les premiers temps de leur installation, des édifices défensifs. Dans sa lettre à Cerillac, Du Tertre informe le futur acquéreur de la Grenade que sur cette île il y a un fort. Celui-ci a été réalisé par Du Parquet dès les premiers temps de la colonisation. Nous savons par exemple que les bois qui servent à sa construction sont taillés à la Martinique et porté en kit dans l'île[2782].

Dans le cas de Sainte-Lucie, la présence de Français est aussi matérialisée par un fort :

« M du Parquet estant sur le poinct de venir en France pour traiter avec a Compagnie de l'acquisition des isles de la Martinique et de la Grenade et voyant cette isle abandonnée par les anglois, résolut d'en prendre possession auparavant que de partir, pour cet effet, il fit embarquer trente cinq ou quarante hommes bien munis de toutes les choses necessaires à cette expédition sous la conduite du sieur de Roussellan homme vaillant et que la longue expérience dans les isles avoit rendu digne de cet employ. A son arrivée, il fit bastir un fort »[2783].

Sous les seigneurs propriétaires, un véritable système défensif est donc édifié le long des côtes. Rochefort, de passage à Saint-Christophe, rapporte alors que l'accès à l'île est contrôlé de la sorte :

« Les François ont quatre forts munis de quantités de canons, qui portent loin en mer, dont celui qui est à la pointe de sable, à des fortifications régulières comme une citadelle. Le plus considérable après celui là est à la rade ou au mouillage qu'on appelle de la Basse-Terre. Il y a jour et nuit l'un et l'autre des compagnies de Soldats qui font bonne garde »[2784].

La Compagnie des Indes Occidentales et la défense des colonies

En 1664, les seigneurs peuvent donc vendre « les forts, ports, havres, rivières, pêches, mines, minières, droit de gouvernement qui se trouvent au dit pays » à la Compagnie des Indes Occidentales[2785]. Cette dernière peut s'appuyer à son tour sur ce système défensif pour prendre le contrôle des échanges commerciaux dans les îles. Les forts gardent ainsi leur première fonction : défendre les îles des incursions ennemies. Ils servent aussi à en empêcher l'accès aux navires étrangers. Les forts étant implantés dans les rades les plus fréquentées, ceux qui les contrôlent peuvent avoir l'œil sur échanges commerciaux qui se déroulent dans les ports en développement. Colbert lui-même explique l'importance des forts pour la défense

2781 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit, Tome I, p. 409.

2782 ANONYME DE GRENADE, *Histoire de la Grenade…* OP. Cit.

2783 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit. Tome I, p. 434.

2784 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit. Tome I, p. 45.

2785 BNF, département des manuscrits, fonds MF 12 562, Vente de la Guadeloupe, acte passé devant de La Mothe, notaire à Paris, le 10 Juillet 1664.

des intérêts du roi dans les îles : « La première est que ces fortifications puissent servir à assurer la retraite des vaisseaux et tout ce qui regarde le service de la marine »[2786].

De Baas écrivant au ministre au sujet du Fort Royal en 1670, exprime ce à quoi doivent servir les forts dans les îles :

> « Je vous ay toujours escrit monseigneur et me suis mesmes opiniatré de représenter que le cul de sacq royal de la Martinique doit estre fortifié et je vous escry encore que le roy doit pas ce moyen s'asseurer de cette isle afin d'estre toujours maistre de toutes les autres [...]. Il faut considérer qu'avec cette construction si il aura un port assuré ou peu entrer un nombre de grands vaisseaux et mesme infinité d'autres de moindre port sans aprehender ny la tempeste ny les ennemis [...] Je suis convenu avec Monsieur Pelissier qu'il faira faire une baterie de huit pièces de canon pour garder cette rade car elle n'a aucune deffence pour empescher l'abord des vaisseaux estrangers et les navires y sont exposez comme s'ils estoient en pleine mer »[2787].

La Compagnie des Indes Occidentales va donc s‟impliquer dans un développement de plus en plus important de ces systèmes défensifs. Pour cela, est envoyé en 1666 l‟ingénieur Blondel[2788]. Son rôle est de rendre compte de l‟état des fortifications aux îles. Il doit aussi faire des propositions pour améliorer la défense des côtes. Il signale alors que les îles sont équipées de fortifications mais il montre aussi que ces éléments défensifs doivent être entretenus car ils ne peuvent, en l‟état, répondre aux missions qui leurs sont assignées. Il signale par exemple pour la Guadeloupe que

> « Le fort de Sainte-Marie de la Cabesterre n‟a pas de moindres desfauts et il est si peu flanqué et si faiblement basti qu‟il ne peut passer que pour une très mediocre maison de campagne d‟un particulier. Le choix qui s‟est fait de la Montagne sous laquelle la rivière du Bailli se décharge à la mer, pour y bastir une forteresse, ne peut estre desapprouvé puisque la situation quoiqu‟un peu commandée est la plus commode et la plus propre de toutes celles que l‟on a pu rencontrer dans la Guadeloupe et le mouillage y estant plus seur qu‟en aucun autre endroit de la coste, les vaisseaux qui sont à la rade peuvent tirer du secours du canon de la Forteresse, et celle-ci en peut recevoir commodement de la facilité du debarquement au près de la Montagne »[2789].

Dans l‟esprit de l‟ingénieur, la défense des îles peut aisément se faire en s‟appuyant sur les commodités du terrain. Naturellement, certains espaces sont difficilement accessibles. Il propose alors de concentrer les efforts sur l‟édification de système défensif dans les espaces les plus occupés qui sont aussi les lieux où l‟abord est le plus aisé. Il signale aussi que le développement de la colonisation offre l‟opportunité aux capitaines étrangers de venir accoster dans des anses plus éloignées des forts et donc à l‟abri du regard des autorités locales. Il écrit par exemple :

> « La disposition de la coste de la Martinique entrecoupée de tant de bayes et d'anses fait connaitre qu'il est presque impossible d'empescher un ennemi puissant d'y faire descente car encore que la plupart de ces anses soient très dangereuses pour le

2786 ANOM, COL E 35, Lettre de Colbert, année 1666.

2787 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.

2788 Sur l'action de cet ingénieur aux îles, voir les travaux de THESEE Françoise, « L'Ingénieur du roi François Blondel (1618-1686) : Sa mission aux Isles d'Amérique (1666-1667) » *Outre-Mers.* Revue d'histoire Année 2008, 360-361 pp. 223-240.

2789 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, 25 Septembre 1666.

mouillage des navires elles sont néanmoins toujours propres au débarquement des chaloupes et des austres batiments de petit port »[2790].

Les représentants de la compagnie ont donc deux missions : préserver et développer le système défensif déjà en place et augmenter le nombre d'espaces protégés dans les îles. Il semble que la première action des gouverneurs a été de renforcer les fortifications déjà existantes. Le père Labat, se rendant à la Martinique, signale que le fort Saint Pierre a été édifié par Clodoré en 1665[2791]. Or, ce fort est existant dès les premiers temps de la colonisation. Ceci laisse donc sous-entendre que Clodoré s'est impliqué dans la construction d'un édifice plus imposant à Saint Pierre, faisant oublier l'existence d'une fortification antérieure. En effet, tout laisse à penser qu'un certain nombre d'ouvrages militaires sont laissés à l'abandon à la fin du régime des seigneurs propriétaires. Blondel de passage à Sainte-Croix signale par exemple que

> « Le plus beau port de Sainte-Croix est ce qu'ils appellent le Bassin en la coste du Nord et sous un Montagne qui porte le nom de Fort Saint jean parce que les Espagnols y avaient autrefois construit une petite redoute dont il reste encore quelques vestiges »[2792].

Les derniers seigneurs propriétaires n'ont pas su préserver ces fortifications parce qu'ils n'en avaient plus les moyens financiers mais aussi parce qu'il n'y en avait pas une réelle nécessité. En effet, l'accès aux îles n'est pas interdit aux navires étrangers. Ces forts n'ont alors de raison d'être que pour assurer la défense des colonies. La conjoncture de la fin des années 1650 est à l'accalmie dans les îles. Il est alors probable que les seigneurs propriétaires n'aient pas vu la nécessité qu'il y avait à faire des dépenses excessives pour le développement de ces infrastructures. La prise en main des colonies par la Compagnie des Indes Occidentales coïncide avec la mise en place d'interdictions de commerce avec les nations étrangères et une montée des tensions entre les nations européennes présentent dans les îles. Dans ce cadre, il est alors nécessaire de renforcer la défense des îles.

Ainsi, le système défensif se développe avec la mise en place de batteries en complément des forts. Clodoré écrit, par exemple, qu'au fort Saint-Pierre la « rade étoit bonne, de difficiles accès et qui pouvoit recevoir un grand secours des batteries de terre »[2793]. Les gouverneurs témoignent du bon fonctionnement de ce système de défense. En 1670, De Baas rapporte, par exemple, que

> « Les ennemis n'ont rien fait que se montrer et sans rien tenter aller à Saint-Christophe ou ils ont trouvé deux petits navires qu'ils ont attaquez furieusement et quy ont esté deffendus de mesme et par les maitres des navires et par le canon »[2794].

La défense des côtes est alors assurée de façon efficace par les forts et les batteries. Ces éléments militaires jouent pleinement leur rôle car ils permettent de protéger les navires marchands. Ils font respecter l'abord des îles et en font des espaces préservés des attaques ennemies. Ils contribuent aussi à la lutte contre le commerce interlope et, grâce à eux et à l'action des gouverneurs, « il ne se fait aucun commerce dans les isles qu'avec les françois et que les estrangers en sont exclus ou bien châtiés lorsqu'ils sont surpris »[2795]. Les agents de la compagnie peuvent se glorifier d'avoir contribuer à la préservation des colonies en ayant

2790 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, 25 Septembre 1666.
2791 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p. 25.
2792 ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, 25 Septembre 1666.
2793 CLODORE Jean de *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* OP.Cit. Tome I, p. 88.
2794 ANOM, C8A 1 F° 240, Lettre de De Baas, 05 Juillet 1673.
2795 ANOM, C8A 1 F° 167, Lettre de De Baas, 28 Février 1672.

participé activement à leur fortification. En 1674, l'attaque de De Ruyter échoue à la Martinique car :

> « Il y avait une batterie d'environ quatre pièces de canon à la pointe du Fort de laquelle les vaisseaux étaient obligés d'approcher pour entrer dans le port. Il y en avait une autre de treize pièces qui battait à fleur d'eau, entre cette pointe et le bassin où les navires se mettent à couvert; et le chenal par où l'on entre dans le bassin n'était qu'à vingt pas de cette batterie »[2796].

Pour Saint-Marthe, la victoire des Français face aux Hollandais est donc due au bon développement des fortifications à Fort Royal et à une étroite combinaison dans l'usage des défenses naturelles de l'île et des ouvrages militaires. Pour lui, la colonie a été préservée de l'attaque parce que son accès a été défendu à la fois par le fort mais aussi par les batteries. Il oublie tout de même de préciser que la défense du lieu a été bien plus difficile que ce qu'il annonce. Les hommes de De Ruyter sont entrés dans le fort et les combats ont eu lieu dans les espaces terrestres environnants. En fait, la victoire française à la Martinique est surtout due à l'action de ses occupants et au fait que les marins de De Ruyter étaient épuisés et certainement mal préparés.

Ceci témoigne que la Compagnie des Indes Occidentales, malgré les efforts consentis pour contrôler l'accès aux colonies, est bien en mal d'assurer efficacement le respect de ses frontières. Si le système défensif peut impressionner l'ennemi et rendre ses actions plus délicates, il n'empêche pourtant pas son franchissement. Ceci est visible surtout dans la lutte contre le commerce interlope. De Baas écrit :

> « Les frontières de terre sont gardés de tous les costés par des soldats qui profitent du casuel des prises outre que les vaisseaux du roy qui sont presque toujours à Saint Christophe intimident tellement les hollandois qu'ils n'osent rien entreprendre »[2797].

Nous avons déjà démontré que la Compagnie des Indes Occidentales n'a jamais su assurer le respect de l'exclusif dans les îles. Ceci est dû à la fois à la corruption de ses agents mais aussi par le fait que le développement de la colonisation ouvre autant de portes aux navires étrangers qu'il y a de nouveaux quartiers qui sont constitués sur les littoraux.

Fortifier les îles sous l'administration directe

Au cours de cette période, les forts sont toujours perçus comme le premier moyen d'assurer la défense des colonies face aux attaques extérieures. Or, l'attaque de la Grenade en 1675 par les corsaires Adrien et Rasmus montrent une fois de plus la limite de ces défenses. Tout d'abord, les deux hommes n'accostent pas dans l'anse principale de l'île mais l'abordent par un espace plus escarpé. Puis ils arrivent à prendre possession du fort et la défense de la colonie ne peut être assurée qu'en assiégeant les corsaires qui ont pris place dans la forteresse. De Baas peut expliquer l'inefficacité du fort par le fait que les soldats ne sont pas regroupés autour des zones fortifiés mais dispersés au sein des habitations[2798]. En effet, pour limiter les dépenses liées à la subsistance des soldats, les autorités locales prennent l'habitude de les mettre au service des habitants. En agissant de la sorte, ils leur offrent la possibilité de fuir plus facilement et les éloignent des espaces à défendre. L'exemple de la Grenade témoigne donc du fait que les forts et fortifications des îles n'ont aucune utilité si elles ne sont pas

2796 BNF, département des manuscrits, fond MF 12 562, Mémoire de Saint Marthe sur l'attaque de la Martinique par De Ruyter, 20 Décembre 1674.

2797 ANOM, C8A 1 F° 167, Lettre de De Baas, 28 Février 1672.

2798 ANOM, C8A 1 F° 324, Lettre de De Baas, 04 Mai 1675.

tenues par des hommes qui sont en mesure de la défendre. Il semble que cet épisode ait servi de leçon puisque nous ne retrouvons plus de mention de forts désertés par ses défenseurs après cette date.

La première action des nouveaux gouverneurs des îles et des intendants est alors de mettre en état les forts et de les doter de garnisons capables de les défendre. En 1675, Jolinet signale que le Fort Royal est en mauvais état et qu'il faut le réparer. De plus, il indique qu'aucune infrastructure n'accompagne l'édifice pour lui permettre d'assurer une bonne défense des lieux[2799]. La même année « Le roi décida d'envoyer 400 hommes de troupes de la marine [2800]». L'installation de ces hommes et le développement des forts et du système défensif génèrent nécessairement des dépenses supplémentaires. Mais ceci est essentiel à la préservation et au développement de la colonie comme l'expose de Chambré au sujet de la Grenade lorsqu'il demande d'« y faire une bon fort de pierre pour la rendre capable d'y recevoir les navires de l'Europe et de leur donner des rafraîchissements »[2801]. Il décrit alors l'île de la sorte :

> « Il y a déjà des habitants qui ont faict de petites plantations mais au lieu d'y augmenter ils diminuent tous les jours non pas du manque de terre de l'eau de la chasse et de la pesche qui font abondante mais de leur peu de force c'est-à-dire de leur peu de faculté et encore du peu d'assistance qu'on leur donne d'Europe et des autres isles à cause qu'elle est au vent autrement à l'est des autres isles caraybes françoises »[2802].

Pour lui, le développement de la colonie ne peut passer que par l'édification d'un réel système de défense. Se sentant en sécurité, habitants et marchands se rendront plus aisément dans les lieux, ce qui contribuera à son développement. Les forts ont donc encore comme vocation d'appuyer la colonisation en la défendant. Ces édifices, mieux construits et plus élevés permettent aussi de mieux contrôler les passages au large des îles comme à la Guadeloupe en 1676 : « le 25 monsieur le Marquis partist pour la Guadeloupe ou il apprit que les dits vaisseaux avoient passé au large de la Basseterre et que monsieur de Grancey les poursuivoient et mesme qu'on avoit entendu le canon »[2803].

Ainsi tout au long du XVII° siècle, les autorités locales continuent à investir des moyens importants dans le développement de ces édifices militaires. En 1677, « Monsieur de la Clocheterie fit travailler party de son équipage à des batteries que monsieur de Combes y a tracé à fleur d'eau »[2804]. Si les gouverneurs ne cessent de signaler que les moyens qui leurs sont accordés ne sont pas suffisants, ils semblent tout de même réussir à préserver voire à consolider ce système de défense comme Blénac en 1679 :

> « Le roy veut que l'on travaille au fort de Saint Christophe, on ne le peut que vous n'envoyés une barque en botte, et une chaloupe parce que il faut aller chercher la pierre à chaux et la pierre a bastir et les bois des eschafauts dans les autres isles »[2805].

Des ingénieurs sont aussi envoyés dans les îles de façon plus régulières pour pouvoir contribuer à améliorer la défense des espaces côtiers. Par exemple en 1689, « monsieur Payen party pour se rendre au cul de sacq ou monsieur de la Malmaison l'accompagne pour voir ce

2799 ANOM, C8A 1 F° 339, Lettre de De Baas, 22 Juin 1675.
2800 ANOM, C8A 1 F° 342, Lettre de Baas, 26 Juin 1675.
2801 ANOM, C10A1, Mémoire de Chambré, année 1675.
2802ANOM, C10A1, Mémoire de Chambré, année 1675.
2803 ANOM C7A3 F° 10, Relation de la prise de Marie Galante, Téméricourt, 22 Mai 1676.
2804 ANOM, C8A2F28, Lettre de Jolinet, 11 Juin 1677.
2805 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

qui y tracera pour la seureté de ce lieu et des navires »[2806]. Trois ingénieurs vont s'impliquer dans la défense des îles : Payen, Cailus et Binois. Il faut aussi ajouter que le père Labat va, à la fin du XVII° siècle, à son tour, contribuer fortement à la défense de la Guadeloupe. C'est même dans cette île qu'est commencé un grand projet de défense : la réalisation d'une fortification dans le Petit Cul de Sac. Labat explique alors l'intérêt de ce projet de la sorte :

> « Entre plusieurs utilitez qui reviendroient de cet établissement, qui seroit en peu de tems le plus considérable de tous ceux que les François ont à l'Amérique, on peut assurer qu'il seroit la ruine des colonies angloises de Monsarat, Nevers, Antigues et la Barboude parce que nos corsaires se tenant derrière le Fort de l'islet à Fanjou seroient en état quand ils le jugeroient à propos de courir sur tout ce qui entreroit ou sortiroit des rades de ces isles et d'y faire des descentes continuelles pour enlever leurs esclaves et piller leurs maisons ayant toujours vent largue pour aller et pour revenir et étant seurs de trouver un bon mouillage et une retraite assurée derrière le Fort de l'islet »[2807].

Toutes les forces vives des îles sont investies dans ces projets de fortifications comme à la Guadeloupe en 1689 lorsque « les charpentiers travaillent à la couverture du chasteau et les nègres au nombre de cent cinquante et plus sont occupez au quartier de Saint-Louis et de la Basse-Terre »[2808]. Malgré tout, Blénac en 1689 donne une image bien déplorable de la défense des îles. Il informe le ministre que « le fort de la Guadeloupe est sy petit que la compagnie entretenue n'y peut pas y trouver place ». Ainsi, « en cas de grosse descente de se retirer tous dans le mont Houel qui est capable de contenir toute cette colonie et leurs effets ». De plus, « à Saint-Christophe vous savez qu'il n'y a point de fort ». Cette île n'est pas la seule dans cette situation :

> « A Sainte-Croix a Saint-Martin et a Saint-Barthellemy et a Marie-Galande il n'y a point de forts de sorte qu'il faut que ce soit leurs retranchements qui les sauvent et les bonnes armes dont ils manquent aussy bien que toutes les isles comme vous le verrés par l'estat que les gouverneurs vous envoyent »[2809].

La description faite de la Grenade en 1692 peut nous permettre de mieux comprendre ce que Blénac laisse sous-entendre dans ses propos : « il y a un bon port et un fort qui n'est pas achevé avec une garnison de 50 hommes »[2810]. Des forts ont été édifiés très tôt dans les îles. Il serait impensable qu'ils aient été détruits avant 1689. Si Blénac considère qu'il n'y a de fort qu'à la Martinique c'est parce qu'en fait les fortifications des autres îles sont rudimentaires. En ces lieux, il y a des batteries et de petites fortifications mais aucun système défensif suffisant. C'est ce que laisse sous-entendre Carbonnier en 1692 lorsqu'il écrit pour :

> « Implorer vostre secour pour la pauvre Guadeloupe laquelle estant la plus belle et la plus riche par le grand nombre de sucres blancs de coton et d'indigot qui s'y faisoient si elle avoit une garnison de trois ou quatre cents hommes pour la mettre a couvert des incursions des ennemis »[2811].

2806 ANOM C7A3 F° 16, Lettre d'Hinselin, 01 Janvier 1689.

2807 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome V, p. 136.

2808 ANOM C7A3 F° 16, Lettre d'Hinselin, 01 Janvier 1689.

2809 ANOM, C8A 5 F° 222, Lettre de Blénac, 31 Juin 1689.

2810 BNF, département des manuscrits, fond Français 25163, Mémoire touchant le commerce des isles de l'Amérique Méridionale appelée Antilles, 29 Janvier 1692.

2811 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 874 II CA, Lettre de Carbonnier, agent du Domaine, le 15 Juillet 1692.

L'auteur de ces mots suggère que la défense des îles est surtout réalisée à la Martinique et que les autres espaces restent ouverts aux incursions ennemies. La perte de Saint-Christophe la même année semble conforter cette idée.

Les forts qu'il faut nécessairement entretenir, et les soldats qui les peuplent, servent aussi à lutter contre le commerce interlope. En effet, ils peuvent empêcher à des navires de rentrer dans les rades les plus fréquentées mais aussi empêcher les habitants de sortir de cet espace sans autorisation. Guitaud en 1700 ordonne par exemple que l'« On ne souffrira pas qu'aucun batiment mouillé dans la rade appareille la nuit sans avoir averty l'officier de garde qu'il fera tirer à boulet dessus »[2812]. Les soldats en garnisons dans les forts ont donc pour mission d'empêcher le départ des habitants et peuvent tirer sur les embarcations qui semblent vouloir quitter l'île sans avoir obtenu autorisation préalable. Cette façon de lutter contre le commerce interlope entraîne même la mort d'un des habitants les plus illustres de la colonie de Saint-Christophe : monsieur Pinel comme le rapporte Robert en 1700[2813].

Labat confirme la cause de la mort de son ami et décrit l'évènement de la sorte :

> « Monsieur Pinel trouva la mort dans l'exercice de la charité. Une famille pauvre étant arrivée de la Martinique à la Basse-Terre de Saint-Christophe le pria de lui donner passage dans son brigantin pour aller à la pointe de sable où elle alloit s'établir il le lui accorda avec la joie qu'il avoit toujours quand il trouvoit l'occasion de rendre service et de faire du bien. Il donna ordre au maitre de son brigantin de faire charger les meubles de ces pauvres gens et pendant que ses gens étoient occupez à ce travail, il prit la barre du gouvernail, le brigantin étant déjà sous voile. La sentinelle qui étoit à la batterie de la rade ayant été relevé pendant qu'on étoit occupé à transporter ces gens et ces meubles à bord, sans avoir été averti que le maitre du brigantin avoit parlé à l'officier de garde selon la coutume et voiant ce batiment qui s'en alloit, cru qu'il partoit sans congé et sans autre examen ni ordre il mit le feu à un canon pour l'obiger de mouiller. Le boulet rompit le bordage du batiment et emporta le bas ventre et la cuisse de M Pinel qui mourut »[2814].

Les limites des fortifications dans le contrôle des activités maritimes.

Cet évènement montre bien que l'entrée et la sortie des colonies ne sont pas libres. Dans le cadre de la lutte contre le commerce étranger, tous ceux qui veulent quitter les colonies doivent solliciter l'accord des autorités locales. Ne pas se soumettre au fonctionnement édicté peut alors exposer le contrevenant à de lourdes sanctions. Les fortifications ne servent pas qu'à défendre les îles des attaques ennemies mais participent bien à la préservation des règles édictées dans l'espace. L'action de ces forts sur la répression du commerce étranger reste tout de même limitée. Tout d'abord, la seule présence d'un fort n'empêche pas toujours la réalisation d'échanges entre les colons et les marchands étrangers. En effet, si ceux qui tiennent le fort ne portent aucune application au contrôle du commerce qui a lieu dans la rade, sa présence ne peut suffire à empêcher les échanges frauduleux. En 1690, Blénac présent à la Guadeloupe signale qu'« Arrivant icy j'ay appris que l'on desbarquois du bord de chasteau 150 barils de farine sans le lard et le boeuf»[2815]. Ce commerce se fait alors au pied du fort Saint-Charles sans qu'aucun contrôle n'y soit réalisé.

2812 ANOM, C8A 12 F° 49, Copie d'une lettre de Guitaud, année 1700.
2813 ANOM, C8A 12 F° 87, Lettre de Robert, 01 Février 1700.
2814 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit, Tome VI, p. 184.
2815 ANOM, C8A 6 F° 77, Lettre de Blénac, 20 Juillet 1690.

De plus, les forts et fortifications n'ont d'utilité que si elles sont pourvues de munitions. Or, les colonies sont bien souvent dépourvues en ce domaine. Par exemple en 1711, Vaucresson est obligé de prendre des munitions sur les navires de guerre pour pouvoir en doter les fortifications : « J'ay eu l'honneur de vous escrire dans ma lettre du 15 Janvier dernier que j'ay fait passer à la Guadeloupe les 4 pièces de canons, affuts et ustensiles de boulet par la frégate la valeur »[2816]. Même si « la situation de son fort est très avantageuse c'est un roc presque escarpé de toutes parts qui commande esgalement à la rade au port et au bourg », sans munition, ces défenses ne sont d'aucune utilité[2817].

Enfin, face aux développements des colonies, la seule présence des forts ne peut permettre de contrôler efficacement l'accès aux îles. Gabaret écrit au sujet de la Grenade qu' « on peut descendre en tant d'endroit il y a des anses de deux milles de longueur ou on peut defendre partout »[2818]. Plus la colonisation se développe, plus les îles deviennent poreuses. Les habitants s'éloignent des forts et des rades principales et s'installent dans des lieux plus écartés. Dans ces espaces, le commerce interlope peut s'y développer avec plus de facilité. De plus, les autorités locales qui sont en charge d'assurer la défense de tous les habitants sont dans l'incapacité d'édifier forts et batteries dans l'ensemble des anses. Pour pouvoir régler ce problème, il est alors envisagé de développer des corps de garde.

Le principe n'est pas nouveau puisque les pères carmes présents à la Guadeloupe en 1650 rapportent que « Là il y a un corps de garde proche des magasins des capitaines marchands »[2819]. Face au développement du commerce interlope, en 1678 Blénac propose d'employer ces corps de garde pour faire respecter les principes édictés par Colbert. Il expose son idée de la sorte

> « Je ne doute nullement après cela que le commerce ny soit interdit parce qu'on establira des corps de garde de manière qu'il sera impossible qu'il passe un habitant sans que les soldats en ayt connoissance quoy que ce commerce vienne presentemant à la connoissance des soldats, ils ne déclarent point parce que l'habitant luy donne quelque douceur »[2820].

Le gouverneur pense s'appuyer sur la fidélité des soldats pour pouvoir lutter contre le commerce interlope. C'est donc avec beaucoup d'engouement qu'il signale au ministre qu'il peut s'appuyer sur des hommes qui ont à cœur de servir au mieux le roi. Il compte entre autres sur

> « Monsieur de Beaulieu, il a remis sa compagnie entre les mains de monsieur Deserche bien discipline et bon estat pour monsieur du Couret a toujours esté en garnison dans les autres isles mais je croy monseigneur luy devoir cette justice que dans le combat de Tabac j'eus plus de secours de luy que de personnes »[2821].

Pour que l'action de ces hommes soit efficace, il est aussi nécessaire que ces soldats servent dans tous les espaces des îles et surtout dans ceux qui sont les plus écartés des forts. Pour inciter les soldats à faire respecter les principes de l'exclusif on fait:

> « afficher dans les corps de gardes et par tous les carfours les offres que je fais aux soldats de donner trois escus a celluy qui arrestra une barique de sucre passante dans

2816 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson, 13 Mars 1710.

2817 ANOM, C10A1, Lettre de Caillus, 01 Mars 1705.

2818 ANOM, C10 A1 F 44, Lettre de Gabaret, 25 Septembre 1689.

2819 BNF, département des manuscrits, Fond des Nouvelles acquisitions, NAF 9320, Relation des PP. Carmes sur les Antilles, depuis leur embarquement avec M. de Waily à Paimbeuf jusqu'à leur établissement à la Guadeloupe et à la mort de trois de leurs religieux, 1646-1650.

2820 ANOM, C8A 2 F° 97, Lettre de Blénac, 20 Décembre 1678.

2821 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

> les anglois et qu'on embarquera sans avoir precedement donné desclaration dix escus a celluy qui surprendra un marchand ou habitant voulant et faizant passer son sucre sans permission ou desclaration et la mesme somme a celluy quy pourra convaincre son camarade de s estre laissé corrompre »[2822].

La Cloche de Mont Saint-Méry affirme même que ceci fonctionne très bien à Saint-Christophe puisque

> « les sergents et les sentinelles ont fait ce qu'on pouvoit attendre d'eux tous ceux qui n'ont peu les corrompre n'ont pas eu de commerce et ceux qui leur ont donné un trente sol par barque n'ont pas manqué d'en faire passer; depuis le mois de Juillet 1678 le quart des déclarations particulières des barques et chaloupes quy vont charger du sucre à la Pointe de Sable, ance Louvet et Cabesterre n'a pas esté rapporté au bureau presque toutes les permissions que vous donnez aux anglois à cause des concordats sont restes entre les mains des soldats une preuve convaincante du commerce qui est fait c'est que le prix du baril de boeuf à la Martinique et Guadeloupe est encore de 6 à 700 livres et icy ou les marchands françois n'en ont pas envoyé il ne vaut couramment chez les regretiers que 500 livres »[2823].

En parallèle, les soldats sont aussi installés chez les habitants, ce qui permet encore une fois de limiter les dépenses mais aussi de mieux contrôler les actions des colons. En 1680, par exemple vingt-deux soldats s'établissent comme habitants à la Martinique.

Pourtant, Bégon en 1685 doit signaler les limites de ces corps de garde et de la dispersion des soldats dans les îles[2824]. Loin de leurs supérieurs, les soldats semblent être plus enclins à fermer les yeux sur le commerce interlope. Certains en profitent aussi pour prendre la fuite comme en 1687 à Saint-Christophe lorsqu‟« il nous a esté deserté 3 ou 4 soldats lesquels passent aux isles angloises et hollandoises voisines de celle icy avant qu‟on le puisse scavoir les croyans chez les habitans »[2825].

Si les autorités locales semblent admettre le fait que l‟action des soldats n‟est pas profitable au contrôle du commerce interlope, ils n‟abandonnent pas pour autant le contrôle des côtes. Dans les corps de garde qui sont installées dans les anses secondaires, les commis du domaine remplacent les armées régulières pour le contrôle des circulations[2826]. Ce sont ces commis qui agissent en 1690 quand « au dit bourg du Carbet et donna ordre en arrivant aux corps de gardes d‟arrester toutes les chaloupes et les canots qui viendroient du Fort Royal et luy amener ceux qui les commanderoient pour apprendre les nouvelles »[2827].

Les côtes restent donc sous surveillances. Pour autant, le commerce étranger continue à se développer dans les îles. Il est ainsi signalé en 1700, « Le sieur de la Hante directeur du domaine estant venue me dire qu‟il soupçonnoit une barque angloise de faire commerce à la coste dans une ance à une lieue de la rade vers le Prescheur »[2828]. Ainsi la meilleure façon de lutter contre le non-respect des règles édictées reste, dans l‟esprit des autorités locales, de construire des fortifications. C‟est ce que dit Auger en 1691 :

> « Le petit cul de sac du costé de la Guadeloupe est plus peuplé que le grand cul de sac mais il est aussi mal gardé par les mesmes raisons du libertinage cy dessus à

2822 ANOM, C10B1, Mémoire de Cloche de Mont Saint Méry, année 1679.
2823 ANOM, C10B1, Mémoire de Cloche de Mont Saint Méry, année 1679.
2824 ANOM, C8A 4 F° 37, Mémoire de Bégon 23 Avril 1685.
2825 ANOM, C8A 4 F° 372, Mémoire de Saint-Laurent, 26 Novembre 1687.
2826 ANOM, C8A 4 F° 114, Mémoire de Du Maitz, 20 Mars 1686.
2827 ANOM, C8A6F219, Lettre de Gémosat, 15 Juillet 1690.
2828 ANOM, C8A 12 F° 132, Lettre de Robert, 13 Mai 1700.

quoy je ne vois qu'un remède faute de garde coste qui serait d'avoir des tours de 10 ou 11 pieds »[2829].

La fortification des îles est donc poursuivie tout au long de la période. Pourtant, à plusieurs reprises, ce système défensif montre ses limites. A la Basse-Terre de la Guadeloupe, les logements les plus proches du fort sont protégés par les canons[2830], ceci n'empêche pas que lors de l'attaque de cette île en 1703 par les Anglais, la présence du fort s'avère une fois de plus inefficace. Les Anglais arrivent à accéder à l'île en accostant dans des quartiers plus éloignés. Les défenses posées sur les littoraux ne sont donc pas suffisantes pour empêcher les adversaires de mettre pied dans l'île. De plus, le bourg de la Basse-Terre est attaqué et brûlé par les ennemis[2831]. Le fort, s'il ralentit l'action des soldats anglais, tombe à son tour. La fortification n'a pas même pu permettre de défendre efficacement le bourg parce que celui-ci est beaucoup trop étendu.

Défendre l'ensemble des espaces côtiers

Pour que la défense des îles soit efficace, il faut qu'elle s'adapte à la colonisation. A la Martinique, c'est l'ensemble du littoral caribéen qui est mis sous défense[2832]. Les principales installations sont placées dans les zones les plus occupées par les colons. Les travaux de défense sont financés par les habitants eux-mêmes. Par exemple, en 1693, la compagnie de la Case Pilote fait édifier une batterie avec ses propres fonds[2833]. Ceci indique que pour pouvoir défendre efficacement les colonies, il est nécessaire de défendre l'ensemble du trait de côte. Or, les moyens alloués pour ce système semblent toujours insuffisants. Par exemple, Labat signale qu'à la Guadeloupe les défenses du fort ne peuvent être utilisées car il manque des hommes qui savent se servir de canons.

> « comme nous manquions de cannoniers n'y en ayant qu'un entretenu dans le Fort et deux autres qui en faisoit le métier afin d'être exempts de guet de garde et de corvées ce qui ne suffisoit pas pour servir notre artillerie : monsiuer Auger trouva moien d'engager deux canoniers d'un vaisseau Nantois qui étoit dans les abimes du Petit Cul de Sac pour venir servir au Fort à condition d'être payez comme canoniers des vaisseaux du roi et d'être récompensez comme Flibustiers s'ils venoient à être estropiez »[2834].

Comme en 1674 à la Martinique, à la Guadeloupe en 1703, la défense de l'île est assurée à la fois par les navires présents sur place et par l'action des habitants. Les forts et fortifications qui sont censés devoir protéger navires et habitants doivent leur survie à la présence de ces derniers. Il serait erroné de penser que les autorités locales n'ont pas conscience de ce manque d'efficacité des fortifications dans la défense des frontières. Au contraire, dès les premiers temps de la colonisation, les élites dirigeantes savent qu'elles n'ont pas les moyens d'assurer seules la défense des îles. Très tôt les habitants ont donc été mis à contribution pour assurer le respect des frontières.

2829 BNF, département des manuscrits, fond Français, MF 12 562, Etat de la Guadeloupe par d'Auger, 11 Mars 1696.

2830 Ibid.

2831 L'attaque de la Guadeloupe par les Anglais en 1703 a été décrite par LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cite. Tome VI p. 385-390.

2832 VERRAND Laurence « Fortifications militaires de Martinique, 1635-1845 », *Journal of Caribbean archéologie,* 2004.

2833 Ibid.

2834 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP. Cit, Tome VI, p. 392.

3. L'implication des habitants dans le contrôle des frontières

Les milices et le contrôle des espaces côtiers

A la Guadeloupe, en 1663, « Monsieur de Teméricourt et la Potterie accompagné de trois cavaliers et de dix huit hommes à pied tous armez de fusils, mousquets et pistolets passerent dans l'habitation de monsieur Fidelin et un nommé la Cour »[2835]. Ces hommes sont alors en train de faire le tour de l'île afin d'interdire son accès aux ennemis. Teméricourt et de la Poterie ne sont pas accompagnés de soldats mais d'habitants armés. Ces derniers, qui participent activement à la défense de cette colonie, font partie des milices qui composent chaque quartier. Très tôt, les colons prennent conscience que les infrastructures militaires ne peuvent suffire à assurer la défense des îles. Pour pallier le manque de soldats, les administrateurs locaux intègrent les habitants dans des milices. Le danger venant de l'extérieur, la première mission des milices est d'assurer la surveillance des côtes et d'empêcher l'entrée dans les îles aux ennemis. Pour cela, les hommes sont entraînés au maniement des armes. Le père Breton rapporte :

> « L'honnête exercice des hommes surtout y est louable et l'ordre qu'ils observent en leur milice est tel que, tous les dimanches à 7 et 8 heures du matin, tous les habitants de St Xpofle vont à la messe de leur paroisse, chacun le mousquet et la pique sur l'épaule et l'épée au côté, et en attendant l'heure ordinaire de la chanter, ils s'assemblent en une grande place publique, où les capitaines, sergents et caporaux leur font faire l'exercice jusqu'à ce que la cloche sonne »[2836].

Fort de ce savoir militaire, ces hommes sont d'abord en mesure de pouvoir appuyer les entreprises de conquêtes menées par les instances dirigeantes. A Marie-Galante par exemple, Hoüel « y en a fait passer environ trois cens qui se retiroient la nuit en un grand vaisseau qu'ils avoient à la rade jusques à ce que la fortification fut en défense »[2837]. Ces hommes qui dorment dans un navire la nuit devant Marie-Galante ne sont pas tous les futurs habitants de la colonie. Il y a parmi eux des membres des milices guadeloupéennes qui, une fois la mission accomplie, retourneront sur leurs terres. Les milices ont donc pour mission d'assurer la défense de l'île avant que ne soient installées de véritables infrastructures militaires.

Nous avons déjà exposé le fait que les habitants prennent une part active dans l'œuvre coloniale et dans la défense des colonies une fois leur conquête assurée. L'action de ces habitants s'inscrit aussi dans le cadre des déplacements des milices. En effet, celles-ci ne sont pas utiles qu'à leur quartier mais inscrivent leur action dans une défense globale du domaine colonial. Pour cela, les membres des milices doivent s'organiser de façon à avoir toujours le regard porté vers la mer. Mathias Du Puis rappelle que « le lieutenant doit obvier aux descentes des espagnols qui en passant pour aller droit au Pérou pouvoient faire enlèvement de tous les biens que ces colonies françoises avoient acquises »[2838]. Il est donc habituel de voir des habitants s'impliquer dans la défense des îles. Ce sont eux qui jouent le rôle de garde côte dans les espaces qui ne peuvent être contrôlés par les forts et leur garnison. Tout au long de la période, surtout en temps de conflits, les milices sont postées le long des côtes pour contrôler le passage des navires aux abords des îles. Du Maitz, en 1690, rapporte que « les habitants de Saint-Christophe ne sont qu'à trois lieues de Nieves ils sont de garde toutes les vingt quatre

2835 BNF, département des manuscrits, Mélanges Colbert 116 bis MI 12 377, Lettre de Coudray, 09 Juin 1663.
2836 Anonyme de Saint-Christophe *Histoire de l'isle de Saint-Christofle…* Op.Cit.
2837 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP. Cit. p. 54.
2838 DUPUIS Mathias, *Relation de l'établissement….* OP. Cit. p. 25.

heures »[2839]. Cet engagement des habitants permet souvent de se prémunir des attaques ennemies comme à la Martinique où la même année :

> « Le sieur de Gémosat estant à Saint-Pierre fut averty sur le midy par le sieur Desnotz directeur de la compagnie de Guinée qui venoir de la Bassepointe qu'il parroissoit au vent de l'isle dix neuf navires incontinent l'alarme fut donnée et il ecrivit a monsieur le comte de Blénac qui estoit au Fort Royal luy envoyant cette nouvelle par les corps de garde et dans moins de deux heures tout le monde rangerent sous les armes depuis le Prescheur jusques au Carbet »[2840].

Les habitants ne se contentent donc pas d'informer les autorités locales de la présence d'ennemis aux abords des îles. Ils savent s'organiser et défendre efficacement le territoire qu'ils occupent. Il est habituel de voir ces habitants s'opposer à la descente d'adversaires. A Saint-Christophe en 1702, ce sont d'abord les habitants des quartiers les plus éloignés qui s'opposent à la descente des Anglais avant d'être suppléés par des forces militaires plus importantes menées par le gouverneur[2841]. De même à la Guadeloupe en 1703, Labat rapporte que la défense de l'île est avant tout assurée par les habitants avant l'arrivée des troupes présentes à la Martinique et menée par Gabaret[2842]. Pour la défense de cette île, l'action est assez simple. Les habitants se répartissent le long des côtes et se placent là où ils peuvent atteindre les soldats qui mettent pied à terre sans être trop exposés aux feux des ennemis.

Les habitants s'engagent volontiers dans la défense des côtes parce qu'ils ont tout intérêt à s'opposer à l'entrée des ennemis dans leur île. En effet, chaque attaque se résume par la destruction des terres et par la fuite des occupants, d'où l'attitude de certains habitants qui n'hésitent pas à exposer leur vie pour la défense des littoraux. Il est aussi certain que ceux qui participent activement à la défense des îles en tirent une certaine fierté. Beaumont rapporte qu'en tant qu'habitant, il a pu servir pour le roi de la sorte : « J'ay esté détaché dans une barque pour tenir croisière et de garde coste au commencement de cette guerre »[2843]. C'est donc avec fierté que cet homme peut se glorifier d'avoir participé activement à la défense des colonies. Il n'est pas le seul à agir de la sorte. Gabriel de la Vigne rappelle que « Le prompte secours qu'il donna au navire le Saint-Pierre venant de France qu'il empêcha d'estre pris par deux corsaires anglois qu'ils furent obligé de se retirer après un long combat »[2844].

Suite à ces actions de défense de la côte, ces hommes escomptent avoir récompense. En effet, les habitants défendent les terres qu'ils possèdent dans l'espoir de les préserver des attaques ennemies mais ils espèrent aussi que leurs actions soient récompensées par l'obtention de charges au sein de la société coloniale ou par l'acquisition de quelques titres. L'organisation en milice permet d'offrir aux habitants des postes à responsabilité au sein des quartiers : capitaine de milices par exemple ou au sein des îles avec le poste de lieutenant. Or, un bon capitaine de milices est un homme qui sait engager les habitants dans la défense active du quartier. Ainsi, tout au long de la période nous voyons ces capitaines intervenir pour défendre l'accès aux côtes qui sont sous leur autorité. Vaucresson rapporte en 1708 qu'il vient « d'apprendre que deux barques d'Antigues ont fait la nuit passée une descente au quartier des Anses d'Arlet mais ils y ont été repoussez par le sieur du Mottet et ses négres »[2845]. Ceci

2839 ANOM, C8A6F116, Lettre de Du Maitz, 25 Mai 1690.

2840 ANOM, C8A6F219, Lettre de Gémosat, 15 Juillet 1690.

2841 ANOM, C10B2, Relation de ce qui s'est passé à Saint-Christophe lors de l'attaque des Anglais, par De Gennes, 18 Juillet 1702.

2842 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome VI, p. 388.

2843 ANOM, COL E 23, Dossier Beaumont, année 1704.

2844 BNF, département des manuscrits, fonds clairambault 499, Dossier de La Vigne, année 1709.

2845 ANOM, C8A 16 F° 362, Lettre de Vaucresson, 22 Août 1708.

démontre encore qu'en ces temps avancés de la colonisation, l'action active des habitants pour la défense des îles ne s'est pas estompée.

L'action des habitants, une nécessité pour suppléer l'absence de moyens.

Tout au long de la période, les habitants sont donc prêts à prendre les armes pour défendre les côtes mais aussi les embarcations qui sont menacées. En 1708,

> « Le 14° du mois d'Août dernier une barque danois fut pilottée dans le grand cul de sac de cette ditte isle par un habitant et conduit par un habitant et un marchand du quartier des vieux habitants ou il devoit aller pour empêcher que la patache angloise ne enlève une barque marchande qui y estoit mouillée dans la dite »[2846].

Ces actions qui peuvent paraître d'un grand altruisme sont en fait motivées par plusieurs facteurs. Tout d'abord, il est nécessaire d'apporter aide aux marchands qui viennent commercer dans les îles. Pour les capitaines de navires, il est rassurant de savoir qu'ils peuvent compter sur l'appui des habitants pour se protéger des prédations des corsaires et pirates ennemis. En agissant de la sorte, les habitants s'assurent une venue régulière de ces marchands extérieurs. De plus, ceci contribue à nouer des liens plus étroits entre habitants et marchands. Lorsque les habitants défendent les côtes et les abords des îles, c'est donc avant tout pour protéger leur intérêt personnel. Bien souvent, ceci coïncide avec la défense d'intérêts communs, ainsi lorsque les autorités locales comptent sur leur implication compenser le manque de moyen offert par l'autorité royale. La défense des îles repose donc sur une combinaison entre milices et armées régulières. En 1692 par exemple, la défense de Marie-Galante est assurée par « 24 hommes de garnison et 217 habitants »[2847]. Guitaud en 1689 montre comment tous les habitants peuvent être impliqués dans la défense des îles :

> « Je me serois transporté en l'isle de Saint-Martin commandée par le sieur chevalier de Rionville lieutenant de roy […]. J'ay trouvé quatre compagnies de milice montant à cente nonante hommes portant armes sans y comprendre les vieillards quy peuvent seulement servir dans les retranchements il n'y a que nonante et deux armes boucanieres en estat de bien servir et cent vieilles armes sur lesquelles on peut pas faire beaucoup de fondes »[2848].

Tous les habitants, même les plus âgés sont donc impliqués dans la défense des colonies. Grâce à cela, les autorités locales peuvent envisager de porter aide aux autres colonies sans trop exposer les îles, comme en 1689 à la Martinique, où « les trois compagnies du Fort Royal ayant esté relevée par trois compagnies de milice pendant le temps de l'expédition de Saint-Christophe »[2849]. Cette implication des habitants permet de pouvoir conserver les possessions coloniales et assure une continuité de la défense des îles, surtout lorsque les troupes qui y sont implantées ne sont pas assez nombreuses.

Les limites de l'action des habitants dans la défense des côtes

S'appuyer sur les habitants pour la défense de l'accès aux îles présente tout de même des limites. Tout d'abord, si les hommes peuvent s'y impliquer, il leur est nécessaire de

2846 ANOM C7A5 F° 177, Lettre de Bachelier, 08 Septembre 1708.

2847 BNF, département des manuscrits, fonds Français 25163, Mémoire touchant le commerce des isles de l'Amérique méridionnale appelée Antilles, 29 Janvier 1692.

2848 ANOM, C10D1, Lettre de Guitaud, 21 Juin 1701.

2849 ANOM, C8A5F375, Lettre de Du Maitz, 25 Août 1689.

devoir être bien armés. Or, du fait de la difficulté de l'approvisionnement des îles, ceci n'est pas toujours possible. De Moyencourt en 1689 expose cette difficulté :

> « J'ay septente et cinq hommes portant les armes dont parmy ce nombre il ne s'en trouve que trente sept bien armés de bons fusils bouquaniers que je leur ay fait venir et trente huit de mal armés ; il y a encore douze hommes invalides et non armés »[2850].

Ce sont les autorités locales qui doivent donc assurer l'armement des milices et les dépenses pour leur entretien. Cette contrainte peut expliquer aussi pourquoi les autorités locales aiment s'appuyer sur les flibustiers, armés quant à eux par leur propre moyen. Armer les habitants expose les autorités locales à une seconde difficulté: munis des moyens de leur défense, ces hommes peuvent acquérir un certain sentiment de liberté. Dans certains cas, l'implication des habitants dans la défense des côtes peut contrevenir aux intérêts des autorités locales. En 1695, De la Malmaison annonce que « le capitaine de milice a pris un navire à l'islet Gouiave »[2851]. A première vue, l'action des habitants de ce quartier de la Guadeloupe est louable. L'intendant Robert confirme « la prise le brigantin le George de Portsmuth nouvelle Angleterre faite sur les anglois par les habitants de l'islet a Goyafe de l'isle Guadeloupe »[2852]. Lors de cet évènement, les habitants du quartier ont pris leurs embarcations côtières et ont atteint le brigantin qui longeait les côtes de la Guadeloupe. Les habitants ont alors arraisonné le navire et l'ont emporté dans leur anse. Pour récompenser cette action :

> « Le sieur Robert laissera en toute propriété aux habitants de l'islet à Goyave le tiers du provenu de la prise angloise le Goerge de Portsmouthe les déchargera de la caution qu'ils ont donnée suivant l'ordre de sa majesté et il fera remettre les deux autres tiers au sieur de Laurent auquel elle en a fait don »[2853].

En agissant de la sorte, Robert escompte inciter plus d'habitants à se saisir des embarcations corsaires qui viennent faire des prises le long des côtes. Pour l'intendant, les milices ne doivent pas se contenter d'empêcher les équipages adverses de mettre pied à terre, ils doivent aussi intervenir en mer pour empêcher les navires ennemis de s'approcher des côtes. Ceci s'oppose à la vision d'Amblimont. Sans l'indiquer clairement, le gouverneur général semble s'opposer à l'avis de son confrère. Il indique que le partage des revenus de la prise est délicat à traiter. En effet, d'Amblimont semble être partisan du fait que les prises en mer doivent être réalisées par les capitaines de l'armée royale ou par les flibustiers au service du roi. Pour lui, le fait que les habitants s'investissent dans la course les expose et, par la même, risque d'affaiblir les colonies. Il n'est pas le premier à ne pas voir d'un très bon œil l'implication des habitants dans la course. En 1675 Jolinet écrit déjà « Il est important que les habitants ne prennent party dans les dites troupes ayant une subsistance assuré a abandonneroient la culture de la terre »[2854]. En 1693, Hinselin reproche aussi que « la permission que le roi donne aux armateurs de tirer du monde de cette isle comme à la Martinique est extrêmement contraire au service de sa majesté »[2855].

Si Robert fait, quant à lui, le choix d'appuyer l'implication des habitants en leur offrant la possibilité de pouvoir partager les produits de la prise c'est parce que les autorités locales savent bien qu'ils ont grand intérêt à voir les habitants s'impliquer activement dans la défense des côtes. Or, pour cela, elles ne peuvent se contenter de la seule bonne volonté des habitants.

2850 ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.
2851 ANOM, C7A4 F° 91, Lettre de La Malmaison, 16 Avril 1695.
2852 ANOM, C8A 10 F° 127, Lettre de Robert, 15 Octobre 1699.
2853 ANOM, C8A 10 F° 191, Lettre d'Amblimont, 20 Février 1698.
2854 ANOM, C8A 1 F° 361, Mémoire de Jolinet, 10 Décembre 1675.
2855 ANOM C7A4 F° 54, lettre d'Hinselin, 28 Octobre 1693.

En effet, elles sont conscientes que les milices ne s'impliquent dans la défense des côtes que quand leurs membres y voient un intérêt pour la préservation de leurs biens. Par ailleurs, les habitants étant les premiers acteurs du commerce interlope, il est logique qu'il soit difficile de les impliquer dans son éradication. Les autorités locales tentent tout de même de les associer dans des actions contre ce commerce frauduleux. Il arrive que quelques habitants dénoncent leur voisin lorsque celui-ci s'y adonne comme dans le cas suivant :

> « Le nommé François Geoffroy a répondu que le jour d'hier estant chez le nommé Thomas Cabaretier environ sept heures du matin et voullant s'en aller chez luy il passa par le bord de la mer ou il appersu le cannot qui estoit desja poussé au large et le sieur Le Thellier qui fut revenu son fusils sur son espaulle et son coutelas à sa main »[2856].

Si cet habitant dénonce la pratique d'un commerce interlope dans l'île c'est parce qu'il sait qu'il peut en être récompensé. En effet, pour contrôler les habitants, les autorités locales incitent à la dénonciation. En 1710, l'acte de dénonciation est poussé par Phélypeaux. Le gouverneur général annonce que « si le dénonciateur est soldat ou matelot je lui donnerai immédiatement son congé » et « le dénonciateur sera régulièrement payé comptant dans la part que le roi lui accorde dans la confiscation »[2857]. Ainsi les autorités locales pensent contrôler l'action des habitants en s'appuyant sur la dénonciation. Tout le monde peut y trouver intérêt, habitants, capitaines de navires ou matelots peuvent obtenir une part dans les produits confisqués. Mais la dénonciation a ses limites. En 1698, Robert demande aux capitaines de vaisseaux marchands de dénoncer les équipages qu'ils voient faire du commerce étranger. L'intendant doit alors reconnaître que

> « Cette précaution n'a produit aucun effet et les capitaines marchands peut estre pour ne se point faire des affaires avec des personnes puissantes en ce pays cy et ne point tomber dans des embarras facheux n'ont fait aucun mouvement quoique je leur aye pu dire et cependant il me revenoit toujours que le commerce estranger se faisoit impunement »[2858].

L'apport du commerce interlope est tel que les habitants et capitaines sont plus incités à y participer qu'à le dénoncer. Ainsi, si les habitants sont très impliqués dans la défense des colonies face aux incursions ennemies, ils ne participent que très faiblement aux contrôles des côtes contre le commerce interlope. N'oublions pas non plus que, pour les habitants, empêcher le commerce interlope s'est aussi parfois s'opposer à ces mêmes autorités locales qui cherchent à les impliquer dans le contrôle des côtes. Robert n'écrit-il pas en 1702 :

> « Il seroit difficile d'interdire ce commerce aux françois de la dite isle de Saint-Christophe qui sont persuadé et monsieur de Gennes tout le premier qu'ils ne scauroient s'en passer et que pouvant avoir des anglois le barril de bœuf a dix ecus ils ne sont pas tenu d'en envoyer chercher aux isles françoises comme la Martinique et la Guadeloupe ou il se vend 12 écus outre le fret et la peine de le faire venir »[2859].

Imposer l'idée de frontières

Pour pouvoir faire respecter le principe de frontière, les autorités locales ne peuvent se contenter de s'appuyer sur la seule volonté des habitants. Or, si les frontières ne sont pas

2856 ANOM, C10 A1, Lettre de Lugerac, 13 Février 1693.
2857 ANOM, C8A 18 F° 449, Ordonnance de Phélypeaux, 10 Décembre 1712.
2858 ANOM, C8A 10 F° 332, Lettre de Robert, 31 Mai 1698.
2859 ANOM, C8A 14 F° 145, Lettre de Robert, 26 Juin 1702.

respectées, c'est souvent du fait des colons qui participent activement au commerce interlope et qui prennent l'habitude de quitter les îles pour des micro-mobilités sans solliciter l'accord des autorités locales. Si ces dernières veulent contrôler l'accès dans les îles, il leur est essentiel d'imposer les tracés des frontières aux habitants. La mer n'agissant pas comme une barrière physique infranchissable, il est alors nécessaire de condamner toux ceux qui contreviennent au respect des limites imposées par les représentants de l'autorité. Faire respecter le principe de frontières consiste donc à empêcher les habitants d'agir dans deux domaines : le commerce avec les nations étrangères et l'habitude de quitter les îles comme bon leur semble.

Ainsi pour lutter contre le commerce interlope, les autorités locales mettent en place un système de sanction qui s'applique aux habitants qui s'impliquent dans ce commerce. Les sanctions peuvent être multiples. Dès 1670 à la Guadeloupe, un habitant est condamné pour avoir commercé avec les Hollandais à Saint-Eustache : « Gombaut habitant de la Guadeloupe avoit fait son achapt qui pour cela a eu sa barque et ses marchandises confisquées et c'est la raison pourquoy les habitants se precipittent et s'exposent a recevoir des chatimens »[2860]. Du Lion semble vouloir marquer le coup en infligeant à Gombault de lourdes sanctions. Dans la plupart des autres cas, les autorités locales se contentent de confisquer les produits issus de ce commerce et les contrevenants s'exposent à des amendes comme en 1681 à Saint Martin : « Le conseil souverain de Saint-Christophe a jugé l'affaire de la caiche angloise arrestée à Saint-Martin. Il a condamné a de bonnes amandes le juge et les autres habitans du dit Saint-Martin complices »[2861].

Tout au long de la période des habitants sont donc sanctionnés pour avoir voulu échanger avec des nations étrangères. La seule incitation à la pratique de l'interlope peut être condamnée comme dans le cas suivant :

> « Je vous envoye une sentence du juge de cette isle et une requeste d'un marchand contre un habitant appelé Jean Donce, hollandois, je le l'ay fait mettre en prison parce qu'il disoit que pour les holandois il feroit de bon sucre, et que pour les françois il en feroit toujours de plus mauvais »[2862].

Pour lutter contre le commerce interlope, il est aussi nécessaire pour les autorités locales d'empêcher les habitants de prendre la mer comme bon leur semble. En 1686 Blénac interdit « a toutes sortes de personnes de qu'elle qualité et condition qu'ils soient d'aller à l'advenir à aucun bord que premier le maistre n'aye fait sa déclaration »[2863]. Pour lutter contre l'habitude qu'ont les habitants de prendre leurs embarcations côtières pour aborder les navires de passage dans les îles, Blénac escomptent leur empêcher un libre accès à l'espace maritime en les contraignant à devoir demander l'accord de sortie des îles, comme il en est le cas pour toutes les autres embarcations. Mais le gouverneur général n'est pas dupe et sait très bien que ce règlement sera difficilement respecté. Il accompagne son ordre d'un autre qui s'adresse aux capitaines marchands. Il leur interdit de « recevoir sur leur bords aucun habitant sans un congé expres du gouverneur de l'isle d'où ils seront »[2864]. Le gouverneur se donne aussi le droit de refuser le départ de certains habitants comme dans le cas suivant : « Par les pièces que vous presentera le sieur Dubourdet, vous y verez le refus que j'ay fait de luy donner son

2860 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.
2861 ANOM, C8A 3 F° 71, Lettre de Patoulet, 08 Mars 1681.
2862 ANOM, C8A 2 F° 147, Lettre de Blénac, 31 Janvier 1679.
2863 ANOM, C8A 4 F° 219, Ordonnance de Blénac, 25 Octobre 1686.
2864 ANOM, C8B 19 N° 51, Ordonnance de Blénac, 03 Décembre 1686.

congé »[2865]. Blénac explique alors les causes de sa décision dans une de ses lettres écrites en 1689 :

> « Je suis obligé de vous dire que sy vous ne deffendez aux marchands aux navires des compagnies et aux corsaires de recevoir personne sur leur bord sans congé des gouverneurs ou de moy dans la nécessité ou sont les habitants et accablés de debtes vous en verrez bientost deserté la moitié »[2866].

La même année « Le 24 les sieurs de la Touche, Charton, Chicou et Bertrand envoyerent leurs commissions au sieur de Gémozat qui envoya ordre au sieur Perrier de les laisser faire leur embarquement mais de veiller qu'ils n'embarquassent pas plus d'hommes que leur commission portoient »[2867].

Un véritable contrôle de la circulation des marchandises est alors instauré dans les îles. Les capitaines des îles doivent signaler le contenu de leur chargement au départ et leur cargaison est contrôlée lors de leur arrivée dans une autre île. En 1688, « la barque appartenant au sieur Latouche ayant esté surprise avec cent barriques de sucre qui n'avoient pas esté déclarez »[2868]. La cargaison est alors confisquée puisque l'origine des marchandises ne peut être prouvée. Ce contrôle de la circulation des cargaisons peut apparaître, à première vue, comme la méthode la plus efficace pour lutter contre l'interlope mais la configuration des îles ne permet pas un contrôle efficace. Tout d'abord, Du Maitz rappelle que le contrôle des côtes ne peut être efficace que si ceux qui en sont en charge s'y applique vraiment :

> « La précaution que sa majesté a prise pour empêcher les habitans de sortir des isles sans un congé du lieutenant general par son ordonnance du 3 septembre 1690, pourroit avoir un succez plus assuré si les commis des classes à l'arrivée des vaisseaux des isles alloient faire la visite du monde qu'ils trouvoient soit passagers soit equipages »[2869].

Or, nous avons déjà démontré que nombre des représentants du roi dans les colonies sont impliqués dans le commerce interlope ou trouve des motivations personnelles pour fermer les yeux sur la pratique. Tout comme les habitants, les soldats aux îles ont alors très peu intérêt d'empêcher l'entrée des produits étrangers. Robert est même contraint d'afficher une « Ordonnance du roi qui interdit aux habitants et aux marchands de ne rien acheter des officiers des vaisseaux de sa majesté »[2870], signe que les représentants du roi sont grandement impliqués dans le commerce défendu.

De plus, Robert rappelle que « Dans tout le contour des isles il y a des ances ou les barques peuvent mouiller et qu'auprès de ces ances il y a des habitations »[2871]. Chacune de ces anses peut alors devenir une porte d'entrée pour les marchandises étrangères. Amblimont indique alors en 1698 combien il est difficile de sanctionner la pratique du commerce interlope :

> « Tous ceux qui ont eu le malheur d'y estre surpris depuis que je suis icy et qui par consequence ont esté condamnez a payer les amandes et subir les autres chastimens n'avoient par plus souvent la valeur d'une barrique d'eau de vie à eux apporté dans leurs basteaux et estoient la plus part des pauvres habitants des isles dégrades

2865 ANOM, C8A 5 F° 49, Lettre de Blénac, 29 Mars 1688.
2866 ANOM, C8A 5 F° 262, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1689.
2867 ANOM, C8A 5 F° 407, Lettre de Gémosat, 22 Septembre 1689.
2868 ANOM, C8A5F123, Lettre de Du Maitz, 07 Septembre 1688.
2869 ANOM, C8A 6 F° 324, Lettre de Du Maitz, 16 Février 1691.
2870 ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.
2871 ANOM, C8A 10 F° 279, Lettre de Robert 06 Mars 1698.

chargez de familles et par le moyen d‟un ordre de sa majesté telle que j‟ay l‟honneur de vous la proposer l‟on découvriroit qui sont les marchands ou habitans qui les chargent et leurs croupiers »[2872].

Faire respecter les principes de frontières commerciales aux îles est donc chose bien délicat. De même, les autorités locales se trouvent bien en mal à contrôler les départs des habitants. Nous avons évoqué plus tôt que nous sommes face à une société mobile. Les habitants ont l‟habitude de prendre la mer pour des micro-mobilités. Ainsi, empêcher le départ des habitants va à l‟encontre des pratiques des membres de la société coloniale. En voulant limiter les déplacements des habitants, les autorités locales s‟exposent à des contestations des capitaines de navires qui ont l‟habitude de s‟appuyer sur les membres de la société coloniale pour compléter leurs équipages pour de courtes navigations. Blénac en 1692 « envoye la deffence que j‟ay donné d‟embarquer personne elle n‟a pas plu à plusieurs habitans et marchands comme Raguienne, Cattier, Benjammin et la Touche quy croyoient que j‟estoit obligé de leur donner des hommes de l‟isle pour emmener les navires qu‟ils acheptent et fortifier les equipages de ceux quy viennent de France »[2873].

Ces contestations n‟empêchent pas les autorités de continuer à interdire la libre circulation des habitants. Blénac en 1694 « interdit aux capitaines des vaisseaux tant de guerre que marchands d'embarquer des habitants, soldats ou nègres sans permission du gouverneur »[2874]. Ceci démontre une fois de plus que tous les membres de la société coloniale sont concernés par ces circulations. Ne pouvant contraindre les habitants à rester sur leur terre, les membres de l‟autorité locale tentent d‟impliquer les capitaines de navire dans la lutte contre le départ des habitants. Mais c‟est oublié que ces capitaines ont plus intérêt à apporter leur aide aux habitants qu‟à leur priver de ces circulations.

Pour faire bonne figure, les capitaines respectent les règles édictées lorsqu‟ils sont dans les ports mais De la Malmaison rapporte qu‟« ils n'embarquent personne à la rade de la Basseterre leur donnant rendez vous dans les quartiers esloignés »[2875]. Ainsi, loin des regards des administrateurs, les capitaines de navires continuent à soutenir les déplacements des habitants, contribuant par la même à la poursuite des migrations et à la pratique du commerce interlope.

Les autorités locales persistent pourtant à sanctionner ceux qui ne respectent pas les interdits commerciaux ou contreviennent aux interdits sur les circulations. En 1694 :

> « Le sieur Dubois domicilié et directeur d‟une raffinerie ayant esté mis aux ignominies et retenu en prison par les ordres de monsieur de Blénac endant huit jours et aussi son maitre et commis constituez prisonnier dans les cachots du fort royal à cause qu‟un brigantin à luy appartenant avoit esté à saint Thomas y négocier des syrops »[2876].

Ces peines restent très exceptionnelles et les sanctions sont rarement appliquées comme le signale en 1711 Vaucresson[2877].

La seule sanction qui semble pouvoir inciter les habitants au respect des frontières est d‟exclure des îles ceux qui ne suivent pas les règles édictées. C‟est ce qui se produit en 1702 lorsque « Monsieur Sisson a esté envoyé en France auxquels il a esté condamné ayant esté

2872 ANOM, C8A 10 F° 232, Lettre d'Amblimont, 01 Juin 1698.
2873 ANOM, C8A 7 F° 19, lettre de Blénac, 12 Mai 1698.
2874 ANOM, C8B 19 N° 52, Lettre de Blénac, 20 Octobre 1694.
2875 ANOM C7A5 F° 199, Lettre de La Malmaison, 01 Mars 1709.
2876 ANOM, C8A 8 F° 197, Lettre de Du Maitz, 26 Août 1694.
2877 ANOM, C8A 18 F° 70, Lettre de Vaucresson, 13 Mars 1713.

necessaire de le tirer des isles pour faire cesser ses liaisons qu'il auroit pu y faire pour continuer son mauvais commerce »[2878]. Certains hommes peuvent donc se voir interdire l'accès aux îles françaises[2879]. Mais cela ne fait que repousser le problème. Ces hommes interdits de poser pied à terre dans les îles françaises peuvent continuer à commercer avec elles de l'extérieur. De même, la présence d'hommes comme Sinson auprès des nations étrangères peut présenter un véritable danger pour les colonies puisqu'ils peuvent apporter leur aide et savoir lors d'attaques.

Les autorités locales n'ont donc pas trop intérêt à exclure les hommes des colonies. Bien au contraire, il est nécessaire pour eux de les y conserver. Le départ des habitants appauvrit les colonies et les expose aux attaques ennemies. Les milices étant les garant de l'accès aux îles, laisser partir les habitants, c'est fragiliser les frontières. C'est ainsi que des mesures sont prises contre ceux qui partent, même, pour de courts moments. Lors de départ d'habitants sans autorisation de la part des autorités locales, des confiscations de biens peuvent être envisagées.

Contrôler la mer en contrôlant les circulations maritimes dès le départ des îles.

Enfin, pour pouvoir faire respecter le principe de frontières, les autorités locales peuvent aussi agir sur les navires dès leur départ des îles. Rappelons que le non-respect des frontières provient autant de l'extérieur que de l'intérieur des îles. Ainsi, il est très tôt nécessaire de contrôler les circulations de ceux qui quittent les îles à destination des autres espaces de la Caraïbe. Pour cela, les autorités locales ne laissent pas libre choix aux navigateurs sur leurs destinations. Elles veillent à orienter les navigations en fonction de leur intérêt. C'est ainsi que De Poincy sélectionne les navires qui ont droit de se rendre depuis Saint-Christophe à destination de Saint-Martin, Saint-Barthélémy et Sainte-Croix. Pour que le système fonctionne, il faut une coordination entre les différentes instances chargées de contrôler les navires. Ceci est facilité par le fait qu'à partir de 1664, les hommes chargés du contrôle des frontières dépendent des mêmes instances dirigeantes. Pour mieux contrôler les circulations de ces hommes, le modèle du passeport est diffusé dans les îles. Sur ces passeports, il est signalé où le capitaine a le droit de séjourner, les activités qu'il a le droit de pratiquer et les marchandises qu'il peut transporter. Ces passeports servent d'abord à accorder le droit de commercer aux îles pour des marchands étrangers. Ceci doit permettre de lutter plus efficacement contre le commerce interlope car, en limitant les durées de navigations, ceci doit contraindre les équipages à se rendre dans les lieux autorisés pour leur commerce sans détour dans des îles étrangères. Ce mode de fonctionnement est alors appliqué aussi aux circulations marchandes des îles.

Sous la gouvernance de De Baas, tous les gouverneurs particuliers semblent pouvoir accorder ces passeports. Blénac en 1680 « ne prétend pas non plus que les gouverneurs puissent donner des passeports aux barques qui naviguent d'isles en isle »[2880]. Si Blénac souhaitent être le seul à pouvoir les accorder, c'est parce que les gouverneurs ont tendance à accorder ces documents non pas pour limiter les espaces de circulation mais pour permettre aux capitaines de pouvoir se rendre plus librement dans les espaces étrangers de la Caraïbe. L'octroi de passeports reste tout de même la règle dans les îles. Tout habitant cherchant à

2878 ANOM, C8A 14 F° 252, Lettre de Gabaret, 15 Septembre 1702.

2879Ceci se produit déjà en 1670 lorsqu'il est défendu « audits Thomas Beck d'aller à l'avenir dans les isles françoises pour y faire aucun commerce surpeine de confiscation des barques et marchandises », ANOM, C8B 1 N° 27, Sentence de De Baas, 04 Juillet 1670.

2880 ANOM, C8A 2 F° 294, Lettre de Blénac, 10 Mars 1679.

prendre la mer doit donc demander l'accord des autorités locales. Ces passeports permettent d'établir des limites à la circulation dans l'espace caraïbe. En 1694, Blénac signale « Par la commission des armateurs il leur est deffendu d'aller à Saint-Thomas ny plus a vaulevent »[2881]. Ainsi, le gouverneur général établi une limite dans la circulation maritime: « il leur est deffendu d'aller à Saint-Domingue ny a Saint-Thomas et de dessendre plus bas de Sainte-Croix vous le verrez par leurs commissions que je vous envoye »[2882]. L'espace de circulation est donc circonscrit dans un périmètre allant de la Grenade à Sainte-Croix. Ainsi l'octroi de ces passeports créent des frontières là où les autorités présentes ne souhaitent ou ne sont pas en mesure d'interdire efficacement la venue des navires français. La navigation n'est donc pas censée être libre aux Antilles. Toutes les circulations doivent être signalées. Les habitants se déplaçant d'un quartier à l'autre doivent en informer les autorités locales comme le rapporte Robert lorsqu'il écrit :

> « Des masitres de barques qui ne sont point en usage de rapporter de déclarations revenant du petit cul de sac de la Capesterre de la Guadeloupe attendu qu'il n'y a point du bureau du Domaine en ces quartiers et que celuy du bourg de Sainte-Anne de la Grande Terre en est trop eloigné »[2883].

Les autorités locales prétendent donc contrôler les micro-mobilités. En 1681, Blénac « Envoye le model de passeport qui sera donné pour les bastiments qui navigueront a la traite des sauvages et d'isle en isle » afin qu'il soit validé par le roi[2884]. Enfin en 1696, il est signalé que « Le sieur d'Amblimont continuera de donner des passeports pour la pesche aux environs de ces isles et pour aller charger du bois et du sel et ils empescheront conjointement autant qu'il leur sera possible qu'il ne s'y commette des abus »[2885].

Malgrè tout, la lutte contre le départ des habitants est autant un échec que la lutte contre le commerce interlope. La société coloniale du XVII° siècle reste une société mobile qui est facilement encline à participer au commerce dans toutes ses formes et qui ne considère pas la présence de la mer comme un frein à ses déplacements et circulations. Les habitants agissent dans le contrôle des frontières lorsque ceci permet de préserver leurs intérêts. Si certains habitants voient aussi un intérêt à dénoncer ceux qui pratiquent le commerce interlope, la tendance est plutôt à la participation à ce commerce. Les habitants traversent donc aisément cette frontière qui borde les îles pour avoir accès aux produits dont ils ont besoin et s'affranchissent souvent des contrôles qu'ils sont eux même censés assurer. Les autorités locales ne sont pas dupes face à cet état de fait et savent très bien que la mer n'est pas perçue dans les îles comme une frontière. Pour assurer un accès contrôlé aux îles, ils savent très tôt que la seule surveillance des côtes ne peut suffire. Ainsi s'élaborent des stratégies pour contrôler les circulations maritimes, non pas depuis les littoraux, mais en mer.

2881 ANOM, C8A 8 F° 86, Lettre de Blénac, 28 Janvier 1694.
2882 ANOM, C8A 8 F° 50, Lettre de Blénac, 15 Mars 1694.
2883ANOM, C8A 14 F° 209, Jugement rendu par Robert à la Martinique, 20 Juillet 1702.
2884ANOM, C8A 3 F° 166, extrait de lettre de Blénac, année 1681.
2885ANOM, C8A 10 F° 20, Mémoire de Robert, 12 Mai 1696.

4. Contrôler la mer pour faire respecter les frontières

Les causes de la volonté de contrôle de l'abord des îles.

Sans revenir sur le débat entre « mare clausum » et « mare liberum », rappelons tout de même que depuis le XVI° siècle, les nations européennes se divisent sur la question de la liberté de circulation en mer. Tous admettent que les puissances coloniales sont détentrices des espaces maritimes qui avoisinent leurs côtes, tant que ceci se situe à une portée de canons. Au-delà de cette limite la frontière reste floue. Dans le cas de la Manche par exemple, cette question du partage de la mer peut même générer des cas conflictuels[2886]. La question est vive parce que le principe de libre circulation en mer peut mettre à mal les prétentions d'un Etat à contrôler les mouvements aux abords de ses côtes. En effet, un équipage n'a pas nécessité à accoster pour pouvoir rentrer en communication avec les occupants du lieu. Dans une volonté de fermeture des frontières aux échanges extérieurs, ne pas être en mesure d'empêcher l'approche des vaisseaux consiste à s'exposer à ce que des relations entre habitants et marchands étrangers s'établissent au large. Le contrôle accru des espaces côtiers du royaume de France au cours du XVII° siècle s'inscrit ainsi dans une volonté d'être plus efficace dans cette lutte contre le commerce interlope.

Aux Antilles, les mêmes problématiques se posent. Ainsi chaque île est perçue par les autorités comme un monde clos dans lequel les échanges doivent être contrôlés. Or, nous avons démontré que l'action des habitants et la présence de fortifications ne suffisent à empêcher les échanges sur les côtes. Les autorités comprennent donc très vite qu'une fois un navire étranger en approche des côtes, il est trop tard pour agir. Assurer sa souveraineté sur un territoire exige donc de contrôler efficacement les espaces maritimes dans lequel il s'inscrit.

Comme dans bien des cas, cette problématique ne date pas de 1650. Dès les premiers temps de la colonisation, les colons ont cherché à marquer leur domination sur les espaces maritimes qui entourent leurs nouvelles possessions. La première occasion qui s'offre à eux d'asseoir leur autorité sur la mer date de 1626. Lors du traité de partage de Saint-Christophe, la question du contrôle des espaces maritimes n'est pas éclipsée. A cette date, les deux nations se disent amies. Ainsi les espaces maritimes sont dits libres, dans ce sens que les navires des deux nations peuvent accoster dans toutes les rades de l'île sans distinction. Si la circulation autour de l'île n'est pas réellement encadrée, il n'empêche que dès la conquête de Saint-Christophe, les nouveaux occupants des lieux ont conscience qu'il est nécessaire de statuer sur la mer. Or, ce non-partage des eaux va très vite poser quelques difficultés comme le rapporte Du Tertre :

> « Cette difficulté n'empescha pas pourtant que la paix ne fut conclue le lendemain et les anciens articles passez entre les deux nations, renouvelez à la réserve des salines et des mines qui ont toujours esté la pierre d'achoppement car estant dit dans lesdits articles que les mines et les salines seront communes, les Anglois pretendent que non seulement les salines mais encore tout le terroir compris sous le nom des salines doit estre commun. Nous au contraire (écrit monsieur de Poincy dans la mesme lettre) car les termes sont exprès que les mines, rivières, salines, mers et chemins sont communs de sorte que si leur explication avoit lieu, le territoire adjacent aux mines, aux rivières et aux chemins seroit commun mais pour détruire leur consequence il est certain que les petites salines sont comprises dans le mot general de salines néant

2886MORIEUX Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, une frontière franco-anglaise (XVIIe – XVIIIe siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 383 p.

> moins elles sont habituées des François et jamais les Anglois n'y ont rien prétendu »[2887].

De Poincy, ici cité, semble ne pas partager la vision des premiers conquérants. Il est évident que, pour lui, les espaces maritimes doivent être sous contrôle des instances dirigeantes de l'île. Ainsi en 1654, il signe un nouvel accord avec son homologue anglais[2888].

A partir de cette date, tout navire qui vient séjourner dans la rade de Saint-Christophe doit au préalable demander l'accord des autorités locales. Il ne s'agit donc pas seulement d'empêcher un équipage de mettre pied à terre, il s'agit d'empêcher un navire de venir s'ancrer au large d'une île. De Poincy escompte pouvoir s'appuyer sur le soutien des Anglais qui sont encore ses alliés.

Ce désir d'empêcher les navires d'aborder dans les îles sans accord des autorités locales se diffusent dans l'ensemble de l'espace antillais. Tout navire qui approche une île doit donc décliner son identité et indiquer les causes qui l'amènent à vouloir séjourner en ce lieu. Lorsque les intentions de l'équipage semblent contrevenir aux règles édictées par les autorités locales, le navire peut alors être capturé. Selon ce principe, les prises peuvent être effectuées avant même que l'équipage ne soit entré en contact avec les populations locales. Il est alors fréquent de voir des navires se faire arraisonner aux abords des côtes. C'est le cas par exemple en 1669 :

> « Des vaisseaux nommés la paix de Flessingue et la charité de Hambourg qui avoir esté trouvé et saisis à la rade de l'isle de la Martinique, au préjudice des différents qui ont esté faict à tous les navires étrangers de trafiquer dans les isles françoises de l'Amérique »[2889].

Il semble que les équipages des navires pris de la sorte n'aient pas eu le temps de rentrer en contact avec les populations locales. Ceci indique donc clairement que la seule présence de ces navires près des côtes d'une île française peut justifier leur capture. Ce principe s'applique tout au long du XVII° siècle. En 1670, De Baas rappelle qu'il a « ordres de sa majesté qui défendent à tous étrangers d'abord les isles françoises pour y faire aucun commerce »[2890]. Il n'est donc pas nécessaire que les équipages mettent pied à terre pour que l'intention de vouloir commercer avec les habitants puissent être sanctionnée. La seule approche des îles peut être perçue comme un non-respect des règles édictées par le roi et son ministre sur le commerce interlope. En 1671 il y a donc « capture d'un navire hollandais qui venait en traite négrière »[2891]. Une fois de plus, ce navire ne semble pas avoir accosté l'île.

Contrôler la terre c'est contrôler la mer.

Ainsi les règles édictées dans les îles s'appliquent aussi aux abords des côtes et dans les rades. Le pouvoir des autorités locales ne s'arrête donc pas aux littoraux. En effet, contrôler la terre c'est aussi contrôler les espaces maritimes avoisinants. Ce principe ne s'applique pas qu'aux représentants du roi. Plusieurs éléments indiquent que les propriétaires terriens installés en bordure du littoral ont droit de regard sur les activités qui sont pratiquées dans les espaces maritimes qui bordent leurs terres. Du Tertre retranscrit dans son ouvrage une « convention faite entre Monsieur de Sales et les religieux de Saint-Dominique pour leur

2887 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 474.
2888 Ibid.
2889 ANOM, C8 A1 F13, Lettre de De Baas, 26 Février 1669.
2890 ANOM, C8B 1 N° 27, Sentence rendue par De Baas, 04 Juillet 1670.
2891 ANOM, C8A 1 F° 107, Lettre de De Baas, 30 Janvier 1671.

establissement dans l'isle de Sainte-Croix »[2892]. Selon l'article VIII de cette convention, « les dits religieux auront droit de pesche et de chase autour et dans toute l'isle ». Ceci semble donc indiquer que la pratique de la pêche sur les côtes n'est pas libre. Grâce à Du Tertre nous connaissons aussi les closes du partage de l'île de la Guadeloupe[2893]. Ainsi, la pêche n'est théoriquement pas une activité libre aux îles. Les habitants qui viennent la pratiquer aux abords de terres appartenant à un propriétaire doivent, normalement, demander l'accord avant de se livrer à cette activité. S'il semble que la pratique soit tout de même laissée libre, il n'empêche que ces accords indiquent clairement que l'usage de l'espace maritime est perçu comme pouvant relever de l'autorité d'un propriétaire terrien.

Tout comme ces propriétaires terriens, l'autorité des représentants du roi ne s'arrête pas au trait de côte. Les gouverneurs peuvent exiger des navires qui abordent dans les îles des droits d'ancrage. C'est ce que fait Blénac en 1678 par exemple. Ils peuvent aussi exiger d'eux qu'ils respectent les règles édictées dans les colonies et peuvent sanctionner ceux qui contreviennent à ces règles. Le contrôle de la navigation se fait d'abord dans les rades et les ports. A ce titre, les gouverneurs se gardent le droit de laisser libre accès ou non à certains espaces dans l'île. En 1679, Blénac informe le ministre qu'il « envoye l'ordre que j'ay donné dans l'isle sur leur sujet mon opinion est qu'ils ne doivent commerser que dans un lieu comme le fort Saint-Pierre »[2894]. Même s'il reconnaît que faire appliquer cet ordre peut s'avérer délicat :

> « Je croy monsieur que pour les marchands, ils doivent mouiller par tout ou ils ont leur négoce et leurs affaires car on peut mouiller tout le long de la coste. Ce n'est pas que le cul de sac ne leur soit avantageux et qu'ils ne le prennent d'eux mesmes car il ne leur faut ny cable ny ancre mais seulement des grélins qu'ils amarrent a terre et ils peuvent envoyer tout leur esquipage pour faire naviguer leurs chaloupes et ne laisser qu'un garçon a bord, il n'en est pas de mesme au fort Saint-Pierre ou leurs navires desradent souvent »[2895].

Pour autant, le gouverneur général tient à avoir un contrôle sur les activités maritimes qui se pratiquent dans l'île principale. Ainsi, il ne laisse pas les navires accoster où bon leur semble mais les contraints à se rendre dans des lieux précis. Ceci lui permet d'avoir un meilleur regard sur les activités commerciales qui se pratiquent dans l'île. Bien évidemment cette décision est contestée. Du Maitz en 1691 dénonce le fait que les navires marchands soient contraints d'accoster au cul de sac du Fort Royal alors qu'avant ils pouvaient accoster là où ils voulaient[2896]. Si l'intendant conteste la décision du gouverneur général c'est à la fois parce que ceci lui permet de s'opposer au transfert des habitants de la ville de Saint-Pierre à Fort Royal, mais aussi ceci lui permet de prendre parti pour les marchands qui ont du mal à accepter le fait que les lieux d'exercices de leur pratique leurs soient imposés.

En effet, le respect des règles concernant l'abord des îles est souvent remis en cause par les marchands locaux ou étrangers. En 1678, Blénac exige que

> « Les capitaines des navires qui lèveront l'ancre pour aller directement en France vint et quatre heures avant leur départ et les maitres de barques qui vont d'une isle à l'autre en useront en la manière accoutumée observant les uns et les autres de faire les dits déclarations avec exactitude et sans fraude sur peine de confiscation »[2897].

2892 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cit, Tome III. p. 305

2893 DU TERTRE Jean Baptiste, Histoire Générale des Antilles… OP.Cit. Tome I, p. 567.

2894 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

2895 ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

2896 ANOM, C8A 6 F° 393, Lettre de Du Maitz, 16 Août 1691.

2897 ANOM, C8A 2 F° 107, Ordonnance de Blénac, 09 Août 1678.

Il demande aussi aux capitaines de vaisseaux et de barques de faire leurs déclarations aux « commis establis dans les barcaux des fermiers du domaine royal » à l'arrivée et au départ[2898]. Mais il est conscient que faire respecter ces règles est difficile car les capitaines ont tendance à s'affranchir de ces règles[2899].

Le problème, s'il est présent dans toutes les îles, est surtout récurent à Saint-Christophe. Le partage de l'île et sa configuration géographique font qu'il est bien difficile d'interdire l'accès aux rades françaises aux navires de nations étrangères[2900]. Ceci n'empêche pas les représentants du roi de tenter d'interdire l'accès à Saint-Christophe pour les aux navires étrangers. Cela est nécessaire puisque nous avons déjà longuement évoqué le fait que le partage de l'île fait de cette colonie un lieu de passage privilégié pour ceux qui veulent fuir les colonies ou pratiquer le commerce interlope. Pour autant, la fermeture des rades françaises de l'île entraîne régulièrement des contestations de la part des marins étrangers. Par exemple en 1679,

> « Il a esté arresté à Saint-Christophe un vaisseau marchand anglois qui estoit mouillé dans nos rades. Le juge des lieux l'a confisqué au profit du roy. Les propriétaires qui sont habitants de Nievis sont venus icy pour en demander la main levée appelant de la sentence par devant moy »[2901].

Il y a d'ailleurs conflit entre les représentants de l'autorité royale qui estiment que les îles doivent être un lieu exclusivement réservé au commerce avec la métropole, et les autorités locales qui sont conscientes que ces interdits ne sont pas toujours profitables à leurs administrés. Ceci explique pourquoi Blénac demande si c'est aux navires du roi d'arrêter les navires étrangers dans les rades[2902]. En effet, si le contrôle des côtes doit se faire par les navires du roi, c'est au gouverneur général et à l'intendant de statuer sur les prises. Si ce sont les gouverneurs particuliers qui sont en charge du contrôle de l'abord des côtes, c'est à eux d'estimer si les prises faites le sont dans les règles ou non. Dans la majorité des cas, ce sont alors les décisions des autorités générales qui prévalent mais ne pouvant être présentes partout, elles doivent déléguer leur pouvoir aux instances locales qui ne statuent pas toujours dans l'intérêt du roi. Ceci permet alors aux marchands étrangers de pouvoir contester localement les prises faites dans les rades des îles françaises et ce même si

> « Le roy nous ordonne de faire savoir aux gouverneurs vos voisins anglois, danois, hollandois que vous aves ordre de ne souffrir dans nos rades ny barques, ny navires, ny chaloupes estrangères que les pretextes de l'eau, du bois et des vivres de mats, de voiles ne nous peuvent obliger d'en recevoir mais bien s'ils ils viennent de les faire arrester s'ils n'en sortent au premier ordre que vous leur enverez »[2903].

Dans la plupart des cas, les gouverneurs particuliers se donnent donc le droit d'interdire ou non l'accès aux îles. Lorsqu'ils font faire des prises aux abords dans leur rade, ils ne donnent pas toujours justification à leur action comme dans le cas suivant : « Monsieur de Gennes m'a escrit ces jours cy qu'il avoit arresté à Saint-Christophe une barque hollandoise et les gens de son equipage pour desraisons qu'il a jugé suffisantes pour prendre ce party »[2904]. A l'inverse, ils peuvent laisser aborder un navire étranger sans intervenir, surtout lorsque cela

2898 ANOM, C8A 2 F° 107, Ordonnance de Blénac, 09 Août 1678.
2899 ANOM, C8A 2 F° 107, Ordonnance de Blénac, 09 Août 1678.
2900 ANOM, C10B1, Mémoire de Saint Laurent, 02 Juillet 1679.
2901 ANOM, C8A 2 F° 222, Lettre de Patoulet, 02 Novembre 1679.
2902 ANOM, C8A 3 F° 14, extrait de lettre de Blénac, année 1680.
2903 ANOM, COL E 258, Lettre de La Saullaye, année 1680.
2904 ANOM, C8A 13 F° 271, Lettre de Guitaud, 01 Mai 1701.

sert leur intérêt ou ceux de leurs administrés. En 1680, Blénac écrit qu'il a « seulement envoyer ordre à monsieur de Baumanoire d'empescher qu'aucun navire, barque ny batimant anglois n'aborde dans la radde françoize »[2905]. Or dans le cas suivant, ce sont les habitants de Saint-Christophe eux-mêmes qui s'opposent aux décisions des membres de l'autorité présents sur place puisque « Monsieur de Baumanoir commandant de cette isle suivant les ordres du roy et les miens a fait arrester la barque appartenant aux anglois quy les chargoit dans la rade françoise, le juge a ordonné qu'elle seroit rendue »[2906]. Ainsi, les autorités locales ne peuvent se contenter d'édicter des règles, elles doivent aussi se doter de moyens plus importants pour les faire appliquer.

Intervenir dans les eaux côtières pour faire respecter les frontières

Les représentants du roi de France ne sont donc pas dupes face à leur moyen d'action. Ils savent qu'une fois un navire ayant abordé dans les îles, il est bien difficile de défendre les intérêts du roi. Par exemple, la simple présence de navires au large peut présenter une menace pour la colonie ou laisser envisager que les règles de l'exclusif peuvent être enfreintes. En 1677, Jolinet rapporte qu' « Il y a huit jours que l'on voit un navire de 36 à 40 canons crosier au Diamant et a la Cabesterre. Il y a lieu de croyre que c'est un ennemy qui est un bon voilier puisqu'il garde cette croisière contre le vent et les courant »[2907]. La seule présence de ce navire aux abords de l'île peut suffire à engendrer quelques dysfonctionnements dans la colonie. En effet, les transports maritimes entre quartiers sont interrompus de peur de se faire capturer et les habitants cessent nécessairement leurs activités pour se mettre en défense. Ainsi, assurer la sécurité des îles ne se limite pas à simplement empêcher à un équipage de mettre pied à terre. Il est nécessaire d'éloigner tout danger et avoir un regard toujours porté sur la mer[2908].

Observer la circulation des vaisseaux ne suffit pas. Il faut aussi pouvoir intervenir en mer lorsque ceux-ci adoptent une attitude menaçante. Il convient donc d'avoir à disposition des équipages et des navires prêts. Normalement, ce rôle est dévolu aux équipages des escadres royales. L'une des tâches qui leur incombent est de chasser tous navires étrangers qui souhaiteraient attaquer les colonies ou commercer avec les habitants. Du Lion se réjouit par exemple de la présence de ces escadres puisque « les vaisseaux du roy sont soubs voile pour aller à Saint-Christophe, je croy que les hollandois de ce voisinage n'aymeront guerre a les voir »[2909]. Il ne s'agit donc pas que d'arraisonner les navires de guerre mais aussi de faire fuir tout équipage qui chercherait à porter atteinte au commerce de la France dans les îles. Par exemple en 1670, Gabaret à la tête de l'escadre du roi « restoit dans les isles avec le Normand et l'Aurore pour empescher le commerce »[2910]. C'est ainsi que les navires du roi peuvent se trouver impliqués dans les prises des navires marchands étrangers qui viennent séjourner aux abords des îles comme dans le cas suivant :

> « L'occasion s'est présenté d'un navire pris, mouillé à la Grenade, par le sieur Boyneau commandant le vaisseau du roy l'Infante, qui l'aborda le premier et le sieur de Montostier commandant le Saint-Sébastien le rejoigny en suite, il est de cent cinquante tonneaux ou environ et s'est trouvé appartenir au duc de Courlande »[2911].

2905 ANOM, C8A 2 F° 334, Lettre de Blénac, 13 Juillet 1680.
2906 ANOM, C8A 2 F° 334, Lettre de Blénac, 13 Juillet 1680.
2907 ANOM, C8A2F39, Lettre de Jolinet, 08 Octobre 1677.
2908 DE BEAUMONT, lettre du révérend Père Philippe de Beaumont, 08 Avril 1688.
2909 ANOM, C7A1 F° 103, Lettre de Du Lion, année 1670.
2910 ANOM, C8A 1 F° 69, Lettre de De Baas, 12 Octobre 1672.
2911 ANOM, C8A 1 F° 167, Lettre de De Baas, 28 Février 1672.

La surveillance est d'autant plus nécessaire qu'il peut être aisé pour les navires qui accostent dans les rades les plus éloignées de prendre la fuite avant l'arrivée des vaisseaux du roi.

Ainsi, la défense des îles doit être effectuée en pleine mer et avant que les bâtiments ennemis n'aient eu le temps d'accoster. Dans un premier temps, les autorités locales pensent pouvoir s'appuyer sur les navires du roi. Or, la présence des escadres ne semble pas inquiéter réellement ceux qui souhaitent pratiquer le commerce défendu et ne rassure pas vraiment les habitants. Du Lion en 1672 se fait écho de ces inquiétudes :

> « Il y a beaucoup de gens qui croyent qu'ils ne sont pas en estat ny assés pour tenir la mer et que l'escadre du roy demeure inutile jusqu'à ce qu'elle ay esté augmentée par les vaisseaux de sa majesté qui sont attendus de France »[2912].

Nous avons déjà signalé à maintes reprises le fait que les escadres envoyées par le roi aux colonies ne sont jamais en nombre suffisant. De plus, restant un temps limité aux îles, elles n'écartent le danger que pour un temps. En 1677, Patoulet évoque cette difficulté :

> « J'ay examiné le service que les barques longues que sa majesté a entretenues en ce pais là y ont rendu, je n'ay pas connu que leur utilité approchant de la despense qu'elles y ont faite, n'ayant servy qu'a porter des nouvelles. Mais une bonne caiche avec dix hommes seroit très utile, elle en porteroit quand il seroit necessaire, et au par-dessus des vivres, des troupes et tout ce que desireroit par toutes les Isles. Ce que ne peuvent les barques longues qui n'ont pas de fonds. Quant à la sureté elle est presque esgalle a cause que les corsaires de ces mers estant beaucoup plus forts que les barques longues, prendroient esgallement les unes commes les autres, s'ils les rencontroient »[2913].

Patoulet ne propose pas autre chose que de mettre au service du roi des équipages locaux. Comme dans le cas des milices qui viennent suppléer le manque de soldats aux îles, en mer, des marins locaux doivent servir à compenser l'absence des escadres. Ce rôle est alors dévolu aux flibustiers. Leur première mission est d'empêcher les navires étrangers d'aborder dans les îles françaises. La difficulté reste que les équipages flibustiers ont souvent tendance à prendre librement la mer et donc à s'éloigner des îles pour faire des prises dans des espaces plus lointains. Faire appel aux flibustiers pour contrôler l'accès aux îles ne peut donc suffire et les autorités locales expriment très vite leur souhait d'avoir à leur service des équipages qui leur sont dépendants. Du Lion expose déjà en 1673 la nécessité d'avoir dans les îles des embarcations dont la seule utilité est la préservation des côtes : « Je n'avois point de bastiments en rade capable ny préparé pour lors d'aller à ce corsaire je fis seulement ce qui fut dans mon pouvoir qui estoit d'envoyer deux chaloupe armées au secour du navire anglois »[2914]. Pour défendre son île, le gouverneur est alors obligé de mettre ses habitants en garde sur les littoraux et de faire appel au service des navires marchands présents dans les lieux : « je commanday sur l'heur cent hommes choisis de mon gouvernement et donnay ordre à deux vaisseaux marchands bastits en fregattes appartenant au sieur le Gaigneur de la Rochelle de se préparer »[2915].

A partir de 1674, d'autres gouverneurs ont des embarcations pour contrôler les côtes comme De Baas, qui a une barque longue qui lui permet aussi d'attaquer les embarcations des Caraïbes qui menacent les colonies. Mais le nombre de navires chargés de défendre les côtes n'est jamais suffisant. L'intendant Bégon écrit encore en 1684 son impatience de voir arriver deux frégates armées pour la sûreté des îles et, l'année suivante, il en souhaite une

2912 ANOM C7A2 F° 135, Lettre de Du Lion, 15 Décembre 1672.
2913 ANOM, C8B 1 N° 45, Mémoire de Patoulet, 6 Juillet 1677.
2914ANOM C7A2 F° 228, lettre de Du Lion, 23 Mars 1673.
2915ANOM C7A2 F° 228, lettre de Du Lion, 23 Mars 1673.

supplémentaire pour le même objectif. Si la Martinique se voit dotée de ces embarcations, les autres îles en sont privées, ainsi que le rapportent, par exemple, De Moyencourt et ses successeurs pour la Guadeloupe[2916]. La situation n'est pas tout de suite réglée et Hinselin en 1689 écrit encore qu'il est nécessaire d'avoir « quelques fregattes légères les eloigneroient de nos costes et les empécheroient d'enlever nos bastiments, d'harceler les habitants et de nous oter comme ils font toute communication dans les isles »[2917].

Pour financer les dépenses engendrées par la présence de ces navires, Robert informe que le roi délègue cette charge à une autre instance comme la Ferme du Domaine d'Occident[2918]. Pour cela, elle entretient une frégate qui doit donc se tenir au large pour pouvoir arraisonner toute embarcation qui contreviendrait aux interdits sur le commerce aux îles. Mais d'Amblimont semble indiquer que les fermiers du domaine ne sont pas plus empressés que le roi à entretenir une embarcation dans les îles[2919]. Ainsi les gouverneurs continuent à avoir du mal à faire respecter les abords des côtes comme dans le cas de Monsieur de Bellaire « n'ayant point de bastiment pour le pouvoir arrester cette barque angloise ayant dix huit hommes armez et six pièces de canon »[2920]. En 1703, Machault se plaint encore que « Jusqu'à prèsent il n'y a point eu de vaisseau destiné pour rester icy ils vont tous à Saint-Domingue et nous avons le chagrin de voir des fregates angloises faire le tour de l'isle et enlever des barques sans pouvoir y remédier »[2921]. Il demande donc une fois de plus que « Nous avons creu devoir vous représenter qu'il seroit de la dite consequence que l'on eut icy deux frégates de force de 40 à 50 pièces de canon pour la scureté de ces costes ». En 1710, une solution est alors trouvé pour remédier à ce manque de moyen pour la conservation d'une barque garde côte dans les îles :

> « Je vous ay marqué monseigneur par ma ditte lettre du 3° avril que je travaillois a voir avec monsieur l'intendant à faire aux depens et du gré des habitants de cette isle un armement pour esloigner les corsaires anglois de nos costes, plusieurs de ceux que je vous ay mandé qui s'offroient de contribuer ont présenté une requeste et pour cela s'assemblèrent chez moy un certain nombre de principaux habitants et négociants en présence de mondit sieur l'intendant »[2922].

La défense des côtes repose donc encore une fois sur les habitants. Ce sont eux qui sont incités à financer les dépenses dues à l'entretien du navire et de l'équipage. Certains de ces habitants peuvent aussi participer directement à l'équipage de ces embarcations[2923]. Il ne faut tout de même pas s'imaginer que les représentants du roi sont dans l'incapacité d'intervenir en mer lorsque les escadres ou les flibustiers sont absents des îles. Grâce aux petites embarcations côtières, ils peuvent intervenir rapidement sur des navires encore au large. Le père Labat présent à la Guadeloupe explique que lors de l'un de ses voyages, il voulut échapper au contrôle du commis présent à la Basse-Terre. Pour éviter ce contrôle, il fit partir l'esclave qui était à son service sur un canot avec ses hardes, tout en restant sur place. Le commis Le Borgne flairant l'astuce envoya « son canot [qui] atteignit enfin la chaloupe et il fut bien étonné de n'y trouver que les coffres et mon nègre»[2924]. Si la situation amuse

---

2916ANOM C7A3 F° 174, Lettre de Moyencourt, vers 1687.
2917ANOM C7A3 F° 182, Lettre d'Hinselin, 22 Juin 1689.
2918 ANOM, C8A 10 F° 307, Lettre de Robert, 08 Mars 1698.
2919 ANOM, C8A 10 F° 232, Lettre d'Amblimont, 01 Juillet 1698.
2920 ANOM, C8A 11 F° 67, Lettre de Robert, 12 Janvier 1699.
2921 ANOM, C8A 15 F° 53, lettre de Machault, 27 Décembre 1703.
2922 ANOM, C8A 17 F° 226, Lettre de Gabaret, 18 Juillet 1710.
2923 CARAN, COL/A//1, Pièce 9745, Folios 36-39, Lettre de Coquille, année 1723.
2924 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome VI, p. 301.

beaucoup l'auteur, elle démontre que les représentants du pouvoir royal sont quelques fois en mesure d'intervenir en pleine mer et ce, de façon autonome.

Une frontière maritime aux Antilles ?

La difficulté est alors de savoir jusqu'où les autorités locales peuvent étendre leur contrôle. En effet, tout semble indiquer que la seule intention de vouloir porter atteinte aux intérêts du roi peut suffire à engendrer la prise d'une embarcation. Tout navire qui longe une côte peut alors être suspecté de vouloir porter atteinte aux frontières établis dans les îles. La défense des colonies passe ainsi par un contrôle des côtes mais aussi de toutes routes qui peut conduire à aborder les îles françaises. Les représentants du roi peuvent donc étendre leur autorité dans toutes les passes qui séparent les îles. En 1666, par exemple, « De Salles commanda que deux ou trois navires françois qui estoient en rade croisant entre l'isle de Nievis et celle Saint-Christophe pour en empêche l'abord »[2925]. C'est dans la passe qui sépare les deux îles que sont arraisonnés les navires pour les empêcher l'approche des îles françaises. La même situation se produit en 1672, lorsqu'un navire du roi croise vers Saint-Eustache tandis que d'autres sont en rade de Saint-Christophe[2926]. La défense de cette île se décline alors en deux temps : un contrôle de la rade qui est réellement considérée comme la frontière qu'il faut garder et une défense en amont dans les espaces maritimes qui sont fréquentés par les navires qui souhaitent franchir cette frontière sans autorisation.

En 1691, c'est au large de la Guadeloupe que les navires au service du roi empêchent l'accès aux îles[2927]. Une fois de plus ces équipages n'interviennent pas aux abords des côtes mais bien au large d'une île qui, même sans être occupée, est considérée comme appartenant au roi de France. Ainsi l'autorité du roi de France ne doit pas être respectée qu'aux abords des îles, elle doit être étendue à tous les espaces maritimes qui sont avoisinants.

Un évènement survenu à la Martinique en 1702 permet de mieux comprendre jusqu'où peut s'étendre le contrôle des côtes. Cette année-là, l'intendant Robert informe le ministre qu'une barque anglaise est stationnée à la Dominique dans l'objectif de commercer avec les habitants des colonies françaises avoisinantes. Nous avons alors déjà évoqué cet évènement afin d'illustrer le fait que les échanges interlopes pouvaient avoir lieu en pleine mer. Ce qui est à souligner ici est la façon dont les autorités françaises interviennent afin de mettre fin à ces échanges. L'intendant envoie depuis la Martinique une embarcation pour mettre fin à ce commerce. Bien évidemment, les habitants des îles françaises qui ont participé à ces échanges sont arrêtés et leurs biens enlevés. Mais le fait intéressant est que le maître de la barque et l'équipage sont eux aussi arrêtés, alors même qu'ils séjournent à la Dominique, île neutre. Selon le traité de neutralité, les marins anglais tout comme les Français peuvent venir séjourner dans cette île. Ainsi, l'équipage n'auraient pas dû être capturé. De plus, la guerre n'étant pas encore déclarée, il n'y a aucune raison qui pourrait justifier la prise de navires étrangers, si ce n'est le fait qu'ils soient venus dans les îles françaises pour faire un commerce interlope. C'est certainement pour cette raison que le capitaine du navire a tenu à se positionner aux abords d'une île auprès de laquelle il peut facilement communiquer avec les colonies françaises, tout en pensant se situer dans un espace où il a le droit de séjourner. Pour autant, la prise n'est pas contestée et l'équipage est condamné. Ceci semble donc indiquer que les autorités locales estiment être en droit de faire appliquer leur pouvoir sur l'ensemble du

2925 ANOM, C10B1, Mémoire anonyme, 02 Juin 1666.
2926 ANOM, C8A 1 F° 160, Lettre de De Baas, 04 Janvier 1672.
2927 ANOM, C8A 6 F° 455, Lettre de Du Maitz, 19 Novembre 1691.

canal entre la Martinique et la Dominique voire aux abords de l'île neutre, celle-ci ne relevant théoriquement d'aucune autorité d'une autre nation souveraine.

Indiquer clairement où sont les frontières maritimes des îles françaises est donc pour nous une affaire bien délicate. Nous pouvons dire que dans la Caraïbe, à l'exception de la terre insulaire, la frontière n'est pas une ligne mais bien une zone, pour reprendre les propos de Léopold Gémicot[2928]. Il est évident que les littoraux font partie de ces zones frontières mais l'entrée dans un espace relevant de l'autorité du roi de France se fait bien avant d'avoir mis pied à terre. Selon toute vraisemblance, la frontière se situe avant tout dans les espaces maritimes les plus proches. Ancrer dans une rade c'est déjà être dans l'île. Or, l'autorité du roi et de ses représentants s'étend bien au-delà des côtes. Pour pouvoir faire respecter ces frontières qui ne peuvent être matérialisées, il convient d'intervenir au large. Ainsi, les navires du roi peuvent faire respecter le principe de frontière en arraisonnant des navires dans les passes et canaux qui séparent les possessions françaises des autres espaces caraïbes. Dans le cas de Saint-Christophe par exemple, les navires du roi peuvent intervenir sur toute embarcation naviguant entre les îles anglaises et hollandaises et les îles françaises. Un navire est alors en protection, en temps de paix, que quand il est à la rade d'une île étrangère.

Le fait que le tracé de ces frontières maritimes ne soient pas actées par un traité international pose parfois quelque difficulté, comme dans le cas de Saint-Christophe, mais le flou permet aussi aux navires au service du roi d'intervenir où bon leur semble. Ainsi, ce n'est pas tant l'acte de franchissement de la frontière qui compte que l'intention. Toute embarcation suspectée d'avoir pris la route des îles sans en avoir l'autorisation peut être attaquée car il y a toujours la suspicion que l'équipage cherche à remettre en cause le tracé des frontières et ainsi contrevenir aux intérêts du roi.

Ainsi l'espace caraïbe reste très mal surveillé. Les rades et les ports sont les espaces les mieux contrôlés mais les zones les plus écartées restent ouvertes à la circulation. Nous pouvons donc dire que la mise en place de frontières afin de contrôler l'espace maritime est l'histoire d'un échec permanent. Les intentions sont, certes, clairement énoncées par les autorités locales. Ainsi, avant même que des traités internationaux viennent partager l'espace maritime, les membres des autorités locales ont déjà le souci de délimiter la mer des Caraïbes. Des moyens même insuffisants sont mis en place mais, sans la participation active des habitants, ils ne peuvent suffire. Pour les autorités locales, la mer est avant tout un lieu à surveiller afin d'éviter d'exposer les îles aux attaques ennemies. Le contrôle de la mer s'inscrit ainsi dans la continuité de celui des littoraux. La véritable frontière n'est pas la côte mais bien les espaces au-delà du rivage. En cela, les autorités locales partagent la vision des habitants qui ne voient pas la mer comme une barrière infranchissable mais bien comme un point de passage d'un espace à l'autre. Ceci explique pourquoi elle est avant tout un espace à contrôler incontrôlable. La question reste de savoir si la mer est perçue comme la continuité de l'espace terrestre ou si les îles sont vues comme des espaces complètement distincts du monde maritime qui les entourent. Pour cela, il nous faut à présent nous intéresser à l'image qu'ont les habitants de ce monde marin dans lequel ils s'inscrivent.

2928 GENICOT Léopold, « Ligne et zone : la frontière des principautés médiévales », in *Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales de l'Académie royale de Belgique*, t 56, 1970, p. 29-42.

IV.C. L'image de la mer aux Petites Antilles.

Alain Corbin a, dans le cadre de ses recherches sur la construction de l'imaginaire européen, démontré que les populations résidant en Méditerranée, dans la mer du Nord ou sur la façade océanique ont intégré l'élément marin dans la construction de leur imaginaire collectif[2929]. Ainsi, dès que l'homme est en contact avec la mer, il essaie de se la représenter et lui attribue croyance et fantasme. Nous nous sommes questionnés à notre tour sur l'influence de la mer dans la construction d'un imaginaire collectif aux Antilles. Atteindre cet imaginaire n'est pas aussi aisé qu'il peut y paraître. Rares sont les sources qui donnent à voir l'élément marin à travers les yeux des habitants des Petites Antilles. Ainsi, c'est par des chemins de traverse que nous pouvons essayer d'atteindre une partie de cette représentation de la mer et des espaces littoraux au sein de la société coloniale. L'étude de la toponymie peut dans ce cas être d'un grand secours. C'est ce que nous allons présenter ici. Dans un premier temps, nous décrirons la démarche effectuée en montrant l'apport de l'étude des noms de lieux qui ont été attribués aux espaces littoraux. Puis nous aurons loisir d'observer que la mer est un espace craint à cause de dangers réels. A cela, nous devrons ajouter les fantasmes et les croyances qui se construisent autour de la mer et qui dictent certaines actions des membres de la société coloniale. Enfin, nous verrons que la mer renferme aussi l'histoire de cette société en construction mais que cette histoire et imparfaite et maladroite. Nous aurons alors l'occasion de nous questionner sur l'importance que revêt le monde maritime dans l'imaginaire colonial des Petites Antilles.

1. Une mer présente dans l'imaginaire colonial.

L'apport de la toponymie.

Pour se faire une idée de l'image que les membres de la société coloniale ont de l'espace maritime qui les entoure, nous pouvons, dans un premier temps, étudier les noms de lieux et les appellations qui apparaissent sur les cartes du XVII° siècle. Les colons arrivant dans un espace qui, pour eux, est vierge de tout histoire et qu'ils peuvent occuper à leur guise, ont, comme dans tout acte de conquête, renommé les lieux qu'ils occupent. Ainsi l'étude de la toponymie est un bon moyen d'atteindre l'univers mental des premiers membres de la société coloniale. Grâce aux travaux des ingénieurs et des cartographes présents dans les îles nous pouvons avoir connaissance de ces premiers noms de lieux qui apparaissent aux Petites Antilles. En effet, si les cartes détaillées des îles ne sont pas nombreuses pour la période étudiée, nous pouvons tout de même nous appuyer sur quelques-unes d'entre elles. La quasi-totalité des îles étudiées ont fait l'objet d'au moins un relevé cartographique au cours de la

2929 Alain Corbin a poussé à l'élaboration de recherches sur cet imaginaire collectif des sociétés de l'Europe Occidentale. Dans son ouvrage *Le territoire du vide, l'Occident et le désir de rivage*, il expose ~~alors~~ comment les habitants des littoraux se sont appropriés leur espace habité. Ses travaux ont aussi poussé à l'élaboration d'autres pistes de recherches dont l'ouvrage rédigé sous sa direction : *La Mer, terreur et fascination* permet d'en faire une première synthèse. Cf, CORBIN Alain, *Le territoire du Vide : l'Occident et le désir de rivage*, Flammarion, Paris, 1990 et CORBIN Alain et RICHARD Hélène (Dir.) *La Mer, terreur et fascination*, Seuil, Paris, 2011.

période. Pour notre étude, nous nous sommes donc appuyés sur l'analyse des cartes les plus détaillées pour chacune d'elles[2930].

Notre première préoccupation a été de savoir si les premiers colons ont pris en compte l'espace maritime qui les entoure dans l'attribution des noms de lieux. Pour cela nous avons relevé tous les noms des espaces côtiers des îles. Afin de mieux les comparer , nous avons listé ces noms autour de dix thèmes : ce qui fait référence à la présence d'éléments militaires et défensifs, ce qui renvoie à l'histoire de la colonisation, les descriptions physiques, la faune et la flore marine, la faune et la flore terrestre, les références aux activités maritimes, les allusions aux ressources, ce qui se rapporte au monde colonial à proprement dit et aux habitants, ce qui a trait à la pratique religieuse et aux croyances et enfin, ils nous a fallu mettre de côté les noms de lieux dont nous n'avons trouvé ni la signification ni l'origine[2931]. Ce classement permet de mieux apprécier la place de la mer dans l'attribution des noms de lieux et de se faire une idée de la façon dont elle est perçue par les membres de la société coloniale[2932].

Le premier constat que nous pouvons faire est que la mer est bien présente dans l'esprit des colons. Tout d'abord, il est aisé de constater que les activités en lien avec la mer sont présentes dans la toponymie locale. Nous retrouvons par exemple, dans toutes les îles, des références aux embarcations utilisées localement. A la Grenade, il y a un Cap et un marigot des pirogues. Dans la même île, il y a aussi une anse du canot. A Marie-Galante, ce sont aussi les petites embarcations qui sont à l'honneur avec la côte des chaloupes. Les mêmes termes apparaissent à la Martinique avec la pointe des chaloupes et l'île à la barque. Le phénomène se reproduit à la Guadeloupe avec les deux anses à la barque et le port aux chaloupes. Seuls les habitants de Saint-Christophe ne semblent pas avoir accordé une place particulière aux petites embarcations présentes dans les îles. Par contre, tout comme dans les autres îles françaises, les habitants de cette dernière ont accordé une place aux plus grandes embarcations qui sont de passages puisqu'ils ont attribué le terme « galiote » à une de leur anse.

A la Guadeloupe et à la Martinique c'est le « gallion » qui est à l'honneur. Dans cette dernière, nous retrouvons aussi une « caze navire », « une tartane » et « une caravelle ». A Sainte-Croix, nous trouvons aussi référence aux embarcations avec l'anse « au bateau ».

2930 Pour la Grenade nous nous sommes appuyés sur *L'isle de la Grenade* / par M. Blondel, année 1667, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 157 BIS DIV 21 P 2 D, pour la Martinique : *L'Isle de la Martinique /* F. Blondel, année 1670, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 156 DIV 2 P 5, pour la Guadeloupe : *Isle de la Guadeloupe Scituée à 16 Degrez de Lat. Septentrionale, date précise inconnue*, Bibliothèque nationale de France, GE BB-565 (14,108), pour Marie-Galante : *L'Isle de Marigalante* / F. Blondel, année 1667, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 10 P 1 D, pour Saint Christophe : *Carte topographique de l'isle de St. Christophle* / Cailus, année 1699, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 20 P2, pour Sainte-Croix celle de *L'Isle de Ste. Croix année 1671*, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 12 P 2 D. Pour les Saintes, Saint-Martin et Saint-Barthélémy, nous n'avons pas trouvé de carte assez détaillée pour pouvoir faire la même étude sur ces territoires.

2931Nous pouvons prendre l'exemple de la Grenade. Nous serions bien en mal d'expliquer l'attribution du nom Croanos à l'une des anses de cette île. De même l'anse de Favarolis renvoie certainement à l'existence d'un habitant portant ce nom en ce lieu mais rien ne nous a permis de le confirmer. Enfin, que signifie l'anse à la Serpe. Est – ce la topographie des lieux qui a fait émerger cette appellation ou est-ce un fait historique ?

2932Cf, annexe noms donnés aux espaces littoraux.

A côté de ces noms d'embarcations apparaissent aussi des références à des instruments de navigations. A la Grenade, il y a ainsi une anse du « Grand mât » et une anse « Degrat »[2933]. A la Martinique, c'est la voile qui donne son nom à une anse. Ces éléments nautiques accompagnent alors les témoignages de pratiques d'activités maritimes dans les îles comme l'anse aux « pecheurs » de Sainte-Croix et la pointe « de vard » et l'anse « des verreurs » à Saint-Christophe[2934]. L'emploi de ces termes issus de la navigation, semblent indiquer que des hommes ayant une bonne connaissance du milieu maritime ont contribué à l'attribution des noms de lieux. De plus, le fait que des noms d'embarcations assez précis et assez divers aient été choisis pour qualifier certains espaces côtiers indique clairement que les membres de la société coloniale accordent une place importance au monde de la mer. Ceci confirme une fois de plus que cette dernière n'est pas ignorée. Bien au contraire, l'usage de mot tel que degrat indique une connaissance assez importante de la pratique de la navigation.

Des noms de lieux d'abord issus de la topographie.

L'emploi de terme nautique pour qualifier des noms de lieux n'est tout de même pas l'usage le plus fréquent. Sur les trois cent trente-trois noms de lieux relevés dans notre étude seuls vingt-six font référence à des embarcations ou à des pratiques maritimes. A première vue, la pratique de la mer n'occupe pas une place centrale dans la toponymie aux Antilles. Ce sont les éléments descriptifs physiques qui tiennent la première place dans notre classement. Nous avons relevé quatre-vingts noms de lieux qui font référence directement à une caractéristique physique de l'espace nommé. Stanislas Delmont-Bebet dans son étude sur les noms de lieux à la Martinique a fait le même constat[2935]. Dans son étude, il démontre que ce sont avant tout les caractéristiques physiques des espaces qui ont été source d'inspiration pour l'attribution des noms de lieux aux îles. A première vue, la mer ne joue ici qu'un rôle secondaire et les membres de la société coloniale ont été plus attentifs à l'espace terrestre qu'ils occupent qu'à l'espace maritime qui les entoure.

Or, en étant un peu plus attentif aux noms donnés aux zones côtières, nous pouvons très vite constater que les éléments physiques qui sont choisis pour qualifier un espace sont des éléments perçus depuis la mer. En effet, dans la majorité des cas ce sont les traits de côtes et leur spécificité qui sont décrits. Les espaces côtiers semblent donc avoir été nommés de l'extérieur par des hommes arrivant du large. Lorsque nous observons la carte de la Grenade par exemple, nous y trouvons une description assez précise de son trait de côte. Il y a, comme dans les autres îles, une grande anse. Plus loin nous trouvons un îlet au sable blanc. En continuant notre route, nous passons devant le grand cul de sac avant de rejoindre la grande baye, puis l'anse noire, le petit havre et le cap des « brisans ». Parmi les éléments topographiques qui ont été choisis pour qualifier les noms de lieux, la majorité font donc référence à des caractéristiques observables que depuis la côte ou en mer. Seul trois espaces portent des noms en lien avec des espaces purement terrestres de l'île : l'anse du morne rouge, la baie du chemin et la baie des deux rivières[2936].

2933Le dégrat est le départ d'un bateau pour la pêche.

2934La varre est le harpon qui est utilisé par les pêcheurs à la tortue. Les varreurs sont donc ceux qui pratiquent cette pêche.

2935DELMOND-BEBET Stanyslas, *Les noms de lieux à la Martinique*, Paris, 1933.

2936Nous pourrions même dire que le morne Rouge pourrait tirer son qualificatif d'une vision tant terrestre que maritime. Pour les deux rivières de la Grenade, certes elles s'inscrivent dans l'univers terrestre, mais nous ferons ici l'économie de rappeler combien les sources d'eau douce sont importantes pour les marins. Nous

A Sainte-Croix, vingt-deux espaces côtiers ont un nom qui fait référence à des éléments issus de descriptions physiques sur les quarante neufs noms relevés. Or, dans cette île, comme à la Grenade, tout porte à croire que les noms ont été donnés par des hommes venus du large. Nous pouvons faire le tour de l'île en passant par la pointe « sous le vent », puis passé par l'anse « du vent », atteindre la pointe « du nord est », repartir sur la pointe « du vent », passé par « la petite anse », rejoindre la pointe du « pais perdu », passer au large des « terres noyés », contourner la « pointe de sable », voir la « pointe rouge », longer l'anse « des dunes », celle du « sable fin » et celle de « l'étang », passer par l'anse « des galets », longer les falaises, contourner l'anse « des grands fonds » et enfin atteindre la « pointe du sud ». Dans cette île, les termes maritimes sont même choisis pour qualifier des éléments terrestres comme dans le cas de la « rivière du cap ». Même l'emploi des termes tel que « morne rond » ou « île verte » laisse à penser que les noms donnés aux espaces terrestres sont attribués par des personnes les ayant aperçus depuis la mer. En effet, comment savoir qu'un morne est de forme arrondie s'il n'est pas observé depuis le large.

Nous pouvons prendre encore le cas de Saint-Christophe car, dans cette île, les noms de lieux ont été donnés sans conteste en fonction d'éléments visibles depuis la mer. Comment peut-on expliquer les qualificatifs de l'anse à « belleteste » ou de l'anse des « trois récifs » sans imaginer que ces noms ont été donnés par des personnes qui ont observé l'île depuis le large. Nous pouvons là aussi faire le tour de l'île en passant par la « grande ravine », la « pointe de sable », l'anse à « belleteste », l'anse du « cap », l'anse des « trois récifs », la « grande anse », l'anse de « sable », la « grande pointe », l'anse des « sables fins », le « cap vert », la « petite anse », l'anse « à l'eau », le « grand galet », la « grande caye », le « petit galet », le « grand passage », le « morne noir », l'« ombrage » et la pointe « des mornes ». Tous ces éléments physiques qui contribuent à l'élaboration de la toponymie des espaces côtiers sont donc issus d'observations faites par des hommes qui ont été en mer.

Ceux qui ont fixé les noms de lieux dans les îles sont des hommes issus d'espace extérieur, les colons prenant possession des îles par voie de mer. Il est donc logique qu'ils aient attribué aux espaces accostés des noms en lien avec ce qu'ils percevaient depuis le large. Nous pourrions alors dire que l'usage de ces noms ne renseigne que sur le passé de marins des premiers colons mais ne traduit pas l'importance réelle de la mer aux yeux des membres de la société coloniale. Pour autant, en observant bien les noms faisant référence à des éléments physiques, nous avons le sentiment qu'ils indiquent un chemin, une route à emprunter pour les marins qui circulent dans les Antilles. En effet, la toponymie des espaces côtiers sont sources d'informations pour les équipages de passages dans les îles.

Les îles, des points sur une route maritime

Tout d'abord, les marins de passage savent, grâce aux noms de lieux, où trouver de l'aide en cas de besoin. Chaque île a son fort et ses éléments militaires qui donnent leur nom aux espaces côtiers qui les avoisinent. Ainsi à la Grenade, nous retrouvons la baie du fort royal ainsi que le cap du fort Jeudy. A Sainte-Croix, il y a l'anse du fort Saint Jean. Marie-Galante à sa pointe du Fort. A la Martinique, le marin peut se réfugier dans la baie du Fort Royal, dans l'anse du fort Saint-Pierre ou dans l'anse du fort Sainte-Marie. A la Guadeloupe, il peut espérer aussi trouver du soutien dans l'anse du fort Saint-Pierre et à Saint-Christophe dans

pourrions alors pousser nos propos jusqu'à dire que seul l'anse du chemin tire son nom d'un élément purement terrestre.

l‟anse du fort Louis ou auprès de la pointe du vieux fort. Les marins munis de cartes[2937] savent alors dans quels espaces ils peuvent se rendre pour pouvoir être protégés en cas de danger. Ils savent aussi que les autorités locales donnent une importance particulière à la protection des îles et des espaces côtiers puisque d‟autres éléments militaires donnent leur nom aux espaces de bords de mer. A Saint-Christophe, nous retrouvons une pointe de la plate-forme, une pointe du corps de garde et une anse des soldats. Le même phénomène se répète dans les autres îles comme à Sainte-Croix ou à la Grenade où nous trouvons des anses du corps de garde. Ceci témoigne clairement de la volonté, de la part des membres de la société coloniale, d‟avoir un contrôle sur les côtes et de montrer que les abords des îles sont défendus.

Grâce à la toponymie, les équipages savent aussi quelles routes ils peuvent prendre et quels espaces ils doivent éviter. Arrivant à la Grenade, le marin sait qu‟il doit se méfier de l‟anse des « brisans » mais qu‟il peut par contre trouver zone où ancrer dans la grande baie ou dans le grand cul de sac. A Sainte-Croix, des repères géographiques sont donnés au capitaine du navire. Il peut orienter sa course grâce à la pointe du nord-est et l‟anse du sud. Il sait aussi que l‟île bénéficie de grand fond, d‟une pointe sous le vent et d‟une pointe au vent et enfin qu‟il doit se méfier des falaises. Marie-Galante offre aussi son lot de repères géographiques avec la pointe du nord et la pointe des cayes de l‟ouest. Cette dernière indique aussi au marin de se méfier des fonds qui composent cet espace, tout comme lorsqu‟il passe près de l‟anse des cayes du sud. Les équipages doivent aussi prendre garde lors de leur passage près du cap enragé. Ce dernier est aussi présent à la Martinique. Dans cette île, les équipages savent par contre qu‟ils peuvent compter sur la présence du « carenage » puisque celui-ci donne son nom à l‟anse dans laquelle il se trouve au fond du Cul de Sac Royal. A la Guadeloupe, le nom des espaces côtiers guide aussi le marin. Qui veut se diriger vers l‟île d‟Antigua sait où s‟orienter grâce à l‟anse du même nom. De même dans le cul de sac Marin, si les « cayes » sont indiqués, le « passage de l‟homme » semble signaler comment les éviter. Enfin, à Saint-Christophe, l‟équipage doit encore se méfier de la « grande caye » mais peut s‟appuyer sur le « grand passage » pour aborder l‟île de façon plus sereine.

L’univers terrestre et son influence sur la toponymie des zones littorales.

L‟étude des noms donnés aux espaces côtiers montre clairement que les éléments descriptifs de la géographie physique sont ceux qui ont le plus influencé les membres de la société coloniale. Si ces noms s‟inspirent d‟éléments terrestres, ils restent tout de même dans leur grande majorité issue de description effectuée depuis la mer. Nous avons retrouvé trente-cinq références à la faune et à la flore terrestre dans les noms des espaces côtiers étudiés. Le nombre reste donc tout de même assez élevé mais, là encore, l‟étude plus approfondie de ces termes indique clairement qu‟ils ont été attribués par des hommes pratiquant la navigation. Nous retrouvons par exemple beaucoup de nom d‟oiseaux servant à qualifier les espaces côtiers. Ainsi à la Grenade, il y a un îlet des ramiers, un îlet des grands gosiers et un marigot du merle. Nous retrouvons aussi une île des ramiers à la Martinique et une anse aux frégates et une anse aux gosiers à Saint-Christophe. Or, l‟oiseau est un animal aussi important pour le marin que pour le terrien. En effet, la chasse aux oiseaux est une pratique courante dans les îles. Il est fréquent que les habitants partent armés de fusils dans les espaces escarpés pour capturer l‟animal mais la pratique est aussi courante dans le monde maritime. L‟anonyme de Saint-Christophe rapporte par exemple que

2937 Rappelons que ceci reste assez rare à l’époque.

l'« homme se rend le lendemain matin à la forteresse de son quartier, où il demeure en garde toute la semaine, pendant lequel temps chacun de ces soldats va à son tour, va à la pêche des poissons, à la chasse des oiseaux et animaux pour faire leur cuisine, ayant premièrement porté pour la subsistance de la semaine du pain ou cassave à suffisance »[2938].

La chasse aux oiseaux est donc une activité indissociable de la pratique de la pêche et semble être perçue par les membres de la société coloniale comme une pratique en lien avec la mer. Les missionnaires Dominicains présents à la Guadeloupe en 1647 nous offre aussi la description suivante :

> « Nous avons aussy deux culs de sacq qui sont des endroits ou la mer s'enfoncent dans la terre ou est comme fermé d'un costé connu aussi est abitué des islettes cachées de rochers. Le petit est proche le fort de Sainte-Marie l'autre est au-delà de la rivière salée du costé du Fort Saint-Pierre. Et on va de l'un à l'autre par cette rivière. C'est dans ces lieux la principalement où la tortue et le lamantin se retirent pour paistre l'herbe qui voist au fond de la mer. La mer n'y est pas profonde et c'est là ou nous habitants les vont prendre ordinairement. Ce sont des lieux très agréables tant parce que le vent n'u venant pas par tant qu'ailleur a cause de l abord de la terre et des islettes la mer y est presque tousjours calmes qu'à cause de ces islettes qui font tout couvertes d'herbes toujours verdoyante et ont presque toujours quelque chose de particulier. Les uns estant la retraite d'une sorte d'oiseaux les autres d'une autre dont elles tirent leurs noms comme l'islet à fregatte, l'islette a grand gosier et ainsi des autres »[2939].

Or, nous savons que les habitants de la Guadeloupe ont l'habitude de se rendre dans les îles du Cul de sac Marin pour y pratiquer la chasse aux oiseaux. Donner le nom d'oiseau à un espace côtier c'est donc indiquer aux marins où ils peuvent se rendre pour pouvoir pratiquer une chasse qui ne peut leur être indispensable.

Maurille de Saint-Michel indique aussi qu'aux Antilles comme dans bien des lieux, l'observation des oiseaux permet aux marins de se repérer[2940]. Ainsi il rapporte :

> « Louis notre Sauvage découvre la Désirade et nous allons descendre à la Martinique Nous n'étions plus qu'à cent lieues de l'Inde, ou environ, que nous aperçûmes des oiseaux. Il est vrai que les Caraïbes sont fort expérimentés pour découvrir de loin en mer, pour ce qu'ils sont toujours, ou sur son rivage, ou sur ses flots »[2941].

Inscrire le nom de frégates ou de grand gosier est, à la fois, témoigner de l'importance de la chasse de ces oiseaux pour les habitants, et donner une indication claire aux équipages de passage.

D'autres animaux dont l'importance est significative pour les marins vont servir à l'élaboration des noms de lieux. Les nombreux îlets aux cochons et îlets aux cabris que nous retrouvons ne sont pas placés là par hasard. Ces animaux, purement européens, renvoient à l'histoire de la colonisation mais aussi aux pratiques de la société coloniale. Tout d'abord, nous savons que les premiers colons ont pu pratiquer la chasse aux cochons sauvages afin

2938ANONYME DE SAINT-CHRISTOPHE, *Relations des isles de Saint Christophe*… OP.Cite, f°287.

2939BNF, département des manuscrits, fond Français 24974, « Relation des isles de la Guadeloupe faite par les missionnaires dominicains à leur general » en 1647.

2940Observer les oiseaux est une pratique courante en navigation car ceci permet de savoir si une terre est proche.

2941MAURILLE DE SAINT-MICHEL, *Voyage des isles Camercanes,…* OP.Cit, Chapitre VI.

d'assurer leur subsistance dans les premiers temps de la colonisation. Ces cochons ont été transportés et déposés en ces lieux par les marins espagnols qui se servaient des Petites Antilles comme escale avant leur colonisation par les Nord-Européens[2942]. Les Espagnols savaient qu'après le voyage transatlantique, ils pouvaient faire une escale dans les îles afin d'y reposer les équipages, de les approvisionner en eau douce et enfin de les nourrir grâce à la chasse au cochon. La présence du mot cochon indique donc, un fois de plus, aux marins qu'ils peuvent aborder l'île en sachant qu'ils auront de quoi se restaurer. La présence des cabris sert aussi d'indicateur aux hommes venant du large.

L'emploi de ces termes témoigne également d'une pratique spécifique de la société coloniale. Le mot cabris est appliqué de façon régulière à des îlets proches des côtes. Or, grâce au père Labat, nous savons qu'il est fréquent de laisser ces animaux dans les petites îles proches. Ces animaux terrestres sont donc, aux Antilles, perçus comme très liés à la pratique de la navigation. Parmi les autres animaux qui ont donné leur nom à des espaces côtiers et dont le lien avec le monde marin est très fort aux Antilles, il y a aussi le bœuf et le lézard[2943].

Ainsi très peu de noms donnés aux espaces côtiers sont purement issus d'un univers terrestre qui serait sans lien direct avec le monde maritime. Peut-on compter seulement l'anse des goyaves et l'anse des palmistes à la Grenade, la pointe aux prunes à Sainte Croix, l'anse de la savane, l'anse aux prunes et la pointe des jardins à la Martinique, l'anse à goyave, l'îlet à goyave, la petite fontaine et l'île à biche de la Guadeloupe et enfin l'îlet à rats de Saint-Christophe. Nous pouvons donc dire que, contrairement à ce qui pourrait paraître à première vue, ce n'est pas le monde terrestre qui donne son nom à la mer mais bien le monde maritime et son univers qui s'inscrit dans la toponymie des espaces côtiers.

L'étude de la toponymie nous renseigne ainsi sur la façon dont est perçu cet espace maritime. Dans un premier temps, la mer est vue comme un espace de circulation. Pour voyager, il faut user d'embarcations qui ont laissé traces dans les noms donnés aux espaces côtiers. De même, il faut pouvoir s'orienter. Or, en observant les noms attribués aux espaces marins qui bordent les îles, les équipages peuvent facilement se repérer, éviter les zones de danger et atteindre des espaces où ils peuvent se sentir en sécurité et trouver des éléments pour se ressourcer. Les îles apparaissent alors comme des lieux d'accueils et de repos pour les équipages. Tout semble indiquer que dans l'esprit des colons, ce n'est pas la terre qui domine la mer mais bien la mer qui conduit aux richesses terrestres. Le monde marin, sans éclipser totalement le monde terrestre, s'impose tout de même comme un élément incontournable pour la société coloniale. Elle se construit grâce à lui et entouré par lui. En effet, la toponymie indique nettement que les membres de la société coloniale n'ont pas oublié quelle route ils ont eu à prendre pour s'installer dans les îles. Ainsi la mer apparaît comme un chemin qui conduit vers d'autres espaces. C'est le territoire du mouvement et de la circulation. C'est ce mouvement des populations que nous retrouvons aussi dans l'anse de la fuite à la Grenade ou dans l'anse des marrons de Saint-Christophe. La toponymie informe donc une fois de plus sur le fait que la mer n'est pas vue comme une barrière infranchissable. Sur la route qu'elle offre au voyageur, les îles jouent le rôle d'étapes nécessaires aux marins, parce que la route à emprunter est perçue comme pleine de dangers.

2942MOREAU Jean Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu…* OP.Cit.

2943Nous connaissons bien les boucaniers de Saint-Domingue, ces hommes qui se sont isolés dans cette île pour y pratiquer la chasse aux bœufs sauvages. De même, nous savons que les plus gros lézards comme les iguanes des Antilles sont chassés par les marins et les habitants afin d'être consommés.

2. La mer : un espace de dangers

En observant attentivement les noms qui ont été attribués aux espaces côtiers, nous pouvons très vite nous apercevoir que certains d'entre eux font référence à une autre image qu'ont les membres de la société coloniale de l'espace maritime : celle d'un espace dangereux. En effet, un marin qui prête attention à la toponymie peut aisément savoir où sa navigation peut devenir périlleuse. Si à la Grenade, il peut espérer passer de bons moments à l'anse « beau séjour », il sait par contre que le danger est présent dans le cap des « brisans » et que l'anse noire n'est pas forcément la plus accueillante pour lui. De même, dans les autres îles, les noms des lieux avertissent le marin des dangers qu'il encoure en s'approchant trop près des côtes. Quand il y a des cartes, le marin sait qu'il ne faut pas trop s'approcher des falaises de Saint-Christophe et de Sainte-Croix. Il peut aussi aisément comprendre que la présence de la « Grande Caye » de Saint-Christophe ou de la « Caye du Sud » à Marie-Galante peut s'avérer dangereuses pour tous ceux qui s'en approchent. Ceci indique donc nettement que la navigation dans la mer des Caraïbes n'est pas toujours une partie de plaisir. Lorsque les sources laissent percevoir l'image de la mer, elles confirment, elles aussi, que l'une des perceptions qu'ont les habitants de l'espace maritime qui les entoure est liée au danger. Il faut alors distinguer deux types de risques: le réel, celui qui est lié aux éléments naturels existants et l'imaginaire qui est lié aux croyances. Dans cette seconde sous-partie, nous avons fait le choix d'accorder une place aux risques réels face auxquels sont confrontés les marins des îles et de tenter de percevoir leur impact dans l'imaginaire collectif des habitants.

La navigation aux Antilles, une prise de risque réelle pour les marins.

Le risque encouru par les marins qui circulent dans les Petites Antilles est donc, dans un premier temps, bien réel. Cette réalité est fortement présente dans l'imaginaire collectif et est présente dans les différentes sources que nous avons consultées. Les chroniqueurs ont tendance à relater de façon détaillée les épisodes de navigations durant lesquels la vie des habitants est mise en danger. Le père Chevillard, par exemple, rapporte que lors d'un épisode de la navigation de la barque la Nonpareil, il arriva la chose suivante :

> « Le vent à gré ils mirent à la voile et après le débarquement du mouillage du chasteau de la Basse terre ils furent surpris le lendemain d'une tempeste épouvantable et d'un gros temps lequel ayant rompu le beaupeuil et brisé les voiles de cette pauvre nacele, elle fut poussée vers la coste de l'isle Blanche où une Ramberge d'Angleterre bien équipée l'ayant appercue tourna le cap vers elle »[2944].

L'anonyme de la Grenade relate aussi des évènements similaires avec beaucoup de précision :

> « On voulut l'arrester la mer estant trop fascheuse pour son retour, mais lui qui avoit domté les Sauvages, croyoit en faire autant des vents et des orages, pour estre maÎtre de la mer aussy bien que de la terre. Ainsy quelques prières qu'on luy fisse de rexter en attendant le calme, il se mit le leur dans son vaisseau, et les autres l'ayants veust si résolu ne voulurent le quitter et s'embarquèrent tous ensemble. Qu'arriva-t-il ? Ils ne furent pas en deux lieues de mer, que la tempeste se redouble, les vents sont plus violents, une pluye vint fondre impétueusement comme si toute les bondes

2944 CHEVILLARD André, *Les dessins de son éminence Richelieu…*, OP.Cit. p. 105.

du ciel eussent esté levées, qui au lieu d'abattre leur furie semblent l'irriter. Le vaisseau pour comble de malheur va donner contre une roche qui l'entrouve et luy fait faire eau partout. Se sauve qui peut à la nage »[2945].

Ces récits indiquent nettement que, dès les premiers temps de la colonisation, la mer est vue comme un élément capricieux, capable de mettre fin au jour des personnages les plus illustres comme Le Comte. Or, cette image d'une mer dangereuse ne s'estompe pas au cours de la période étudiée. Bien au contraire, nous retrouvons un grand nombre de références à ce danger dans les lettres écrites par les administrateurs locaux. Blondel témoigne par exemple du danger qu'il y a à circuler aux abords des côtes de la Martinique :

« Auprès de la baye de la Trinité, allant à l'Ouest Nord Ouest, il y a l'isle du Fort Sainte-Marie, entre laquelle et la terre de la Martinique, il y a une petite anse du mesme nom, ou les barques et vaisseaux du petit port peuvent mouiller en passant pour l'embarquement des marchandises sans qu'ils doivent s'arrester en aucun lieu de la coste jusqu'au pescheur, si ce n'est au Marigot et Vertpré, où les canots et chaloupes peuvent entre et éviter le péril qu'elles courent en tous les autres endroits par les violences des courants et des vagues qui en desfendent incessamment les abords »[2946].

Les causes de décès en mer.

Ainsi, les habitants sont conscients des risques qu'ils encourent en prenant la mer et que les dangers n'épargnent personne. En effet, les épisodes de noyades semblent toucher toutes catégories de la société coloniale. Nous avons déjà évoqué l'exemple du père Fontaine mort par noyade à la Guadeloupe[2947]. Ce récit rapporté par Du Tertre semble avoir marqué au moins l'esprit du chroniqueur. Tout laisse aussi à penser que l'auteur cherche, par cet évènement anecdotique, à souligner le fait que même les hommes et femmes d'église peuvent se trouver emportés par les flots. La mer peut atteindre tous ceux qui la bravent. En effet, le simple fait de prendre une embarcation expose l'habitant au danger. En 1711, à la Martinique

« Il y a tout d'un coup 15 morts de la compagnie du feu sieur Desglereau lesquels se sont tous noyé dans un canot en revenant de faire des roseaux et du bois propre pour se loger dans le fort royal ladite compagnie étant nouvellement revenu de la Guadeloupe »[2948].

La mer n'épargne pas plus les soldats que les simples habitants. Elle peut même mettre en danger les représentants du roi comme le rapporte Binois :

« J'y avoit croit aller à la Grenade avec monsieur le comte d'Arquyan ainsy qu'il avoit demandé ainsy qu'il l'avoit demandé à Monsieur de Phélypeaux. Pour le mettre au faist des affaires de ce pais. Ses hardes et les miennes étaient embarqués dans une barque corsaire qui partait de cette rade pour l'aller prendre au Fort Royal, elle échoua en chemin et se creva en voulant sauver ce qui estoit dedans en d'autre chose la poudre. Le feu y prit et la barque sauta en l'air avec vingt cinq hommes. Tous ce que j'y avois fus perdu et mon nègre eut la cuisse cassé »[2949].

2945ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cit. p.67.
2946ANOM, 07 DFC 126, manuscrit b, portefeuille 136, pièce 25, Mémoire de Blondel, 25 Septembre 1666.
2947ANOM C7A4 F° 5, Lettre d'Hinselin, 10 Mars 1692.
2948ANOM, C8A 18 F° 225, Lettre de Mesnier, 03 Avril 1711.
2949ANOM, C8A 18 F° 241, Lettre de Binois, 24 Mars 1711.

Lorsque des cas de noyades sont relevés, il est souvent fait usage de l'expression « accident ». C'est le terme employé – fâcheux incident - en 1675 par Jolinet dans le cas de la noyade d'un maître de travaux au Fort Royal[2950]. De Baas rapporte le même évènement et écrit mot pour mot les mêmes propos que l'intendant[2951]. Cette expression se retrouve aussi dans les actes de décès dont nous avons connaissance grâce aux registres paroissiaux. Par exemple, Claude Gurbet, mort à Fort Royal en 1706 est dit « noyé par accident »[2952]. Grâce à ces mêmes registres paroissiaux nous connaissons aussi un certain nombre de causes de ces « accidents ».

Tout d'abord, une grande majorité des morts survenues en mer ont lieu dans les navires qui accostent aux îles après le voyage transatlantique. Ces morts sont dues aux conditions de vie à bord des navires qui traversent l'océan. Guillaume Coppier témoigne de l'insalubrité qui règne à bord des navires transatlantiques et compare l'embarcation dans laquelle il a pris place à un tombeau[2953]. La majorité des colons ont certainement eu le même ressenti que cet auteur, ce qui peut expliquer cette image négative qu'a la mer auprès de certains habitants. Cette image doit être partagée par les populations esclaves qui ont connu des conditions de navigation encore moins avantageuses. Les navires qui accostent dans les îles arrivent alors avec leur flot de mort. Les décès dans les navires transatlantiques touchent tout le monde. Le capitaine du navire de Nantes, le Notre Dame du Bon voyage, Antoine Brémont, ne peut pas voir les îles en 1691 puisqu'il est décédé à son arrivée à la Martinique[2954]. Le maître chirurgien Pierre Josselin est lui aussi déclaré mort en 1698 alors que le navire où il a pris place, la Suzanne, vient d'accoster à la Trinité[2955]. En 1712, le matelot François Devaux, natif de Saint Malo et embarqué dans le navire la Petite Margueritte, est lui aussi mort avant que son embarcation n'atteigne la Martinique[2956]. Etre dans un navire du roi ne protège pas plus que d'être dans un navire marchand puisque, par exemple, le capitaine du navire La Bouffonne, Jean Jacques de Monseigneur Bernard décède aussi au large de la Martinique avant d'y accoster[2957]. Nous pourrions multiplier les exemples tant le décès dans ces navires transatlantique est souvent enregistré dans les registres paroissiaux.

Les habitants, conscients de ce fait, doivent avoir une image peu reluisante de ces voyages. De plus, ces navires transportent avec eux les corps des hommes et femmes qui sont morts par cause de malnutrition certainement, mais surtout parce que les maladies se propagent rapidement au sein des équipages[2958]. Les chroniqueurs font état quelque fois de la diffusion d'épidémies. Nous savons aussi que la mise en quarantaine est par moment appliquée aux Antilles. Enfin, nous avons déjà démontré comment les navires sont détournés de Saint-Pierre et de Fort Royal vers la Trinité afin d'éviter la propagation de ces maladies. Pourtant, aucune autre information ne peut être extraite des sources. C'est alors comme si l'idée que les navires propageant des maladies ne doit être évoquée aux îles. Ainsi, si nous

2950ANOM, C8A 1 F° 353, Lettre de Jolinet, 03 Juin 1675.

2951ANOM, C8A 1 F° 339, Lettre de De Baas, 22 Juin 1675.

2952ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1706.

2953 COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes Occidentales…* OP.Cit.

2954ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1691.

2955ANOM 1DPPC1700, Registre paroissiaux de la Martinique, quartier du Marigot, année 1698.

2956ANOM 1DPPC1248, registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Basse Pointe, année 1712.

2957ANOM 1DPPC1771, registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1693.

2958 Il est possible que certains de ces corps n'ont pas été inhumés parce que, pour éviter la propagation des maladies, la coutume est de jeter les corps à la mer puis de procéder à des inhumations sans corps. Selon, toutes vraisemblances, c'est surtout lors de décès à l'approche des îles que les corps sont conservés même si des recherches ultérieures sont à souhaiter afin d'éclaircir ce point.

savons que des décès en mer ont lieu lors de ces voyages transatlantiques, nous sommes bien en peine de donner avec détail les causes de ces décès.

Nous sommes par contre bien mieux informés sur les causes des décès lorsqu'ils surviennent aux abords des îles. Nous avons des témoignages sur la mort de certains marins. Elle peut survenir lorsque ceci exécute des taches sur leur embarcation. En 1707, Nicolas François Cherreau matelot dans l'Asemdelphe meurt en tombant du grand mat alors que l'embarcation est dans le Cul de sac Royal[2959]. Michel Le Meur, matelot dans le navire le Comte de la Buredière, meurt « en poussant un canot dehors »[2960]. Nous retrouvons alors régulièrement mention de noyades de matelot lorsque leurs embarcations sont ancrées au large des côtes. C'est le cas d'Olivier Henri, matelot du navire Le Prince, mort noyé à la rade du Fort Royal[2961]. La même mésaventure arrive à Denis Moyen[2962], au pilote de l'Irondelle Jacques Croussant en 1682[2963] ou au charpentier Mathurin en 1712[2964]. Tous ces décès doivent contribuer au fait que la mer conserve son image d'espace de danger.

La mort en mer ne touche pas que les marins venus dans les navires transatlantiques. Elle concerne toutes les franges de la société coloniale, lors de différents épisodes de navigation. Les décès de Jacques Bourraud, habitant de Marie-Galante lors de son voyage sur le Sainte-Catherine vers la Guadeloupe en 1687, de l'engagé Charles Pitast à l'anse Couleuvre en 1686[2965], de Gabriel Basset et Jean De la Forge mort dans un naufrage du devant du fond d'Aillet[2966] ou encore celle de Jean Royer « mort dans la mer » en 1695[2967], indiquent que les habitants sont aussi concernés par les décès en mer. Bien sûr, les marins des îles sont également touchés par ces décès, comme François Acou, matelot issu des quartiers des Trois Rivières à la Guadeloupe qui meurt dans une barque qui se rend à la Case Pilote de la Martinique en 1677[2968]. Michel Chombe, matelot de la barque de « Monsieur Blénac » décède en mer en 1684 en exerçant son activité[2969]. Il est aussi évident que les marchands des îles qui sont amenés à prendre fréquemment la mer pour exercer leur activité s'exposent aussi au risque de noyade. C'est alors que nous retrouvons sans surprise certains d'entre eux dans cette liste comme Pierre Lagneau marchand de la Martinique, mort au bord de la mer en 1692, après que son navire a fait naufrage en revenant de Marie Galante[2970]. Nous pouvons aussi compter parmi eux Monsieur Provost marchand de Saint-Pierre mort en 1690[2971] ou Claude Aplineau mort noyé à 25 ans en 1711.

Comme pour les membres d'équipages morts au large, il est souvent très difficile d'avoir plus de précisions sur les circonstances du décès. Dans la majorité des cas, il est juste précisé que ces personnes se sont noyées. Ainsi, nous savons que Jean Roy meurt en mer en 1682 mais nous ne connaissons pas réellement les causes de son décès[2972]. Il arrive tout de même que quelques petites précisions soient apportées. C'est le cas pour Pierre Lefort en

2959ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1707.
2960ANOM 1DPPC1700, Registre paroissiaux de la Martinique, quartier du Marigot, année 1704.
2961ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1681.
2962ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1681.
2963ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1682.
2964ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1712.
2965ANOM 1DPPC1771, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1686.
2966ANOM 1DPPC1310, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote, année 1685.
2967ANOM 1DPPC1310, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote, année 1695.
2968ANOM 1DPPC1310, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote, année 1677.
2969ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1684.
2970ANOM 1DPPC250, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Capesterre, année 1692.
2971ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1690.
2972ANOM 1DPPC1771, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1682.

1711. L‟homme qui a pris place dans la barque la Fortune qui vient du Fort Royal et qui se rend au Fort Saint-Pierre, décède devant le quartier du Carbet. Nous apprenons que sa barque a pris feu[2973]. Les décès en mer dus au mauvais entretien des embarcations ou à des erreurs de navigation semblent aussi être relativement fréquents. Les propos de Binois rapportés plus haut en témoignent. Les registres paroissiaux en portent témoignage aussi. Par exemple, le même incident survient à la barque la Fortune en 1711, causant la mort d‟au moins deux hommes, Jean Drepos et Elie Jean, l‟un passager et l‟autre matelot[2974].

L‟étude de ces registres indique aussi que la mer peut être perçue comme un espace de violence. Par exemple, le matelot Pierre Constantin, mort à Fort Royal en 1711, est assassiné par cinq autres matelots[2975]. La même année, le capitaine Bernard Laurent décède à son tour « tué par les ennemis » alors qu‟il se rendait de Fort Royal à Fort Saint-Pierre[2976]. Ce cas fait écho aux nombreuses attaques de flibustiers qui ont lieu aux abords des îles et dont nous avons déjà parlé.

Il n‟est donc pas surprenant que la mer ait l‟image d‟un espace à risque auprès des habitants. Pourtant, elle n‟a pas le monopole des décès par noyade. En effet, il arrive que des habitants meurent en naviguant dans les rivières. C‟est ce qui arrive à Barbe Petit Pain habitante de la Guadeloupe qui décède en 1688 «en se noyant dans la Grande Rivière en se rendant à la messe »[2977]. Le même évènement survient en 1708 à la Martinique. François Larose employé du domaine de l‟île de la Martinique meurt « dans un fuste accident s'est noyé dans la riviére la Lézarde », « le canot dans lequel il passait la rivière s'est retourné »[2978]. Dans cette île, il n‟est pas le seul à mourir de la sorte puisque déjà en 1675 François Grocet est retrouvé noyé dans la rivière du Lorrain[2979] et en 1709 Auguste de Villier connaît la même mésaventure[2980]. Prendre place dans une embarcation suffit juste à exposer les habitants au risque de noyade. Ceci explique pourquoi les membres de la société coloniale ont tendance à se méfier des navigations de toutes sortes et tiennent à l‟indiquer dans les éléments toponymiques des îles.

Pourtant la mort violente aux îles ne touche pas exclusivement ceux qui prennent la mer. En effet, nous avons été surpris de ne pas avoir pu trouver plus d‟une centaine de mentions de personnes mortes suites à des épisodes de navigations. Ceci s‟explique en grande partie par le fait que les registres paroissiaux restent assez prosaïques sur les causes d‟un décès. Le fait est pourtant, en lui-même, intéressant puisque si nous avons la conviction que le nombre de décès dus à la pratique de la mer a certainement été plus élevé qu‟il n‟y parait, le fait qu‟il ne soit pas mentionné plus souvent laisse à penser que ce danger n‟est en fait pas si présent que cela dans l‟esprit des colons. En effet, la vie aux îles porte son lot de dangers. Le risque de mer n‟en est qu‟un parmi d‟autres. Les épisodes de famines ou les conflits semblent avoir beaucoup plus marqué la société coloniale que les décès en mer. Ainsi la navigation n‟est pas décrite comme une activité plus dangereuse que le simple fait de résider dans des territoires nouvellement colonisés. De plus, la mer des Caraïbes n‟est pas vue comme un espace plus dangereux qu‟un autre espace maritime de la planète. Par exemple, lorsque l‟Amiral d‟Estrées échoue aux îles d‟Aves ce qui est relevé est le fait que le chef d‟escadre

2973ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1711.
2974ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1711.
2975ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1711.
2976ANOM 1DPPC1310, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier de la Case Pilote, année 1711.
2977ANOM 1DPPC250, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Capesterre, année 1688.
2978ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1708.
2979ANOM 1DPPC1700, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Marigot, année 1675.
2980ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1709.

n‟a pas tenu compte des conseils donnés et qu‟il a une très mauvaise connaissance des lieux. Jamais l‟échec de l‟amiral n‟est justifié par le fait que la mer des Caraïbes serait perçue comme bien plus dangereuse qu‟une autre. Naviguer au sein de la mer des Caraïbes n‟apparaît pas alors comme plus risqué que la navigation dans la mer du Nord et dans la Méditerranée.

La crainte des ouragans

Par contre, aux Antilles, au-delà de la crainte du naufrage, risque que connaissent tous les marins du monde, les Européens font connaissances avec un phénomène naturel annuel : les ouragans. Le risque de mourir en mer lors de ces tempêtes influence alors beaucoup le mode de fonctionnement de la société coloniale. Du Tertre écrit les propos suivants :

> « Autrefois on distinguoit l‟année en deux saisons pour le commerce et les navires n‟y venoit qu‟en la saison du petun pour se charger de la première ou de la seconde coupe qui sont les meilleurs et dans ce temps la les magazins regorgeoient de marchandises mais on estoit six autres mois qu‟on appelloit l‟arrière saison où ceux qui n‟avoient pas fait de provision ou par impuissance par paresse souffroient beaucoup depuis que l‟on fait des sucres à Saint-Christophe la rade n‟a jamais été sans vaisseaux non plus que les magazins sans marchandises »[2981].

Les propos de ce chroniqueur laissent supposer que très vite les habitants des Antilles se seraient affranchis de la contrainte des ouragans. Or, toutes les sources s‟accordent sur le fait que les risques encourus par ceux qui prennent la mer au cours de cette période sont tels que rares sont les marins qui s‟y hasardent. Tous s‟accordent sur le fait qu‟au cours de ces évènements météorologiques, la mer apparaît comme étant un élément incontrôlable. Du Tertre est l‟un des premiers à faire part des dangers auquel s‟exposent les marins lors du passage de ces tempêtes :

> « Il dura 24 Heures pendant lesquelles 23 Navires entre lesquels estoit celuy de Ruyter à présent Admiral de Hollande, tous chargez et prest à faire voile pour l‟Europe, furent briser à la coste et les hommes qui estoient dedans furent noyez. Il ne resta de ce débris que le vaisseau du capitaine Volery, qui prevoyant cette tempeste ayant coupé promptement son cable sur l‟écubier, pour gagner la mer fut porté par la violence des vents à 200 lieues plus bas que Saint-Christophe »[2982].

Les ouragans semblent alors ne rien épargner. Mathias Dupuis rapporte à son tour que

> « Le vent est extrêmement impétueux et fait le tour du compas c‟est-à-dire il souffle de tous les costez du monde ce qui fait qu'il y a presque de seureté pour les navires. A cause d'un ouragan à Saint-Christophe 30 à 32 vaisseaux perdus une partie des équipages noyés »[2983].

Les ouragans apparaissent alors comme les plus grandes catastrophes qui peuvent survenir aux Antilles. Les habitants et les marins ont donc très vite cherché à se prémunir de ces risques naturels. La présence de ces ouragans semble même avoir influé sur la colonisation des îles puisque lors de la conquête de la Martinique et de la Grenade, la possibilité de pouvoir protéger les embarcations face à ces intempéries semble avoir été fortement prise en

2981DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP. Cite, Tome III. p. 466.
2982 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* Op.Cit. Tome I, p 221.
2983DUPUIS Mathias, *Relation de l'établissement...*, OP.Cite.

compte. Pour protéger les équipages, la navigation aux Antilles est même limitée pendant la période cyclonique. De Baas rapporte en 1670 que « les mois de juin, juillet, aoust, et septembre, octobre, novembre, et décembre sont très pluvieux et fort peu propices audict commerce »[2984].Ainsi entre le mois d'août et le mois d'octobre, toutes les activités maritimes semblent stopper. Or, nous avons eu loisir de démontrer combien les habitants étaient dépendants de la mer. Nous pouvons alors imaginer combien la présence de ces ouragans a dû marquer l'imaginaire collectif. La crainte de ne pas survivre à un épisode cyclonique ou d'en subir les conséquences a dû fortement marquer les habitants. Cet « hiver des Antilles » apparaît alors comme un temps d'attente, comme le dit Du Maitz : « La saison des mauvais temps ayant interrompu la navigation je ne puis avoir l'honneur de vous escrir quoy que ce soit des autres isles n'ayant eu aucune nouvelle depuis le mois de Juillet »[2985].

La saison des ouragans influe aussi sur l'ensemble des circulations dans l'Atlantique. En effet, lors de nos recherches dans les fonds notariaux de La Rochelle, nous avons pu constater que la majorité des contrats passés dans le cadre des relations transatlantiques sont signés entre le mois de septembre et le mois de février. Pendant que les îles restent à attendre la venue des ouragans et le retour des navigations, il semble que dans les ports de France les équipages et les armateurs s'activent à préparer le départ des vaisseaux. Ces navires doivent donc être de retour vers le mois de septembre et les nouveaux voyages sont prévus pour l'année suivante. Les armateurs n'aiment pas laisser leurs équipages dans les eaux antillaises pendant cette période. C'est ce que rapporte un mémoire anonyme rédigé en 1680 :

> « Ceux qui sont obligez dy passer la saison des houragans dépérissent a cause des pluyes continuelles en ce temps la et de l'ardeur du soleil qui les eschauffes ensuite et des vers qui ruinent et piquent les bordages, c'est ce qui fait juger que les magazins que l'on projette d'y establir doivent estre pourveus de bray et de goudron, de planche de poiriers de l'Amérique que les vers n'attaquent pas et de tout ce qui est nécessaire pour donner les carennes avec un quay du Dannemark pour y servir dont il n'y a rien de plus commode que l'usage »[2986].

Cette saison des ouragans influe donc sur le fonctionnement de l'ensemble de la société coloniale et a logiquement un fort impact dans l'imaginaire collectif. Les membres de la société coloniale adoptent des modes de fonctionnements et d'organisations pour pouvoir répondre à ce danger émanant de la mer.

Les vents comme source de danger.

Au-delà de la présence des ouragans, la mer a aussi l'image d'un élément capricieux. Le marin face aux vents ne peut que se laisser porter sur les océans et doit laisser la mer décider de la durée de navigation et de ses routes. En effet, les sources font souvent références à l'impétuosité des vents et ce, à toutes les périodes de l'année. En 1693, Blénac rapporte qu'un équipage « fut deux mois sans pouvoir aborder en ladite isle de la Martinique ayant des vents contraire »[2987]. Il n'est pas le seul à faire référence à ces mésaventures puisque nous avons déjà évoqué le cas de Labat qui souhaitant rejoindre les Saintes n'arrivaient pas à

2984ANOM, C8A 1 F° 88, Lettre de De Baas, 20 Novembre 1670.
2985ANOM, C8A5F381, Lettre de Du Maitz, 11 Octobre 1689.
2986ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire anonyme, année 1680.
2987ANOM, COL E 184, Dossier Fleurisson, année 1693.

quitter les eaux de la Guadeloupe[2988]. Le vent à lui seul peut mettre en danger les embarcations de toutes sortes, comme en 1694 : « Qu‟ils y avoient perdu de ce coup de vent treize barques ou brigantins avec un navire provensal et le bourdelais ne s‟estoit sauvé qu‟en coupant ses mats »[2989]. Il peut aussi contraindre les marins à prendre des routes qu‟ils ne désirent pas. C‟est ce que rapporte Auger en 1703 : « ayant eu les memes vent contraire ils furent trois jours a doubler la Désirade et furent vers Antigue »[2990]. De même en 1713, des marins « ont esté porté par le vent à l'isle de Nièvе »[2991].

La mer reste donc aux yeux des membres de la société coloniale un élément capricieux et dangereux. Même le marin le plus chevronné peut se retrouver face à des dangers qui mettent sa vie en péril. Si les dangers évoqués sont pour la plupart réels, la mer est aussi perçue comme un espace où se mêle imaginaire et croyance. Ainsi, ceux qui prennent place dans les embarcations ont à l‟esprit qu‟ils peuvent se trouver face à des forces naturelles ou surnaturelles et qu‟il faut donc s‟en prémunir.

3. La mer : un espace de croyances et d’aventures

Si le risque de mourir en mer n‟empêche pas les membres de la société coloniale de prendre place dans des embarcations, ils sont tout de même conscients que la navigation reste une activité dangereuse. Pour se protéger, les marins font alors appel aux croyances.

Le marin, un homme guidé par Dieu.

A la lecture des sources, nous nous sommes très vite rendu compte que les habitants, semblent s‟accorder sur un point : le marin qui réussit est un homme guidé par Dieu. Jean de Clodoré écrit les mots suivants :

> « Ils échouèrent quatre ou cinq fois sur des cayes en pleine mer avec tant de risque et de péril que l‟on peut dire qu‟ils ne s‟en tirerent que par le secours de la Providence qui les favorisa d‟une protection si visible qu‟elle peut estre imputée à miracle »[2992].

Si les dangers rencontrés par les marins sont réels, la survie des équipages est souvent imputée à la volonté de Dieu. Les chroniqueurs, pour la plupart, hommes d‟Eglise, se font logiquement écho de ces croyances eschatologiques. Du Tertre relatant les péripéties des premiers habitants de Saint-Christophe décrit les évènements de la sorte : « Après trois ou quatre jours de navigations assez fascheuses, ils y abordèrent heureusement et par un trait de la Providence ils y rencontrèrent le navire du capitaine Giron qui y prenoir des eaux »[2993].

Les dangers que représente la navigation semblent être si importants que lorsqu‟un évènement positif s‟y produit sa cause ne peut être imputée qu‟à la volonté de Dieu. Par exemple, lorsque des hommes arrivent à s‟extraire d‟une situation périlleuse grâce à l‟aide d‟autres équipages, la présence de ces derniers est vue comme une volonté divine. Du Tertre

2988LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome III, p 172.

2989ANOM, C8A 8 F° 105, Lettre de Blénac, 09 Novembre 1694.

2990ANOM C7A6 F° 102, Lettre d'Auger, 22 Octobre 1703.

2991ANOM C7A6 F° 197, Lettre de La Malmaison, 02 Novembre 1713.

2992CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et la terre ferme de l'Amérique…* OP.Cit, Tom I, p. 269.

2993DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p. 32.

parlant de la fuite de Monsieur de la Fontaine à Saint-Christophe ne peut s'empêcher de décrire les faits de la sorte :

> « Cela fut executè comme ils l'avoient conclu et par une providence de Dieu très particulière, ce navire où il s'adressa pour estre secouru, estoit le navire d'un capitaine Breda de Flessingue, son meilleur et son plus intime amy qui ayant entendu patoger à l'entour de son vaisseau et ayant reconnu que c'estoit un homme qui demandoit de l'assistance »[2994].

Dieu serait donc en mesure d'apporter secours en mer et de rendre justice lorsque ceci est nécessaire. C'est en tout cas ce que laissent sous-entendre les propos de l'anonyme de Grenade :

> « Il voulut encore le faire jelter dans quelque autre meschant canot, tout seul et sans aviron, en une nuict orageuse, pour estre à la mercy des vents, des vagues et des tempestes, et encore rompit-on ce mauvais dessein, par la seulecrainte que Dieu s'en faisant le pilote ne le fit surgir à bon port, d'où il pourroit exciter une si grande tourmente qu'elle perdroit celuy qui l'auroit voulu noyer »[2995].

Dans ce cadre, l'acte de colonisation et la réussite des colons est perçue comme une œuvre voulue par Dieu. D'Esnambuc lui-même n'écrit-il pas « Ce aujourd'hui dix septième jour de novembre mil six cens trente cinq, je suis arrivé en l'isle de la Dominique par la grace de dieu »[2996]. Ainsi, le colon ne serait qu'un homme qui prend la mer et réussit sa navigation par la volonté divine. Son œuvre coloniale ne serait pas due à sa volonté personnelle mais à une force supérieure. Les premiers mots de l'Anonyme de Grenade sur la conquête de cette île illustrent parfaitement cette idée :

> « Ce que fit autrefois Moyse pour entrer dans la terre promise, le sieur Duparquet le fit au sujet de La Grenade. Le grand capitaine du peuple de Dieu suivant ses ordres députa des hommes de chaque tribu pour considérer cette terre, leurs disant : allez du costé du midy, et ayant gagné les montagnes prenez bien garde quelle terre c'est et quel peuple y habite, s'il est puissant et s'il est grand en nombre, si la terre est bonne, les villes ceintes de murailles et le pays fertil, si la campagne est agréable et s'il y a des bois et des forests. Soyez hommes de cœur et apportés-nous en quelques fruits pour en juger par une telle montre »[2997].

Comme nombre de conquérants, Du Parquet est alors comparé aux prophètes bibliques, ceux qui, par une volonté divine, ont pris pied en Palestine. Or, Du Parquet n'est pas comparé à n'importe quel personnage de la Bible. Il est associé à Moïse, celui-là même qui a écarté les flots pour faire passer son peuple d'Egypte au Sinaï. Du Parquet et ceux qui ont agi comme lui, apparaissent alors comme des hommes capables d'écarter la mer qui sépare les territoires à coloniser et ainsi, sont en mesure de tracer une route vers ces nouveaux espaces à occuper.

La mer, un espace protégé par Dieu.

Si Dieu protège les marins, il est aussi en mesure de protéger les colons en déchaînant les éléments maritimes sur ceux qui voudraient mettre en péril l'œuvre coloniale. Durant la

2994Ibid. Tome I, p. 303.
2995 ANONYME DE LA GRENADE, *histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cit. p201.
2996BNF, fond NAF 9323 collection Magry : MF 12 562, Lettre de d'Esnambuc, 13 Novembre 1635.
2997ANONYME DE LA GRENADE, *histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cit. p. 43.

guerre anglo-hollandaise, les Anglais tentent d'attaquer la Guadeloupe[2998]. Le père Philippe de Beaumont fait alors la description de cette attaque et de son échec :

> « Milord Wouilby ayant ramassé une puissante flotte pour reprendre cette île, cette flotte étant par le travers de la Guadeloupe le 4 aout il s'éleva un fort ouragan qui la dissipa fit périr la plupart des vaisseaux et entre autre celui où était le dit milord »[2999].

Les ouragans, perçus comme des dangers réels contre lesquels l'homme est souvent impuissant, peuvent aussi être vu comme émanant de la volonté de Dieu. Dans le cas cité ci-dessus, l'échec d'une flotte si importante ne peut être expliqué que par la volonté divine. La tempête semble être apparue comme par enchantement et l'auteur oublie de préciser que le général anglais a fait l'erreur de prendre la mer en période cyclonique. Dieu peut donc, selon ces auteurs, faire intervenir les éléments naturels pour protéger les colons. Ceci n'a rien de surprenant puisque, si Dieu a guidé les premiers dans leur tâche, pourquoi les abandonnerait-il une fois leur implantation réalisée. De plus, rappelons que les guerres menées aux Antilles, opposent pour la plupart les colons français catholiques aux nations protestantes. Ces colons se voient alors souvent comme les portes drapeaux de la « vraie foi ». Dieu serait donc en mesure de protéger ceux qui prennent la mer et cette idée a un impact important dans le mode de fonctionnement de la société coloniale. Labat, lors de son séjour à la Martinique, rapporte que :

> « Le jeudi quatrième Mars 1695 j'allais rendre visite à notre voisin M Pinel capitaine de Flibustier, commandant une corvette de six canons appelée la Malouine ou la Volante. Il étoit arrivé la veille avec deux vaisseaux anglois qu'il avoit pris au vent de la Barbade, l'un de douze canons et l'autre de dix huit, venant à droiture d'Angleterre très richement chargé. Notre père supérieur m'arrêta pour assister à une grande messe que les Flibustiers de M Pinel devoient faire chanter le jour suivant et à laquelle ils devoient communier en execution d'un vœu qu'ils avoient pris ces deux vaisseaux anglois »[3000].

Le fait que des flibustiers témoignent leur attachement à la pratique religieuse en réalisant une messe n'a rien de surprenant. En effet, même pour ces marins qui ont du mal à se plier aux lois des hommes, respecter les principes religieux semble être d'une importance capitale. Les flibustiers n'ont pas renoncé à leur foi sous prétexte que leur activité les conduit à prendre la vie et les biens de leurs adversaires. Bien au contraire, ils semblent enclins à chercher la protection de Dieu lors de leurs attaques. Loin de l'image d'hommes qui, une fois pied à terre, courraient vers le premier lieu de débauche, la première action des flibustiers lors de leur retour au port semble d'abord tournée vers la pratique religieuse. Plusieurs éléments indiquent alors que ces hommes ne se sont pas éloignés des croyances qu'ils ont apportées avec eux en Amérique. Par exemple, nous retrouvons dans les registres paroissiaux mentions à de flibustiers qui ont été enterrés selon les principes de l'Eglise Catholique. C'est le cas du capitaine de flibuste Pierre Deschateaux, mort en 1690 et enterré dans le cimetière catholique de Fort Royal[3001]. L'année suivante, à la Martinique, le capitaine de flibuste Desmarais tient lui aussi à faire enterrer quelques membres de son équipage selon les principes religieux. Il est présent lors de l'enterrement du flibustier David, de Duraud Pierre et de Robert Lejeune[3002]. En 1696, Lartigue, signalé comme flibustier dans les registres de la paroisse de Basse-Terre à

2998Cet épisode se déroula en 1666 et donna lieu à un naufrage dans l'archipel des Saintes.
2999DE BEAUMONT Philippe, Lettre de Philippe de Beaumont… OP.Cite.
3000LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p 72.
3001ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1690.
3002ADM, 2E10/6, Collection du greffe, Registres Paroissiaux de Fort Royal, année 1690.

la Guadeloupe, est lui aussi inhumé selon les principes de la religion catholique[3003]. Dans cette île, l'acte se reproduit en 1705 avec La Forest, flibustier de la Martinique et en 1706 avec Pierre Auguel, flibustier dans le navire la Fortune[3004]. Ceci est sans compter tous ceux dont la pratique de la flibuste n'a pas été signalée dans ces registres. Ceux qui pratiquent la course, comme tous les marins, cherchent donc dans les croyances des moyens de se prémunir des dangers réelles ou fantasmés qu'ils peuvent rencontrer lors de leur épisode de navigation.

Les rites au départ et à l'arrivée des navires.

Il semble donc que ceux qui prennent la mer aient l'habitude de fréquenter les églises avant ou après leur départ. Le père Maurille de Saint-Michel rapporte : « à la Pointe-de-Sable, où le père Ambroise a commencé de faire bâtir une église de pierre. C'est ce lieu qu'on destine pour être un jour le couvent, tant à cause que c'est le milieu de ce canton de mission, que parce que c'est l'abord où l'on vient à l'audience »[3005].

Selon l'auteur, il semble important qu'une église soit installée dans ce lieu de passage. Après un voyage en mer, il est habituel que les membres d'équipage aillent dans un lieu de culte. C'est ce que fait Antoine Biet par exemple[3006]. Le fait que cet auteur soit un religieux explique la précipitation avec laquelle il se rend dans la petite église. Mais la place de ces édifices dans les bourgs qui se constituent aux Antilles témoigne de l'importance qu'a le fait religieux pour ceux qui prennent la mer. En effet, ces églises sont visibles de loin[3007]. Elles sont placées près des rades, accessibles par les visiteurs dès que ceux-ci mettent pied à terre. La pratique semble commune de se rendre auprès des représentants religieux pour se confesser ou pour participer aux offices avant et après un passage en mer. Le marin aux Antilles, comme dans bien d'autres espaces, cherche la protection divine avant d'aller affronter un élément qui apparaît comme capricieux et dangereux.

Aller à l'église ou dans tout autre lieu de culte semble faire partie d'un rite de passage. En effet, surtout pour de longs voyages, le départ est bien souvent organisé à l'avance et les hommes et femmes qui s'apprêtent à partir en mer, prennent l'habitude de réaliser un certain nombre d'actions communes. En lisant les écrits du père Labat qui a souvent pris la mer pour des voyages assez long, nous constatons que l'auteur a l'habitude de rendre une dernière visite à ses connaissances avant de s'embarquer. En 1705, il rapporte par exemple : « Le mercredi 7 je donnais à dire au capitaine Daniel, à son contre maître, à son écrivain et son chirurgien et nous nous embarquames sur les quatre heures du soir »[3008]. Il semble qu'il soit de coutume de prendre un bon repas avant de partir en mer. Ceci peut s'expliquer par le fait que ceux qui s'aventurent sur la mer des Caraïbes ne savent jamais réellement quand est-ce qu'ils auront l'occasion de pouvoir remettre les pieds sous une table. De même, nous avons déjà évoqué le fait qu'il semble de coutume d'accueillir les nouveaux arrivants aux îles en les invitant à sa table. Du Parquet apparaît alors souvent comme un hôte exemplaire présentant aux nouveaux venus toutes les denrées comestibles présentes dans son île. Ceci semble aussi

3003ANOM 1DPPC128, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, Quartier de la Basse Terre, année 1696.

3004ANOM 1DPPC128, Registres paroissiaux de la Guadeloupe, Quartier de la Basse Terre, année 1697.

3005 MAURILLE DE SAINT-MICHEL, *Voyage des isles Camercanes*...OP.Cit.

3006 BIET Antoine, *Voyage de la France Equinoxiale…* OP.Cit, p. 285.

3007Ceci est perceptible par exemple dans la « Vue du Fort de la Martinique du coté de la Rade des Flamands : prise à mi-cote du Morne de l'Habitation de Madame Claverit : [estampe] / dessinée par Mr. le Chevalier d'Epernaÿ Capitaine au Corps Roÿal de l'Artillerie » ; Gravée par Née en 1780, conservée à la Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, LI-72 (8)-FOL.

3008LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome VI, p 468.

faire partie de ces rites de passages. Les privations en mer expliquent certainement cette volonté d'offrir aux voyageurs de quoi bien se sustenter avant et après leur périple. Il est certain que les voyageurs les plus illustres et les plus fortunés doivent avoir des mets de meilleure qualité mais l'installation d'auberges et d'hôtelleries très tôt sur les côtes semble indiquer que cette pratique est commune pour tous les voyageurs.

Le voyage commence et s'achève donc par un passage dans un lieu de culte puis par un repas et un moment convivial. Enfin, lors du départ des plus hauts responsables de la colonie, une véritable procession est organisée. Antoine Biet décrit l'une d'elle :

> « Nous nous embarquame le dixièsme jour de juillet 1653 sur le soir pour estre pres à faire voile vers le jour. Les principaux habitants de l'isle vinrent accompagner monsieur le General jusqu'au port où une chalouppe l'attendoit pour le porter au Navire. Comme il y entroit il fut saluer de tous les canons du Fort et de ceux de tous les vaisseaux qui estoient à la rade au nombre de plus de quinze »[3009].

Ces départs sont salués à la fois par les habitants mais aussi par les marins présents en mer qui accueillent auprès d'eux ces nouveaux venus. Ceci donne alors le sentiment d'une unité entre le monde terrestre et le monde maritime. La pratique du salut à l'arrivée et au départ des plus hautes personnalités est un acte quasi obligatoire. Rappelons qu'il est courant d'accueillir les navires qui viennent séjourner aux îles en allant rencontrer l'équipage avant même qu'il est mis pied à terre.

La mer, outils de la punition divine

L'ensemble de ces rituels sont là pour faire oublier le danger permanent qu'il y a à prendre la mer. En effet, si Dieu protège, le danger n'est pas pour autant effacé. De plus, dans l'esprit des colons, Dieu peut aussi punir, grâce à la mer. Le père Du Tertre rapporte cette anecdote :

> « Ces trois galands se moquans du Dimanche et de la messe demanderent à leurs voisins s'ils faloit venir pescher avec eux, lesquels repondirent qu'il faloit aller à la messe estant le dimanche de la Trinité. Nos galans respondirent en libertins La Trinité vous donnera t-elle à disners? Venez vous irez une autre fois à la Messe. Les voisins ne le voulans pas faire ces trois malheureux y furent et trouvant quantité d'une sorte de petits poissons que l'on appelle Callieus dans la Lame ils en prirent autant qu'ils voulurent et après en avoir mangé ils en apportèrent à leurs voisins qui estoient de retour de la messe et en mangerent comme les autres mais avec cette différence qu'ils ne ressentirent aucun mal et nos trois fripons tombèrent malades et moururent »[3010].

Selon l'auteur, Dieu serait alors capable d'empoisonner ceux qui ne respectent pas sa volonté. Ce n'est pas la première fois que des épisodes d'empoisonnements suite à la consommation de produits issus de la mer sont attribués à la volonté de Dieu. Or, les habitants arrivant dans un espace peu connu ont tendance à consommer des espèces qui peuvent les rendre malades. Lors d'empoissonnement après consommation de poisson, il est souvent évoqué l'idée que celui-ci est dû aux mauvais agissements du consommateur. Est-ce peut-être pour cette raison que la cause de la mort de Pierre Assou en 1691 est rapportée comme étant du fait de la consommation d'« un méchant poisson »[3011]. Le père Labat témoigne lui aussi

3009 BIET Antoine, *Voyage de la France Equinoxiale…* OP.Cit, p.3.

3010DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles,* … OP.Cit, Tome III. p. 308:

3011ANOM 1DPPC1771, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Prêcheur, année 1691.

que l'empoissonnement suite à la consommation de produits issus de la mer n'est pas une chose rare aux îles. Il accorde à l'un d'eux une place dans son ouvrage sous le titre : « histoire d'un capucin, accident qu'il lui arrive pour avoir mangé d'une vieille ». Il rapporte alors qu'il a « connu un capucin nommé le père Raphael, qui pour en avoir mangé d'une qui n'étoit pas bien cuite, à ce qu'on disoit avoit pensé mourir, il avoit changé de peau et étoit resté tout le reste de sa vie tremblant comme un homme qui avoit le frisson ». Contrairement à Du Tertre, Labat fait preuve de plus de lucidité concernant cet incident :

> « Je doute que le défaut de cuisson tout seul est pu produire de si mauvais effets, ce bon père devoit en être quitte selon les régles pour une indigestion qui ne devoit pas avoir des suites si longue et si funestes et c'est ce qui me porte à croide que cette vieille avoit avalée quelques ordures qui l'avoit empoisonnés. Car comme ce poisson est fort goulu il pouvoit avaler des pommes de manceliniers »[3012].

Le récit du père Labat permet de constater que les membres de la société coloniale au début du XVIII° siècle maîtrisent mieux l'espace qu'ils occupent. Ainsi ils connaissent mieux les espèces et ont peut-être moins tendance à attribuer à des forces occultes les responsabilités de décès suite à la consommation de produits issus de la mer. Pour autant, Labat a encore bien du mal à expliquer la cause de l'empoisonnement et peut être que celle-ci survenant sur un membre de l'Eglise, l'auteur préfère la théoriser de façon scientifique plutôt que de laisser libre court à l'idée qu'elle serait due à une volonté divine.

La mer, le domaine du Diable

Les périls survenus en mer ne sont pas toujours attribués à la volonté de Dieu. Comme le dit Vincent Huygues Belrose, la mer est avant tout « la maison du Diable »[3013]. En effet, en observant les noms donnés aux espaces côtiers, nous constatons rapidement que très peu d'entre eux sont offerts à Dieu et à ses représentants. A la Grenade, nous pouvons compter le Cap Saint-Eloi et le fond Saint-Jean. Saint-Jean est aussi présent à Sainte-Croix, près de la « teste du moine ». A la Martinique, il y a, bien sûr, la baie de la Trinité. A la Guadeloupe, il faut y ajouter à nouveau une allusion à Saint-Jean, une à Saint-Pierre et une à Saint-Christophe. Si les références au monde céleste sont peu présentes, toutes les îles ont, par contre, des références au Diable et à son univers. A Saint-Christophe, il y a une porte des enfers à laquelle on peut adjoindre le trou de Pilate. La Guadeloupe a, elle aussi, sa porte des enfers ainsi que des Abymmes. A la Martinique, la porte des enfers y est encore présente et le Diable a même son anse. A Marie-Galante, où aucune référence à Dieu et ses représentants n'a été relevée, il y a par contre une anse du Diable. Enfin, à Sainte-Croix, le Diable a même son cap. Ces dénominations attribuées aux espaces côtiers servent d'avertissements aux marins de passage mais traduisent aussi le fait que la mer n'est pas vue comme un univers pacifique. C'est le monde du Diable et de ses créatures monstrueuses.

En effet, même si les traces ne sont pas multiples, quelques témoignages viennent corroborer l'idée que, dans l'esprit des membres de la société coloniale, la mer des Antilles est occupée par des monstres marins. Parmi ces monstres, il y a des animaux réels comme le requin qui semble fasciner, à tel point que les habitants ont donné son nom à quelques espaces côtiers, comme à la Grenade et à la Martinique. Certaines espèces réelles prennent aussi des noms plus inquiétants témoins de la méfiance que l'on a envers elles, comme cette raie

3012 LABAT Jean Batiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p 156.

3013HUYGHUES-BELROSE Vincent, « Le nom des lieux à la Martinique : un patrimoine identitaire menacé », *Études caribéennes*, 11 Décembre 2008.

représentée par Labat dont l'auteur accompagne le dessin de cette légende : « poisson appelé Diable, espèce de raye »[3014].

Il y a aussi une véritable croyance en la présence d'animaux fabuleux au fond des mers et près des côtes antillaises. Le meilleur témoignage que nous avons, porte le nom « du récit de l'homme marin »[3015]. Nous l'avons déjà évoqué lorsque nous avons parlé de la pratique de la navigation aux Antilles mais la fin du récit met en lumière l'importance qu'ont ces récits fabuleux au sein de la société coloniale.

> « Le maistre de ce canot ayant fait son devoir retourna sur une petite pointe avancée de cinq ou six pas dans la mer et élevée à 10 ou 12 pieds au dessus de l'eau où un autre françois et quatre négres que composent son équipage l'attendoyent. Ils demeurérent sur cette pointe jusques à une heure davant soleil couchant pour attendre que le vent d'est contraire à leur retour s'abaisse comme il a accoutumé de faire tous les soirs. Ils se divertissoyent lorsqu'un jeune françois effrayé fit un grand cry qui leur fit tourner la teste de son costé pour apprendre le sujet de sa crainte et tous ensemble voyant en même temps un homme marin dans l'eau à huit pas d'eux qui avoit la moitié du corps hors de la mer. Un des négres voulu jetter une grosse ligne pour le prendre ».

L'équipage de retour dans le quartier affirme alors avoir vu une sorte de sirène. L'affaire est tellement prise au sérieux qu'une enquête est diligentée et confiée à un religieux et à un capitaine de mérite. Les membres de l'équipage sont entendus séparément et même les propos des esclaves sont pris en compte. Si le capitaine et le religieux n'arrivent pas à certifier que la créature vue dans les eaux de la baie du Diamant est bien une sirène, il n'empêche que le récit semble être pris avec un certain sérieux et ce, à tel point qu'il est connu aujourd'hui parce qu'il a été envoyé par « L. Chrestien, à un Licencié de Sorbonne » afin de témoigner de la présence de créatures surnaturelles dans l'île de la Martinique[3016]. Un second élément démontre que le récit des membres de cet équipage n'est pas pris à la légère puisqu'il donne lieu à la venue dans le quartier d'un homme d'Eglise et d'un marin chevronné. Ceci semble donc indiquer que dans l'esprit des habitants du XVII° siècle, il est tout à fait possible que la mer des Antilles soit le lieu de résidence d'êtres surnaturels.

Ce récit donne une autre information. Il semble que la créature vue ait des traits communs avec les sirènes que l'on peut retrouver dans les croyances européennes. Ceci indique que les colons ont apporté avec eux leur imaginaire et l'applique à ce nouveau monde. Le passage de l'Atlantique ne fait pas obstacle aux créatures que l'on peut retrouver en Europe[3017]. Il est aussi parfois fait référence aux licornes, par exemple. Par contre, les croyances des populations amérindiennes ou africaines semblent avoir très peu eu d'impacts sur la création de l'imaginaire colonial aux Petites Antilles. Par exemple, lorsque nous observons le nom donné aux espaces maritimes par Du Tertre, Rochefort ou Labat, nous

---

3014LABAT Jean Batiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, P 156.

3015BNF, fond des Manuscrits français, Ms-5410-5427. Recueil formé par Valentin Conrart, connu sous le nom de « Recueil Conrart in-folio, Ms-5422. Tome XIII > « De l'homme marin qui apparut aux costes de la Martinique le 23 may 1671. — Le Diamant est un grand rocher situé au sud de la Martinique... »

3016La Bibliothèque Universitaire de Paris Descarte, conserve dans le « Second Mémoire concernant les Arts et les Sciences, présenté à Monseigneur le Dauphin, le 15 février 1672 », un « Extrait d'une lettre écrite de la Martinique par L. Chrestien, à un Licencié de Sorbonne, touchant un Homme Marin qui a paru aux côtes de cette Isle, le 23 de May 1671 ».

3017Nous retrouvons aux Antilles des évocations aux sirènes, licornes et autres animaux fantastiques qui existent dans les légendes des peuples européens et qui sont étudiés par MERRIEN Jean *La mer mystérieuse: mythes, croyances et récits fabuleux*, Royer, Paris, 2004.

constatons que ce sont des noms européens qui leurs sont attribués. L'imaginaire des colons a donc effacé celui des populations présentes avant eux et a très peu intégré celui des populations issues d'Afrique. Si nous reprenons l'épisode de l'homme marin, les esclaves eux-mêmes semblent convaincus d'avoir vu cette sirène et leur description correspond à celle des marins européens présents sur l'embarcation. De même, dans la toponymie, rares sont les références à des croyances issues du monde amérindiens ou africains. Seul peut-on compter sur la présence de l'anse Maboya à la Grenade[3018].

Un monde maritime vu à travers les yeux des colons français.

Les récits du père Labat témoignent aussi que le monde de la mer est vu à travers les yeux des colons. Celui-ci rapporte cette anecdote :

> « Voici une remarque qu'il est bon de ne pas renvoyer plus loin. On est assuré par plusieurs expériences que les poissons voraces comme le Requien, le Pantouflier ou Zigene et la Becune attaquent plutôt un chien ou un cheval qu'un homme et plutôt un negre qu'un blanc quand dans le renversement d'une barque ou d'un canot ils trouvent ces différentes espèces d'animaux à la mer. Mais une chose assez surprenante et qui est cependant de notoriété publique est que les mesme poissons attaquent plutôt un anglois d'un françois quand ils les trouvent ensemble à la mer »[3019].

Ainsi les poissons seraient enclins à faire une différence entre les couleurs de peau mais aussi entre les nationalités. Comme les Amérindiens qui préféraient se battre au côté des Français, les esclaves qui aimeraient plus le traitement des maîtres français à ceux des anglais, les poissons seraient plus prompts à dévorer les Anglais que les sujets du roi de France. Il y a là encore dans ces propos à la fois tous les fantasmes des colons mais aussi les craintes : celle de voir les esclaves prendre la mer et fuir, celle de se retrouver sur une embarcation en train de chavirer et n'ayant que seul espoir que les créatures qui occupent les fonds marins ne se saisissent pas de vous, respectant votre statut particulier.

Prenons garde tout de même à ne pas faire de l'espace maritime un lieu craint des membres de la société coloniale au point qu'ils auraient à cœur de s'en écarter. En effet, la terre peut paraître un espace aussi redouté que la mer. Comme nous l'avons déjà souligné, la présence des colons sur les littoraux s'explique en grande partie par la crainte qu'ils ont à occuper les espaces intérieurs des îles. Ainsi, le monde terrestre a aussi son lot de fantasmes et d'imaginaires. Les premiers colons ont peur de se retrouver face aux Caraïbes mangeurs d'hommes et leurs successeurs craignent, eux, de croiser la route des esclaves, ceux qui ont fui ou ceux qui se réunissent juste pour quelques festivités. C'est ainsi que peut s'expliquer l'ordonnance du conseil souverain de la Martinique interdisant les assemblées d'esclaves, même pour la pratique de la danse. Dans l'imaginaire des colons, ce sont dans les îles et non en mer, que les exclus de la société coloniale trouvent refuge. Ces espaces sont donc emplis de dangers. A cela s'ajoute la crainte des animaux que l'on ne connaît pas bien et qui peuvent porter atteinte à la vie de ceux qui s'aventurent dans les espaces boisés des îles. Ainsi, ce n'est pas le fait de prendre la mer qui a repoussé certaines personnes venues d'Europe et prêtes à s'installer à la Martinique, mais bien la présence en cette île de serpents qui sont dits

3018HUYGHUES-BELROSE Vincent, explique que le terme Maboya vient de la langue caraïbe et désigne les grands lézards présents aux Antilles à l'arrivée des colons.

3019LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*... OP.Cite, Tome I, P 156.

redoutables. L'ensemble de l'espace caraïbe apparaît alors comme un lieu dangereux qu'il faut apprivoiser.

Pour se prémunir des dangers de la mer, les membres de la société coloniale ont donc attribué à l'élément maritime un certain nombre de fantasmes et de croyances. Ceci témoigne de la peur que peut engendrer le monde de la mer et la navigation. Ainsi, ceux qui arrivent à braver cet élément sont des aventuriers qui méritent le respect et dont le souvenir doit être gardé. Ainsi, la mer est un lieu d'histoire mais à la mémoire sélective.

4. La mer un espace de mémoire et d'oubli

Les traces du passage des premiers aventuriers.

Tout d'abord nous devons rappeler que si la mer est un espace de dangers et de croyances, elle est avant tout le lieu de l'aventure[3020]. En observant la toponymie des espaces côtiers, nous pouvons constater que la mer n'efface pas le nom de ceux qui ont osé la braver. Les premiers conquérants ont pu laisser traces de leur passage. Ainsi, à la Grenade, nous retrouvons une anse de Marquis, nom d'un des conquérants de l'île. Nous pouvons compter aussi dans cette île sur la présence d'une baie Des Fontaines, d'un cap Du Quesne, d'une anse Jean l'Ainé ou d'une anse Blanchard. Ces noms renvoient aux premiers colons qui ont pris la mer depuis la Martinique pour s'installer en ce lieu. A leurs côtés, les noms des marins qui les ont accompagnés n'ont pas été effacés. Ainsi, nous retrouvons toujours dans cette île, une anse Hardy et un îlet Adam, nom des capitaines qui ont conduit les premières expéditions françaises. Ceci indique bien combien, pour les membres de la société coloniale, il est important de garder en mémoire le nom de ces marins qui ont su braver l'élément maritime pour conduire à l'occupation de ces îles.

La mer n'efface donc pas le passé. Bien au contraire, son usage offre la possibilité aux aventuriers d'inscrire leur nom dans l'histoire coloniale. Ainsi, par le biais de la toponymie nous pouvons connaître le nom d'un certain nombre de ces premiers colons qui se sont installés dans les espaces littoraux des îles. Certaines d'entre elles sont plus loquaces que d'autres. Par exemple, à Saint-Christophe, un grand nombre d'espaces côtiers portent le nom des premiers colons comme l'anse de Monsieur Renoult, la ravine de Monsieur Guillieux, l'anse à Jean Clinette, l'anse à Louvet ou l'anse de Monsieur Poyet. A la Martinique aussi les premiers conquérants ont pu laisser trace de leurs passages sur les côtes, à l'anse du Ceyron, au marigot du Verpré, à la baie de Vauclin ou au Cap Feré.

L'exemple de cette dernière est très instructif puisque nous pouvons regrouper les appellations issues des noms des premiers habitants en deux catégories. Sur la côte ouest de l'île, il semble que le nom donné aux espaces côtiers émane directement de la présence de l'habitation d'un des membres de la société coloniale à proximité du lieu ainsi dénommé. C'est le cas par exemple, de l'anse Ceyron, proche de l'habitation appartenant au colon du même nom. Dans la partie orientale de l'île, des colons ont aussi pu laisser leur nom à des espaces côtiers qui ont été, eux, occupés plus tardivement. C'est le cas, par exemple, du cap Feré. Vincent Huygues Belrose propose l'explication suivante : ces espaces côtiers portent le nom de ceux qui tenaient en ce lieu des carbets et qui s'y rendaient fréquemment pour y

3020Les récits homériques rappellent combien la mer a été de tout temps un espace où les aventuriers peuvent témoigner de leur courage et bravoure.

pratiquer la pêche et la chasse[3021]. N'ayant à notre tour, pas d'autres explications à apporter à la présence de ces noms en ces lieux, nous adhérons entièrement à ces propos, d'autant plus que ceci confirme l'idée selon laquelle les premiers marins ont su laisser trace de leurs passages. Ainsi la société coloniale a tenu à garder le souvenir de la présence en ces lieux d'activités de pêches et de chasses et à conserver les noms de ceux qui avaient réussi à braver les dangers présents dans ces espaces éloignés des premières installations.

Les premiers gouverneurs ont aussi pu laisser traces de leur passage étant donné que leurs noms servent à qualifier certains espaces côtiers. Ainsi, Pierre Belain d'Esnambuc, arrivant à la Martinique, donne le nom de son saint protecteur au fort et à la baie dans laquelle il installe les premiers colons de l'île. Charles Hoüel en fait de même à la Guadeloupe en donnant son nom au nouveau fort qu'il fait édifier à la Basse Terre. Jacques Dyel du Parquet a laissé, lui aussi, trace de son passage en donnant le nom de « Monsieur » à un des îlets de la Martinique et en attribuant le nom de « Madame » à un autre.

Les espaces côtiers sont aussi des lieux où l'on rend hommage au roi de France et où on rappelle que les terres nouvellement colonisées relèvent de son pouvoir. Ainsi le fort édifié à la Grenade porte le nom de Saint-Louis. Il en est de même à la Martinique. A Saint-Christophe, une anse porte elle tout simplement le nom d'anse aux François.

Ceci laisse percevoir un aspect de la mentalité de ces premiers occupants européens. En effet, les îles sont perçues comme des espaces vierges où l'aventurier, ayant bravé les éléments naturels, a le droit de prendre pied et d'y laisser son nom. Le nouveau colon prend alors possession de la terre mais aussi des espaces côtiers et maritimes qui l'entourent. Dans le cas de la partie orientale de la Martinique, il semble que l'on reconnaît le droit de contrôle d'un espace côtier à des hommes qui, sans y installer d'habitation, occupent régulièrement ces espaces et en prélèvent les ressources. Il est alors difficile de savoir si, dans ces espaces non colonisés, c'est l'appropriation de la terre qui offre le droit de contrôler l'espace maritime avoisinant ou si c'est la maîtrise de la navigation qui donne le droit à accéder à la propriété foncière. Quoi qu'il en soit, les colons qui ont succédé à ces premiers conquérants n'ont pas effacé le passage de ces hommes. Ces derniers sont restés dans les mémoires collectives. Ils apparaissent alors comme des précurseurs a qui la société coloniale doit rendre hommage.

Nous avons signalé plus haut que certaines îles laissent plus de place que d'autres à ces premiers marins et conquérants des îles. A Saint-Christophe, nous avons trouvé dix-huit espaces côtiers qui portent nom des premiers colons sur soixante-quatorze noms de lieux que nous avons relevés. En comparaison, à la Guadeloupe, nous n'avons trouvé que deux noms des premiers colons sur les quarante et un noms relevés. La colonisation de cette dernière ayant été plus tardive, ceci pourrait alors être un élément explicatif mais insuffisant, puisque nous avons déjà souligné, qu'à la Martinique, qui fut colonisée à la même date, les premiers colons y ont laissé plus de traces de leur passage. L'élément explicatif qui nous semble le plus probant réside dans la façon dont la Guadeloupe a été conquise. Si la conquête de l'île a été organisée en partie par des habitants de Saint-Christophe, elle a été menée directement depuis le royaume de France. Les premiers habitants de l'île sont donc majoritairement des hommes et femmes nouveaux venus dans l'espace caraïbe. Il semble alors que la pratique de la mer leur soit moins familière et ceci peut expliquer une propension moins grande à s'attribuer le contrôle des espaces littoraux, au moins dans les premiers temps de la colonisation. En effet, si nous reprenons le cas de la Martinique, les habitants sont issus dans une grande majorité de

3021HUYGHUES-BELROSE Vincent, « Le nom des lieux à la Martinique : un patrimoine identitaire menacé », *Études caribéennes*, 11 | Décembre 2008.

Saint-Christophe. Ce sont des hommes qui connaissent l'espace maritime antillais et qui semblent moins craindre de se confronter à lui. Laisser leurs noms dans des espaces retirés de la colonisation peut alors apparaître pour eux comme une façon de signifier qu'ils sont en mesure de maîtriser l'ensemble des espaces de la Caraïbe, terrestres et maritimes.

Cette différence est aussi visible dans la toponymie des espaces côtiers des îles secondaires. Alors qu'à la Grenade, colons et marins donnent leurs noms à des espaces littoraux, à Marie-Galante aucun nouvel habitant ne peut être repéré dans la toponymie. Toutefois, même à la Guadeloupe, la mer n'efface pas l'histoire de la colonisation. Là aussi, elle est inscrite dans l'œuvre coloniale. En témoigne le fait que l'un des espaces côtiers de l'île porte le nom de « Vieux habitants » et qu'un autre a pour dénomination « Petit Village ». En observant les cartes dressées au XVII° siècle, nous pouvons avoir une idée assez nette de la route empruntée par les premiers colons, du nom des acteurs de cette colonisation et enfin de l'évolution de leur œuvre et ce, pour l'ensemble des îles.

La mer et la mémoire des conflits passés

Les espaces côtiers, témoins de cette histoire, gardent aussi la trace des conflits et des difficultés rencontrés par les premiers colons. Les adversaires des Français ont laissé des marques de leur passage comme à Sainte-Croix, où nous retrouvons un cap du Millord et une pointe des Espagnols. A Marie-Galante, qui a connu une histoire tourmentée, il y a une anse des Anglois et une anse du Flamand. A la Martinique, il y a aussi une baie des Anglais, témoin du passage des hommes de cette nation dans cette île. Nous pourrions alors être surpris de constater que les membres de la société coloniale n'ont pas tenu à effacer le passage de ces adversaires sur les terres qu'ils occupent. Cette attitude signifie qu'ils ont su garder ces nouvelles conquêtes, malgré les difficultés qu'ils ont eu à surmonter. Ceci est nettement visible dans la conservation des noms amérindiens au sein de la toponymie. A première vue, les références à la présence amérindienne dans les espaces côtiers pourraient apparaître comme une sorte de reconnaissance envers cette nation. Le fait que les îles ont été avant tout des terres occupées par les Amérindiens se retrouvent dans les noms donnés à certains espaces côtiers. A la Grenade, nous retrouvons par exemple un cap des Gallibis. A Marie-Galante, il existe une pointe des Ajoupas. A la Martinique, nous retrouvons une anse du Carbet. Le carbet, lieu de rassemblement des Caraïbes se retrouve aussi à la Guadeloupe dans une pointe et une rivière donnant son nom à la baie dans laquelle elle se jette. Saint-Christophe a même son anse des Caraïbes.

A première vue, les colons semblent donc avoir voulu conserver, dans la toponymie, mémoire de la présence de ces populations amérindiennes contre qui pourtant ils ont mené une guerre de plus d'un siècle. Nous pouvons donc être surpris de constater que les espaces côtiers restent des lieux de mémoire de la présence de ces populations, alors même que les colons ont, par bien des aspects, effacé la présence amérindienne. Certes, certaines pratiques maritimes sont directement inspirées de leurs usages et une survivance de ces savoirs techniques est attestée. Mais les références au monde amérindien ne se rapportent pas directement à ces pratiques. En fait, les anses et pointes du Carbet sont avant tout là pour rappeler que ces espaces ont été occupés par cette nation. En effet, la violence des échanges entre Européens et Amérindiens n'est pas effacée. A Marie-Galante, il existe une pointe du Massacre, rappelant que les premiers colons ont subi de lourdes pertes lors d'un affrontement avec les Caraïbes. A la Grenade, la violence de la rencontre entre les deux peuples est aussi rappelée au Morne des Sauteurs, lequel Morne donne directement accès à l'espace maritime.

Préserver la trace de la présence caraïbe sur les littoraux est donc avant tout rappeler aux nouveaux venus que les premiers colons ne se sont pas installés si facilement qu'il n'y parait. A la Martinique, le nom des chefs amérindiens a aussi été conservé dans cet objectif comme à la Case Pilote ou aux anses d'Arlet[3022]. Garder mémoire des noms de ces grands chefs n'est pas nécessairement leur rendre hommage. C'est surtout mentionner le fait qu'il y a eu des grands chefs. Ceci donne alors plus d'aura et de légitimités à la présence des colons en ces lieux. Les premiers colons ne sont-ils pas ceux qui ont réussi à battre ce peuple de marins que l'Anonyme de Grenade décrit de la sorte :

> « L'autre tout couvert de sang et de blessures, se désembarrassa de leurs mains puis se jelta en mer à corps perdu, et à la nage se sauva vers ses compagnons qu'il n'avoit pas voulu croire pour vouloir contenter sa fantaisie. L'ayants veüs en cet estat et appris que son compagnon estoit tué, ils s'approchèrent du lieu où l'ayant recogneu tout en sang, estoient sur l'ance, et les Sauvages en fuite, ils lavèrent son corps tout couvert de playe, le mirent dans leurs canot et le rapportèrent avec le blessé au fort, pour luy donner la sépulture »[3023].

Le père Labat qui écrit au XVIII° siècle démontre à son tour que les membres de la société coloniale ont conservé l'idée que les Caraïbes ont une grande maîtrise de la mer. L'auteur décrit ce peuple amérindien de la sorte :

> « Outre cette qualité, il faut avouer que ce sont d'excellents nageurs. S'ils surpassoient les autres hommes dans les Sciences et dans les Arts, comme ils les surpassent dans ce point, ils seroient des prodiges. Il semble qu'ils soient nez dans l'eau et pour l'eau. Ils nagent comme des poissons en sortant du ventre de leurs meres »[3024].

Les colons légitiment alors leur présence par le fait qu'ils ont réussi à mettre en déroute une nation amérindienne qui fait corps avec l'élément maritime, qui ne le craint pas et le maîtrise. Donner le nom des premiers colons aux espaces côtiers, est certes leur rendre honneur, mais conserver le nom de leurs adversaires, ne serait-ce pas là une façon de rendre un plus vibrant hommage à leur action ? Par exemple, si l'un des chefs vaincus porte le nom de Pilote, celui qui apparaît comme le Marin n'est autre qu'un de ces premiers colons : Baillardelle[3025]. Or, l'emplacement de ce quartier du Marin à la Martinique est intéressant puisqu'à l'origine, il est jouxté au nord et à l'ouest par des espaces occupés par les Caraïbes. Ceci indique nettement l'importance de la maîtrise de la mer pour les membres de la société coloniale. En effet, ce n'est pas la mémoire de l'homme Baillardelle qui est conservée mais bien son activité, son savoir et le rôle qu'il a joué dans la colonisation.

Partir à l'aventure en mer pour prendre le contrôle des richesses de l'Amérique.

La mer apparaît donc comme un espace d'aventures mais celles-ci ne sont pas sans but. En effet, les colons ne prennent pas la mer sans un objectif précis et la navigation ne sert pas qu'à faire des conquêtes au service du roi ou de grands seigneurs. Prendre la mer est d'abord accéder aux richesses convoitées. Cette convoitise est visible elle aussi dans la toponymie des espaces côtiers. Les voyageurs se rendant à la Martinique peuvent croiser sur

3022Pilote est le chef Caraïbe avec qui Du Parquet eut à traité pour le partage de l'île et d'Arlet est semble-t-il son jeune frère.

3023ANONYME DE GRENADE, *histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cite. F°91.

3024LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome V, p 508.

3025HUYGHUES-BELROSE Vincent, « Le nom des lieux à la Martinique : un patrimoine identitaire menacé », *Études caribéennes*, 11 Décembre 2008.

leur route le Rocher du Diamant et, plus au nord, l'îlet de la Perle. A la Guadeloupe, c'est même Deux Diamants qui accueille les visiteurs. A Saint-Christophe, c'est la pointe des Pistolles qui, elle, indique la route à prendre. La mer apparaît alors comme une route vers les ressources présentes dans les îles. Ainsi l'activité marchande est-elle aussi visible dans la toponymie. Les salines sont toutes indiquées sur les cartes, témoins de l'importance du sel pour les membres de la société coloniale[3026]. De même, l'industrie sucrière laisse, elle aussi, sa trace sur les littoraux. Marie-Galante a sa pointe de la Sucrerie et la Martinique a son Pain de Sucre. Tout ceci rappelle la cause profonde de la présence des colons en ces lieux : accéder aux richesses de l'Amérique.

Prendre la mer est donc avant tout accéder à ces richesses et la contrôler signifie garder la main sur l'accès aux ressources. Braver la mer semble suffire pour accorder les richesses et celui qui arrive à surmonter les difficultés présentées par l'élément maritime doit être récompensé de sa tâche. Ainsi, l'accès aux ressources maritimes semble ne pouvoir être interdite. Si cette idée semble disparaître au cours du siècle puisque nous avons vu qu'il y a émergence d'une volonté de délimitation et de contrôle de l'espace maritime, il n'empêche que la pratique de la mer apparaît comme étant le meilleur moyen pour accéder aux richesses. Les différentes sources étudiées se font échos de rumeurs au sujet de ces richesses qu'elles renfermeraient et que seuls quelques hommes connaîtraient. Rochefort rapporte par exemple qu' « on tient qu'il y a une mine d'argent à Saint-Christophe mais comme les salines, les bois, les rades et les mines sont communes aux deux nations personne ne se met en peine d'en regarder »[3027]. L'homme de la mer est donc celui qui sait où extraire ses richesses.

L'imaginaire marin des membres de la société coloniale

L'espace maritime est donc perçu comme le réceptacle des fantasmes des colons. Les marins sont des aventuriers à qui l'on doit rendre hommage pour leur bravoure car, grâce à eux, les habitants peuvent avoir espoir de faire fortune aux îles. La mer et ceux qui y circulent sont inscrits dans l'histoire de la colonisation. Or, cette histoire est imparfaite. Elle a ses oublis. Prenons par exemple le cas de d'Esnambuc. Alors que le premier conquérant des îles a laissé la trace de son passage à la Martinique, aucune évocation de sa présence à Saint-Christophe n'a pu être référencée. Il est alors probable que ses successeurs ont tenu à effacer son nom et à le remplacer par ceux qui sont restés fidèles au clan des De Poincy par exemple. En témoigne aussi l'absence du nom d'Orange dans cette île, alors que nous le retrouvons évoqués dans d'autres[3028]. Ainsi, l'étude de la toponymie ne nous donne qu'une idée de l'image que les colons ont de l'espace maritime. En effet, nous savons très bien que ceux-ci perçoivent d'Esnambuc et d'Orange avant tout comme des marins conquérants. L'absence de leur évocation à Saint-Christophe, si elle renseigne sur une partie de l'histoire coloniale, n'indique pas pour autant que dans cette île, ces hommes ne sont pas associés, dans l'esprit des colons, à l'espace maritime, base de leur richesse et de leur réussite aux îles.

De même, lorsque nous étudions attentivement la toponymie des espaces côtiers nous pouvons très vite constater que la mer est plus souvent évoquée de façon négative. Très peu de noms se réfèrent à des qualités qui pourraient être attribuées à l'élément marin. L'anse du Beauregard de la Martinique ne nous permet pas de savoir si ce « beau regard » est tourné

3026Rappelons qu'au XVII° siècle, il n'existe aucun autre mode de conservation des aliments. Sur cette question plusieurs ouvrages de références pourraient être cités, nous n'en donnerons qu'un seul à titre indicatif : MOLLAT Michel (Dir.), *Le rôle du sel dans l'histoire*, PUF, Paris, 1968.

3027ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cite. Tome I, p. 50.

3028Il existe par exemple une rivière « d'Orenge » à la Guadeloupe.

vers la mer ou vers la terre. De même l'anse de Sable fin à Saint-Christophe ne témoigne pas nécessairement d'une vision positive de la chose. Certes, quelques pratiques de la mer sont mentionnées, comme évoqué plus haut, mais les références aux dangers et aux croyances sont bien plus nombreuses que tout autres. De même, rares sont les références aux espèces marines qui peuplent les eaux de la Caraïbe. Tout juste peut-on compter une anse au requin et une baie aux Vaches à la Grenade[3029], une anse des burgots et une anse des lambis à Sainte-Croix ou encore une baie des Vaches à la Martinique. A Marie-Galante, il n'y a même aucune référence à la présence d'espèces marines aux abords des côtes alors que nous savons combien la pratique de la pêche est importante dans les îles secondaires. C'est en fait comme si la mer s'évertuait à s'éclipser au profit de la terre. Ceci laisserait donc à penser que la société coloniale aurait tendance à détourner le regard de l'élément maritime n'y percevant en fait que danger et possibilité d'atteindre de nouvelles terres ou faire fortune.

L'étude des sources tend à confirmer cette impression. En effet, il est bien difficile de trouver dans les écrits une quelconque description de la mer. On comprendra alors combien il a été frustrant pour nous de mener une recherche sur la pratique de la mer sans jamais réussir à la percevoir en tant que telle à travers les yeux des auteurs de l'époque. Les descriptions de la vie des habitants sur les littoraux se font rares dans les sources. Si les pratiques sont connues, la mer n'est jamais réellement décrite sauf lorsque des ingénieurs comme Blondel font le tour des îles pour y relever les points forts et les points faibles pour la défense des terres. La mer s'efface toujours à notre regard et lorsqu'une description en est offerte, c'est pour souligner sa dangerosité lors d'épisode tels que les tempêtes ou les naufrages. Le monde colonial ne tournerait alors le regard vers la mer que pour scruter un probable danger ou une possibilité de rejoindre un autre espace.

Pourtant, la mer est d'un apport bien plus grand pour les membres de la société coloniale. C'est dans ses eaux, par exemple, que certaines personnes se rendent pour soigner quelques maladies. Or, aucune trace de ces pratiques ne se retrouve dans la toponymie. Ainsi il nous est impossible de savoir avec précision quels sont les lieux propices pour ce genre de pratique. De même, la mer offre la possibilité aux habitants d'avoir accès à des ressources utiles pour l'installation des colons. C'est dans la mer que sont prélevés la pierre à chaux par exemple, matériau utile tant dans la construction d'habitation que dans l'industrie sucrière[3030]. Or, là encore, les espaces côtiers restent silencieux. La mer est aussi source de nourriture pour ceux qui ne peuvent extraire de la terre de quoi se sustenter. Bouton écrivait déjà en 1640 :

> « La mer est assez poissonneuse. Nos poissons excepté le lamentin, les marsouins et la dorade n'ont point de nom parmy nous d'autant qu'ils sont tous différens de ceux qu'on voit en France. Les sauvages du pais et aussi quelques esclaves noirs sont manigats c'est-à-dire adroits à la peshe »[3031].

La pratique de la pêche a souvent été de grand secours pour la société coloniale car elle a permis, même à ceux qui, naturellement, ne se seraient pas tournés vers elle pour survivre, de trouver de quoi surmonter les difficultés d'une première installation comme le rapporte l'Anonyme de Grenade « La faim les contrainct à manger des crables, des burgots, des lambics rien que vilainies et qu'ordures »[3032].De Moyencourt en 1689 rapporte à son tour :

3029Les lamantins portent aussi comme nom les « vaches de mer ». Leurs petits sont alors dénommés les veaux de mer.

3030VERRAND Laurence, « Les fours à chaux à la Martinique », *Journal of Carribéan archéologie*, 2004.

3031 BOUTON Jacques *Relation de l'établissement des Français…* OP.Cit.

3032ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cit.p.112.

« les moins miserables ont peines de trouver de quoy payer leurs droits après avoir travailler pendant toutes l'année plus que de deux esclaves cella causé par la grandes seicheresse qui continue en cette isle depuis plus de douze ans joint à cella la mauvaise qualité de la terre qui ne produit plus auqune chose et sans le secours de quelques coquilliage du bort de la mer dont ils vivent la pluspart du temps je croy que ses pauvres gens moureroient tous de faim »[3033].

Nous savons que la pratique de la pêche est chose courante aux Antilles et qu'elle joue certainement le rôle de complément d'activité important pour un grand nombre d'habitant. Cette pratique est suffisamment développée pour que le père Labat écrive les mots suivants « nous n'avons aux isles que cinq ou six manières de pêcher : la senne, la ligne, la traisne, le harpon et la nasse »[3034]. Si l'auteur suggère que cette pratique reste assez rudimentaire, il expose aussi le fait que son usage est tout de même assez diversifié. Pour autant, dans la toponymie, les traces laissées par cette pratique sont minces, comme nous l'avons évoqué plus haut. Ceci laisserait donc à penser que les membres de la société coloniale porteraient en fait peu d'intérêts au monde maritime qui les entoure.

Pourtant nous savons qu'ils ne font pas usage de la mer que pour pouvoir se déplacer ou pour pouvoir acquérir de quoi faire fortune. En effet, plusieurs éléments indiquent que les littoraux sont aussi des espaces de loisirs et de divertissements. Rappelons l'anecdote de Du Tertre et des galants qui préfèrent la pêche à la messe[3035]. Ainsi, à côté d'hommes qui font de la pêche une activité source de revenus, tout indique que les membres de la société coloniale ont l'habitude d'exercer cette activité sur leur temps de loisir. La mer est alors un espace de rencontre, principalement le dimanche, les trois galants de Du Tertre ayant certainement juste omis de se rendre à la messe avant de se retrouver au bord de mer. Les colons semblent accaparer l'espace maritime lors de ces moments de détente, excluant par la même les esclaves. En effet, si ces derniers pratiquent eux aussi la pêche les jours de repos, il semble qu'ils s'y adonnent exclusivement dans les rivières de l'île[3036]. Alors que tous les membres de la société coloniale quel que soit leur statut peuvent se retrouver sur les côtes ou en mer, il semble que lorsque l'espace est dédié au loisir, il est exclusivement réservé aux populations blanches. Or, le fait que les colons choisissent de se réserver l'espace littoral pour leur moment de détente indique que la mer n'est pas vue que pour ses aspects négatifs. Pour autant, rien ne transparaît non plus en ce domaine dans la toponymie.

L'image que nous pouvons donner de la mer au XVII° siècle n'est alors que partielle. Les rares représentations réalisées pour la période ne renseignent pas plus sur l'image qu'elle a aux yeux des membres de la société coloniale. La méconnaissance que semble avoir les habitants sur les espèces maritimes qui peuplent les eaux de la mer des Caraïbes pourrait indiquer qu'ils ne sont en fait que de passifs usagers. Pourtant le père Labat informe que « A Macouba : il y avoit au bord de la mer la maison du maitre d'Ecole »[3037]. Il serait alors surprenant que les enfants nés aux îles n'aient porté aucune importance à la connaissance d'un milieu qui pourtant leur est si proche physiquement. La mer ne peut pas représenter seulement le danger et la crainte réelle ou imaginaire pour ces habitants, auquel cas, ils auraient bravé plus rapidement leur crainte des serpents et autres monstres terrestres pour s'éloigner des côtes. Il est alors possible que l'image de la mer soit difficile pour nous à atteindre parce que l'espace faisant partie du quotidien, les auteurs ont porté peu d'importance à en faire la

3033ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.

3034LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*… OP.Cit, Tome VI p. 504.

3035DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…*, OP.Cite, Tome III, p. 308.

3036LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles*.. OP.Cit, Tome I p. 245.

3037Ibid., Tome I, P 46.

description. La fréquentation quotidienne de la mer la rendrait alors banale aux yeux des colons, ce qui entraînerait une sorte de désintérêt pour cet espace, certainement moins exotique que d'autres espaces rencontrés par les nouveaux venus aux îles.

Une seconde raison de cette absence d'image plus détaillée de la mer peut venir de l'origine sociale des auteurs des sources que nous avons consultées. En effet, rares sont les gens de mer qui ont mis par écrit leur propre témoignage[3038]. Si nous avons eu accès à des correspondances rédigées par des habitants des Antilles, lorsque ceux-ci font usage de l'écrit ce n'est pas pour témoigner de leur attachement à l'espace dans lequel ils résident mais pour faire part d'évènement ou pour faire prospérer leurs commerces. La mer n'est donc pas, en tant que telle, un objet de rédaction pour ceux qui correspondent avec le royaume de France. Seuls les voyageurs s'adonnent à la description de l'espace occupé par les membres de la société coloniale. Or, la majorité de ces chroniqueurs sont des hommes d'Eglise qui, même s'ils vivent au sein de la société coloniale, ne partagent pas toujours le regard des habitants sur l'espace qu'ils occupent. Ainsi nous pouvons nous demander si, finalement, l'image de la mer décrite ici n'est en fait pas celle d'hommes extérieurs à la société coloniale.

Un épisode de navigation rapporté par Labat peut nous conforter dans cette idée :

> « Le capitaine Daniel rassembla ses gens sur les neuf heures et fit servir ses voiles. Nous fumes à merveille jusqu'à mi-canal entre la Dominique et la Martinique mais tout d'un coup le vent tomba et nous eumes un calme tout plat. Notre pilotte ne se trompa point dans le jugement qu'il porta de calme imprévu. Il dit que nous allions avoir une bouraque ; il fit prendre les ris dans la grande voile, passer de nouvelles manœuvres au trinquet et au foc, il visita les amarres des canons et renforça les amarres qui tenoient le canot. A peine avoit il achevé, que nous fumes pris d'un tourbillon de vent d'Est Su est, si furieux et si incivile qu'il commeça par enfoncer notre grande voile. Encore fumes nous heureux qu'il ne nous demata pas. Nous sauvames les lambeaux de notre voile et nous pougeames d'abord à mats et à cordes et ensuite avec un morceau de trinquet, grand comme une serviette. Quoique je fusse sans contredit un des meilleurs dormeurs de la mer, l'affaire étoit si brusque que je pus pas fermer les yeux d'ailleurs mon matelats fut bientôt tout mouillé car les lames nous crouvroient à tous momens de l'arrière à l'avant. Je massis à plat à l'arrière du gaillard, enveloppé dans un capot et lié par le milieu du corps avec une bonne corde, à peu près comme un singe, de peur que quelque lame ou quelque roulis ne prit la liberté de me jetter hors le bord. Nos gens dans un profond silence obeissoient à l'envie au moindre commandement et travailloient de toutes leurs forces. La mer paroissoit toute en feu ; le tems qui étoit noir avoit quelque chose d'affreux, je ne pouvois pas voir mes mains en les approchant de mes yeux, quand il n'éclairoit point mais les éclaires étoient si vifs que je voiois alors tous les mouvements de nos gens. Le capitaine Daniel me donna une bouteille d'eau de vie, donc j'avallai adroitement un bon coup, car il ne faut pas être ma adroit pour mettre une bouteille à sa bouche sans se rompre les dents »[3039].

Le père Labat, qui affirme être un grand connaisseur du monde de la mer démontre ici combien les chroniqueurs semblent loin de partager les mêmes appréhensions et le même regard que les marins face aux dangers que représentent la mer. Dans cette tempête, les équipages semblent calmes et attentifs aux ordres alors même que Labat nous décrit la nature

3038Dans le cas des Petites Antilles, nous pouvons tout juste compter Guillaume Coppier, ayant exercé comme marin et Jean de Clodoré, si c'est bien l'écrivain du navire de de la Barre qui a rédigé ces mémoires.

3039LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome VI, p 356-401.

comme étant apocalyptique. Mais l'est-elle aux yeux de ces marins qui ont l'habitude d'être confrontés aux éléments naturels de la mer des Caraïbes ? La réponse est difficile à apporter car nous avons témoignage de la mer majoritairement par des hommes qui ne la pratiquent que très peu. Le gouverneur De Baas qui nous a laissé de nombreuses lettres faisant références à la pratique de la navigation dans les îles ne dit-il pas lui-même qu'il ne supporte pas les voyages en mer et que ceci le rend malade. Parfois, certains auteurs laissent transparaître quelques brides de la mentalité des marins locaux. A la fin de son récit le père Labat écrit :

> « Au point du jour, un de nos gens cria terre sous le vent à nous. Nous la vîmes en effet distinctement quelques momens après, avec un navire qui étoit sur le côté. Aussi tôt grande dispute entre nos gens ; les uns vouloient que ce fut une isle qu'on n'avoit pas encore vue et peut être de nouvelle création ; le capitaine et le pilote soutenoient que ce ne pouvoit être que la petite isle d'Aves ou des oiseaux, qu'il ne faut pas confondre avec celle du même nom qui est au vent de Corossol où le Marechal d'Estrée alla se casse le nez avec toute sa flotte »[3040].

Ce témoignage donne de nombreuses informations sur la mentalité des membres de cet équipage. Tout d'abord nous constatons que le monde caribéen apparaît encore, au début du XVIII° siècle, comme un monde d'aventure où des espaces inconnus peuvent surgir à tous moment. Les marins se sentent alors encore appartenir à cette communauté des premiers découvreurs européens des îles. Nous pouvons aussi noter un certain détachement de la part des membres commandants l'équipage qui, eux, font étalage à la fois de leur savoir géographique et de leur connaissance historique. Ces marins connaissent donc les épisodes passés et savent en tirer des conséquences pour leur navigation. Dans leur esprit, ils inscrivent leur épisode de navigation dans une histoire plus large de la circulation maritime dans les Petites Antilles.

Malheureusement, les récits comme celui cité ci-dessus se font rares et la parole est peu souvent donnée directement à ceux qui pratiquent la navigation. Aussi peut-on juste supposer ce qu'ils peuvent percevoir de cet espace à travers le regard des visiteurs de passage ou de quelques membres de la société coloniale. La toponymie nous donne quelques précisions sur cette image, mais ceci reste imparfait car une fois de plus, rien ne permet d'affirmer que les noms attribués à certains lieux ne l'ont été d'un consentement de l'ensemble des membres de la société coloniale ou bien seulement du fait de quelques élites dirigeantes. Les noms donnés aux navires dans les îles peuvent alors être une aide dans cette définition de l'image de la mer par ceux qui la pratiquent. En effet, les noms des embarcations sont attribués par les marins eux-mêmes ou leurs propriétaires et traduisent souvent une certaine vision de la pratique de l'activité maritime. Nous pouvons ainsi nous appuyer sur les quelques noms de bateaux que nous savons appartenir à des habitants des Antilles pour essayer de percevoir cette image.

Le premier constat que nous pouvons faire est que très peu de nom de navires renvoient directement à la notion de danger. La barque l'Ecueil est bien la seule que nous ayons retrouvé qui indique que les marins se soucient de risques qui existent dans la navigation aux Antilles. Parmi les noms de navires qui nous sont connus, nous retrouvons par contre de nombreuses références à la Bible et aux croyances religieuses. En 1669, nous avons

3040 Ibid.

mention d'une barque de la Guadeloupe qui porte le nom de Sainte-Marie[3041]. Le navire des propriétaires de la raffinerie du mouillage à la Martinique porte le nom de l'Ange Michel. Peut-on aussi signaler que le navire conduit par Baillardelle porte le nom de Saint Jacques. En donnant des noms de saints et de personnages bibliques, il est probable que les marins cherchent ainsi à s'accorder la protection divine. Certains sont plus téméraires, comme les propriétaires de l'Aventurier de la Martinique et ceux du Chasseur de la même île. Le Ruby confirme que la volonté première des marins est de pouvoir faire fortune en mer. L'Heureux finit par démontrer que prendre la mer n'est pas toujours perçu dans ses aspects négatifs par l'ensemble des membres de la société coloniale.

Cette étude des noms de navires aux Antilles permet surtout de confirmer une impression déjà évoquée plus haut : c'est la vision des Européens qui s'impose sur le monde de la mer. En effet, les références à la culture européenne sont multiples. Les références à la mythologie grecque, par exemple, est représentée par la barque la Thoison d'Or[3042]. Par contre, rares sont les références à une culture ou un mode de vie spécifiquement antillais. Seule la barque la Créolle pourrait répondre à ce critère[3043]. Aucun des noms de navires ne provient du monde africain ou amérindien. Ceci confirme que les croyances et la vision de la mer qui sont connues sont avant tout celles des Européens. Or, n'oublions pas que dans les embarcations, il y a aussi présence de population africaine et amérindienne. Quelle image de la mer ont les pêcheurs Galibis esclaves à la Guadeloupe ? Quelle croyance liée à la mer existe dans la communauté des esclaves africains aux îles ? Nous ne le saurons certainement jamais. De même, l'étude des noms de navires ne peut être satisfaisante car, elle est largement lacunaire : nous ne connaissons que quarante-neuf noms de navires pour l'ensemble de la période. Ainsi, elle ne peut que confirmer ou infirmer des idées évoquées plus haut mais ne permet pas de dresser un portrait détaillé de la mer vue par les marins des îles.

Quelle est donc réellement l'image de la mer auprès des membres de la société coloniale ? La réponse est bien difficile à apporter. L'élément se dérobe toujours à nos yeux. Le danger que représente la navigation n'est pas nié. La mer est un espace de contraintes physiques réelles auxquelles viennent s'adjoindre des croyances et des fantasmes. La mer est aussi un élément à part entière dans l'œuvre coloniale : c'est en l'affrontant que les premiers colons ont pu s'imposer sur ces terres. Elle est aussi et surtout le moyen de circuler, de s'évader et d'atteindre un avenir meilleur. La mer est sans nul doute aussi un lieu d'échanges, de rencontre et de loisir même si ceci ne transparaît pas clairement dans les sources. Nous savons maintenant avec précision quelles sont les pratiques de la mer, nous pouvons en mesurer l'importance pour le développement de la colonisation mais nous sommes bien en mal de savoir si les membres de la société coloniale sont réellement conscients de ce que revêt la pratique de la navigation pour le bon fonctionnement des colonies. L'image de la mer que nous pouvons percevoir n'est en rien suffisante pour le déterminer. Il est alors nécessaire de trouver un autre biais afin de réussir à savoir si les membres de la société coloniale se sentent proches de cet élément et s'ils se sentent appartenir à une société maritime ou si au contraire, ils construisent leur société à côté de la mer sans pour autant faire corps avec cet élément. Si l'image de la mer ne nous permet d'éclaircir ce point, l'étude de la place accordée aux marins

3041Il s'agit d'une barque qui part de la Guadeloupe en direction de Saint Domingue en 1669, cf ANOM, C7A1 F° 349, Lettre de Gruchy, année 1670.

3042Selon Jolinet, cette barque est conduite par le capitaine Moiny et est armée par le sieur Perou, cf, ANOM, C8A2F39, Lettre de Jolinet, année 1677.

3043Cette barque est citée par Vaucresson dans une de ses lettres datées de l'année 1711, cf ANOM, C8A 18 F° 70.

au sein de la société coloniale peut certainement nous permettre de répondre efficacement à cette dernière interrogation.

IV.D La Place du marin au sein de la société coloniale

Tout au long de notre recherche nous nous sommes efforcés de montrer comment la société coloniale en construction dans les Petites Antilles a veillé à prendre le contrôle de l'élément maritime qui l'entourait. C'est ainsi qu'un certain nombre de ses membres ont pu acquérir fortune et gloire. L'industrie sucrière et l'exploitation agricole se développent aussi dans cet espace de la Caraïbe, à tel point qu'au début du XVIII° siècle, les sucres des Petites Antilles font partie des principaux produits importés de l'Amérique vers le royaume de France. L'usage de la mer est donc avant tout utile aux développements de ces exploitations agricoles. Dans ce cadre, nous pouvons nous interroger sur la place accordée aux « gens de mer » au sein de la société coloniale[3044], dont une grande part de la richesse provient de l'exploitation des ressources terrestres. Pour aborder ce dernier aspect de notre recherche, il faut tout d'abord nous questionner sur l'image du marin aux îles. Ainsi, nous chercherons à savoir comment les hommes et femmes qui vivent de la mer sont perçus par les membres de la société coloniale. Dégager une image du marin peut nous permettre de mieux apprécier sa place mais ne rend pas compte, à elle seule, de l'importance des hommes de la mer au sein de cette société. Pour la connaître, nous analyserons, dans un second temps, les liens qu'entretiennent les élites avec le monde de la mer. Ceci nous permettra de savoir si faire usage de la navigation permet ou non de s'élever au sein de la société coloniale. Puis, nous chercherons à savoir si les enfants de marins, une fois installés au sommet de la société coloniale cherchent à fuir le monde maritime pour s'adonner uniquement à des pratiques agricoles ou si la mer continue à les attirer. Enfin, nous pourrons essayer de dresser le portrait du marin des îles. Nous aurons alors l'occasion de confronter l'identité des « gens de mer » des îles à ceux des membres de la société coloniale afin de répondre à la question : la société coloniale des Petites Antilles est-elle une société maritime ?

1. Le Marin vu par les membres de la société coloniale.

Pour mieux apprécier la place accordée aux gens de mer au sein de la société coloniale, il est d'abord nécessaire d'analyser la perception qu'ont les habitants de ceux qui pratiquent des activités maritimes. Étudier cette image du marin, permet de mieux cerner l'importance que ces hommes ont au sein de la société coloniale, la perception de l'« Autre » étant un bon indicateur de son intégration ou non au sein d'une société[3045].

3044 Nous utiliserons ici terme « gens de mer » défini par Gilbert Buti et Alain Cabantous comme étant des personnes en relation directe ou indirecte avec le monde de la mer. Ceci comprend les marins mais aussi les membres de leur famille proche, lorsque l'activité maritime est une composante essentielle dans le cadre familial. Cette définition permet aussi d'intégrer les personnes en relation étroite avec le monde de la mer sans pour autant qu'ils prennent part de façon personnelle à une activité maritime, comme les armateurs des grands ports. BUTI Gilbert et CABANTOUS Alain, *Etre marin en Europe Occidentale, 1550-1850*, PUR, Rennes, 2016, p. 11 et 12.

3045N'oublions pas que les sources étudiées émanent en grand majorité d'hommes qui ne pratiquent pas ou peu la mer. Pour la plupart, ils côtoient très peu le monde des marins. Parmi les chroniqueurs seul Labat semble avoir une relation de proximité avec les gens de mer. Les autres chroniqueurs offrent donc un regard

Nommer les marins.

Alain Cabantous dans son ouvrage L*es Citoyens du Large* démontre que prendre en compte l'existence de l'autre c'est d'abord le désigner[3046]. L'auteur explique que l'État monarchique du XVII° siècle s'est évertué à relever les différentes sortes de marins vivants sur les côtes du royaume de France. Cette volonté de nommer les marins avec une certaine précision répond à un double objectif. Il s'agit tout d'abord de les dénombrer, ceci répondant à la volonté de Louis XIV et de ses ministres de savoir sur quelle force vive ils peuvent réellement s'appuyer en cas de conflit. La seconde raison qui pousse à distinguer les marins par leur activité repose sur une volonté utilitaire : dans le cadre de la mise en place du système des classes, il est nécessaire pour les administrateurs du XVII° siècle d'avoir une idée de l'emploi qui pourrait être exercé par un homme lors de son embarcation sur les navires du roi. Ainsi, nommer c'est reconnaître l'existence de l'autre mais c'est aussi mesurer son importance au sein de la société. Alain Cabantous accompagne ses propos d'un tableau relevant douze dénominations utilisées dans les espaces littoraux français servant à qualifier ces marins[3047].

Grâce à cette liste, nous avons pu constater que la quasi-totalité de ces termes sont employés aux îles. Ceci témoigne, dans un premier temps, d'une réelle prise en compte de la présence de ces marins. Le premier terme relevé par Alain Cabantous est celui de capitaine. Sans surprise, nous retrouvons l'usage de ce mot très tôt dans les sources consultées, car l'œuvre coloniale s'est largement appuyée sur la participation de ces chefs d'équipages. Une fois les colons installés dans les îles, le terme de capitaine continue à être employé de façon fréquente. Par ailleurs, nous pouvons constater une certaine spécialisation de ces capitaines avec l'apparition du qualificatif « maître ». Nous retrouvons ainsi des maîtres de barque, de chaloupe et de bateau[3048]. Ceci témoigne que la société coloniale accorde une importance à la capacité de contrôler un équipage mais aussi que les savoirs spécifiques sont reconnus et différenciés comme le prouve l'emploi des termes de pilote, pilote côtier, matelot…

En fait, les dénominations les moins précises, tels que marins ou mariniers, sont aussi celles qui sont les moins employées aux îles. Par exemple, nous n'avons trouvé qu'un seul usage du terme marinier. Celui-ci date du début de la période étudiée. Il est utilisé uniquement par l'Anonyme de Grenade lorsqu'il écrit les mots suivants :

> « Quelques-uns de nos Sauvages grenadins ses compères et, bons amis lui en donnèrent advis, et le pressèrent de se retirer, d'autant que ceux de St Vincent

extérieur. Il en est de même pour les auteurs des correspondances administratives. Si certains gouverneurs comme De Baas, Blénac ou Gabaret ont exercé dans la marine militaire, ils ont eu à quitter le monde de la mer et donnent donc la vision d'officiers à terre observant un monde qu'ils connaissent mais qu'ils ne fréquentent plus, d'autant plus que leurs observations portent souvent sur les pratiques exercées par les marins marchands et pêcheurs, monde qu'ils n'ont pas eu réellement à côtoyer avant leur arrivée aux îles. Notre étude porte donc bien sur le regard de l'«autre ».

3046 CABANTOUS Alain, *Les citoyens du Large, les identités maritimes en France*, Aubier, Paris, 1995.

3047 L'auteur tient à rappeler aussi que cette liste de noms communs ne serait être exhaustive et qu'elle sert surtout à témoigner de différence régionale et d'une évolution des dénominations dans le temps. CABANTOUS Alain, *Les citoyens du Large, les identités maritimes en France*, Aubier, Paris, 1995. p.81.

3048 Nous avons aussi retrouvé le terme batelier. Patricia Payn Echalier qui a retrouvé elle aussi le terme dans les archives consultées pour son étude sur les marins d'Arles indique que le batelier et à la fois le patron et le propriétaire de l'embarcation. Cette définition semble s'applique aussi dans le cas antillais. PAYN-ECHALIER Patricia, *Les marins d'Arles à l'époque moderne*, Presse Universitaire de Provence, Aix en Provence, 2007.

estoient en grande colère contre mariniers France, et alloient venir avec beaucoup de pirogues pour leurs faire la guerre »[3049].

Ce terme ne sert pas ici à qualifier quelques marins mais est attribué à l'ensemble des membres de la société coloniale. Il est évident qu'il s'agit là d'une traduction faite par l'Anonyme de Grenade de termes utilisés par un Caraïbe. Nous ne savons pas si l'Amérindien en question a fait usage de cette expression. S'il l'a réellement employée, c'est qu'il l'a apprise de la bouche des marins du nord de la France, de passages de longues dates dans les îles[3050]. Quoi qu'il en soit, l'usage de ce terme utilisé majoritairement par les marins normands montre que ces premiers conquérants apportent avec eux leur vocabulaire et le transmettent.

Grâce au tableau présenté par Alain Cabantous, nous pouvons aussi dire que Normand et Bretons, premiers installés dans les îles, n'ont pas imposé de façon exclusive leur mode de désignation du fait maritime. Les mots employés pour qualifier les marins proviennent de toutes les régions françaises[3051]. Ceci est la preuve une fois de plus du mélange des cultures régionales qui existent dans les îles. Apparaissent aussi, dans ce vocabulaire, quelques qualificatifs issus de pratiques que nous retrouvons quasi exclusivement aux îles. Nous avons l'apparition fréquente du terme « varreur » désignant ceux qui vont à la chasse à la tortue munis de varres. Ces termes et la pratique qu'ils désignent sont si importants dans les premiers temps de la colonisation qu'ils ont même laissé des traces dans la toponymie. Les termes désignant aussi la pratique de la course sont couramment employés, comme flibustiers, corsaires ou forbans. Par contre, dans le vocabulaire servant à qualifier les marins, aucune trace de l'influence des vocables africains n'y est réellement repérable. En effet, ce sont les termes majoritairement issus du vocabulaire des marins français qui servent à qualifier les hommes qui pratiquent des activités maritimes. La vision des membres de la société coloniale qui est perceptible est donc avant tout celle des populations issues d'Europe et principalement des colons venant du royaume de France.

L'emploi de ces termes spécifiques témoigne tout de même que la présence du marin est reconnue aux îles et que les membres de la société coloniale accordent une réelle importance aux pratiques maritimes puisqu'ils veillent à accorder aux hommes de la mer des dénominations différentes en fonction de leur statut et de l'activité pratiquée. Ainsi, nous pouvons distinguer une différenciation entre ceux qui pratiquent la pêche, ceux qui s'adonnent à la course, les marins marchands et enfin les marins officiers du roi. En effet, si tous ces hommes peuvent être désignés par des termes généraux, la nature de l'activité exercée est souvent précisée. Ceci laisse donc sous-entendre que les marins des îles ne sont pas perçus comme un tout. Ce n'est donc pas une image du marin qui existe aux îles mais bien quatre images distinctes. Bien évidemment, celles-ci, au gré de l'évolution de la colonisation, changent. Il faut alors étudier ces transformations afin de pouvoir, par la suite, chercher à savoir si ceci traduit une mutation dans la place qui est accordée aux marins au sein de la société coloniale.

Le marin, un colon comme les autres.

Nous devenons d'abord préciser que, dans les premières années de notre étude, les hommes de la mer sont perçus le plus souvent dans leur ensemble. Rares sont les qualificatifs qui désignent spécifiquement une activité maritime. Il est même bien souvent difficile de

3049 ANONYME DE GRENADE, *Histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cit. p. 100.
3050 Alain Cabantous attribue l'usage du mot marinier avant tout aux marins exerçant dans les ports normands.
3051 CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large…* OP.Cit, p.65.

différencier les marins des autres membres de la société coloniale. Prenons l'exemple de Guillaume d'Orange. Du Tertre, lorsqu'il présente ce marin et habitant des Antilles, commence ses propos de la sorte :

« Le sieur d'Orange fort expérimenté en ces sortes d'affaires ayant considéré ces trois isles avec toute l'exactitude possible, luy rapporta que la Guadeloupe luy sembloit la plus facile et la plus commode pour habiter »[3052].

Connaissant le contexte et la suite de l'histoire, nous comprenons que celui qui guide les premiers colons à la Guadeloupe est un marin averti. Or, rien dans cette description n'indique qu'il est capitaine de navire. Le même phénomène se produit lorsque l'Anonyme de la Grenade donne le nom d'un des conquérants de cette île : La Rivière. L'auteur se contente de préciser qu'il a l'habitude de faire de la pêche à la Grenade mais ne lui attribue ni le qualificatif de pêcheur ni même celui de capitaine[3053]. Seule la référence à la pratique de l'activité de pêche par ce dernier nous permet de comprendre pourquoi cet habitant de la Martinique se trouve dans la mer des Caraïbes.

Le marin est donc d'abord perçu comme un conquérant comme les autres. Ceci s'explique par le fait que les premiers colons des îles sont dans la majorité des hommes de la mer. De plus, ceux qui ont pris leur suite peuvent à tout moment se trouver en mer. Dans ce cadre, tous les colons sont de potentiels « gens de mer ». Le marin est donc perçu comme une composante à part entière d'une société coloniale en construction qui use de la navigation pour s'établir dans des nouveaux espaces convoités. Il n'est donc quasiment jamais désigné par des qualificatifs maritimes spécifiques. Ceci se ressent encore une fois dans la toponymie. A la Grenade par exemple, les chefs d'équipages Hardy et Adam ont laissé leurs noms à des espaces littoraux mais jamais le terme « capitaine » n'est accolé à ces noms propres. Il est donc bien difficile de les distinguer des autres habitants qui ont participé à la conquête de l'île et qui, eux aussi, ont laissé des traces de leur passage sur les espaces côtiers, comme Le Marquis. Comment savoir, sans recherches préalables, que la « queue de Boulanger » à Saint-Christophe ou l'«anse Baillardelle » à la Martinique renvoient à la présence de marins dans les îles ?

Le marin des îles est donc perçu, dans un premier temps, comme un habitant similaire aux autres. Aucune distinction n'apparaît entre ceux qui maîtrisent la terre et ceux qui contrôlent la mer. De même, il n'est pas toujours aisé de distinguer les marins locaux et ceux qui ne sont que de passage. Prenons le cas du capitaine Mansel. Dans le cadre de nos recherches, nous avons pu démontrer que ce capitaine, s'il réalise de fréquents voyages dans les îles, reste attaché au port breton dont il est originaire. Ainsi, nous ne pouvons pas le considérer comme un marin des îles à part entière. Pour autant, la lecture des sources ne permet pas de le différencier des autres capitaines présents sur place comme Baillardelle et Langlois, par exemple. Du Tertre le présente ainsi : « Il avoit une fort belle galiotte commandée par le Capitaine Mansel qui n'estoit employé que pour la secourir »[3054] . L'auteur ne fait donc nullement référence à l'origine bretonne de cet homme ni au fait qu'il ne soit pas un résident permanent aux îles. Ainsi, le marin étranger au monde caribéen n'est pas perçu comme foncièrement différent du marin local. Or, si ce dernier n'est lui-même pas distingué des autres membres de la société coloniale, ceci revient à dire que les marins, qu'ils soient résidents des îles ou de passage, sont perçus comme faisant partie intégrante de cette société. Rappelons alors les propos du père Pelleprat :

3052 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p 64.

3053 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire générale de l'isle…* OP.Cit. P 51.

3054 DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles…* OP.Cit. Tome I, p 412.

« Quoy que j'ay dit au chapitre precedent que le nombre des françois établis dans les isles se montoit à quinze ou seize mille je n'ay pas néant moins prétendu y comprendre les forains et ceux qui n'y venant que pour le trafic n'y font pas leur séjour ordinaire. Il y faut ajouter grand nombre de marchands et de matelots qui y viennent tous les ans de divers ports de France pour le commerce et qui n'y résident que cinq ou six mois »[3055].

L'intégration totale des marins à la société coloniale s'explique par l'image que les habitants portent sur eux-mêmes. Dans les années 1650, cette société n'est pas encore fixe. Elle est composée d'un grand nombre d'hommes et de femmes qui circulent entre les îles avant de trouver terre où s'installer. Le but de la présence des colons n'est pas encore de faire souche aux îles mais d'y trouver de quoi y faire fortune pour ensuite retourner dans le royaume de France. Quelle différence profonde y a-t-il alors entre les marins de passages qui séjournent quelques temps aux îles et les habitants qui, à la première occasion, reprendront la mer pour aller vers d'autres horizons prometteurs ou pour s'en retourner dans leurs terres d'origines ?

L'image des pêcheurs.

Nous pouvons dire, qu'au moins jusqu'à la mise en place de la Compagnie des Indes Occidentales, le marin n'est pas réellement perçu dans sa spécificité. Il est avant tout un conquérant qui utilise l'élément maritime comme d'autres emploient l'élément terrestre pour faire fortune. Au cours de cette première période, une activité semble tout de même se distinguer des autres : la pêche. Nous avons déjà exposé l'importance de cette pratique pour les premiers habitants des colonies. S'il est toujours délicat de repérer clairement qui sont les hommes qui exercent cette activité, les pêcheurs semblent tout de même être les premiers à se démarquer des autres marins locaux. Sans être écartés, il est souvent fréquent que les hommes qui pratiquent la pêche soient mentionnés comme tels par les autres acteurs de la société coloniale. L'activité semble même être suffisamment importante pour que certains hommes fassent de cette pratique la base de leur maintien aux îles et de leur prospérité. Dans le recensement réalisé à la Martinique en 1660, Guillaume Boncachard, détenteur d'une habitation à Saint-Pierre, est signalé comme ayant sous son toit « dix françois pêcheurs »[3056]. L'homme apparaît être à la tête d'une véritable entreprise de pêche et ceci semble être son activité essentielle puisqu'il ne semble pas détenir d'esclave qui serait susceptible de travailler sur ses terres. L'homme étant détenteur d'une habitation qui devait être assez importante pour pouvoir loger ces dix hommes, il est possible de supposer que ces marins alternaient entre une activité de pêche et une activité agricole. Quoi qu'il en soit, il est intéressant de voir que Boncachard a tenu à spécifier qu'elle était la nature de l'activité exercée par les hommes qui sont à son service. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que la pratique de la pêche est perçue en 1660 comme une activité importante aux îles. Rappelons que dans ces premiers temps de la colonisation, « les pêcheurs sont encore des hommes précieux car ils font vivre ceux qui n'ont ny nègre ny terre »[3057]. En 1670, ils sont encore parmi « les plus considérables habitans des isles [qui] estoient les religieux, les sucriers, les artisans et les pescheurs qui faissoient vivre

3055 PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions* … OP.Cit. P 12

3056 CARAN, fond Marine, MAR/G//222, Rôle du nombre des familles et habitans de l'île de la Martinique au commencement de l'an 1660 »

3057 ANOM, C8A 1 F° 32, Lettre de De Baas, 24 Février 1670.

le pauvre peuple »[3058]. De Baas précise même que « les sucriers, les artisans et les pêcheurs sont ceux qu'il faut considérer pour les principaux habitants de l'isle et les plus propres, les autres ne sont que de la canaille désordonnées »[3059].

Cette image positive des pêcheurs a tout de même tendance à s'estomper dans le temps. Déjà lors du recensement de la Martinique en 1680, ne sont signalés que deux pêcheurs dans l'île[3060]. Pourtant, nous savons que l'activité a continué à être exercée et à se développer. De même, dans l'étude que nous avons menée dans les registres paroissiaux de la Guadeloupe et des Saintes, nous n'avons pas trouvé de mentions de pêcheurs locaux. Pourtant, là encore, nous avons signalé que la pratique de cette activité est d'une importance pour ces habitants qui ne sont pas toujours approvisionnés de façon suffisante par la métropole. Or, Robert, en 1696, écrit les propos suivants : « L'on ne doit compter pour former un bourg que sur les négociants, les marchands, gens de mestiers et les gens de mer et c'est en effet ce qui fait aujourd'huy toute la force du bourg Saint Pierre »[3061]. Ainsi à la fin du XVII° siècle, les pêcheurs n'apparaissent plus vraiment comme capitaux pour le développement de la colonisation. Ils semblent avoir perdu leur place prépondérante dans l'esprit des membres de la colonie et ceci au profit d'autres hommes de la mer.

Ce déclassement peut s'expliquer par différentes raisons. Tout d'abord, l'approvisionnement de plus en plus efficace des colonies entraîne un besoin moins important des produits issus de la mer. Si consommer des poissons et autres crustacés reste une pratique courante aux îles, les habitants les plus aisés peuvent de plus en plus facilement diversifier leurs alimentations et s'affranchir plus fréquemment des produits locaux. De plus, l'activité de la pêche est si généralisée qu'elle est pratiquée par un grand nombre des membres de la société coloniale. Elle n'est alors pas une activité suffisamment rare pour qu'elle puisse suffire à elle seule à augmenter la fortune des habitants qui la pratiquent. Les colons ont donc tendance à se détourner de cette activité la laissant aux mains des populations serviles, des engagés et des « Petits Blancs ». Les descriptions faites par le père Labat témoignent du fait que les grands propriétaires assistent le plus souvent aux scènes de pêches côtières sans y participer directement. A la fin de la période étudiée, le pêcheur est même très peu évoqué et souvent il est signalé comme faisant partie des couches sociales les moins aisées des îles. Son activité est désormais perçue comme complémentaire mais pas aussi essentielle que d'autres pratiques maritimes.

L'image des capitaines marchands.

Parmi les autres marins qui vont très vite attirer le regard des membres de la société coloniale, il y a les capitaines marchands. Ces hommes sont connus dès les premiers temps de la colonisation. Nous avons de nombreux témoignages montrant que ces capitaines ont une certaine notoriété dans les îles. Leur présence est toujours vue de façon positive. Elle donne même lieu à une grande amitié entre les habitants et ces marchands locaux ou étrangers. La pratique de cette activité détient une telle aura que nombre d'habitants aiment à rappeler qu'en parallèle de leur pratique agricole ils sont aussi marchands ou « marchand et habitant » comme Jacques Regnault, habitant de la Guadeloupe et présent à La Rochelle en 1650 ou

3058 ANOM, C10B1, Lettre de De Baas, 10 Novembre 1670.
3059 ANOM, C8A 1 F° 32, lettre de De Baas, 24 Février 1670.
3060 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.
3061 ANOM, C8A 9 F° 266, Mémoire de Robert, 21 Avril 1696.

encore, en 1680, « Le sieur Michel Vincent marchand et habitant de cette isle »[3062]. Le commerce attire nombre d'habitants, des membres de l'élite au simple colon. Tout le monde semble pouvoir se qualifier de marchand, à condition de participer un tant soit peu à l'économie locale. Cette facilité peut expliquer que certains de ces grands marchands tiennent à se distinguer en prenant d'autres titres comme négociants ou armateurs. De même, il est fréquent que les membres des grandes familles négociantes cherchent à obtenir des postes à responsabilité dans les îles afin de se distinguer des Petits habitants qui prétendent eux aussi exercer cette activité.

Quoi qu'il en soit, jusqu'à la fin de la période étudiée, les hommes qui pratiquent le commerce maritime sont intégrés entièrement à la société coloniale. Sur la mer, ils sont avant tout marchands au même titre, qu'à terre, ils sont habitants. Lorsqu'ils sont dits marins, il n'est pas toujours aisé de savoir quel type de navigation ils pratiquent. Souvent les termes matelots, capitaines ou maîtres de barques leurs sont attribués sans plus amples précisions. Sont-ils capitaines au long cours, marchands pratiquant le commerce inter-île ou simple capitaine d'embarcation pratiquant différentes activités maritimes ? Rien ne permet réellement de le savoir, à moins de se pencher sur leur pratique de la navigation. Le même phénomène se rencontre pour des hommes, comme Louis Gallois, qui pratiquent le transport de personnes. Ils sont reconnus comme marins mais aucune spécificité dans leur navigation n'est réellement attestée. Ceci est certainement dû au fait que, contrairement à ses confrères, le marin marchand peut tout à la fois s'adonner, en plus du transport de produits, au transport de personnes, au transport d'informations mais aussi à la pratique de la course.

De plus, à la fin de la période étudiée, une certaine unité semble naître entre les marins marchands et ceux qui s'adonnent à la course. Phélypeaux en 1713 écrit les propos suivants : « Les marchands et les flibustiers sont très faché de cette paix »[3063]. Cette unité s'explique par le fait que les marchands, des îles ou venus de France, ont tendance à profiter du fait qu'ils détiennent des embarcations pour s'adonner à la course. Le marin marchand peut alors très vite se transformer en marin flibustier. N'oublions pas non plus que les marchands sollicitent souvent l'aide des corsaires et des flibustiers pour assurer leur sécurité en temps de conflit. Ceci génère un certain rapprochement entre ces deux mondes de la mer. Il reste tout de même certain que le marin marchand, même en se livrant à la course, reste un homme qui pratique le commerce. Dans l'image des membres de la société coloniale, la distinction entre les marchands et les flibustiers reste donc marquée même en temps de guerre.

Phélypeaux termine alors ses propos de la sorte: « les marchands ne sont icy d'aucunes utilité pour le roy, ils ont peu de nègres domestiques et aucun nègre esclaves parce qu'ils ne possèdent ny sucrerie ny terre »[3064]. Le gouverneur laisse donc sous-entendre que le marchand, au même titre que le flibustier, n'est pas perçu comme étant membre à part entière de la société coloniale. Il y aurait une société de négociants dans les îles qui ne partageraient pas tout à fait les pratiques des autres membres de la société coloniale. Il est fort probable que le gouverneur ait écrit ses propos sous l'effet de la colère, car nous n'avons trouvé aucun élément permettant d'affirmer que les marchands des îles n'ont pas adopté le même mode de fonctionnement que les autres membres de la société coloniale. Bien au contraire, nous trouvons parmi ces marchands les mêmes composantes que celles présentes chez les propriétaires terriens. En bas de l'échelle des marchands, il y a, certes, des hommes qui possèdent très peu de choses, au même titre que la classe des petits blancs et des affranchis

3062 BNF, département des manuscrits, fond français 11315, Lettre de La Saullaye, 23 Février 1680.
3063 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.
3064 ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Septembre 1713.

pour l'activité terrestre. Il existe aussi des grandes familles de marchands, comme les Cacqueray ou les Fillon qui, eux, détiennent des richesses importantes dans les colonies et qui sont difficilement distinguables des autres propriétaires terriens. Il est donc peu probable que les habitants aient partagé un moment ou un autre les vues de Phélypeaux. En effet, jusqu'à la fin de la période, le marchand s'inscrit au cœur de la société coloniale. Il apparaît comme étant celui qui assure les relations entre les îles et surtout, il est le pont entre les colonies et leur métropole.

L'image des corsaires et des flibustiers.

Au côté des pêcheurs et des capitaines marchands apparaît alors un troisième type de marin : celui qui s'adonne à la course. Dans les premiers temps de la colonisation, comme ses confrères, le flibustier se distingue très peu des autres forces en présences dans les îles. En effet, nous serions bien en peine de dire si les colons perçoivent d'Esnambuc et ses hommes comme étant plus des aventuriers, que des conquérants ou des habitants. Le fait de pratiquer la course est perçu comme un trait commun de l'ensemble des premiers colons. Les successeurs des premiers habitants ont gardé en mémoire que la cause première de la présence des Français dans les îles des Petites Antilles est de porter atteinte aux intérêts espagnols comme le rapporte encore Rochefort en 1658 : « Ces messieurs donc considérant que s'ils possedoient cette terre ils incomoderoient l'espagnol leur ennemy commun en l'Amérique »[3065]. Les aventuriers des premiers temps sont alors perçus comme des précurseurs et l'activité bénéficie d'une certaine aura dans les îles.

Pourtant, les marins s'adonnant exclusivement à la course disparaissent quelque temps de nos sources. En effet, entre 1650 et 1670, l'activité est encore décrite mais les marins qui sont donnés comme pratiquant la course sont souvent présentés comme habitants ou comme officiers du roi, comme en 1666, lorsque « Monsieur de la Montagne a tiré de sa seule maison jusqu'à soixante cinq hommes pour le combat et les autres à proportions »[3066]. Alors que nous sommes en mesure de donner facilement le nom des marins qui pratiquent le commerce, nous connaissons très peu les noms de ceux dont l'activité principale est la course entre 1650 et 1670. Ceci peut s'expliquer par l'attrait qu'exerce la flibuste de l'île de la Tortue auprès des habitants des Petites Antilles. Ainsi, ceux qui veulent s'adonner uniquement à la pratique de la course pour pouvoir tirer quelques richesses semblent être plus enclins à rejoindre l'île plus au nord plutôt que de continuer à séjourner dans les Petites Antilles. C'est alors sans surprise que le premier flibustier qui est réellement décrit à partir de 1670 est un homme issu des Grandes Antilles. C'est De Baas qui évoque le premier ce marin:

> « Monsieur de Terron m'a éscrit de la Rochelle il y a quelque temps qu'un forban nommé Trébutor courant les mers en ce pays avec la commission de Monsieur Ogeron avoit pris un navire portugais chargé de cent négres»[3067].

Il poursuit sa description de la sorte :

> « Les capitaines et les officiers des vaisseaux du roy ont une estime si grande pour luy qu'ils le croyent le meilleur pilote qui en soit en Amérique et celuy qui en connoit le mieux les costes et les isles».

Trebutor avait été arrêté à l'île de la Tortue pour non-respect des traités de paix. Le navire qui le conduit auprès des instances dirigeantes afin qu'il soit jugé, chavire. L'aura de

3065 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit. Tome II, p. 2.
3066 ANOM, C10B1, Mémoire anonyme, 02 Juin 1666.
3067 ANOM, C8A 1 F° 124, Lettre de De Baas, 17 Novembre 1671.

l‟homme auprès des soldats qui sont chargés de le surveiller est telle que ses gardes ont oublié de contrôler ses mouvements et ainsi, il a pu prendre la fuite. Cette anecdote renseigne sur l‟image qu‟ont les flibustiers aux Petites Antilles. Il est reconnu que ces hommes ont bien du mal à respecter les règles édictées par les autorités locales ou royales, mais ceci ne fait pas d‟eux des exclus de la société coloniale. Bien au contraire, leur activité est perçue comme nécessaire au maintien de la colonie, leur savoir est reconnu et leur pratique de la course obtient une grande notoriété.

Cette double image du flibustier perdure jusqu‟à la fin de la période. Nombreux sont les écrits qui insistent sur le fait que ces hommes sont attachés à leur liberté. Certains adhèrent alors aux propos de Blénac lorsqu‟il écrit : « Les aventuriers des isles ne seront point enrôlés, se ne sont pas gens quy viennent icy pour la culture des terres mais vagabons quy ne font que passer »[3068].

Du Maitz en 1691 n‟écrit-il pas

> « J‟ay remarqué en plusieurs rencontres le peu de fondement qu‟il y avoit a faire dans les occasions du service du roy sur les armateurs de ces pays appelez philibustiers lesquels contribuent plustost a la destruction des colonies par les gens qu‟ils en enlevent qu‟ils n‟y apportent d‟utilité et leurs navigations se decidant a la pluralité des voix de tout l‟equipage composé de libertins et de gens qui évitent autant qu‟ils peuvent de se rendre dans les ports ou sont establis des commandans de la part du roy, on ne peut compter sur leur retour dans le temps qui leur sont marquez ou ils pouvoient estre necessaire pour quelque entreprise, on auroit de la peine a leur fixer des capitaines »[3069].

Le flibustier serait donc de ces marins qui prennent la liberté de circuler là où bon leur semblent, se permettant d‟abuser de la confiance de ceux qui les soutiennent dans leur action. Cette image ne s‟altère pas[3070]. Les autorités locales, si elles reconnaissent ne pas être en mesure de toujours contrôler les actions de ces hommes de la mer, soulignent aussi leur importance pour le maintien des colonies, comme à la Martinique où «les corsaires [...] c'estoient rendu supérieurs aux leurs en nombre et en valeur »[3071]. Nombre des autorités dirigeantes n‟hésitent pas à louer les actes de ces marins et de leur attribuer un certain nombre de qualités. Du Maitz décrit l‟un d‟eux :

> « Celuy qui est à la teste des cent quatre vingt philibustiers demandé par monsieur de Guitaud nommé Desmaretz estant entièrement dévoué à sieur le comte de Blenac et parmy ce nombre de philibustiers y ayant aussy plus de trente hommes creols de la dite isle de Saint-Christophe qui auroient été capables dans la veue de secourir leur famille et défendre leur biens »[3072].

Certains flibustiers apparaissent alors comme dévoués pour leur famille et pour les intérêts de la colonie. Ceci semble donc indiquer que les marins qui pratiquent la course sont aussi perçus comme étant une composante importante de la société coloniale. Pour autant, il semble que les flibustiers soient bien plus enclins à prendre le large à la moindre possibilité.

3068ANOM, C8A 2 F° 181, Lettre de Blénac, 23 Septembre 1679.

3069 ANOM, C^{8A} 6 F° 437, lettre de Du Maitz, 25 Novembre 1691.

3070 L'intendant Robert en 1702 écrit à nouveau : « Il est a noter que ce n'est pas le compte des flibustiers d'aller chercher des barques armées en guerre de sorte qu'ils sont en général très rebelles à tous les ordres qu'on peut leur donner sur ce sujet »ANOM, C^{8A} 14 F° 235, Lettre de Robert, 13 Septembre 1702.

3071 ANOM C7A4 F° 220, Lettre d'Auger, 25 Novembre 1702.

3072 ANOM, C8A5F375, Lettre de Du Maitz, 25 Août 1689.

Pour pouvoir s'assurer la fidélité de ces hommes, les autorités locales n'hésitent pas à en faire des modèles en récompensant leurs actions. Ainsi Robert qui décriait lui aussi la présence des flibustiers aux îles, écrit en 1702 :

> « Je fais connoistre au dit capitaine Bréard la satisfaction que j'avois de sa bonne action et le jour mesme de son arrivée pendant qu'il estoit à disner avec quantité de flibustiers je luy envoyay une assez belle épée ce qui parut faire plaisir à tous ces flibustiers »[3073].

Ce capitaine obtient même une reconnaissance de la part du roi comme le signale Mithon en 1703[3074]. Ainsi, lorsqu'un flibustier se montre plus prompt à observer les ordres donnés, les autorités locales s'activent à l'ériger en exemple. Gabaret en 1709 cherche lui aussi à saluer la dévotion de certains de ces marins :

> « Le dit Bernier dont je viens de parler est un très brave homme qui a plusieurs belles actions par devant luy aussy bien que le capitaine Borne et meriteroient aussy bien que le capitaine Breard qui a eu il y a six ans chacun une médaille »[3075].

Vaucresson demande à son tour que cette reconnaissance soit reconduite pour le « capitaine corsaire que vous avait à la Martinique nommé Bernier Créole de Saint-Christophe s'étant distingué depuis quelques années »[3076]. L'intendant souhaite qu'il soit récompensé « avec une médaille cela puisse porter les camarades à l'imiter et lui mesme a faire encore mieux »[3077]. Or, si Vaucresson tient tant à saluer le mérite de cet homme, ce n'est pas tant pour inciter les autres membres de la société coloniale à l'imiter que pour pouvoir s'assurer la fidélité des marins qu'il a tant de mal à contrôler. Phélypeaux en 1713 rappelle que les flibustiers de Saint-Pierre chantent une chanson où il y a « saute la Bégue et Vaucresson »[3078].

Or, il n'est pas certain que les membres de la société coloniale aient besoin de quelconque symbole pour reconnaître aux flibustiers une certaine notoriété. En effet, la pratique de la course apparaît souvent comme une bonne échappatoire pour s'extraire de situation délicate. Blénac en 1681 se plaint déjà que « La diminution des peuples dans les isles du vent vient de leur fainéantise et de ce qu'ils aiment mieux aller à Saint-Domingue ou le libertinage est entière. Plusieurs mesme ne s'arrêtent pas à Saint-Domingue et ne demande qu'à courir »[3079]. La flibuste attire donc les habitants, principalement ceux qui sont dans le besoin mais aussi les jeunes qui peuvent y trouver fortunes afin de revenir s'installer dans les îles comme le rapporte Le Correur en 1698 :

> « Les isles n'ont presque subsisté que des prises qui ont esté faites sur les anglois par les flibustiers de la Martinique qui sont tous jeunes gens de Saint-Christophe qui n'ayant pas de quoi subsister ont esté obligé de faire ce mestier là, en attendant qu'il plaise a son seigneur de le honorer de sa protection en les faisant rentrer dans leur bien de Saint-Christophe »[3080].

Il est donc certain que les habitants partagent surtout l'image de la flibuste donnée par Robert en 1696 : « La force de nos colonies consistant dans les flibustiers qui font la course »[3081]. Sans nier le côté imprévisible du flibustier, les habitants soutiennent souvent

3073 ANOM, C8A 14 F° 235, Lettre de Robert, 13 Septembre 1702.
3074 ANOM, C8A 15 F° 177, Lettre de Mithon, 30 Septembre 1703
3075 ANOM, C8A 17 F° 49, Lettre de Gabaret, 27 Décembre 1702.
3076 ANOM, F3 142-144, Lettre de Vaucresson, 05 Octobre 1709.
3077 ANOM, F3 142-144, Lettre de Vaucresson, 05 Octobre 1709.
3078 ANOM, C8A 19 F° 240, Lettre de Phélypeaux, 06 Octobre 1713.
3079 ANOM, C8A 3 F° 97, Lettre de Blénac, année 1681.
3080 ANOM, C8B 2 N° 42, Mémoire de Le Correur, Doyen au conseil souverain de Saint Christophe, année 1698.
3081 ANOM, C8A 9 F° 253, Lettre de Robert, 19 Février 1696.

l'action de ces hommes y prenant même part lorsque la situation se présente. Ceci indique que les habitants ne considèrent pas le flibustier comme un autre sur lequel ils peuvent s'appuyer mais bien comme un de leurs membres à part entière. Il y a alors une certaine solidarité entre les habitants et les hommes qui pratiquent la course.

L'image des marins du roi.

Le dernier type de marins sur lequel s'attarde le regard des membres de la société coloniale est celui qui est directement au service du roi. Alors que les autres hommes de la mer sont perçus comme faisant partie intégrante de cette société, le marin du roi est souvent traité avec distance. Ceci est dû en grande partie au fait qu'il ne s'agit bien souvent que de marins de passage, mais pas seulement. En effet, le capitaine marchand venu d'Europe est lui aussi un homme de passage dans les îles. Pour autant, il y a témoignage de joie lors de sa venue. Au contraire, lorsque des auteurs osent affirmer que la préservation des colonies est due à la seule action des flibustiers ceci laisse à penser que les marins du roi sont perçus aux îles comme des forces inutiles qui peuvent être facilement remplacées. Un évènement survenu à la Martinique en 1693 peut renseigner sur certaines raisons qui expliquent l'image peu positive des marins du roi: « Le sieur de Bonvoux enseigne de l'Emerillon donna pareillement des coups de baston le meme jour a un nommé Boiston commissionnaire du Sieur Morlet »[3082]. Ceci traduit peut-être un certain sentiment de supériorité de la part de ces officiers. Les marins du roi semblent avoir du mal à se confondre avec les autres habitants, comme le suggèrent ces propos de Jolinet en 1675 : « destruisez l'aigreur que la terre tesmoigne pour le corps de la marine »[3083]. En effet, plusieurs éléments semblent indiquer que les hommes du roi arrivent aux îles avec une certaine fierté et un sentiment de supériorité. Les reproches faits à d'Estrées pour son erreur de navigations ne sont-ils pas signes que cette fierté peut être très mal perçue aux îles.

Seuls ceux qui prennent place dans les colonies de façon durable semblent obtenir une certaine notoriété, comme d'Angennes de Maintenon. Pour autant, nous aurons l'occasion de voir que les offices de la marine royale ont tendance à attirer à eux les membres de l'élite coloniale, signe que l'image de ces marins n'est pas aussi négative que ce que nous pourrions le percevoir en nous basant sur les seules descriptions qui sont offertes de ces hommes. Si nous les percevons ainsi, peut-être est-ce tout simplement parce qu'ils sont décrits par des hommes qui sont en concurrence avec eux. En effet, les membres des autorités locales aiment à vouloir contrôler les actions des hommes de la mer. Ils se trouvent alors souvent en conflit avec les chefs d'escadres qui soutiennent qu'en mer ce sont eux les maîtres de la situation. De même, les membres des élites dirigeantes aiment indiquer combien ils sont les mieux placés pour prendre en main la destinée des colonies. Blénac en 1680 dit par exemple au sujet des soldats du Fort Royal : « lorsque je suis venu icy c'estoit une troupe de voleurs »[3084]. Ses confrères seraient alors incapables de faire respecter l'ordre au sein des troupes que le roi envoie aux colonies. Ces propos sont bien évidemment à prendre avec précaution. Pour Phélypeaux : « De tous les officiers qu'il a connu depuis qu'il est aux îles seul le sieur de Boisfermé qui est commandant du Fort Royal lui semble être dans les bons principes »[3085]. Là

3082ANOM, C8A 7 F° 421, Lettre d'Harbouville, 28 Février 1693.
3083ANOM, C8A 1 F° 361, Mémoire de Jolinet, 10 Décembre 1675.
3084ANOM, C8A 2 F° 334, Lettre de Blénac, 13 Juillet 1680.
3085ANOM, C8B 3 N° 14, Lettre de Phélypeaux, 04 Avril 1711.

encore, il semble qu'il y ait une certaine exagération dans ces propos. En effet, comment penser qu'un seul des représentants du roi est apte à servir correctement dans les îles.

N'oublions pas que ces propos sont tenus par des hommes qui cherchent avant tout à s'attirer les grâces du roi. Pour cela, ils sont prêts à tout pour décrédibiliser l'action de leurs prédécesseurs. Phélypeaux, arrivant dans les îles, écrit les propos suivants au sujet de Gabaret : c'est « un officier de mer incapable de commander sur terre »[3086]. Il serait donc reproché à Gabaret un savoir maritime sans aucune utilité aux îles. De tels propos n'auraient pas eu cours dans les premiers temps de la colonisation. Aurait-on pu reprocher à d'Esnambuc d'avoir été capitaine de navires avant de devenir gouverneur de Saint-Christophe ? Les mots rédigés à l'encontre de Gabaret traduisent certainement une évolution dans l'image de la mer, mais il semble tout de même improbable que les membres de la société coloniale partagent tous les visions de Phélypeaux en 1711. Labat, qui reproche à Gabaret son action lors de la défense de la Guadeloupe en 1703, souligne simplement qu'il n'agit pas de façon convenable à cause de son arrogance et de son grand âge[3087]. Le fait qu'il soit un marin n'aurait pu lui être reproché puisque la défense de l'île s'est basée sur une forte implication des flibustiers de la Martinique. N'oublions donc pas que l'image du marin est avant tout celle des élites dirigeantes et que tous les membres de la société coloniale ne partagent pas toujours ces vues.

Nous pouvons tout de même relever une évolution dans l'image du marin aux îles. Dans un premier temps, aucune réelle distinction n'est marquée entre les hommes qui pratiquent la mer et les membres de la société coloniale. Puis, très vite, ce sont les pêcheurs qui se différencient des autres marins. Au milieu du XVII° siècle, les hommes qui pratiquent la pêche ont une certaine notoriété dans les îles. Ils sont ensuite remplacés, dans l'esprit des colons, par ceux qui pratiquent le commerce et ceux qui exercent la course. Le flibustier reste même un modèle pour les membres de la société coloniale jusqu'à la fin de la période, principalement pour ceux qui ont du mal à faire fortune aux îles. Peut-être est-ce pour cela que les élites dirigeantes veillent à s'assurer le soutien de ces hommes. A leur côté, les marins du roi, dont la présence aux îles n'est pas oubliée, restent moins perceptibles dans les descriptions des hommes qui pratiquent la navigation aux îles. Il nous faut maintenant chercher à savoir si ces évolutions de l'image du marin aux îles sont dues à un changement de son statut et de son intégration au sein de la société coloniale.

2. La place des marins au sein de l'élite coloniale.

Tout au long de notre recherche, nous avons démontré combien la société coloniale est dépendante de la mer. Sans la navigation, le modèle que les colons cherchent à développer dans les îles ne pourrait pas exister. Les habitants ont besoin de la venue fréquente des navires pour commercer, se nourrir, se défendre, circuler, s'informer… . Par ailleurs, cette société est en recherche constante d'autonomie face à un pouvoir lointain. Dans cette quête, naturellement, certains d'entre eux ont la volonté d'assurer leur subsistance et le développement de leurs activités par leurs propres moyens. Ceci entraîne un désir constant de contrôle de la mer par les habitants eux-mêmes. Un certain nombre d'entre eux s'investissent alors dans le commerce maritime, la course ou la pêche. Sans éclipser totalement l'apport des

3086ANOM, C8A 18 F° 11, Mémoire de Phélypeaux, 05 Mai 1711.

3087 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome VI. p. 390.

équipages extérieurs, nous pouvons même dire que c'est cette implication des habitants qui permet d'expliquer comment ce modèle colonial a su se maintenir et se développer. Le contrôle de la mer est, au même titre que l'appropriation et l'exploitation de l'espace terrestre, cause de sa réussite aux îles. Ceci est perceptible dans le fait que les habitants ne restent pas indifférents face à la présence des marins dans leur île, ainsi que nous l'avons exposé plus haut. Il nous parait donc censé de nous demander si les membres de cette société ont laissé une place de choix à ces hommes qui contrôlent la mer. A la vue du poids de la mer, nous pourrions même nous demander si, finalement, les colonies ne sont pas aux mains des hommes qui ont en charge l'approvisionnement et la défense des habitants par voie de mer[3088]. Dans ce cadre, il est justifié de se demander si les marins ont autant, voire plus, de chances que les propriétaires terriens d'accéder aux places les plus en vue au sein de la société coloniale.

Pour répondre à cette interrogation, la démarche qui semble être la plus logique est d'observer quel est le statut des marins une fois à terre. Pour ce faire, nous pourrions simplement rendre compte de celui des marins que nous avons croisés au cours de notre recherche. Or, plusieurs éléments nous poussent à choisir une autre démarche. La première raison réside dans le fait qu'il n'est pas toujours aisé de distinguer le véritable marin de l'habitant qui fait usage de la mer de façon sporadique. De plus, nous avons relevé mille cent vingt-deux noms de personnes qui ont entretenu une relation de courte ou de longue durée avec la mer des Antilles : matelots, capitaines, propriétaires ou armateurs. Replacer ces hommes et femmes au sein de la société coloniale s'avère alors être une tâche laborieuse et chronophage qui ne s'accorde pas avec le temps imparti pour la production d'une thèse. Enfin, démontrer que des marins exercent des fonctions dominantes dans les îles ne permet pas efficacement de répondre à la question : est-ce que le contrôle de la mer donne droit au contrôle de la terre. Bien évidemment des capitaines ou des armateurs ont su se placer au sein de l'élite coloniale, surtout dans les premiers temps de la colonisation, période où la majorité des habitants sont d'anciens marins. Est-ce pour autant preuve que la maîtrise de la mer conduit nécessairement au contrôle des îles ? Partir de parcours individuels ne conduirait-il pas au piège de faire de la singularité un principe collectif ?

Pour éviter ces écueils, nous avons alors choisi la démarche inverse. Nous avons relevé le maximum de noms d'habitants faisant partie des élites locales et nous avons cherché

3088 Si tel est le cas, ceci signifierait alors que nous nous approcherions peut-être d'un modèle proche de la thalassocratie. En effet, au sein d'une thalassocratie telle qu'elle a été définie par les Grecs anciens, la mer est l'essence du pouvoir. Pour une période plus proche de celle que nous étudions, Louis Sicking, s'intéressant aux causes de la révolte des Pays Bas à l'aube du XVII° siècle, emploie alors ce terme. Ceci lui permet d'exposer le fait que le contrôle de la mer a permis l'émergence d'une bourgeoisie qui a su prendre en main la destinée de la région, ce qui a conduit à la construction d'un territoire national. Dans ce modèle, les élites dirigeantes sont avant tout des hommes qui savent maîtriser la mer. Dans le cadre de notre recherche, nous pouvons aussi nous demander si nous ne pouvons pas nous inspirer de ce concept même s'il est tout de même nécessaire de rappeler qu'une thalassocratie est un état constitué grâce à la maîtrise de la mer. Or, la société que nous étudions n'est pas indépendante. Elle doit sa survie et son développement à l'implication de l'État monarchique dans lequel elle s'inscrit : le royaume de France. Les Petites Antilles françaises ne sont qu'une composante de cet empire colonial. Les élites y sont en position de domination avant tout parce que des acteurs extérieurs les soutiennent : le roi et ses ministres pour les élites militaires et politiques, les armateurs des ports européens pour les élites marchandes. Loin de nous donc l'idée de faire des colonies françaises aux Antilles de véritables thalassocraties. Pour autant, ces membres des élites coloniales, s'ils sont choisis par des acteurs extérieurs, doivent leur domination dans les îles à un contrôle des ressources qu'elles soient terrestres ou maritimes. Cf SICKING Louis, *La naissance d'une thalassocratie. Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or,* Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, 350 p.

à savoir si ces communautés dirigeantes ont entretenu des liens avec le monde maritime. Ceci permet alors de pouvoir mieux apprécier l'importance de la mer au sein de la société coloniale. Pour plus facilement repérer les membres de l'élite coloniale, nous nous sommes appuyés sur l'étude approfondie des recensements effectués aux îles au XVII° siècle. Grâce à ces documents, nous connaissons le nom des dirigeants, à la fois militaires, politiques et économiques ; nous pouvons aussi plus aisément comparer les îles entre elles et faire émerger des constances et des différences.

Les élites et le monde de la mer dans les premiers temps de la colonisation.

Cette méthode expose tout de même le chercheur à une difficulté que nous avons déjà évoquée : les premiers comptes-rendus tenus sur le nombre d'habitants présents dans les îles et sur leur identité ne datent que de 1660. Notre étude commençant dix années avant cette date, nous devons nous livrer à des conjonctures que nous ne pouvons que difficilement prouver. Tout de même, nous pouvons imaginer assez logiquement que dans les premières années de la colonisation, les élites coloniales sont composées majoritairement des hommes qui ont suivi d'Esnambuc et les premiers conquérants dans leurs projets. Or, nous connaissons le nom d'un certain nombre de ces hommes, à la fois grâce aux chroniqueurs et à la toponymie. A Saint-Christophe, nous savons que parmi les premiers colons nous pouvons compter Renoult, Gillieux, Pillon, Jean Clinette, Brinbalds, Louvet, Poyet, la Renière, La Tour, Larcher, Lafond, Jean Chanterie, Colombier, Chapelle et Jacques Desisles. Le fait que ces hommes aient pu laisser leur nom semble indiquer qu'ils ont dû avoir un rôle important dans les premiers temps de la colonisation. Or, comme ceci a déjà été évoqué, si leur nom est rattaché à un espace côtier, c'est certainement parce qu'ils ont noué des liens particuliers avec le monde maritime. Les premières élites coloniales seraient donc, selon toute vraisemblance, des marins, d'Esnambuc s'appuyant sur des hommes issus de la mer, compagnons de la première heure, pour pouvoir poursuivre son œuvre de colonisation. Par exemple, de la Tour, qui a laissé la trace de son passage à Saint-Christophe, est aussi un des conquérants de la Martinique.

Dans les premiers temps de la colonisation, les îles sont donc aux mains de colons-marins. A Saint-Christophe, la situation semble très vite évoluer. Rochefort, de passage dans l'île dans les années 1650, donne le nom des principaux habitants des lieux. Parlant des plus importantes habitations de Saint-Christophe, il dit alors : « Les plus remarquables sont celles de messieurs de Poinsy, de Tréval et de Beneventé »[3089]. Aucun de ces hommes n'est issu de la première vague de migration européenne dans l'île. Ceci suggère donc que les premières élites coloniales ont très vite été remplacées par des hommes nouveaux venus au fil des années 1630 et 1640. Tout laisse à penser que la majorité des membres de l'élite coloniale de Saint-Christophe de 1650 ne sont pas issues directement de ces premiers marins conquérants. Les hommes de la mer qui ont suivi d'Esnambuc auraient laissé leur place à des hommes nouveaux. Ceci semble être confirmé par le fait que nous perdons traces de ces premiers conquérants au sein des élites coloniales de cette île. Certains d'entre eux semblent avoir subi un relatif déclassement comme la famille Desisles. Si les descendants de Jacques sont encore présents dans l'île en 1681, ils ne semblent plus réellement faire partie de l'élite coloniale. La famille recensée à cette date ne détient que deux esclaves, ce qui apparaît bien peu à côté de leur voisin Montaigne, aide-major dans le quartier qui en détient quinze. La plupart des

3089 ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale…* OP.Cit. Tome I, p. 51.

familles descendantes des autres conquérants de la première heure sont, soit dans la situation des Desisles, soit ont quitté l'île. Par exemple, les Chapelle et Lafond, qui font encore partie de l'élite coloniale antillaise à la fin du XVII° siècle, se sont installés à la Martinique.

Ceci laisserait alors sous-entendre que les marins des premiers temps n'ont pas su se maintenir à la tête de l'île de Saint-Christophe. Pour autant, il serait peut-être erroné de dire que c'est le fait d'être marin qui entraîne le déclassement de ces familles. En effet, deux de ces premiers conquérants ont su garder une place de choix au sein de la société coloniale. Ainsi, Renoult est encore donné comme conseiller au conseil souverain de Saint-Christophe en 1685[3090]. Le fait qu'il soit impliqué dans l'œuvre coloniale est peut-être un des motifs justifiant sa position à la tête de l'île à cette date reculée. De plus, sa famille ne semble pas avoir abandonné la mer, puisqu'en 1697, il est fait état des lieux des pertes qu'ont subi les principales familles de Saint-Christophe lors de l'attaque anglaise, dans lequel il est mentionné un magasin appartenant à la famille Renoult[3091]. Ceci semble donc indiquer que le pouvoir de cette famille continue à s'exercer sur une maîtrise du commerce qui, sans aucun doute, doit avoir une part de maritime.

L'autre famille issue d'un des premiers marins-colons qui a su conserver une place de choix au sein de la société coloniale est celle de Poyet. En effet, nous savons que Pierre Giraud du Poyet a su placer sa famille à la tête de l'île en s'appuyant à la fois sur la maîtrise et le contrôle des circulations maritimes et en nouant des alliances avantageuses. Rochefort dans son état des lieux des plus grandes fortunes de l'île précise :

> « Feu monsieur Giraud entre ses autres maisons en avoit aussi fait bâtir une pres de l'hostel de monsieur le Général et une autre à Cayonne qui sont les plus accomplies. Ce personnage qui estoit de grand mérite et qui par sa sage conduite s'etoit acquis l'amitié de tous les habitans des iles portoit la qualité de sergent de bataille de Saint-Christophe et autres iles de dessous le vent c'est à dire Saint-Martin de Saint-Bartelemy et de Sainte-Croix »[3092].

Giraud du Poyet est alors un homme qui sait se maintenir à la tête de l'île en exerçant à la fois la charge de capitaine et armateur de navires de commerce mais aussi en conduisant les habitants de son quartier lors d'affrontements qui ont lieu dans les îles dépendantes de Saint-Christophe. Sa maîtrise de la mer lui permet alors d'offrir ses services à De Poincy et de nouer alliance avec la famille du gouverneur de Saint-Christophe. Son fils et successeur porte dans son nom les traces de cette alliance avantageuse : Pierre Giraud sieur du Poyet seigneur De Poincy. Nous avons là peut-être un élément d'explication du déclassement des autres familles de conquérants de l'île. Tout laisse à penser que les conflits opposant De Poincy à de Thoisy ont entraîné un renouvellement des élites de l'île. Les premiers colons ont, pour un grand nombre, choisi de s'opposer à De Poincy surtout lors de l'arrivée de Du Parquet venu sur les lieux pour y faire accepter l'autorité de De Thoisy. Nous savons, grâce à Jean Baptiste Du Tertre, que des familles importantes comme les La Fontaine ont dû fuir Saint-Christophe après l'échec de l'attaque du gouverneur de la Martinique. Ces alliances malheureuses ont peut-être contraint les membres de l'élite coloniale à abandonner leurs biens pour aller s'installer dans d'autres îles, laissant la place libre à des hommes nouveaux. Les élites

3090ANOM 5DPPC26 F° 292, Rôle général des habitants armés et non armés de l'île Saint-Christophe (s.d., XVIIe siècle)

3091ANOM 5DPPC26 F° 341, État estimatif des magasins, maisons et pavillons de la Basse-Terre détruits par les Anglais depuis la signature de la paix du 20 septembre 1697 (20 février 1699)

3092 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p 47.

dirigeantes de Saint-Christophe, à partir des années 1650, sont donc avant tout des alliés de De Poincy.

Il est alors difficile pour nous de rapprocher automatiquement ces nouvelles élites au monde de la mer, puisque nous ne savons pas précisément quelles sont les causes réelles qui ont incité De Poincy à s'appuyer sur telle ou telle autre famille. Le cas est vrai, par exemple, pour les familles Sanois, Hodem, De Guerre ou Brelincourt qui ont donné des capitaines de milices dans l'île mais qui n'ont pas de lien apparent ni avec les premiers conquérants de l'île ni avec le monde de la mer. Nous savons que De Poincy exerce une sorte de monopole sur le monde de la mer, nous ne pouvons alors démontrer si ce monopole a entraîné l'exclusion des marins à la tête de cette île ou si ces familles ont tout de même pris appui sur le monde de la mer pour s'y hisser, tout en restant dans l'ombre du gouverneur.

A première vue, le passé de marins conquérants ne suffit donc pas à se maintenir à la tête des îles. Pour s'en convaincre, il faut tout de même porter notre regard sur l'évolution des élites coloniales dans une île qui a connu moins de conflits entre les premières familles qui en ont eu la charge : la Martinique. Tout comme dans le cas de Saint-Christophe, nous connaissons aussi un certain nombre de noms des premiers conquérants. Un lettre écrite par Du Parquet lui-même permet de savoir que ses premiers fidèles sont : « les nommés Pierre Armand, Ollivier Du Jardin, Guillaume Senechal, George Le Sade, Julien Grosilest et Guillaume de la Barre »[3093]. Nous pourrions en déduire que, comme à Saint Christophe, les familles des conquérants n'arrivent pas à se maintenir à la tête des îles puisque seul Olivier Du Jardin donne naissance à une famille illustre à la Martinique. Mais cette première liste ne rend pas compte de l'intégralité des hommes qui ont participé à la conquête de l'île. En effet, la venue des colons de Saint-Christophe accompagnant d'Esnambuc puis Du Parquet n'a pas entraîné une conquête intégrale de la Martinique. Nous avons déjà exposé le fait que la Martinique n'est détenue dans son intégralité par la France qu'en 1658. Ainsi en 1650, il y a encore dans l'île des marins conquérants, comme dans les premiers temps de la colonisation. Or, ces capitaines, qui mènent les attaques maritimes, ont laissé eux-aussi des traces dans la toponymie de l'île. Nous pouvons citer parmi eux, Le Vasseur, Beauséjour, Caillet, Capot, Ceyron, Verpré, Grimal, Vauclin, Feré, Baillardelle et Pacmat. Certains d'entre eux, comme Grimal et Pacmat, ne semblent pas se maintenir à la tête des îles et ne font pas partie des élites dirigeantes. Mais, contrairement à Saint-Christophe, à la Martinique, un grand nombre des élites coloniales sont issues de ces premiers conquérants. Pour nous en convaincre, nous pouvons prendre la liste des capitaines de milices dressée à la Martinique en 1678[3094]. Parmi les douze hommes nommés, six d'entre eux sont issus de la première génération de colons : de Francillon, Des Jardins, de Verpré, de la Vallée, Du Gas et De la Calle et Le Vassor. Dans cette liste, nous retrouvons aussi trois familles issues du monde du commerce: Des Cavery, Dubois et de la Calle, dont le dernier est aussi armateur. Seul trois hommes, De la Garenne, De la Paire et De Pacquet n'ont pu être rapprochés ni du monde de la mer ni de l'histoire des premiers temps de la conquête de l'île. Ainsi à la Martinique, les membres des élites dirigeantes ont un lien étroit avec le monde de la mer : soit ils sont issus de marins qui se sont installés dans l'île, soit ils sont liés étroitement au monde du commerce maritime. Ceci laisse donc bel et bien supposer que la situation aurait été similaire à Saint Christophe, s'il n'y avait eu conflit si acharné entre les premiers gouverneurs.

3093 ANOM, COL E 151, Lettre écrite par Du Parquet, année 1652.

3094 ANOM 5DPPC53, rôle général des compagnies de la Martinique, 1er avril 1678.

Le contrôle de la mer comme moyen d'accéder au conseil souverain.

La pratique d'activité maritime ou en lien avec le monde de la mer ne semble donc pas être un frein à l'ascension sociale. Bien au contraire, si nous reprenons le cas de la Martinique, tout porte à croire que contrôler la mer est un appui sérieux pour accéder aux places les plus en vue dans l'île, en tout cas, dans les premiers temps de la colonisation. Parmi ces places, il y a celles de membre du conseil souverain. Grâce aux travaux de Pierre Dessalles et d'Emile Hayot, nous connaissons assez bien les membres de ce conseil, constitué par les plus illustres habitants de l'île et qui devait rendre justice dans la colonie, secondant voire suppléant l'action du gouverneur et de l'intendant[3095]. Reconnu par le roi de France par lettres patentes datées de 1664, le conseil souverain est un office dans lequel prennent place les élites les plus haut-placées de l'île. En 1675, ils sont huit à être reconnus comme appartenant à cette élite : Louis Coqueray de la Valmenière, François Levassor, Isaac Le compte Des Cavery, Edmond Dugast, Jean Le roy, Michel Auguste de Beaumont, Pierre Le Bégue et Antoine Cornette. Six d'entre eux sont issus directement des premiers colons de l'île. Ils sont donc, soit d'anciens marins ayant accompagnés d'Esnambuc ou Du Parquet, soit fils de marins. De plus, quatre ont encore des liens étroits avec le monde de la mer puisqu'ils participent au commerce inter-îles, comme marchand ou comme armateur. Il s'agit de Valmenière, Levassor, Des Cavery et Dugast. Jean Le Roy joue même le rôle de marchand, armateur et capitaine, nouant des liens étroits avec d'autres marchands importants des îles comme De Loouer a qui il a prêté de l'argent :

> « Les champs de cannes sont prometteurs et il y aura beaucoup de sucre et Monsieur de Roy me comble de faveurs, grâce à Dieu ; il est en train de prendre en charge une bonne partie de mes dettes »[3096].

Or, appartenir à ce conseil souverain donne une grande autorité sur les autres habitants de la colonie. Blénac, en 1678, écrit les propos suivants : « j'ay donné les sceaux de cette isle a un vieux gentilhomme, appelé monsieur de Valminière, un des plus anciens habitans et conseiller au conseil souverains de la Martinique et quy a esté toujours considéré des seigneurs et des gouverneurs »[3097]. Avoir participé à la conquête de l'île ou être lié au commerce colonial apparaît alors comme étant un appui utile pour l'ascension sociale de ces familles.

Ceci est vrai dans les premières décennies de la colonisation. Les hommes qui sont à la tête des îles sont sans aucun doute des anciens marins ou des marchands et armateurs, dans leur grande majorité. L'étude de l'évolution du conseil souverain de la Martinique informe aussi sur une transformation des mentalités. En effet, plus nous nous rapprochons du XVIII° siècle plus la part des familles des anciens conquérants semble se réduire au sein de cette instance. En 1684, Pierre Le Pelletier entre dans ce conseil. S'agit-il du capitaine du même nom ou de l'un de ses proches ? Nous ne le savons pas, mais ceci est probable car l'arrivée de Le Blond dans cette instance en 1687 semble indiquer qu'une place est faite, dans les années 1680, aux hommes issus de la mer. François Monnel, chirurgien et marchand, peut alors profiter lui aussi de la place laissée aux hommes de la mer. Dans les années 1690, ce sont

3095 DESSALLES Pierre-François-Régis, *Les Annales du Conseil souverain de la Martinique*. Introduction, sources, bibliographie et notes de Bernard VONGLIS. Paris : L'Harmatan, 1995, 2 tomes, et HAYOT Emile. *Les officiers du Conseil souverain de la Martinique et leurs successeurs, les conseillers de la Cour d'appel, 1675-1830. Notices biographiques et généalogiques*, Limoges, Impr. de A. Bontemps, 1965, 269 p.

3096 CSP, HCA 30, 647 part 1, Lettre de De Loouer, 04 Février 1664.

3097 ANOM, C8A 2 F° 91, Lettre de Blénac, 14 Novembre 1678.

cette fois les hommes issus du commerce qui prennent part à cette instance, comme le marchand Claude Pocquet qui y entre en compagnie de François Le Merle et de Jacques Raguienne. Si c'est deux derniers doivent leur place, sans aucun doute, au fait qu'ils exercent des charges de juge dans l'île, il est aussi certain que le lien étroit qu'ils entretiennent avec le monde du commerce maritime a joué dans leur ascension sociale. En 1692, c'est encore un marchand Pierre Monnel qui trouve place dans ce conseil, prenant la succession de son père. Il est suivi par l'armateur François Chanton en 1693 et le marchand Jean Baptiste Thibaut en 1698.

Ainsi à la fin du XVII° siècle, le conseil souverain de la Martinique est aux mains d'hommes qui exercent un contrôle sur le commerce maritime. La situation évolue dans les premières années du XVIII° siècle. Alors qu'au siècle précédent, les conseillers étaient avant tout des hommes issus directement du monde colonial, les administrateurs et officiers nommés par le roi de France les éclipsent peu à peu. Charles Paul de la Hante, Pierre Marseilles et d'Hauterive doivent leur place au sein de ce conseil à leur fonction au sein du Domaine[3098]. Le soldat et garde Elie Pain doit aussi certainement sa nomination a son rôle au sein de l'armée royale. Enfin Du Barry n'est même pas encore installé dans les îles qu'il a déjà un poste assuré dans cette haute instance de la Martinique, puisqu'il arrive en ces lieux avec la charge de membre du conseil souverain en 1709[3099]. Quelques familles d'anciens colons arrivent encore à se maintenir, comme celle de Michel Clermont, de Jacques Jaham Deprez et de Claude François Girardin, tous nommés en 1708. L'autre point commun entre ces trois hommes est le fait qu'eux aussi ont des liens étroits avec le monde du commerce. Ainsi, nous pouvons dire qu'en 1713, les principales élites de la Martinique sont soit des hommes issus de l'extérieur, nommés par le roi et ses ministres, soit des hommes issus des premiers colons ou de l'élite marchande. La majorité des hommes qui sont à la tête de l'île sont mêmes issus de cette deuxième branche.

L'exemple de Desnots, un des membres de ce conseil, permet alors de mieux saisir la façon dont des habitants peuvent se hisser à la tête de la société coloniale[3100]. Cet homme est né à Paris en 1653. Fils d'un notaire, il arrive à la Martinique en 1677 comme commis de la Ferme du Domaine d'Occident. C'est lui qui semble être en charge du recensement de 1680. Par la suite, il devient greffier en chef. Or, selon Vaucresson, il prend une part active au commerce interlope. Enfin, il s'allie à Du Casse pour l'armement des navires prenant part à l'expédition du Surinam. De plus, il sait nouer des alliances avec les familles de l'île puisqu'il est marié avec Marie Pinel fille d'un des premiers colons, Guillaume Pinel. Ceci le rapproche du monde marchand puisqu'il devient beau-frère d'un des grands commerçants de la Martinique, Ceberet. C'est donc en participant à la fois à l'administration de l'île, en exerçant des charges pour le roi mais aussi en nouant des liens avec le monde marchand des Petites Antilles et en s'alliant avec les anciennes familles de la Martinique que Desnots arrive à hisser sa famille dans les plus hautes sphères de la société coloniale. Ceci démontre que le contrôle de la mer, sans être la seule source de pouvoir, permet tout de même de s'assurer une légitimité et une autorité sur les autres habitants de l'île.

3098 HAYOT Emile, *Les officiers du Conseil souverain de la Martinique et leurs successeurs, les conseillers de la Cour d'appel, 1675-1830*. Notices biographiques et généalogiques, Limoges, Impr. de A. Bontemps, 1965, P.16.

3099 Ibid, P 18.

3100 Les informations que nous présentons ici sont tirées en grande partie de HAYOT Emile. *Les officiers du Conseil souverain de la Martinique et leurs successeurs, les conseillers de la Cour d'appel, 1675-1830. Notices biographiques et généalogiques*, Limoges, Impr. de A. Bontemps, 1965.

Le cas de la Guadeloupe pourrait finir de nous en convaincre. Il est malheureux que nous ne connaissions pas aussi bien les membres du conseil souverain de cette île. Pour autant, nos recherches nous ont permis de trouver les noms de quelques-uns de ces hommes. Nous savons que Charles Bragelone, Denis Leonard, Jacques Rolland, Philippe Sendre, Pierre Millet, La Landre, Louis Gosse De la Croix, Augustin Garbuzel et Pamphyl Fillacier ont tous exercé cette charge. A première vue, seul Denis Léonard et La Landre pourraient être rapprochés du monde de la mer, si nous concevons que les armateurs du même nom sont bien ces hommes. Ainsi, contrairement à la Martinique, les élites dirigeantes de la Guadeloupe seraient exclusivement des hommes issus du monde agricole. L'exploitation agraire suffirait donc à asseoir sa domination sur l'île. Or, grâce aux registres paroissiaux, nous pouvons très vite constater que ces hommes ne sont pas si éloignés que cela du domaine maritime. Pierre Millet apparaît dans des registres de naissances comme uni au Bron et Le Blond lesquels y sont mentionnés comme étant marchands, Bron étant commissionnaire d'une grande famille d'armateur de La Rochelle. Or, Millet noue des liens étroits avec Bragelone qui lui-même est lié à La Landre, allié de Sergent, grand marchand des îles. A son tour, cet homme est lié à Pierre Millet et Rolland. Ainsi dans les dossiers de la famille Millet conservés aux archives nationales de l'Outre-mer a été retrouvé l'acte où il est signalé que

> « Le vingt un mars mil six cent quatre vingt treize a été baptisé Nicolas Charles fils de monsieur Pierre Millet conseiller au conseil souverain de cette isle et de demoiselle Gertrude Bardhuitz, a été parrain le sieur Nicolas Sergent marchand »[3101].

Les conseillers de la Guadeloupe comme ceux de la Martinique sont donc très liés au monde de la mer et du commerce puisqu'ils entretiennent des relations étroites avec les armateurs et capitaines marchands des îles. Il est difficile de savoir si c'est leur position de conseiller qui leur permet de nouer de tels liens ou si ce sont ces derniers qui leur permettent d'accéder à ces postes à responsabilité. Quoiqu'il en soit, le constat reste le même, les élites dirigeantes des îles entretiennent des liens particuliers avec le monde de la mer, certains sachant garder un contrôle sur le rivage en prenant part à l'armement des navires, puisque rappelons que « Ceux qui commande les bastiments ne sont pas les armateurs mais bien les sieurs Le Roy, Gaschet, Pasquier, Du Couroy, Charton, Alexis Mauvière et Pinel »[3102]. Ce sont ces mêmes hommes que nous retrouvons au sein des conseils souverains de la Martinique ou de la Guadeloupe à l'exception de Gaschet. La mer est donc une source de pouvoir aux îles et permet de se maintenir au sommet de la société coloniale.

Les autres membres de l'élite coloniale et la mer.

Comme le rappelle Emile Hayot, toutes les plus grandes familles des îles ne font pas partie du conseil souverain[3103]. A la Martinique par exemple, ni Dubuc ni La Touche n'exerceront cette charge. A l'inverse, les deux familles ont une grande emprise sur le monde de la mer, Dubuc participant à plusieurs expéditions maritimes et Les La Touche ayant plusieurs fois l'occasion d'armer des navires de commerce ou de course. Or, ces activités semblent être une fois de plus un appui pour eux dans leur réussite. Le fait de lier des liens étroits avec la mer semble être un levier efficace pour l'exercice d'autres charges dans les îles.

3101 ANOM, COL E 312, Dossier de la famille Millet, 21 Mars 1693.

3102 ANOM, C8A 9 F° 160, Lettre de Blénac, 20 Février 1695.

3103 HAYOT Emile. *Les officiers du Conseil souverain de la Martinique…* OP.Cit, P.64-65.

Ces hommes s'orientent alors vers des fonctions militaires, devenant capitaine de milice, enseigne ou lieutenant de la colonie. Tout comme eux, un certain nombre des enseignes, sergents, capitaines de milices sont des hommes, soit issus du monde de la mer, soit impliqués directement dans la course ou dans le commerce maritime. A Saint-Christophe, sur les dix-neuf hommes dont nous avons certitude qu'ils exercent des charges militaires dans l'île, onze d'entre eux ont un lien avec le monde de la mer. Quatre sont armateurs ou propriétaires de navires, tel que l'armateur et capitaine de milice Lamotte. Quatre sont marchands, comme Claude Robillard qui est aussi armateur. Un est issu directement des premiers colons marins : le sieur du Poyet. Enfin, deux sont capitaines de navires : Grandmaison et de Courpon. La majorité des hommes qui ont des charges à responsabilité dans cette île entretiennent donc des liens étroits avec le monde de la mer. De Courpon, une fois conseiller dans le conseil souverain de l'île, ne coupe pas ses liens avec la mer puisqu'en 1697, il est dit que « Les vaisseaux de Courpon et le Correur anciens conseillers au conseil souverain de Saint-Christophe y passent aussy [en France] »[3104].

Exercer une fonction de marins ou d'armateurs est-il un préalable nécessaire à l'acquisition de poste à responsabilité dans les îles ? Nous ne pourrions donner une réponse catégorique mais tout porte à croire que la maîtrise de la mer offre la possibilité de contrôler la terre. Le cas est aussi marqué dans les îles secondaires, puisqu'à Saint-Barthélémy en 1681, sur les quatre capitaines de milices, deux sont des armateurs qui nous sont connus. A la Grenade, sur les sept connus sur l'ensemble de la période, quatre sont aussi directement issus du monde de la mer.

Être marin semble donc permettre d'acquérir des postes à responsabilité dans les îles et de s'inscrire au sein des élites locales. Les îles ne sont pour autant pas qu'aux mains des membres des conseils souverains ou des capitaines de milices. L'objet de la colonisation est avant tout le contrôle et l'exploitation de la terre. Le « roi sucre » accentue cette emprise des exploitations agricoles sur les colonies. Au fur à mesure du XVII° siècle, le nombre de propriétaires terriens diminue et la richesse de ces derniers s'accroît. La mer joue-t-elle son rôle dans ce contrôle économique de la terre ou les marins sont-ils obligés de s'effacer au profit des raffineurs et des grands exploitants agricoles ? Le meilleur moyen de le savoir est encore une fois d'observer le lien qui unit ces grands propriétaires terriens au monde de la mer. Pour cela, nous devons de nouveau nous tourner vers les recensements de populations. En effet, dans certains d'entre eux le nombre de personnes au service des colons est donné. Or, nous savons qu'aux îles, la richesse se compte en esclaves. Plus leur nombre est important dans une exploitation, plus nous pouvons avoir la certitude que le propriétaire est aisé. Nous avons alors relevé le nom des habitants qui détiennent le plus d'esclaves et nous avons essayé de voir quelles relations ils entretiennent avec le monde de la mer.

Contrôler la mer pour contrôler la terre ?

Dans le rôle des habitants de la Martinique de 1660, nous avons relevé le nom de cinquante-cinq habitants ayant à leur service plus de cinq esclaves. Parmi eux, seuls vingt n'ont aucun lien apparent avec le monde de la mer. Ainsi, 63 % des habitants aisés de la colonie peuvent être associés à des « gens de mer ». Parmi eux, cinq sont des armateurs, neuf sont des marchands, quatorze sont des conquérants ou des enfants de ces premiers conquérants et sept ont exercé ou exercent le rôle de capitaine de navire. Ceci démontre, tout

3104 ANOM, C8A 10 F° 66, Lettre d'Amblimont, 15 Juin 1697.

d'abord, qu'à la Martinique une grande partie des premiers marins colons ont su se maintenir à la tête de l'île. Ils sont rejoints par les marins et armateurs des navires marchands. La mer apparaît alors comme un moyen d'accéder à la prospérité et est un levier suffisant pour permettre de s'établir confortablement dans les îles. La tendance se maintient dans les années suivantes, puisqu'en 1680, ils sont 69 % de ces grands propriétaires à avoir des liens avec le monde de la mer. C'est le groupe de marchands qui est le plus représenté. Parmi les soixante-cinq familles les plus riches de l'île, vingt-trois sont liées au commerce maritime. La même situation se retrouve dans une moindre mesure à Saint-Christophe où en 1681, 58 % des familles les plus aisées sont, elles aussi, clairement liées au monde de la mer. Parmi les dix-neuf familles les plus riches de l'île, ce sont encore les armateurs et les marchands qui sont les mieux représentés : ils sont au nombre de dix.

Le père Labat explique comment, au XVII° siècle, la mer est un appui nécessaire pour atteindre la prospérité. Il donne l'exemple d'un des personnages les plus riches de la Martinique à la fin du siècle, Jean Roy. Nous avons déjà souligné le fait que ce dernier, après avoir été engagé pendant trois ans auprès de propriétaires terriens, a trouvé place dans une embarcation locale. Marin, il joua le rôle de flibustier, amassant une fortune nécessaire pour pouvoir acquérir des terres à la Martinique. Une fois sur place, il sut faire prospérer son affaire en gardant des liens étroits avec le monde du commerce, participant à des armements et acquérant plusieurs navires. A la fin du siècle, il est détenteur de 4 % de la richesse de l'île[3105]. Son implication en tant que marin a donc été sans nul doute à l'origine de sa fortune. En effet, dès 1660, il apparaît déjà comme l'un des plus riches de l'île, puisqu'il est à la tête d'une habitation sur laquelle il y a vingt-neuf esclaves[3106]. Grâce à cela, il devient conseiller au conseil souverain de la Martinique en 1675. Or, même une fois au plus haut sommet, il n'abandonne pas la mer puisqu'il continue à armer des navires qui circulent dans le bassin caribéen ou qui commercent avec l'Europe.

Tout au long du siècle, la mer semble jouer le rôle de levier important pour l'ascension de ces élites. Bonfils, qui apparaît en 1711 comme un armateur important à la Martinique, doit certainement une grande partie de sa réussite à son implication dans le domaine maritime[3107]. En effet, comment expliquer une telle ascension pour un homme qui en 1680 n'a encore que sept esclaves quand la majorité des propriétaires terriens de l'île en détiennent déjà plus de vingt[3108]. L'exemple de cet homme semble donc démontrer qu'encore au début du XVIII° siècle, contrôler la mer permet de se hisser plus facilement au sommet de la société coloniale. Certains de ces grands propriétaires savent s'en rappeler. Ainsi, lorsque des difficultés se présentent, ils savent retourner vers les flots pour trouver le moyen de conserver leur fortune. Le cas le plus illustre est celui de Pinel, grand propriétaire terrien de Saint-Christophe, qui comme nous l'avons déjà évoqué, a su se tourner vers la mer pour maintenir sa fortune et sa position dans les îles. Le même choix est opéré par un autre habitant de Saint-Christophe, le Sieur Bertrand Moreau qui apparaît dans les registres paroissiaux du Carbet à la Martinique en 1695[3109]. Ancien aide major de Saint-Christophe, il a su maintenir sa place au sien de la

3105 ARMAND Nicolas, *Histoire de la Martinique*, Tome 1, L'Harmattan, Paris, 1996, P.115.

3106 CARAN, fond Marine, MAR/G//222, « Rôle du nombre des familles et habitans de l'île de la Martinique au commencement de l'an 1660 »

3107ANOM COL C8A 18 F° 64, État des navires marchands venus à la Martinique et repartis pour la France pendant les six derniers mois de 1710 (15 janvier 1711), dans ce mémoire Bonfils apparaît comme propriétaire du navire Le Bon Live, dont le capitaine est Elie Bonfils, du port de 300 tonneaux et armé de 8 canons.

3108ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

3109ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1695.

société coloniale en exerçant la fonction de marchand à Saint Pierre. Ses affaires semblent fructifier puisqu'il est parrain de l'enfant de Thérèse Dugast, fille du conseiller de la Martinique, et de Jean Barry, exerçant lui-même cette charge.

Le commerce maritime semble donc avoir permis tant à Pinel qu'à Moreau de surmonter la difficulté de la perte de Saint-Christophe. Pour autant, tous les propriétaires terriens ne sont pas des Pinel ou des Moreau. Ainsi, il est rare de voir ces hommes reprendre le large une fois qu'ils ont acquis position dans les îles. En effet, la plupart se contentent de rester à terre, armant depuis les îles et engageant des équipages afin de continuer à faire fructifier leurs affaires. Il n'empêche que le lien avec le monde de la mer est tenace au sein de ces élites coloniales. Soit ces hommes s'y investissent directement, soit ils sont en lien avec lui par des biais moins aisés à trouver, comme dans le cas de Nicolas La Landre, conseiller au conseil souverain de la Guadeloupe. A première vue, cet homme semble surtout très intégré au monde de la terre et les liens noués avec le monde marin sont très difficiles à relever. Or, une information issue du registre paroissial de la Basse terre de la Guadeloupe offre la possibilité de mettre en lien cet homme et le monde de la mer :

« Le vingt six décembre 1690 a été baptisé Jean Catherine fille de Jacob Bioche et de Jeanne Marie habitants. A été parrain Monsieur Nicolas de la Landre, conseiller au conseil souverain de cette isle et marraine demoiselle fille Cherot femme de Monsieur Guillardon Le Jeune, marchand »[3110].

Rien n'est surprenant dans le fait que Bioche ait choisi la femme de Guillardon comme marraine puisque son mari et lui exercent la même activité, Jacob étant ce marchand que nous trouvons en lien avec les Saintes. Or, le fait que La Landre ait accepté d'être parrain de l'enfant de Bioche indique que les liens qui unissent ces hommes ne sont pas seulement ceux qui pourraient unir deux voisins. Le conseiller est, comme ses confrères, très proches du monde de la mer et il semble y donner une telle importance qu'il accepte même de figurer lors du baptême de l'enfant d'un capitaine de navire marchand, même le plus illustre qu'il soit.

Il est donc indéniable que le contrôle de la mer joue un rôle dans l'accumulation des richesses et du pouvoir pour ces membres de l'élite coloniale. Au XVII° siècle, un certain nombre des habitants les plus illustres des colonies sont descendants des premiers marins-habitants comme Nicolas Brasdefer sergent à Saint-Christophe en 1681 ou François Le Vassor qui a quatre-vingt-douze esclaves à son service en 1680 à la Martinique[3111]. D'autres sont encore en lien avec le monde de la mer, jouant le rôle d'armateur dans la plupart des cas, comme La Guarigue capitaine de milice à Saint-Christophe en 1681 et propriétaire de vingt-deux esclaves, ou Guillaume François Rolland, propriétaire à la Martinique de trente-six esclaves en 1680. Enfin, certains sont liés à la mer de façon indirecte par le biais des alliances matrimoniales. C'est le cas d'un des plus riches habitants de la Martinique recensé en 1680 : le sieur Alexis Sigalony, âgé de trente ans et déjà propriétaire de vingt-trois esclaves. A première vue, rien ne rapproche cet homme du monde de la mer. Nous ne savons pas, par exemple, comment il est arrivé aux colonies. Peut-être est-il de ces anciens engagés qui ont su faire fortune aux îles sans quitter le monde agricole, mais une ascension aussi rapide, sans être passé par le monde de la mer, semble difficilement explicable en cette période avancée de la colonisation. Peut-être est-il venu avec quelques fortunes qu'il a su investir efficacement, ce qui semble le plus probable. Ainsi, Sigalony semble contredire l'idée que le contrôle de la mer est un élément essentiel pour s'assurer fortune aux îles, puisque nous ne retrouvons pas

3110ANOM 1DPPC128, registres paroissiaux de la Guadeloupe, quartier de la Basse Terre, année 1690.

3111ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

mention de lui dans quelque épisode de navigation dans la mer des Caraïbes. Or, les registres paroissiaux du Carbet pour l'année 1700 trahissent cette idée. En effet, dans un extrait d'acte de naissance, nous apprenons deux informations capitales sur ce personnage[3112]. Tout d'abord, il est marié à une des filles du sieur Baillardelle. Ainsi, l'homme a fait le choix de s'allier à une famille de marins des îles. Or, il a une de ses filles âgées de quatorze ans qui ne porte pas le même nom de famille que son père, elle se prénomme Anne Vauclin. Le grand-père de cette dernière est donc le marin et habitant célèbre qui a accompagné d'Esnambuc et qui a soutenu Du Parquet dans ses conquêtes, laissant son nom à une montagne et à un quartier de l'île. Alors même que tout laisserait à penser que Sigalony se tient écarté du domaine maritime, ces faits illustres l'idée que tous les membres de l'élite coloniale sont liés, d'une façon ou d'une autre au monde de la mer. Que ce soit par leurs actes et leurs implications personnelles ou bien, dans une grande partie des cas, par leur histoire familiale, les membres de l'élite coloniale peuvent toujours être rapprochés des « gens de mer ». La fin du XVII° siècle coïncidant avec une fermeture de ces élites, les alliances faites entre familles accentuent alors le poids de ce passé maritime commun. Or, si la mer est importante dans la construction de ces élites, nous pouvons tout de même nous demander quel secteur d'activité permet plus aisément d'accéder aux plus hautes sphères de la société coloniale ?

Qui sont les marins qui peuvent prétendre appartenir à l'élite coloniale ?

Exercer une activité maritime, quelle qu'elle soit, peut être un moyen d'accéder aux strates les plus importantes de l'île mais c'est surtout le fait de s'impliquer dans le commerce maritime qui est à la base de la richesse. Ce sont surtout les marchands locaux qui arrivent à se hisser au sommet du monde colonial, au côté des plus anciennes familles conquérantes. Ceci entraîne, de la part de ces élites, un contrôle direct sur le commerce maritime comme dans le cas de la famille Fillon à la Guadeloupe, ou de façon indirecte, comme dans le cas de Mathieu Clermont à la Martinique, qui, sans prendre part lui-même au commerce, exerce un contrôle et un rôle déterminant dans les échanges inter-îles grâce à ses alliances avec le marchand de Saint-Pierre, Pierre Du Couroy. Ce dernier cas semble être le plus répandu. Ceci permet alors à ces riches familles de profiter de la manne financière issue du commerce et de la course, tout en limitant les pertes. En effet, en agissant par le biais d'intermédiaires, ils limitent les risques de condamnation lors de procès pour commerce interlope et s'exposent beaucoup moins aux fortunes de mer que les capitaines de flibustiers ou les pêcheurs. Les îles sont donc contrôlées par des hommes et des femmes qui savent asseoir leur fortune sur l'usage de la mer lorsque ceci est nécessaire mais qui investissent surtout leur fortune dans la propriété terrienne. En effet, investir son argent dans la canne à sucre est alors une assurance de pouvoir préserver sa fortune bien plus facilement que d'investir dans un armement maritime. Ces élites sont donc des experts de la pluriactivité. Ils sont à la fois marchands et armateurs lorsque le besoin se fait sentir ou lorsque la conjoncture le permet et, en même temps, ils sont de grands exploitants terriens qui savent faire circuler leur production mais qui sont tout aussi capables de faire appel aux services d'agents extérieurs. Dans ce cadre, bien évidemment, la place est offerte aux marins. Les hommes de la mer peuvent tous espérer un jour suivre la destiné de Jean Roy. Mais pour cela, ils doivent investir dans la terre.

Ceci semble être confirmé par le fait qu'aucun marin des îles que nous avons croisé n'a atteint les sommets de la société coloniale, sans avoir au préalable investi une partie de sa

3112ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1700.

richesse dans la terre. Le cas des flibustiers semble être le plus éclairant sur ce point. Nous connaissons le nom de capitaines illustres, tels Des marrais, Breard ou encore le « Sieur Hervé Bourgeois de Saint-Pierre et maistre de la barque intrépide »[3113]. Si ces hommes semblent bénéficier d'une très grande notoriété dans les îles, nous ne retrouvons pour autant aucun d'entre eux à la tête de la société coloniale. Philippe Hrodej indique que Des Marrais, par exemple, aurait quitté les îles car son tempérament intrépide l'aurait incité à trouver fortune dans d'autres eaux[3114]. Ceci confirmerait l'idée que le tempérament instable des hommes qui pratiquent la course les inciterait à ne pas adhérer entièrement au modèle colonial et donc, ne leur permettrait pas de gravir les échelons de la société coloniale et de s'inscrire durablement en son sein. Pour autant, nous avons vu que quelques-uns d'entre eux ont réussi à s'immiscer au plus haut sommet de cette société comme Roy ou François Collart. La fin de la période étudiée semble surtout réussir aux armateurs qui sont capables de financer les courses de flibustiers. Parmi ces hommes qui arrivent à prendre place au cœur de la société coloniale, il y a des habitants comme Gachet ou Alexis Mauvrirère. La réussite de ce dernier est même indéniable puisque le fait qu'il ait perdu une barque le premier mars 1711 au Carbet ne l'empêche pas de continuer à armer pour la course et le commerce et ne semble pas mettre fin à ses entreprises[3115]. Pourtant ce navire nommé la Fortune entraîne dans son explosion la perte de vingt hommes d'équipage. Nous pouvons aussi préciser que dans le même quartier décède, la même année, le 3 Juin, Aubin, matelot d'une barque qui est commandée par le capitaine Bonfils mais dont le propriétaire n'est autre que le sieur Gachet[3116]. Il est intéressant de voir que les Bonfils sont au service de Gaschet. Serait-ce l'alliance entre les deux familles de marchands qui permet à ces armateurs de s'élever au sein des sociétés coloniales ? Ce dernier fait est certain car, dans bien des cas, les membres de l'élite coloniale sont avant tout des hommes et femmes qui ont su créer des alliances matrimoniales, ou autres, qui leurs permettent de se maintenir au sommet de la société coloniale. S'allier avec des marins apparaît alors aussi profitable que nouer des liens avec des propriétaires terriens ou des officiers du roi. Pour autant, la réussite d'hommes comme Roy, Collart, Mauvrière ou Gaschet provient d'une combinaison efficace entre un contrôle de la mer et un contrôle de la terre. Le simple fait d'être marin ne permet donc pas de s'élever suffisamment pour asseoir son autorité sur les habitants des îles.

De plus, certains secteurs de la navigation semblent offrir plus de possibilités que d'autres. Ainsi, nous ne trouvons pas de pêcheurs à la tête des îles après les premières décennies de la colonisation. De la Rivière ou la Fontaine, qui sont donnés comme pêcheurs dans les premiers temps de la colonisation, sont les seuls de cette profession à avoir réellement su s'élever au sein de la société coloniale et une fois de plus, ceci est dû surtout à un fort investissement dans le domaine agricole. De même, nous avons vu que les flibustiers ont du mal à s'inscrire dans les hautes sphères de la société coloniale. Seuls les hommes issus du commerce maritime semblent avoir plus de facilité à s'inscrire à la tête de la société coloniale. Est-ce pour autant que nous pouvons en déduire que les marins n'ont pas leur place au sein de la société coloniale ou qu'ils sont voués à faire partie des populations les plus pauvres des îles ? L'étude, une fois de plus, des recensements peut renseigner sur ce fait. S'il n'est pas toujours aisé d'y repérer les marins, ceux qui donnent comme métier exercé celui de matelot ne semblent pas être plus pauvres que les autres habitants de la colonie. Dans le

3113ANOM, C8A 19 F° 240, Lettre de Phélypeaux, 06 Octobre 1713.

3114Sur cet homme, voir la notice écrite par Philippe Hrodej in BUTI Gilbert et HRODEJ Philippe (Dir.) *Dictionnaires des Corsaires et Pirates*, CNRS Edition, Paris, 2013.

3115ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1711.

3116ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1711.

recensement de la Martinique en 1680, Nicolas Le Berque matelot de 20 ans et François Bitaut dit le vieux, matelot, ont tous deux respectivement un et deux esclaves. Ceci ne fait pas d'eux les habitants les plus riches de l'île mais les élève au-dessus de bien d'autres habitants qui n'ont pas les moyens d'avoir à leur service un esclave comme Toussaint Huet qui est sergent de milice, ou Poitevin qui est marchand et qui n'a aucun homme à son service. La même situation se produit à Saint-Christophe où Pierre Leroy dit le pilote à neuf esclaves alors que le marchand Jean Martin ou madame Rossignole veuve du capitaine du même nom n'ont aucun homme ou femme à leur service[3117]. Ceci indique que les marins aux îles sont entièrement intégrés dans la société coloniale. Certains d'entre eux, lorsqu'ils arrivent à investir une partie de leur fortune dans la terre, peuvent accéder aux postes les plus enviés mais nous retrouvons des marins dans toutes les franges de la société coloniale, ce qui indique donc une large intégration de ces derniers au sein de cette société.

La mer est-elle source de domination dans les îles ?

Sommes-nous alors devant un modèle où la mer est à la base de la fortune et de la domination dans les îles ? La réponse est oui sans conteste pour les premiers temps de la colonisation. Encore en 1650, dans un grand nombre d'îles, les élites coloniales sont des familles issues des premiers colons. Ces marins, premiers colons sur les lieux ont su s'approprier la terre, sans pour autant abandonner le monde de la mer, mettant leurs savoirs et compétences au service des premiers gouverneurs des îles. C'est ce qui leur a permis de préserver leur statut. La mer est donc bien à la base de la richesse et de la domination de ces familles.

Dans les années 1660 et 1670, même si le statut des îles change, les hommes issus de la mer peuvent encore prétendre à avoir des places de choix au sein de la société coloniale. Deux exemples illustrent alors ces propos. Nous avons d'abord le cas de Bouteiller. Malgré les nombreux reproches qui lui sont adressés, cet homme semble pouvoir s'appuyer efficacement sur le commerce de la mer pour pouvoir résister aux attaques de ses adversaires et installer sa famille convenablement dans les îles. Un autre exemple est celui de la famille d'Angennes de Maintenon qui doit sa réussite au fait que Monsieur de Maintenon a su mettre au profit des autorités locales son savoir en termes de navigation. Jusqu'à la fin du XVII° siècle, les marins peuvent donc atteindre les sommets de la société coloniale ou s'y maintenir. Le contrôle de la mer n'éclipse pas pour autant la nécessité qu'il y a à avoir mainmise sur la production agricole dans les îles. Il est indéniable que le contrôle des échanges maritimes et l'implication dans la course sont des leviers pour accéder aux plus hautes strates de la société coloniale mais ce n'est pas suffisant. Le roi sucre a remis en cause la domination des seuls marins conquérants, ceci ne peut être contesté. Ainsi un illustre flibustier ou un grand marchand ne peut se contenter de sa seule activité pour revendiquer une place de choix au sein de la société coloniale. A l'inverse, un grand propriétaire terrien, sans s'impliquer réellement dans le domaine maritime peut faire fortune aux îles. Il reste tout de même vrai que ces propriétaires sont contraints de nouer des alliances avec les hommes qui exercent le commerce de la mer. L'élite coloniale est donc composée de gens exerçant la pluriactivité : à la fois propriétaires terriens et marchands, commerçants ou armateurs.

3117ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle et dénombrement général des habitants de la partie française de l'île Saint-Christophe (Basse-Terre) (1681).

Ceci entraîne même une double hiérarchie dans les îles. Au sommet de la société coloniale, il y a les grands propriétaires de la Martinique qui, en plus de contrôler les échanges commerciaux sur leur île, sont aussi à la tête des échanges entre les îles de la Caraïbe. Participant à la domination de la Martinique au sein du bassin caribéen, ils doivent aussi leur réussite au fait qu'ils sont placés à l'arrivée des navires venus d'Europe et qu'ils assurent la circulation des marchandises au sein de l'espace colonial. En dessous d'eux, il y a les élites des autres îles françaises. Dans ce modèle, les familles les plus illustres des îles ne peuvent donc faire économie du commerce de la mer et du contrôle des activités maritimes qui ont lieu dans le bassin caribéen. Mais cette situation n'est pas acquise définitivement. En effet, à la fin de la période étudiée, nous constatons un certain glissement dans ces élites. En observant les modifications qui ont cours au sein du conseil souverain de la Martinique, nous pouvons constater que les anciennes élites coloniales sont remplacées par des hommes nouveaux issus du royaume de France, nommés par le roi et pas toujours liés de façon étroite au monde de la mer. Être issu de marins marchands ou conquérants ne semble donc plus suffire à assurer une place de choix au sein de la société coloniale. Les familles qui contrôlent les îles au début du XVIII° siècle sont donc majoritairement celles des propriétaires terriens et des officiers du roi. Nous pouvons alors nous demander si, au final, le roi sucre n'aurait pas réussi à faire passer l'envie de la mer, éloignant avec le temps ces élites du monde des marins ? Pour pouvoir répondre à cette question, il nous semble nécessaire d'observer les choix faits par les enfants de marins et observer si ces derniers cherchent ou non à se tenir à l'écart du monde de la mer.

3. Reproduction sociale des marins ou retour permanent vers la terre ?

Être marin n'est donc pas incompatible avec le fait d'avoir une position dominante au sein de la société coloniale. Ceux qui maîtrisent l'élément maritime peuvent même prétendre à une certaine notoriété aux îles et donc acquérir reconnaissance et fortune. Mais une fois installées au sommet de la société coloniale, les familles de marins continuent-elles à nouer des liens étroits avec la mer ou bien s'en détournent-elles pour adopter définitivement une vie de « terriens » ? Cette question mérite réponse car le comportement des descendants de marins renseigne sur la place effective de la mer au sein de la société coloniale et permet d'apprécier un peu mieux la façon dont au XVII° siècle cette société perçoit l'élément maritime qui l'entoure. Pour cela, il est nécessaire de suivre le parcours de quelques enfants de marins afin de savoir s'il y a une fuite vers la terre ou s'ils ont gardé une sorte d'attachement à la mer.

Les enfants des premiers marins conquérants et leur relation au monde de la mer.

Si nous tenons à nous attarder sur la question de la reproduction sociale c'est, avant tout, parce que trouver des dynasties de marins aux îles n'est pas toujours chose aisée. Si nous nous attardons sur la destinée des enfants des premiers capitaines présents dans les îles, nous constatons vite que la plupart ont investi leur fortune dans la terre et sont, avant tout, des propriétaires terriens. C'est le cas des enfants Baillardelle, Bouteiller et Langlois, par exemple. Si leurs pères ont été très présents dans les eaux caribéennes au début de la période

étudiée, nous ne retrouvons pas d'enfants issus de ces familles à la tête des embarcations caribéennes. Pourtant, ces premiers marins ont su faire place à leurs familles au sein de la société coloniale. Dans le cas de Baillardelle par exemple, lors du recensement fait à la Martinique en 1680, nous retrouvons un certain nombre de ses enfants. Trois de ses fils sont installés dans le sud de l'île, dans le quartier du Diamant. Jean a à son service dix esclaves, Charles seize et Nicolas sept[3118]. Ceci indique une certaine aisance. Il est possible que certains de ces frères aient continué à exercer des activités en lien avec la mer comme le commerce maritime mais nous ne pourrions l'affirmer avec certitude puisque aucune source consultée ne fait référence à la présence d'un des enfants du « Marin » sur la mer des Caraïbes. Dans la majorité des cas, nous ne pouvons alors faire que des suppositions, puisque rien ne vient infirmer ou confirmer une poursuite des activités maritimes de la part des membres de la famille. Nous pourrions rapidement en déduire que les enfants des grands capitaines des îles auraient une propension à fuir la mer pour prendre possession d'habitations et ainsi, couper tous les liens qui les unissent au monde de la mer. Or, nous devons veiller à ne pas faire de jugements trop hâtifs. Rappelons tout d'abord qu'aux îles aucun dénombrement de marins n'a été réalisé pour la période. Ainsi, nombre d'entre eux échappent à notre connaissance. Seuls les marins qui ont agi lors d'évènements particuliers ou ceux qui ont été jugés pour commerce interlope sont réellement connus. La plupart des hommes de la mer échappent donc à notre regard. De plus, plusieurs éléments indiquent que les enfants de marins ne se détournent pas si facilement du milieu maritime.

Dans un premier temps, si nous nous attardons sur la destinée des enfants des premiers marins-habitants de Saint-Christophe, nous pouvons très vite constater qu'ils n'ont pas réellement tourné le dos à la mer. Prenons le cas des enfants Renoult. Nous savons qu'ils n'ont pas mis fin aux activités commerciales dans les îles puisqu'en 1697 leur magasin est brûlé par les Anglais à Saint-Christophe[3119]. Ceci indique que la famille continue à veiller au développement de ses activités économiques. Nous pourrions tout de même dire que le fait de détenir des espaces où entreposer ses marchandises ne fait pas pour autant du propriétaire un marchand circulant en mer ou un armateur des îles.

La destinée d'autres enfants des premiers colons illustre de façon plus évidente les relations que ces habitants continuent d'entretenir avec le monde de la mer. Dans un premier temps, nous pouvons souligner que nombre de ces enfants ont eu à prendre la mer au moins une fois afin de quitter l'île de Saint-Christophe pour s'installer dans d'autres îles de la Caraïbe. C'est le cas de la famille Lafond dont l'un d'eux est capitaine à la Martinique en 1690. Ces enfants de Saint-Christophe font donc partie de ces flots de voyageurs qui circulent entre les îles afin de trouver place où faire fructifier leur commerce. Ceci démontre une fois de plus que la mobilité n'est pas réservée qu'aux couches les moins aisées de la société coloniale et aux nouveaux arrivants. Tout le monde peut, un jour ou l'autre, se retrouver en mer pour pouvoir améliorer sa destinée.

Cette relation avec la mer ne s'arrête pas à ce phénomène. En effet, parmi les propriétaires de barques aux Antilles qui nous sont connus, il est fréquent de retrouver des enfants des premiers colons. Ainsi, le père Labat affirme avoir circulé à la Martinique sur une embarcation détenue par Madame La Chapelle, descendante d'un des premiers colons de Saint-Christophe. De même en 1695 à Saint-Eustache, il est fait référence à la présence d'une barque appartenant à la famille Desisles :

3118 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

3119ANOM 5DPPC26 F° 341, État estimatif des magasins, maisons et pavillons de la Basse-Terre détruits par les Anglais depuis la signature de la paix du 20 septembre 1697 (20 février 1699).

« Après la désolation arrivée à Saint-Martin le deffunt mary de la damoiselle Desisles dont la requeste est cy jointe, se retira à Saint-Eustache et ayant une barque pour faire son petit commerce qui se trouva à l'ancre dans le temps que les anglois assiegoient le fort de Saint-Christophe monsieur Donon commandant dans la dite isle de Saint-Eustache pour prevenir la dezertion des soldats et habitans fit couler cette barque à fond »[3120].

Reproduction sociale chez les enfants de marins ?

Comme bon nombre de leurs voisins, les enfants de marins continuent donc à s'investir dans le monde de la mer en acquérant et armant des embarcations aux îles. Ceci ne fait pas pour autant d'eux des marins. En effet, il est difficile de trouver parmi eux des dynasties de capitaines. Ceci semble indiquer qu'ils auraient tendances à quitter le monde de la mer, gardant un contrôle des circulations maritimes, sans pour autant prendre place à bord des dites embarcations. Ils semblent avoir appliqués les prescriptions données par ce mémoire anonyme de 1680 sur l'éducation des enfants aux îles :

« on les pourroit destiner selon leurs differens genies a quelques arts et mestiers et surtout a ceux qui sont presentement les plus nécessaires au lieu de les laisser feineants et inutiles ne sachant d'autres mestiers que celuy de pescher et de fumer »[3121].

Selon l'auteur, il est nécessaire d'écarter les enfants du monde de la mer en veillant à ce qu'ils apprennent d'autres métiers que celui de marins. Si nos premières conclusions pourraient nous conduire à penser que ces principes ont été appliqués aux îles, il est tout de même nécessaire de prendre quelques reculs face à de tels propos. Tout d'abord, il semble que celui qui a rédigé ces lignes se plaint d'une situation particulière : des enfants suivent les traces de leur père à la pêche. Ainsi, ces propos permettent de savoir que la plupart des fils de marins semblent suivre l'exemple donné par leur père au moins pour un temps. En effet, pourquoi vouloir les détourner du monde de la mer si d'eux-mêmes ils s'en écartent ? Or, le peu de description des équipages que nous avons retrouvé lors de notre recherche fait références à la présence d'enfants à bord des embarcations, comme dans le cas de la barque de Jean Roy prise à la Barbade en 1686[3122]. Nous avons déjà souligné le fait que la présence des enfants à bord s'explique par une volonté de former les marins des îles dès leur plus jeune âge. Ceci fait écho aux propos du gouverneur de la Guadeloupe, Auger : « attendu qu'il faut huit à dix ans pour faire un habitant comme pour faire un matelot »[3123]. Ceci semble donc indiquer que les enfants des marins les moins fortunés des îles ont tendance à continuer les activités exercées par leur père.

Nous avons trouvé dans les registres paroissiaux de la Martinique un exemple qui illustre ces propos. Le premier mars 1711 échoue au Carbet la barque du sieur Mauvrière. Il y a parmi les membres d'équipages présence d'un des enfants de ces marins des îles[3124]. Il s'agit de Pierre Petit, « fils du sieur Le Fevre du Fort Saint-Pierre ». La famille de ce matelot, qui trouve la mort lors de l'explosion de la barque, ne nous est pas inconnue. Il s'agit de marchands des îles que nous retrouvons à plusieurs reprises à la tête d'embarcations qui

3120ANOM, C8A 7 F° 268, Lettre de Du Maitz, 18 Janvier 1693.
3121ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire anonyme, année 1680.
3122ANOM, C8A F 175, Mémoire de Jean Roy, 27 Octobre 1686.
3123ANOM C7A6 F° 102, Lettre d'Auger, 22 Octobre 1703.
3124ANOM 1DPPC1276, Registres paroissiaux de la Martinique, quartier du Carbet, année 1711.

circulent dans la mer des Caraïbes. Ceci démontre que, même si les références ne sont pas toujours aisées à trouver, il semble tout de même que les enfants de marins aient tendance à ne pas se détourner si facilement du monde de la mer. Nombre d'entre eux savent y retourner lorsque la situation le demande, comme dans le cas de ces habitants de Saint-Christophe contraints de quitter leur île face à l'attaque anglaise et qui arrivant à la Martinique agissent de la sorte :

« Tous ces gens venus des autres isles ont pris leur party les uns à la pesche, les autres à la Chasse, les autres dans les barques armées icy, une partie commandeur, sucriez, esconomes sur les habitations, les femmes à blanchir à faire des lits de cotton et d'autres ouvrages de cette manufacture quelques autres retirés charitablement chez les habitans »[3125].

L'attrait de la marine du roi et de la marine marchande pour les enfants nés aux îles.

Il serait tout de même erroné de penser que les enfants de marins ne retournent vers le rivage que lorsque leur situation aux îles est en péril. En effet, la suite du mémoire de 1680 indique qu'une frange de la population coloniale est incitée à rester en lien avec la mer. Pour les enfants issus des familles les plus aisées, il est alors conseillé d'agir de la sorte :

« Pour les plus riches ils seroient impliqués et instruits au commerce et on tacheroit d'inspiré à tous l'exercice de la guerre et aux entreprises de mer en sorte que dans ces ecoles ou collèges dont on a parlé on leur apprendroit preferablement a toute choses la géographie, la navigation et la partie des mathématiques qui regarde les fortifications »[3126].

Les enfants issus de la haute société coloniale sont donc conviés à garder un contrôle sur le monde de la mer en apprenant ses usages et ses pratiques et en s'investissant dans le commerce et la marine de guerre. Rappelons alors qu'aux îles, la noblesse peut prendre part active dans le commerce colonial sans déroger à sa charge. Ainsi, nombre d'enfants des familles nobles sont invités à s'investir dans ce domaine. En effet, c'est avant tout dans le commerce maritime que nous trouvons impliqués les enfants des familles des premiers conquérants qui ont atteints les plus hauts sommets de la société coloniale. C'est aussi en ce domaine que nous arrivons plus aisément à reconstituer des dynasties d'hommes et de femmes investis dans le monde de la mer. Plus tôt dans nos travaux, nous avons fait référence à la famille Fillon de la Guadeloupe. Après que les deux frères se sont illustrés dans le commerce inter-île, nous retrouvons, au début du XVIII° siècle, présence d'enfants de ces derniers dans des embarcations commerçant dans la mer des Antilles lors d'épisodes de commerce interlope. Parmi les autres dynasties de marins des îles, nous pouvons citer les Roy père et fils. Alors que Jean Roy, marchands des îles, quitte le monde de la mer pour s'investir dans le domaine agricole et comme conseiller à la Martinique, son fils lui succède dans le commerce. C'est ainsi que le père Labat se trouve dans une embarcation affrétée par cet homme lors de sa venue aux îles[3127].

Une autre famille de marchands des îles peut aussi être citée comme exemple dans ce maintien des liens qui unissent les familles de marins au monde de la mer. Il s'agit des Duquery. Ces marchands de la Guadeloupe ont tenu à conserver des liens étroits avec le monde maritime alors même que le domaine agricole leur tendait les bras. Les deux frères, Isaac et Nicolas, s'installent à la Guadeloupe dans les années 1660. Grâce à leur navire de soixante-dix tonneaux, les Deux Frères, ils font commerce entre cette île et la Guadeloupe. Ils

3125 ANOM, C8A 8 F° 50, Lettre de Blénac, 15 Mars 1694.

3126 ANOM, C8B 23 N° 1, Mémoire Anonyme, Vers 1680.

3127 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p 1-17.

arrivent à faire fructifier leur affaire à tel point qu'en 1671, les Duquery détiennent deux habitations à la Guadeloupe : l'habitation de Capesterre et petit Cul de Sac de 2000 pas de large sur 400 de long et celle dite de l'Espérance entre la rivière aux Herbes et la rivière du Gallion. Sur celle de la Capesterre, ils ont alors quatre-vingt-neuf esclaves et sept engagés à leur service. Ceci fait alors d'eux une des familles les plus riches de l'île. En 1672, ils sont même en capacité d'acheter auprès de Charles Hoüel une troisième habitation, dite habitation de l'islet de l'Espérance. Ce domaine restera plus d'un siècle dans la famille. Tout ceci aurait pu pousser cette famille à quitter le monde de la mer pour se consacrer exclusivement à l'exploitation agricole, sous-traitant le transport et la vente des marchandises. Pourtant, la famille Duquery maintient des relations exclusives avec le monde de la mer. Le fils d'Isaac continue à exercer le métier de marchand, faisant plusieurs voyages entre la Guadeloupe et La Rochelle, ville dans laquelle réside encore une grande partie de la famille. Cet investissement dans le monde de la mer participe au dynamisme commercial de la famille de part et d'autre de l'Atlantique.

Comme les Duquery, nombre d'enfants des grands marchands des îles continuent à suivre les traces de leurs pères, même lorsque les terres qu'ils détiennent leur apportent suffisamment de fortune. Le commerce maritime est donc un secteur d'activité qui, tout au long de la période, attire les enfants des familles fortunées. Mais ces familles semblent surtout être attirées par un autre secteur du monde de la mer : celui des officiers du roi. En effet, nombre d'enfants issus de l'élite coloniale se tournent volontiers vers le service du roi afin de maintenir leur position dominante dans les îles. Le gouverneur Saint-Marthe écrit les mots suivants: « J'ay douze enfans de tous ages dont deux servent dieu à l'eglise trois au service de sa majesté et sept qui me restent sur les bras desquels il y en a quatre nées en ce pays »[3128].

Tout au long de notre recherche, nous avons observé qu'au cours du XVII° siècle, les enfants des familles les plus illustres aiment se mettre au service du roi en accédant à des charges dans les îles mais aussi dans le royaume de France. Le père Labat qui se veut biographe de ces familles, décrit le parcours de certains de ces enfants. Par exemple, il donne quelques informations sur les Dubuc de la Martinique :

> « Dubuc fut porté à Saint-Christophe. Sa bravoure l'y fit bientôt connoitre aussi fut il choisi par Monsieur d'Esnambuc gouverneur et fondateur de la colonie de Saint-Christophe pour accompagner monsieur Du Parquet son neveu lorsqu'il l'envoya gouverner la nouvelle colonie qu'il venoit d'établir à la Martinique. Il fut un de ces braves qui chassèrent les sauvages de la Cabesterre de cette isle après un rude combat qu'il y eut entre les deux nations à la case du borgne. Le soin de son bien ne l'empêcha jamais de se trouver par tout où il pouvoit acquérir de la gloire et donner des preuves de son zele et de son courage. On l'a vu aux combats de Saint-Christophe, à la prise d'Antigues de Nieves de Monsarrat, de Tabac, de Saint-Eustache, de Corossol. Il aida encore à chasser les Anglois de la Guadeloupe en 1691 ».

Son fils ainé Jean Du Buc que l'on appelloit du Buc l'Esang pour le distinguer de son père a marché fidèlement sur ses traces. Après avoir servi quelques années sur les vaisseaux du Roi, s'étant retiré et marié à la Martinique, il s'est distingué dans les charges de major, de capitaine de Grenadiers et de Lieutenant colonel de Milice de la Cabesterre. Il servit avec beaucoup de distinction à la Guadeloupe en 1703 à la tête d'une compagnie de cent habitants de son quartier. On lui est redevable de la conservation de quantité de bâtimens françois qui

3128 ANOM, C8A2F13, Lettre de Saint-Marthe, 16 Février 1677.

seroient tombez entre les mains des Anglois si sa bonne conduite, sa valeur et son expérience suppléant au peu de forces qu'il avoit il n'avoit obligé les corsaires ennemis à s'éloigner des cotes et des croisières de nos isles »[3129].

C'est donc grâce à l'investissement du père et du fils Dubuc au service des premiers gouverneurs et du roi que la famille arrive à gagner ses galons aux îles. Les conflits qui ont lieu au cours de la période permettent à ces enfants de marins de s'illustrer tant en mer que sur terre et donc de pouvoir escompter quelques grâces de la part du roi et des autorités locales. Les enfants des premiers marins des îles peuvent aussi être conduits à poursuivre leur formation dans d'autres mers. C'est le cas, entre autres, des membres de la famille La Guarrigue. Le père est un homme qui fut très investi dans les conflits qui eurent cours aux îles dans les premiers temps de la colonisation. Fort de cette expérience, il put accéder à des postes à responsabilité à la Guadeloupe. Ses fils, plus tôt que de s'écarter du monde de la mer afin de se consacrer au développement des habitations détenues dans l'île, vont tous continuer à exercer des charges au service du roi de France :

> « Son fils Jean de la Guarigue vint en France en 1687 et fut recu garde de la Marine au Département de Rochefort, quoique toutes les places fussent alors remplies. Il fut nommé l'année suivante pour servir en qualité de Lieutenant sur la Corvette la Folle commandée par le sieur de Seiche que la cour envoya à Cayenne ».

C'est donc en se formant dans les amirautés du royaume de France que Jean De la Guarrigue acquit suffisamment d'expérience pour pouvoir escompter prendre la succession de son père à la tête des milices de la Guadeloupe. Il est alors imité par son frère cadet :

> « Son cadet Jacques Antoine de la Guarigue sieur de la Tournerie après avoir servi dans la milice et aux expéditions qui se firent de son temps aux isles vint en France avec lui en 1687 il servit en qualité de Garde de la Marine ».

C'est donc encore une fois après une formation dans les ports du royaume que le second frère La Guarrigue fait son retour dans les îles afin d'y exercer des charges honorifiques.

> « Michel de la Guarigue sieur de Savigny est le troisième des enfans du feu Sieur de la Guarigue après avoir été Garde de la Marine, il fut fait Lieutenant dune compagnie détachée de la Marine en 1692 »[3130].

Le modèle décrit plus haut est ainsi appliqué à tous les enfants de la famille. Seul le dernier des frères, Sieur de Survillier, qui participe à différentes attaques dont celles des Anglais à Marie-Galante en 1691 et devint lieutenant d'une compagnie détachée, semble ne jamais être parti des îles.

Il semble donc qu'exercer des charges au service du roi fait partie de la formation des élites. Les familles les moins aisées, qui n'ont pas les moyens d'envoyer leurs enfants dans le royaume de France, font circuler leurs fils d'île en île afin qu'ils exercent des charges de plus en plus élevées. Pour les familles les plus riches, comme les La Guarrigue, il est alors commun d'envoyer ses fils dans les ports du royaume de France afin qu'ils apprennent, au sein des amirautés, à servir le roi le mieux possible dans le domaine maritime. L'expérience maritime semble alors être un atout nécessaire pour prétendre au contrôle dans le monde colonial. En effet, les charges les plus importantes sont réservées aux hommes qui se sont illustrés en mer ou à ceux qui ont eu l'occasion de se former dans les arsenaux du royaume de France. Ainsi en 1693, accèdent à certaines charges de la Guadeloupe : « Le sieur de la

3129 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cit. Tome I, p.161.
3130 Ibid. Tome III, p 96-99.

Guarigue capitaine d'infanterie, Le sieur de la Potterie capitaine d'infanterie, Le sieur de la Guarigue Sauvigny lieutenant d'infanterie »[3131].

Alors même que l'image des marins du roi a été difficile à dessiner, il semble que les familles les plus riches des îles aiment s'unir à cette partie du monde maritime. Ceci est aussi visible dans les unions matrimoniales. En effet, si les garçons des familles les plus riches sont invités à prendre des charges au service de sa majestés, les filles de ces familles sont, elles, conviées à s'unir avec des officiers de la marine royale. Prenons l'exemple de la famille Giraud du Poyet. Robert Giraud du Poyet né en 1665, épouse en 1683 Marie Madelaine Le Vassor de la Touche, fille de Samuel Le Vassor de La Touche[3132] et Marie Madeleine d'Orange. Leur première fille se marie avec l'intendant de la marine à Saint Domingue. Leur seconde fille se marie à Aimé Georges de Saint Légier de la Saussaye, capitaine de vaisseau du roi. Si Robert continue à nouer des liens avec les anciennes familles des colons des îles en s'unissant en secondes noces en 1706 à Elisabeth de Cacqueray, il veille à ce que ses filles s'unissent avec des hommes issus du monde de la mer, puisque sa dernière fille est aussi mariée à un officier des vaisseaux du roi. Ainsi, loin de se détourner du monde de la mer, les enfants de colons sont invités à intégrer le monde des officiers du roi en s'unissant aux hommes qui pratiquent la mer pour le compte de Louis XIV. Ainsi les anciennes familles de colons ne s'éloignent pas du monde de la mer. Beaucoup d'entre eux, s'ils ne retournent pas sur mer aussi fréquemment que leurs pères, continuent à exercer des charges en lien avec le domaine maritime ou sont unies à des marins pour la frange féminine de cette société coloniale.

Les enfants des marins qui ont réussi à investir dans la terre ne quittent donc pas le monde de la mer pour autant. Soit, ils entrent au service du roi, exerçant des charges dans les îles ou dans les amirautés du royaume de France, soit ils continuent à s'investir dans le commerce maritime comme armateur ou capitaine marchand. Or, nous savons que dans les îles l'exemple des membres des élites est fortement suivi par les autres membres de la société coloniale. En effet, au XVII° siècle, malgré une fermeture certaine des élites coloniales, il est encore aisé pour des hommes nouveaux d'intégrer ces hautes sphères. Pour cela, un grand nombre d'entre eux adoptent le mode de fonctionnement des élites. Comme nous le soulignerons plus loin, les membres de la société coloniale aiment à rappeler qu'ils sont avant tout des soldats du roi. A ce titre, tout homme peut prétendre à acquérir des charges et des fonctions importantes dans les îles. S'élever dans la société coloniale passe alors par deux façons : s'unir aux membres des familles les plus illustres et s'investir tant dans la terre que dans le domaine maritime. Le père Labat donne lui aussi l'exemple de l'élévation des Le Vassor :

> « M de la Chardonniere étoit un des anciens habitants de l'isle. Son nom est le Vassor. Il avoit deux frères établis dans la même isle. L'aîné étoit de M le Vassor conseiller au conseil dont l'habitation est à côté de celle de Madame la Marquise d'Angennes. Il étoit capitaine de milice au fort Saint-Pierre […] Quoiqu'il fut âgée de soixante dix ans il vouloit courir au secours de la Guadeloupe quand elle fut attaquée par les Anglois en 1703 et il fallut que le gouverneur general et l'intendant employassent toute leur autorité pour le retenir à la Martinique aussi bien qu'en 1706 lorsque messieurs de Chavagnac et d'Imberville allèrent prendre les isles de Nieves et de Saint-Christophe. Il avoit dans ces deux expéditions deux enfants et trente deux neveux. Le roi pour récompenser ses longs services et son inviolable fidélité le

3131 ANOM, C8A 7 F° 405 v°, Liste des officiers du roi, année 1693.

3132 HAYOT Emile, *Les officiers du Conseil souverain de la Martinique…* OP.Cit, P 64-65.

nomma colonel d'un des quatre régiments de milice qu'on fit à la Martinique en 1705 et capitaine garde cote du Croisic le 27 Novembre 1706. Il a eu plusieurs enfans de son mariage avec Marie Magdelaine d'Orange fille de ce brave d'Orange dont la mémoire sera toujours très précieuse aux habitants de l'isle. L'aîné Charles Lambert le Vassor de la Touche ecuyer lieutenant general garde cote du Croisic et lieutenant colonel du régiment de milice de son père. Le second Charles François Le Vassor de Beauregard ecuyer après avoir été garde de la marine et lieutenant d'une compagnie du même corps il s'est établi à la Martinique où il est capitaine de cavalerie. Le troisième Alexandre le Vassor de Longpré écuyer et aide garde cote du Croisic. L'aîné de ses deux filles Marie le Vassor a épousé Robert Giraud écuyer sieur du Poyer chevalier de S Louis et capitaine d'une compagnie détachée de la Marine. Et la seconde Marie Rose a épousé Louis de Carquerei ecuyer sieur de Valmenière chevalier de Saint-Louis lieutenant du roi commandant au Fort Royal de la Martinique »[3133].

L'exemple de cette famille démontre une fois de plus le fait que les membres de l'élite savent garder en mémoire que c'est grâce à la mer qu'ils ont pu s'élever au sein de la société coloniale. Si beaucoup savent, grâce aux alliances matrimoniales, accroître leur possession agricole, ils restent tout de même très liés au monde de la mer, directement en devenant propriétaire de navires ou en allant combattre pour le service du roi, ou indirectement comme les Le Vassor en gardant un des membres de la famille en mer pendant de nombreuses années. Nous pouvons alors dire que la richesse de cette famille se base autant sur une exploitation agricole active que sur un contrôle et investissement permanent sur le monde de la mer. Lorsque la conjoncture le demande, ils savent alors facilement prendre la mer pour se livrer à la guerre de course pour leur propre compte et pour le service du roi. Sans appartenir entièrement au monde de la flibuste, ils savent s'en approcher quand le besoin s'en fait sentir. En effet, très peu des enfants de ces élites coloniales ne s'unissent durablement aux flibustiers. Par contre, nous retrouvons régulièrement à la tête de la flibuste certains des enfants de colons comme La Touche, Collart ou Dubuc. Pour autant, rares sont ceux qui prennent réellement ce titre de flibustier. La plupart d'entre eux préfèrent prendre des charges au nom du roi de France et arborer le titre de capitaine de milice, lieutenant du roi ou capitaine du navire du roi. Ceci contraste avec le fait que les flibustiers bénéficient d'une grande notoriété dans les îles. En effet, nous n'avons trouvé qu'une seule mention d'union matrimoniale entre une fille issue de l'élite coloniale et un flibustier : il s'agit du mariage de la fille de Collart et du flibustier Ignace Beltgens[3134]. Or, une fois l'union consacrée, le mari semble mettre fin à ses activités de course ou, en tout cas, abandonner son identité de flibustier.

Ceci semble donc contredire ce que nous avons relevé lorsque nous nous sommes intéressés à l'image des flibustiers des îles. Alors que les officiers du roi sont décrits de façon peu glorieuse et que les flibustiers sont dépeints comme des modèles pour les habitants, nous constatons que ce sont les premiers qui attirent le plus les membres de l'élite coloniale. Ceci peut s'expliquer par le fait que cette image est à la fois empreinte de phantasme et n'est donnée que par des hommes qui tentent de prendre le contrôle sur ces flibustiers. Les îles sont encore au début du XVIII° siècle des lieux de l'exotisme. Qu'y a-t-il alors de plus exotique que des hommes qui osent braver la mer pour leur gloire et pour celle du roi de France ? Le

3133 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cite. Tome I, p 40.

3134ANOM, COL E 26, Dossier Jean Ignace Beltgens, année 1715.

flibustier correspond à l'image que l'on veut se faire des habitants des îles : des hommes et femmes qui, loin du royaume de France, doivent être constamment disciplinés. Prendre le contrôle de ces hommes et les conduire au service du roi relève alors de l'exploit et celui qui a la confiance des flibustiers doit alors être récompensé. Pour autant, il ne faut pas, pour ces élites, rejoindre intégralement le monde de la flibuste car ceci viendrait à perdre en notoriété, ce serait comme revenir au premier temps de la colonisation.

Les enfants de marins sont donc attirés par les fonctions les plus importantes de la marine : les charges d'officiers du roi ou les fonctions d'armateurs de vaisseaux marchands. A l'inverse, ils se détournent peu à peu du monde de la flibuste et du monde de la pêche. C'est la raison pour laquelle nous n'arrivons pas à mettre en lumière des dynasties de flibustiers. De même, la pêche, si elle continue à être pratiquée par une grande majorité des membres de la société coloniale, glisse peu à peu aux mains des membres les moins illustres de cette société, comme les « Petits Blancs », les engagés ou les esclaves. Dans ce domaine, les membres de l'élite coloniale sont avant tout les patrons de ceux qui partent en mer pour assurer l'approvisionnement des membres de l'habitation en produits issus du monde marin. Loin de se détourner du monde de la mer, les habitants opèrent surtout une hiérarchisation des activités, plaçant les charges au service du roi au sommet des activités maritimes. Ainsi comme De la Vigne, nombre des enfants de colons peuvent se vanter d'être les dignes successeurs des premiers colons, continuant à prendre la mer pour le service du roi et des colonies. Cet homme qui écrit au roi en 1712 dans le but d'acquérir la noblesse est issu d'une famille illustre de colons puisqu'il rappelle lui-même que dès les premiers temps de la colonisation son ancêtre avait déjà eu l'occasion de s'illustrer au service du roi :

> « Il a rendu un service très considérable par l'établissement des quartiers du cul de sac François, Robert, Rozeaux, Fregattes, Simon, Sans Coucy, Vauclain et Macabours où à son exemple et sous son commandement plusieurs habitants se sont establis aydés de son secours ce que personne n'avoit ozé entreprendre non seulement a cause de la difficulté des chemins, des risques de la mer et des ecueils par ou l,,entrée des ports estoient inconnue avant qu'il les eut sondés lui mesme mais aussi à cause de la grande quantité de nègres fugitifs qui s'éstoient joints aux sauvages résidents encore dans le quartier […] Par la suite les nommés Pleineville, Segally et consorts appuyés de plusieurs habitants du Precheur ayant excité de nouveaux désordres qui mirent toute l'isle à deux doigts de sa perte, il n'y eut personne de qui le sieur de Goursolas lieutenant général sut plus puissamment assisté que du sieur de la Vigne »[3135].

La famille continue à s'investir pour le roi puisqu'en 1703 : « Gabriel de la Vigne fut présent et a agit pour la défense de l'île lors de l'attaque des Anglais à la Martinique et à la la Guadeloupe, a participé à l'expédition de Tobago et celle de Saint Eustache ou il fut un de premiers qui força les tranchés dans l'ance des interlops »[3136]. Enfin « En 1712 voulant avoir part à l'entreprise de Monsieur Cassart sur l'isle angloise de Montsarrat et sur celle de Corosolle hollandoise il [Pierre II La Vigne] leva à se serais une compagnie de volontaires qu'il y mena sous les ordres de monsieur Collar commandant les troupes de isles françoises »[3137]. C'est au titre de ces sacrifices rendus en mer que l'homme escompte placer définitivement sa famille à la tête des îles en acquérant la noblesse.

3135 BNF, département des manuscrits, fond Clairambault 499, Dossier La Vigne, année 1712.

3136 Ibid.

3137 Ibid.

Comme lui, de nombreux enfants des premiers colons demandent à acquérir des titres de noblesse ou à obtenir toute autre reconnaissance, soulignant tous qu'ils sont descendants de ces premiers marins habitants, hommes qui ont pris la mer pour le service du roi et des colonies. Or, tous montrent aussi comment ils ont pu poursuivre cette tradition maritime s'investissant à leur tour dans ce domaine lors des guerres qui ont touché les îles à la fin du XVII° et au début du XVIII° siècle.

Si les membres de l'élite coloniale ne se sont pas détournés complètement du monde de la mer, il est juste de penser que les autres membres de la société coloniale n'ont pas oublié sa présence à leur côté. Nous pouvons alors être surpris de constater que si peu d'hommes fassent références à leur pratique dans la mer, au cours des recensements de populations par exemple. En effet, le nom des marins des îles semble toujours nous échapper alors que leur présence est si souvent évoquée. Cette difficulté à s'approcher au plus près de ces hommes de la mer peut s'expliquer grâce à l'étude de l'identité des marins des Petites Antilles.

4. Identité du marin des îles, identité des habitants : une société maritime ?

Les marins des îles, des personnes qui échappent toujours au regard.

Tout au long de nos travaux, nous avons insisté sur le fait qu'il n'est pas toujours aisé de donner avec certitude l'identité propre de chaque marin des îles. Lorsque les noms des acteurs sont connus, il est souvent difficile de savoir si nous avons à faire à des hommes qui circulent en mer par nécessité ou si nous sommes face à des habitants qui ont fait de l'espace maritime une véritable source de revenus. De plus, la majorité des noms de marins que nous connaissons sont ceux des capitaines de navires. Qui sont les matelots et membres d'équipages ? Dans la plupart des cas, nous ne pouvons répondre à cette question. Il est alors difficile de connaître avec certitude le poids des gens de mer au sein de la société coloniale. Le marin des îles n'échappe pas qu'au regard de l'historien. Il semble aussi être difficilement repérable par les administrateurs en charge, au XVII° siècle, de rendre compte de l'état des colonies. Dans les rôles des habitants, rares sont les hommes qui affirment ouvertement appartenir au monde de la mer. Les Godet-Langlois, dans leur étude sur les habitants de la Guadeloupe au XVII° siècle, donnent alors le chiffre de 18 % de marins présents au sein de la société coloniale de cette île[3138]. Le chiffre peut paraître important mais il ne reflète en rien la proportion de marins dans cette île, comme le rappellent les auteurs eux-mêmes. En effet, parmi eux sont comptés quelques hommes de passages qui, par malheur, sont morts sur les côtes de l'île et y ont été enterrés. Apparaissent aussi quelques capitaines issus des grands ports de France qui, certes, nouent des liens très étroits avec les habitants de la Guadeloupe mais qui ne peuvent pour autant être entièrement intégrés à la société coloniale guadeloupéenne. Enfin, les auteurs de l'ouvrage signalent n'avoir pu relever que la présence d'un pêcheur. Or, nous savons qu'il est impossible qu'il n'y ait eu qu'un homme exerçant cette activité pour approvisionner l'ensemble des habitants en denrées provenant de la mer. Comment expliquer que ceux qui pratiquent la pêche dans le Grand cul de sac marins ou aux

3138 GODET-LANGLOIS Jean et Denise *la vie en Guadeloupe au XVII° siècle dictionnaire des familles guadeloupéennes de 1635 à 1700*, Edition Exbrayat, Fort de France, 1991.

Saintes n'apparaissent pas comme étant plus nombreux ? La seule explication réside dans le fait qu'ils ne se sont pas faits connaître comme tels lors des rôles des habitants ou lors des cérémonies religieuses : baptême, mariage et enterrement.

Il est alors impossible de connaître avec certitude la proportion de marins au sein de la société coloniale guadeloupéenne. Il en est de même à la Martinique où, finalement, très peu d'hommes se sont fait connaître comme marins par les autorités en charge des recensements. La tentation serait grande de donner une proportion de marins présents dans l'île à la fin du XVII° siècle à partir du nombre de flibustiers connus comme résidents à Saint-Pierre, soit trois mille. Or, nous devons prendre ce chiffre avec précaution. Il est tout d'abord donné par les administrateurs mais aucun relevé des noms de ces flibustiers n'a été réalisé. Il ne s'agit que d'une estimation faite par des hommes qui tentent de faire un état des lieux des forces en présence. Si le nombre ne semble pas avoir été surestimé, une deuxième difficulté réside dans le fait que nous ne savons pas qui, de ces trois mille flibustiers, ne sont que des marins de passages et qui en sont résidents permanents. Il est donc impossible de savoir avec précision qu'elle est la proportion de marins présents dans les Petites Antilles.

L'identité des « gens de mer » aux Antilles.

Ainsi, nous ne pouvons connaître avec certitude l'identité individuelle de chacun des marins au cours de la période étudiée. Par contre, les travaux d'Alain Cabantous sur les gens de mer des côtes du royaume de France démontrent que nous pouvons atteindre et définir une identité collective des sociétés maritimes. Dans le cadre de ses différentes études, l'auteur a démontré que ces derniers se différencient des autres habitants du royaume par leurs mœurs, leur cadre de vie et leur attitude. Ceci contribue à forger une identité collective distincte de celle des autres habitants. Nous pouvons alors nous demander ce qu'il en est aux îles. Les marins se distinguent-ils des autres par leur façon d'être ? En d'autres termes y a-t-il une identité maritime aux îles et si oui, comment se caractérise-t-elle ?

Pour répondre à cette interrogation, il faut, une fois de plus, nous tourner vers les rôles des habitants et principalement celui qui a été réalisé à la Martinique en 1680, étant celui qui apporte le plus d'informations sur la composition des membres de la société coloniale. Dans ce rôle, nous pouvons trouver trace de quelques marins. Ainsi, dans le quartier du Mouillage à Saint Pierre, nous avons référence à de la présence de quelques hommes qui affirment pratiquer une activité en lien avec la mer. Ces hommes sont au nombre de six. Le premier constat que nous pouvons faire est que cinq d'entre eux sont maîtres d'habitation. Un seul est au service d'un autre homme. Il s'agit de Jean Royer recensé à Macouba en 1680 et dit pêcheur de Dyel de Monteval. Les cinq autres hommes sont donc en possession de biens fonciers. Ces biens semblent assez modestes puisque seul l'un d'entre eux a, à son service, un esclave. Pour autant, ces hommes ne semblent pas être au ban de la société coloniale. En effet, ils sont en mesure d'assurer la subsistance d'une famille, ce qui n'est pas donné à tous les colons présents dans l'île à cette date. Ces cinq marins sont tous mariés et ont tous des enfants. Claude Norgot, matelot de 23 ans, vit dans le quartier avec sa femme Marie Sauge et sa fille de trois ans, Marie Rose Norgot. Près de lui réside un autre matelot de quarante et un an, Guillaume Labe, marié à Anne Guibert. Leur voisin est le matelot de vingt ans Nicolas Le Berque, marié à Marie le Bailleul son ainée de quatre ans. Cet homme, qui a un esclave à son service, est aussi en mesure d'assurer la subsistance de ses deux filles : Marie Madeleine Chanson, neuf ans et Marie Rose Berque âgée de sept mois. Un peu plus loin réside François

Bitot, dit le vieux matelot. L'homme, âgé de vingt-huit ans, vit dans ce lieu en compagnie de sa femme, Marie Savary, et des enfants issus des deux mariages de leur mère : Jean Beltreau quatorze ans, Pierre Beltreau de treize ans, François Beltreau de huit ans, Marie Bitot de cinq ans et Charles Bitot de deux ans. Enfin, dans ce quartier nous trouvons deux autres matelots. Le premier est Jean Gille âgé de vingt-cinq ans, marié à Marguerite Tracy. Le second se nomme Jean Morel. Il est âgé de trente et un an et est marié à Ester Gallois.

Le fait que tous ces marins sont unis à des filles du quartier indique clairement que l'homme de la mer est intégré entièrement à la société coloniale. Rien ne le distingue des autres habitants si ce n'est le fait que soit précisé l'emploi il exerce. Ces hommes sont mariés, ont des enfants qu'ils élèvent dans des habitations comme bien d'autres habitants. Le fait qu'ils aient peu d'esclaves et de serviteurs à leur service n'est pas une spécificité car nombre des autres habitants n'ont pas assez de moyens pour avoir le moindre serviteur. C'est le cas par exemple d'un de leur voisin Guillaume Caret, du marchand Poitevin ou du raffineur Henri Lebrun[3139]. La pauvreté n'est donc en rien un trait particulier des hommes de la mer. Certains de ces marins arrivent même à atteindre une certaine aisance au sein de la société coloniale. A Saint Christophe en 1681, le pilote Pierre Roy a neuf esclaves à son service alors qu'il est vrai que dans le même quartier le pêcheur Pierre Favel n'a, quant à lui, aucun homme à son service. Mais ces conditions de vie sont partagées par des marchands ou des sergents de milices[3140]. Rien ne semble alors distinguer ces hommes des autres membres de la société coloniale. Nous pouvons donc nous demander s'il existe une identité maritime dans les îles.

Pour répondre à cette question, nous devons revenir sur les éléments apportés par Alain Cabantous, qui permettent de distinguer les marins des autres habitants du royaume de France, afin de voir si ceux-ci s'adaptent à la société que nous étudions[3141].

Un langage spécifique aux marins ?

Tout d'abord, l'auteur montre que les marins se distinguent par une façon de s'exprimer qui est particulière et qu'ils ont acquise au cours de leurs voyages répétés sur les mers[3142]. Le même fait est relevé par Markus Rediker dans son étude sur les marins anglais au XVII° et XVIII° siècle[3143]. Le marin emprunte donc un langage technique qui lui est propre. Or, le premier constat que nous devons faire est que le vocabulaire issu du milieu maritime s'est largement diffusé aux îles. Nous l'avons déjà signalé lorsque nous nous sommes intéressés à la toponymie. Certes, de nombreux noms de lieux sont des emprunts de vocabulaires qui pourraient être employés tant par des terriens que par des marins puisqu'ils sont avant tout utilisés pour décrire des espaces comme les anses et baies nombreuses aux îles. Mais d'autres termes sont spécifiquement issus du vocabulaire marin comme l'anse Degrast à la Grenade par exemple. Or, ces emprunts au monde de la mer ne s'arrêtent pas là. Les habitants ont l'habitude d'utiliser des termes de marine pour parler des éléments naturels présents aux îles. Nous avons eu l'occasion de signaler l'usage de l'expression « partir à vaut le vent ». Nous pouvons aussi signaler le fait que « les vents font le tour du compas » lors des

3139 ANOM 5DPPC/23, rôle général de l'année 1680, de la Martinique.

3140 ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle et dénombrement général des habitants de la partie française de l'île Saint-Christophe (Basse-Terre) (1681)

3141 CABANTOUS Alain, *Les citoyens du Large, les identités maritimes en France*, Aubier, Paris, 1995.

3142 Ibid.

3143 REDIKER Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)* , Cambridge Press University, Cambridge, 1987.

ouragans. L'organisation des îles est elle-même inspirée d'un modèle en usage dans la navigation. Par exemple, il est fréquent que les hommes qui prennent possession d'une terre se font « matelots ». Il s'agit alors d'une association pour un usage commun d'une habitation. Cette pratique est courante dès les premiers temps de la colonisation comme le signale l'anonyme de la Grenade au sujet de deux hommes qui se sont faits matelots dans cette île :

> « Il s'appelloit Thomas Vilain, dit Latour Parisien, qui s'estant associé à un nommé Michel Picard pour s'habituer sur une place qu'ils achepterent par ensemble, ne put jamais vivre en repos avec luy ; ce n'estoit que bruit et disputes, que querelles tous les jours, le plus souvent à se battre et à se plaindre l'un de l'autre »[3144].

Si ces deux habitants doivent mettre fin rapidement à leur association, nombre de ces matelots restent associés jusqu'à ce que les deux acquéreurs aient suffisamment amassé d'argent pour pouvoir s'installer séparément. Il arrive alors que l'un des matelots soit contraint de rester dans la même habitation que son associé, même si ce dernier a trouvé compagne. C'est le cas, par exemple, de Nicolas Doublet recensé en 1660 à Saint-Pierre de la Martinique et dit matelot de Auvray[3145]. Nous pourrions aussi citer le cas de Lapaire en 1664, matelot de Birauteau, ou de Geoffrey Leboucher présent la même année au cul de Sac Marin et matelot de Le Mire[3146]. Ainsi la plupart des hommes arrivant aux îles, après avoir été engagés, ont à devenir « matelot ». Si ce terme est clairement inspiré du monde de la mer, la pratique du matelotage est certainement aussi issue d'une pratique de marins. Olivier d'Oexmelin, qui a eu l'occasion de côtoyer de près le monde des flibustiers de Saint-Domingue, nous informe que ces marins ont l'habitude de se rendre en mer après s'être associé à un autre membre de l'équipage qu'ils nomment « matelot ». En cas de décès de l'un des associés, c'est le second qui emporte l'ensemble du butin dû à ceux qui ont participé à l'expédition de flibuste. Ainsi, le mimétisme entre le monde de la mer et le monde de la terre ne s'arrête pas à un simple usage des mêmes termes.

Les îles sont administrées comme pourraient l'être une embarcation et ceci est visible dans l'usage d'autres termes de marines. L'ensemble de ces « matelots » sont intégrés dans les milices. Or, à la tête de ces habitants, il y a dans chaque quartier un capitaine de milice qui est secondé par un enseigne et des sergents. Cette organisation est clairement inspirée de la marine militaire. En effet, il n'existe pas, par exemple, d'enseigne dans l'armée de terre. Si l'action des milices est avant tout la défense des côtes et des espaces terrestres, l'organisation de ces dernières est calquée sur l'organisation des armées navales. Ceci rend parfois la distinction difficile entre les capitaines de navires et les commandants des milices puisque les deux portent le même titre et agissent assez souvent de la même manière vis à vis de ceux qui leur doivent obéissance. De plus, au-dessus de ces milices, il y a encore des lieutenants, comme il en est le cas dans les escadres du roi. Les gouverneurs particuliers agissent alors comme des chefs d'escadre dont les actions sont coordonnées par un gouverneur général et un intendant.

Des traits spécifiques aux marins dans les îles ?

Le marin des îles ne peut alors se distinguer des autres habitants par l'usage d'un vocabulaire spécifique. De même, il ne se différencie pas des autres membres de la société

3144 ANONYME DE LA GRENADE, *Histoire de l'isle de la Grenade…* OP.Cit. p. 63.

3145 CARAN, MAR/G//222, Rôle du nombre des familles et habitans de l'île de la Martinique au commencement de l'an 1660 »

3146 ANOM 5DPPC/23, Rôle générale de la Martinique, année 1664.

coloniale par une tenue vestimentaire particulière. Alors que dans le royaume de France, le marin fait usage d'habits qui correspondent à son emploi, dans les îles les tenues vestimentaires ont tendances à s'uniformiser. Dans le nord de la Caraïbe, les marins chasseurs dit boucaniers arrivent tout de même à se distinguer des autres par une tenue spécifique[3147]. Dans le cas des Petites Antilles, il n'en est rien. Le marin et l'habitant portent les mêmes tenues. Il s'agit le plus souvent d'une chemise et d'une culotte. Rien dans les cales des navires qui font le commerce transatlantique ne peut être attribué spécifiquement à une demande des marins. Rappelons que la difficulté d'approvisionnement des îles pousse les habitants à se vêtir avec ce qui est apporté sur place sans pouvoir réellement choisir une tenue à leur goût. De la Saulaye en 1680 dit encore au sujet de Sainte-Croix: « Cette pauvre isle a une si grande extrémité que la plus part des habitants se trouveroient sans une chemise pour couvrir leur nudité »[3148].

Seuls les marins du roi peuvent se distinguer par leur façon de se vêtir puisqu'ils sont approvisionnés de façon spécifique comme le rappelle un mémoire de Jolinet daté de 1675 où il est signalé qu'il y a apport dans les îles des « équipement des soldats et des matelots » et qu'il existe une « distraction des matelots du roi pour certains équipements »[3149].

A l'exception des officiers du roi, la véritable distinction qui est perceptible dans les îles par la tenue vestimentaire différencie avant tout les classes sociales. Les habitants les plus fortunés portent chapeaux, foulards et rubans. Les moins fortunés ont une ou deux chemises.

Ceux qui font usage de la mer pour la course ou pour la défense des colonies ne peuvent pas même se distinguer en portant des armes puisque ceci est commun à l'ensemble des colons. De la Clocheterie décrit les habitants de la sorte « prés de cent hommes d'élite armé de pots a feu, grenades, fusils, pistolets, gargoustiers garnis, de sabres, coutelats »[3150]. Ces hommes sont de simples habitants engagés à la défense des îles. Ces équipements militaires sont alors communs à ceux des flibustiers, par exemple. Etant donné que les colonies sont défendues par l'ensemble des hommes en âge de se battre, ils sont alors tous invités à porter les armes. Ainsi dans les recensements des habitants, il est souvent fait distinction entre ceux qui portent des armes et les autres comme le rapporte Du Maitz en 1688[3151]. Si « Il y a trois hommes remarquables de Saint-Christophe qui porte le mousquet sont sage et je ne sais s'ils ont de la protection. Ils se nomment le Sannois de Doron, le Sannois du Verger et le troisième Pallavent »[3152], rien ne distingue en fait ces habitants des autres hommes de la colonie. Le marin, même flibustier, ne peut se distinguer des autres habitants en portant des armes.

Nous ne pouvons pas non plus distinguer les marins des autres habitants en étudiant les lieux d'habitats. Alain Cabantous signale déjà que dans le royaume de France, il n'existe pas de spécificité dans les maisons des marins du XVII° siècle[3153]. En traversant un village littoral à cette époque, nous serions bien en mal de savoir avec précision si nous avons à faire à une maison de marins ou d'agriculteurs. La situation est identique dans les îles. Bien plus,

3147 Alexandre d'Oexmelin en fait une description assez éloquente. Il rapporte que ces hommes sont facilement identifiables par leur tenue mais aussi par un certain manque hygiène et enfin par le fait qu'il porte sur eux les multiples traces de leurs chasses aux taureaux sauvages.

3148 ANOM, COL E 258, Lettre de La Saullaye, année 1680.

3149 ANOM, C8A 1 F° 347, Lettre de Jolinet, 20 Janvier 1675.

3150 ANOM, C10A1, Lettre de La Clocheterie, 30 Mars 1675.

3151 « Les habitants françois estoient au nombre de dix huit cens hommes portans armes »ANOM, C8A5F381, Lettre de Du Maitz, 11 Octobre 1689.

3152 ANOM, C8A 7 F° 199, Lettre d'Harbouville, 09 Juin 1692.

3153 CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large…* OP.Cite.

les habitants cherchant à être au plus proche des littoraux, il n'existe pas de quartier de marins. Peut-on juste dire que les hommes de la mer qui sont les mieux connus sont ceux qui résident dans les ports des îles mais l'activité est assez répandue pour que ces marins se trouvent dans l'ensemble des quartiers. En fait, seuls ceux de Saint-Pierre ou de la Basse-Terre de Saint-Christophe sont identifiables car qualifiés de marins. Pour autant, leur nombre réduit ne permet pas de déterminer avec précision s'il y a une volonté de regroupement dans ces ports. Dans les autres quartiers, le marin réside au milieu des autres habitants sans se distinguer par un habitat spécifique.

A l'intérieur des maisons, le mobilier du marin apparaît être le même que ceux des autres habitants puisqu'il y a encore une fois uniformisation des modes. Or, parmi elles, certaines sont clairement inspirées de l'usage de la mer. Maurille de Saint Michel rapporte en 1650 : « Dans la France, nos Français couchaient dans de bons lits et ici dans des branles en l'air, que les sauvages font eux-mêmes de coton, et les nomment hamacs »[3154].

Les fouilles archéologiques réalisées dans les habitations aux Antilles montrent qu'il y a deux sortes de mobiliers dans les maisons des colons[3155]. Les habitants les plus aisés font l'acquisition de lits dans lesquels se reposent les maîtres de l'habitation. Mais la majorité des habitants font usages des hamacs. Si cette manière de dormir est issue du contact avec les Caraïbes, elle a surtout été transmise par les marins qui ont pris l'habitude d'emprunter cette technique aux populations amérindiennes avec qui ils commercent. Le hamac fabriqué par les populations originelles des îles fait même l'objet d'échanges fréquents, au moins dans la première moitié du XVII° siècle. Cet usage du hamac démontre une fois de plus combien la mer influence la société coloniale en construction.

Alain Cabantous, dans ses recherches, a réussi à démontrer que le métier de la mer est aussi perceptible sur le corps même du marin[3156]. Les dangers auxquels sont exposés ces hommes et la difficulté de l'exercice laissent des traces telles que les amputations, les cicatrices et autres mutilations. Or, là encore, le fait de porter des marques de combats passés n'est pas réservé, dans les îles, aux seuls marins. Nombre de colons portent les traces des affrontements qu'ils ont eu à mener lors des épisodes de colonisations. Les combats face aux Amérindiens et aux ennemis anglais, espagnols et hollandais ont laissé quelques cicatrices. C'est le cas de La Guarrigue. Le père Labat nous informe que l'homme ne sortit pas indemne de la bataille qui eut lieu à Saint Christophe lors de l'invasion anglaise de 1692 :

> « A peine Monsieur de La Guarigue étoit guéri qu'il se trouva le 9 Février 1667 à l'attaque et à la prise de l'isle de Montsarrat sur les Anglois. Il commandoit sous M de Saint-Laurent un bataillon de cinq cens hommes de milices de Saint-Christophe »[3157].

Tous ces affrontements laissent nécessairement des traces comme le rapporte encore Labat : «Le sieur de la Guarigue tout blessé comme il étoit après avoir perdu son bien qui étoit des plus considérables de l'Amérique fut porté à la Martinique avec sa femme et treize enfans six garçons et sept filles il y est mort en 1702 »[3158].

D'autres habitants ont eu à laisser quelques lambeaux de peau lors d'activités agricoles éreintantes : défrichage dans des conditions particulièrement difficiles, chaleurs, manques de

3154 MAURILLE DE SAINT-MICHEL, *Voyage aux isles camercanes...* OP.Cit. Chap XVIII.

3155 CHARLERY Christophe, « Maisons de maître et habitations coloniales dans les anciens territoires français de l'Amérique tropicale », *In Situ*, 5, 2004.

3156 CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large…* OP.Cite. P 49.

3157 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cite, Tome III, p.93.

3158 Ibid. Tome III, p.96.

moyens. Les populations des Antilles apparaissent alors comme un flot de mutilés. Le rôle effectué à la Martinique en 1680 donne un nombre de vingt-cinq infirmes libres et cent cinquante et un chez les esclaves[3159]. Le recensement de la Grenade de 1704 donne un total de dix-huit hommes infirmes pour soixante-dix-sept pouvant porter les armes soit 23 % des hommes adultes de la colonie[3160]. Comment peut-on alors distinguer les marins des autres habitants ? En effet, comment peut-on être certains que les esclaves sont tous mutilés à cause des mauvais traitements subis dans les habitations ? Sait-on si ces infirmes libres le sont de façon naturelle - c'est le cas de ceux qui deviennent aveugles au cours du temps par exemple - ou s'ils ont perdu un membre suite à une mauvaise manipulation lors d'une pratique agricole ou enfin s'ils le sont suite à une mauvaise fortune de mer.

De plus, nous savons que nombre d'habitants qui ont été amputés d'un membre ou qui ont quelques cicatrices sur le corps ne sont pas tous connus grâce à ces recensements. Les registres paroissiaux, permettent de mieux mesurer le fait que rares sont les hommes qui arrivent à finir leurs jours dans les îles sans que l'œuvre coloniale n'ait laissé quelques traces sur leur corps.

Conquérir un nouveau territoire laisse donc nécessairement des traces, ce qui est partagé par l'ensemble des habitants. De même, les îles sont le lieu du veuvage. Dans le recensement de la Martinique en 1680, nous avons retrouvé soixante-dix femmes veuves[3161]. Ceci est sans compter les nombreuses femmes qui se sont remariées. Il est en effet fréquent que les femmes présentes aux îles aient à convoler à plusieurs reprises dans leur vie. Les hommes sont très souvent exposés à la mort. Les conditions de leur arrivée dans les îles, le fait d'avoir subi quelques sévices lors de leur engagement et le fait d'avoir connu des privations importantes réduisent de fait leur espérance de vie. De plus, une fois installés, ce sont les hommes que nous retrouvons dans les travaux les plus difficiles des champs. Ils participent au défrichement où ils s'exposent aux morsures de serpents par exemple. Ce sont eux qui assurent aussi la défense des îles, s'exposant aux attaques ennemies. Ce sont enfin eux qui prennent la mer pour affronter des ennemis dans d'autres territoires. Ainsi, les femmes se retrouvent souvent seules au cours de leur vie. C'est ainsi qu'un certain nombre d'entre elles prennent la tête d'habitations importantes comme c'est le cas à Saint Christophe en 1681 où nous retrouvons au côté de Madame Rossignole, veuve du capitaine du même nom, Madame Michel qui est à la tête d'une habitation et qui détient neuf esclaves, Madame Hubert qui en a onze, Madame Hamel avec vingt-huit esclaves à son service et Madame Du Moucher qui en a cinquante[3162]. Ces femmes sont à la tête de véritables industries, prenant en main les entreprises commerciales, étant même à la tête de certains équipages comme la veuve Aly et la veuve La Chapelle. Contrairement à ce qui se produit dans le royaume de France, l'importance du veuvage n'est pas une particularité des marins des îles. De même, la forte implication des femmes dans la vie de la société coloniale est une caractéristique commune à l'ensemble des habitants quels que soient l'activité exercée et le rang social. Certaines de ces femmes obtiennent même une grande notoriété dans les îles. Lors de l'attaque de Marie Galante en 1676, De Baas informe le ministre qu'il a « trouvé l'isle dans un déplorable état, l'ennemi ayant tout pillé, et brûlé en plusieurs endroits ». Or, le gouverneur ne cite en exemple qu'une habitation, « particulièrement chez Mademoiselle de Surmont »[3163].

3159 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

3160 ANOM 5DPPC52, Recensement général de la Grenade de l'année 1704.

3161 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

3162 ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle et dénombrement général des habitants de la partie française de l'île Saint-Christophe (Basse-Terre) (1681)

3163 ANOM, C7A3, Lettre de De Baas, année 1676.

Ceci montre que les femmes ont un statut bien particulier aux îles. Bien plus que dans le royaume de France, elles peuvent atteindre un rang élevé au sein de la société coloniale. Ce qui est un trait caractéristique des sociétés maritimes en Europe est un trait commun à l'ensemble de la société coloniale. Les femmes aux îles bénéficient d'une assez grande liberté, pouvant s'unir matrimonialement avec qui leur convient, le poids social semblant moins important. Certains d'entre elles peuvent même choisir de rester veuves, continuant à assurer le contrôle des habitations en attendant la majorité d'un de leurs enfants.

Si le veuvage est fréquent, nous avons par contre été surpris de ne pas trouver aussi souvent qu'il devrait l'être des enfants orphelins. A la Martinique, pour l'année 1680, nous n'avons retrouvé que quatre orphelins ayant hérité d'une habitation[3164]. En fait, nous constatons que la majorité de ces orphelins se trouvent dans d'autres habitations, pris en charge par des membres de la famille. Il y a alors à la fois une sorte de solidarité et d'opportunité dans ce geste. Si des couvents sont installés très tôt dans les îles afin d'assurer l'éducation de ces enfants, il est aussi fréquent que les familles fassent preuves de solidarité afin de garder et développer les biens de ces enfants.

Les familles de marins n'ont donc pas le monopole de l'absence du père ou des deux parents. De même, le célibat n'est pas l'apanage des seuls marins. En effet, si des femmes choisissent de ne pas s'unir dès les premiers temps du décès de leurs maris, les hommes vivant seuls se rencontrent régulièrement dans les îles. Nous avons retrouvé cent vingt et un propriétaires d'habitations à la Martinique en 1680 qui sont recensés comme vivant non mariés[3165]. Une grande majorité de ces hommes résident seuls ou en compagnie d'un associé, ceci sans compter tous les hommes engagés ou serviteurs qui n'ont pas eu l'occasion de s'unir et que nous n'avons pas pris en compte dans notre dénombrement. Ce célibat s'explique par le fait que le parcours des hommes aux îles les conduits à se trouver souvent seul au cours de leur vie. Dans un premier temps, rare sont les couples qui viennent s'installer dans les îles. La majorité des colons ont pris seul la mer. Une fois installé, il n'est pas toujours aisé de trouver femmes à marier. La répartition entre les deux sexes est déséquilibrée étant donné qu'il y a plus d'hommes que de femmes. A Sainte-Croix en 1684, ils sont alors cent-vingt et un hommes adultes pour cent-seize femmes[3166]. A la Grenade en 1704, ils sont encore quatre-vingt-quinze hommes pour soixante-douze femmes et quarante-sept garçons en âge de se marier pour onze filles dites à marier[3167]. Le célibat ne peut donc pas être une caractéristique des marins, d'autant plus que nous avons souligné plus haut que les matelots que nous repérons dans les recensements sont tous mariés. Les communautés de marins doivent donc, comme tous les autres, être autant marquées par le célibat et le veuvage. La solitude n'est donc pas une spécificité des hommes de la mer. Bien au contraire, les marins semblent avoir plus de facilités à fonder une famille que d'autres membres de la société coloniale, comme les engagés et serviteurs des habitations coloniales. Ainsi, contrairement à d'autres, il est probable que les marins qui quittent les îles pour de courts ou longs voyages ont à cœur de revenir vers leur port d'attache où les y attendent femme et enfants.

De même, les marins des îles ne semblent pas être touchés par une mortalité plus précoce. Si François Bitot âgé de vingt-huit ans est dit le « vieux matelot » lors du rôle de

3164 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

3165 ANOM 5DPPC/23, Rôle général de la Martinique, année 1680.

3166 ANOM 5DPPC52, Revue générale de l'île de Sainte-Croix, faite d'habitations en habitations par le gouverneur de l'île, pour l'année 1684 (n° 74a à n° 74f) (1684)

3167 ANOM 5DPPC52, Recensement général de la Grenade de l'année 1704 (n° 40).

1681, il ne dépasse pas en âge ses confrères[3168]. Au contraire, il s'avère assez jeune à côté de Guillaume Labé matelot de 41 ans. En fait, comme pour tous les autres membres de la société coloniale, nous retrouvons des marins qui meurent très tôt mais aussi d'autres hommes qui arrivent, après bien des péripéties à atteindre un âge honorable. En effet, une mortalité jeune ne pourrait caractériser les gens de mer des îles puisque tous les habitants sont exposés aux privations et aux maladies qui les confrontent très vite aux risques de la mort.

Les marins, des membres de la société coloniale comme les autres ?

Les marins des îles ne se distinguent nullement des autres habitants par leurs tenues, par leur langage, par leur manière de vivre, ni même par quelques marques sur leur corps ou autre trace que la mer aurait pu laisser apparente. Se distinguent-ils même par une manière d'être ? Dans le cas de la flibuste, il semble que ces hommes aiment se différencier des autres habitants au moins dans l'attitude. Mais nous pouvons nous demander ce qui caractérise réellement ces marins des autres colons présents aux îles. En effet, nous avons vu que le fait de porter des armes n'est pas une spécificité des flibustiers. Les tenues portées par ces hommes et décrites par les chroniqueurs comme d'Oexmelin ou Labat ne diffèrent en rien de celles portées par les autres habitants des colonies. Nous pouvons même nous demander si les flibustiers se distinguent des habitants des colonies par leur façon de penser. Le flibustier est perçu comme un homme libre ne respectant les ordres que parce qu'il y consent. Or, ce trait de caractère n'est-il pas commun à tous les habitants des colonies ? En effet, l'image que nous donnent les administrateurs des membres de la société coloniale est avant tout celle d'hommes rarement enclins à respecter les ordres qui leurs sont donnés. Très tôt le terme de mutin est attribué à ceux qui se révoltent aux îles et Du Lion en 1667 parle encore de « mutinerie des habitants »[3169]. Si les révoltes ne sont pas si fréquentes dans les îles au XVII° siècle, il n'empêche que les habitants sont avant tout perçus comme réfractaires à toute sorte d'ordres. Cette indiscipline touche toutes les couches de la société coloniale. En 1680, De Beaumont informe le ministre que « La milice soit extrêmement libertine »[3170]. Le monde du commerce est aussi touché par ce manque de respect des ordres et des règles. Même les élites de la société coloniale ont beaucoup de mal à respecter les ordres donnés. Par exemple en 1689, « Monsieur Descaveris et Monnel, conseillers, ne vouloient plus que leurs blancs y alassent [aux exercices] »[3171].

Cette image négative des habitants perdure dans le temps puisque Phelypeaux en 1712 écrit encore que s'il y a commerce étranger aux îles, c'est de la faute des habitants qui sont « avares »[3172]. Enfin, ce ne sont pas les nouveaux venus aux îles qui vont modifier cet état de fait puisque parmi eux il y a ceux qui « [viennent] des galères de Marseille sont des enfants adonnés à la désertion, au vol et à tout autre vice »[3173].

Les habitants des colonies, dans leur ensemble, semblent donc avoir bien du mal à respecter des règles qui sont édictées par des représentants d'une autorité qui apparaît comme lointaine. Le marin, même flibustier, ne semble pas plus enclin à la débauche, au libertinage

3168 ANOM 5DPPC26 F° 306, Rôle et dénombrement général des habitants de la partie française de l'île Saint-Christophe (Basse-Terre) (1681)

3169 ANOM, C7A1 F° 31, Lettre de Du Lion, 11 Mai 1667.

3170 ANOM, C8A2F330, extrait de lettre de Baumanoir, 01 Juillet 1680.

3171 ANOM, C8A 5 F° 247, Lettre de Blénac, 27 Novembre 1689.

3172 ANOM, C8A 18 F° 449, Ordonnance de Phélypeaux, 17 Avril 1712.

3173 ANOM, C8A 18 F° 23, Lettre de Phélypeaux, 16 Juin 1711.

ou à quelques autres irrespects des règles établies que d'autres membres de la société coloniale. Peut-être la seule chose qui caractérise la flibuste est sa facilité à fuir les colonies lorsque la situation n'est pas à son avantage. C'est ce que signale Blénac en 1694 lorsqu'il

> « Connus que son intention estoit d'établir les classes dans les isles pour avoir droit de former les équipages de ceux qui vont en course, à la pesche et à la chasse. Je lui dis qu'il feroit comme il voudroit que monsieur Du Maitz par ses mauvais traitements en avoit chassé Desmaraits et Montauban armez de deux cents hommes chacun »[3174].

Cette attitude rend alors délicate la mise en place des mesures décidées par le roi et ses ministres. Or, là encore, la difficulté à mettre fin au commerce interlope démontre que les flibustiers ne sont pas les seuls à pouvoir aisément se soustraire à l'autorité royale. Peut-être est-ce un sentiment de liberté plus fort qui anime la flibuste et qui attire tant les habitants, puisque le reste du mode de vie des hommes de la course ne diffère pas tant de celui de ceux qui résident dans les colonies.

Ainsi s'explique notre difficulté à différencier le marin des autres membres de la société coloniale. Alors qu'en Europe se construit une identité maritime propre, que dans les ports de Bristol, de Liverpool, de Bordeaux ou de Marseille, le marin cherche à se distinguer des autres habitants par son comportement, son langage et sa tenue, dans les îles, l'homme de la mer se confond aisément avec les autres habitants, tout du moins ceux qui résident dans les colonies depuis un certain temps. Rien ne distingue donc le marin d'un autre membre de la société coloniale puisque la façon de vivre des marins est adoptée par un grand nombre des habitants même ceux qui ne font pas de la mer leur principale activité.

La vie des membres de la société coloniale tournée vers la mer.

De nombreux éléments indiquent que la société coloniale est tournée vers la mer pour sa subsistance et son développement. Comme les sociétés de l'estran du royaume de France, les populations des colonies pratiquent la pêche côtière et tirent des littoraux de quoi subvenir à leur besoin lorsque la terre n'offre pas suffisamment de quoi survivre. C'est ce que rapporte par exemple le père Pacifique de Provins :

> « Manne des pauvres qui se trouve en cette île et en quelques autres voisines En quelque lieu que ce soit de cette île, dans les bois, dans les terres découvertes, voire même jusque dans les chemins, il n'y a enfant, pour petit qu'il soit, qui, au lieu de chair et de poisson, ne trouve des crabes dans des petits trous, qui est une espèce d'écrevisses, à quoi il ne faut autre sauce ni sel que les jeter dans un peu de feu, tout, vifs ou morts, où ils sont cuits en un moment. Deux ou trois suffisent pour un repas. Les riches et les pauvres en mangent sans se lasser »[3175].

Cette pratique de la cueillette de crustacés aux abords des côtes est chose commune aux îles comme elle l'est au sein des sociétés littorales du royaume de France même si Moyencourt en 1689 rappelle qu'elle n'est pas l'activité la plus prisée aux îles :

> « les moins misérables ont peines de trouver de quoy payer leurs droits après avoir travaillés pendant toutes l'année plus que de deux esclaves cella causé par la grandes sécheresse qui continue en cette isle depuis plus de douze ans joint à cella la mauvaise qualité de la terre qui ne produit plus auqune chose et sans le secours de

3174 ANOM, C8A 8 F° 105, Lettre de Blénac, 09 Novembre 1694.

3175 PACIFIQUE DE PROVINS, *Breves relations*… OP. Cit.

quelques coquillage du bort de la mer dont ils vivent la plupart du temps je croy que ses pauvres gens moureroient tous de faim»[3176].

Tout comme la cueillette sur les rivages, la pratique de la navigation est alors commune aux îles. La vie des habitants les plus fortunés est même décrite de la sorte :

« Mais les autres qui ont des hommes à gages, qui conduisent leurs serviteurs et leurs esclaves en tous ces ouvrages mènent quant à leurs personnes une vie fort douce et fort agréable. Leur emploi et leur divertissement après les visites qu'ils font profession de rendre et de recevoir avec grande civilité sont la chasse, la pesche et d'autres honnestes exercices »[3177].

Rappelons aussi que tous les habitants dépendent de la mer pour leur subsistance et leur développement comme l'exprime cet auteur anonyme en 1685 :

« La constitution des isles est telle que toute la vie de l'homme s'y passe dans un commerce continuel l'habitant qui fait cultiver sa terre par ses nègres et par ses bestiaux fabrique du sucre, du tabac, du cotton, de l'indigo, du rocou, du gingembre, de la casse, toutes ces marchandise ont cours et se consomment en Europe mais dans les isles point du tout a la réserve du tabac dont quelques habitans usent un peu ainsy toutes ses marchandises ne pouvant point servir ny a leur vestement ny a la nourriture il faut des secours qui viennent de France dans les navires qui leur portent de la toille, de la farine, du vin, du bœuf salé, du lard, de l'eau de vie, des estoffes, des chapeaux, des souliers, du beurre, de l'huile, des munitions »[3178].

La mer est donc source de vie aux Antilles. Elle apporte les denrées, la nourriture et parfois la fortune et il n'est pas besoin de partir loin sur les flots pour profiter de ces richesses puisque des naufrages arrivent parfois le long des côtes comme en 1673 lorsqu'à la Martinique il y eut « naufrage d'un navire espagnol à la Capesterre » et que celui-ci a été pillé par les habitants[3179]. Ces naufrages assez fréquents entraînent la nécessité de mettre en place une législation spécifique aux îles :

« Monsieur de Baas qui l'a estably pretendois par la que les habitants aussi bien que le capitaine ou propriétaire qui auroient sauvé pendant les premiers vingt quatre heures quelque chose du naufrage en devoient jouir comme de chose a eux »[3180].

Si De Baas est obligé d'agir de la sorte c'est avant tout parce qu'il n'y a jamais assurance que la perte d'un navire soit toujours due à une erreur de navigations. En effet, comme sur les côtes du royaume de France, les habitants des Antilles ont, par moment, la tentation d'allumer quelques feux afin d'attirer les navires dans des zones où ils mettent en péril leur vie. Les habitants des Antilles ont donc l'image de personnes ayant toujours les yeux tournés vers le rivage puisque la mer apporte de gré ou de force des sources de richesses, raison même de la venue d'un certain nombre d'entre eux en ces lieux. Lorsque la fortune ne se présente pas toute seule, nombre de ces habitants n'hésitent alors pas à prendre la mer pour forcer le destin.

Vaucresson fait tout de même une distinction entre les différents occupants des Antilles :

« Outre les habitants et les commerçants qui composent mon régiment nous avons une très grande quantité de flibustiers, maitres de barques, matelots parti establi dans

3176 ANOM, C8A5F417, Lettre de Moyencourt, 02 Mai 1689.

3177 LABAT Jean Baptiste, *Voyage aux isles…* OP.Cite, Tome III, p 318.

3178 ANOM, C8B 1 N° 75, discours des habitants de la Martinique année 1685.

3179 ANOM, C8A 1 F° 210, Lettre de Pallu du Ruau, 06 Juillet 1672.

3180 ANOM, C8A 4F88, Lettre de Du Maitz, 30 Octobre 1685.

ce pais partie vagabond et déserteur des navires marchands tous ces derniers ne sont ni gens qui conseilles ni qui commandent »[3181].

Or, il n'est pas certain que les habitants des îles se voient si différents de ces marins de passages ou installés définitivement sur les côtes de la Martinique ou de la Guadeloupe. En effet, la société coloniale a toutes les caractéristiques d'une société maritime. Elle vie de la mer, en reçoit sa subsistance et lui doit son développement. Les enfants apprennent à grandir à ses côtés. Dès leur plus jeune âge, enfants d'esclaves ou de maîtres, ils savent où se rendre pour la pratique de la pêche et de la cueillette côtière. Ils vivent comme des marins, dormant dans des hamacs, observant les vents et les marées afin de se prémunir des tempêtes qui frappent les îles chaque année. Comme ces hommes qu'ils côtoient régulièrement, ils savent qu'un jour ou l'autre, une infortune peut les conduire à prendre la mer vers d'autres horizons. Certains sont même préparés dès les plus jeunes âges à participer à un équipage pour une pêche plus lointaine ou pour une navigation marchande. Le manque de femmes célibataires aux îles pousse aussi nombre des jeunes garçons à devoir tôt ou tard à se déplacer sur les flots pour pouvoir fonder une famille. Ceci contribue à la dispersion des familles à travers les îles et participent à la circulation des habitants. Les membres de la société coloniale vivent dans un univers maritime. Les périples des premiers marins-habitants sont connus de tous. Le savoir maritime se diffuse au contact fréquent de la population des marchands et des matelots résidents des îles ou simples hommes de passage. Le besoin permanent de main d'œuvre dans les îles contribue à ces mélanges. Ainsi, il est fréquent de voir à terre des hommes de la mer qui se mettent au service des grands propriétaires terriens puisque « il y a encore plusieurs ouvriers et matelots qui tirent du mesme endroit leur subsistance et celle de leur famille » au sein des raffineries[3182]. De même, le manque d'équipages aux îles offre par moment l'opportunité à quelques esclaves de s'extraire des travaux des champs et de prendre part à des épisodes de navigations.

Tout le monde est donc concerné d'une manière ou d'une autre par la mer et personne ne peut y rester indifférent. Dans bien des aspects nous pouvons donc dire que la société coloniale adopte les traits d'une société maritime telle qu'elle a été décrite par Alain Cabantous, Gérard Le Bouedec, Gilbert Buti et André Lespagnol, pour ne citer qu'eux. Il y a tout de même une différence entre cette société et d'autres populations qui vivent exclusivement pour et grâce à la mer comme pourraient l'être les populations caraïbes qui ont occupé ces espaces avant les colons[3183]. En effet, si la société coloniale est très attachée à la mer, elle est surtout dépendante de la terre. La base de la richesse aux îles provient avant tout de l'activité agricole. La mer est un levier pour atteindre les richesses de la terre mais elle ne l'efface pas pour autant. Le colon est avant tout un propriétaire terrien et l'esclave un employé agricole. Après avoir effacé le tabac, le sucre domine l'exploitation agricole aux Antilles et aucune autre activité ne vient le concurrencer. Ainsi, la mer n'est utilisée que dans le but de

3181 ANOM, C8A 17 F° 81, Lettre de Vaucresson, 18 Avril 1709.

3182 ANOM, C8A5F137, Lettre de Du Maitz, 11 Novembre 1688.

3183 BERARD Benoît, BILLARD Jean-Yves, L'ESTANG Thierry, LALUBIE Guillaume, NICOLIZAS Constantino, RAMSTEIN Bruno and SLAYTON Emma « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVI e et XVII e siècles », *Journal de la Société des américanistes,* Vol. 102, No. 1 (2016), pp. 129-158. Dans cet article, l'équipe de chercheurs démontrent, s'il y en avait besoin, que les populations amérindiennes de la Caraïbe entretenaient une relation de proximité avec le monde maritime et que ceci avait donné lieu à l'apparition d'un panel assez ample de techniques de navigation. Ceci avait aussi été évoqué dans des travaux plus anciens par Benoit Berard et par Gérard Lafleur. Ce dernier avait même évoqué le fait que cette relation étroite avec le monde de la mer se percevait même dans des aspects autres de la vie quotidienne de ces populations amérindiennes. LAFLEUR Gérard : *Les Caraïbes des Petites Antilles,* Paris, Karthala, 1992.

renforcer l'apport du sucre dans l'économie locale. L'habitant retourne toujours vers la terre et a les yeux autant tournés vers le rivage que vers le moulin qui permet de broyer la canne et d'en extraire sa richesse. Ce poids du sucre peut expliquer, entre autres, le fait qu'aucune véritable industrie de pêches ne s'y soit développée. Ceci peut aussi permettre de mieux cerner pourquoi les marins sont si difficiles à identifier. Comme les autres habitants des îles, ils sont avant tout des hommes qui pratiquent la pluriactivité. Agriculteurs, ils savent prendre la mer pour commercer ou pour se défendre. Ils restent tout de même des hommes attachés à la terre et leurs compagnes sont avant tout des maîtresses d'habitations ou des employées des champs qui consacrent une grande partie de leur activité au développement de productions agricoles, de subsistances ou commerciales. L'apport de la mer, si grand soit-il n'éclipse donc pas l'apport de la terre.

Les membres de la société coloniale ne sont donc ni totalement marins ni entièrement terriens même si le marin y bénéficie d'une grande notoriété. Son image est positive et nombre d'habitants ne rechignent pas à l'idée de devoir un jour prendre la mer pour pouvoir améliorer leurs conditions de vie. Le monde de la mer est à la base de sa construction, à tel point que les habitants agissent au quotidien comme les marins des côtes du littoral européen, adoptant mœurs et coutumes venues du monde de la mer. Nous retrouvons des hommes de la mer à tous les niveaux de la société coloniale. Membres de l'élite, ils sont aussi présents au sein du monde des Petits blancs. Ils ont place même parmi les engagés et les esclaves. Le marin fait donc partie intégrante de la société coloniale, ce qui explique certaines difficultés que nous avons eu à les repérer de façon individuelle ou collective.

Tout habitant peut donc, à tout moment, appartenir au groupe des « gens de mer ». Pour autant, le monde colonial est avant tout un monde agricole dont les acteurs usent de la terre et de la mer pour pouvoir répondre à la demande des consommateurs situés de l'autre côté de l'Atlantique. La mer est donc d'un apport essentiel pour le développement de cette société mais, jamais, elle ne la détourne de la terre. L'objectif de tous colons est avant tout d'être à la tête d'une habitation, désir qu'ils partagent avec les affranchis et les nouveaux arrivants aux îles. En d'autres termes, il importe plus de détenir des esclaves et des terres agricoles que des embarcations, et ceci est pour nous une caractéristique suffisante pour permettre de dire que nous sommes face à une société maritime qui s'ignore. Nombre de colons sont conscients de ne pas appartenir uniquement à une société agricole. Ils savent et revendiquent leur appartenance à une société de l'estran, cette zone frontière entre la terre et la mer et donc une société littorale. Mais rares sont ceux qui revendiquent une véritable appartenance au monde de la mer.

Conclusion

Sans remettre en cause le poids des activités agricoles et de l'identification à la terre qui se créent dans les îles au XVII° siècle, nous pouvons tout de même dire que les habitants se sont identifiés à l'espace maritime qui les entoure. Tout d'abord, ils n'ont pas fait de la mer une frontière infranchissable. Au contraire, ils ont usé de la navigation dans le cadre de migration inter-caraïbe, ce qui bien souvent, leur a permis de s'extraire de situation délicate. Du fait de ces migrations, apparaissaient aussi des micro-mobilités motivées par le besoin de développer ses activités mais aussi de rester en contact avec le monde colonial en son ensemble. La mobilité maritime est donc une des grandes caractéristiques de la société que nous avons étudiée. Ceci entraîne une certaine proximité avec l'univers marin. La mer reste, certes, perçu comme un espace de dangers, réels, ou fantasmés mais elle est surtout vue comme le moyen d'obtenir gloire et fortune pour les colons, raison pour laquelle ils ont fait le grand voyage atlantique. Sans doute est-elle aussi perçue comme un moyen d'accéder à la liberté pour les membres de la société coloniale tenue en esclavage dans les îles. Cette proximité avec le monde de la mer se ressent aussi dans la façon de vivre des membres de la société coloniale. Sans faire d'eux des marins, nous pouvons tout de même dire qu'ils ont intégré un grand nombre de fonctionnement de la société maritime. La frontière est donc quasi inexistante entre les hommes de la terre et ceux qui ont fait de la mer leur activité principale. Ainsi nous retrouvons des marins dans toutes les strates de la société coloniale. Les marchands et les marins du roi peuvent accéder aux plus hautes sphères de cette société, les pêcheurs et les flibustiers partagent, eux, la vie des autres membres les moins aisés. Marins et agriculteurs des îles partagent une identité commune, ce sont des créoles. Cette identité qui se forge au cours du XVII° siècle, cimente cette société dispersée dans la Caraïbe. Or, ne serait-ce pas la mer qui serait à l'origine de l'apparition de cette identité commune ? En effet, le terme n'est employé que pour donner le sentiment d'appartenir à un ensemble ayant une destinée commune dans un milieu archipélagique. C'est le fait de vivre dans des espaces éloignées et séparés par la mer qui a fait émerger le besoin de créer cette identité commune dépassant le sentiment d'appartenance à une île en particulier. Or, si l'ensemble des habitants des Antilles ont pu acquérir le sentiment d'appartenir à un tout, c'est parce qu'ils ont su faire usage de la mer pour rester en contact et pour écrire une histoire commune. Si nous n'avons pas toujours réussi à bien cerner l'identité du marin des îles, cette étude nous a donc par contre permis de mieux apprécier certains aspects de la mentalité des membres de la société coloniale du XVII° siècle et nous a permis de démontrer que, bien loin de s'écarter des rivages, elle a fait de la mer et de son univers un aspect essentiel de cette nouvelle identité qui s'est créée loin de ses terres d'origines.

Conclusion générale

Cette recherche sur la place de la mer aux Antilles conduit au constat de l'impossibilité de quantifier la place du marin dans cette société en construction. Toutes les recherches que nous avons menées amènent à la même conclusion, il est impossible, pour nous, de connaître le nombre exact d'hommes qui ont pratiqué la navigation dans les Petites Antilles au XVII° siècle. En conséquence, nous ne connaissons pas avec certitude la part de ces marins au sein de la société coloniale. Il est même très difficile de distinguer les « gens de mer » des autres membres de cette société. Ce serait alors tomber dans la facilité de dire, qu'étant dans un espace insulaire, tous les membres de la population résidente sont nécessairement en lien avec la mer. Il est probable que des engagés ou des esclaves, lors de leur séjour aux îles, n'aient pas eu l'occasion de prendre la mer. Pour ce cas encore, les sources ne permettent pas de porter un éclairage suffisant pour répondre à cette hypothèse. La difficulté de notre recherche tient bien aux sources qui sont à notre disposition et qui n'apportent que très peu d'informations sur la pratique de la navigation dans la mer des Caraïbes. La mer n'est qu'un moyen d'atteindre la terre et la préoccupation première des auteurs des documents étudiés est de rendre compte du contrôle de ces terres et de leur exploitation. La mer n'est évoquée que lorsque son usage permet un meilleur contrôle des terres. Nous sommes donc contraints de laisser en suspend un certain nombre de questions pour lesquelles nous n'aurons peut-être jamais aucune réponse. Pour autant, les travaux que nous avons menés permettent d'affirmer que nous pouvons mesurer l'importance de la mer pour cette société coloniale en construction.

Tout d'abord, nous avons pu démontrer que la maîtrise de la navigation joue un rôle important lors de la conquête et dans la phase de développement de la colonisation. L'histoire de la mer aux Antilles au XVII° siècle est avant tout une histoire de l'installation coloniale. Les premiers colons sont des marins qui ne s'installent pas au hasard. La conquête suit un plan clair : se rapprocher des richesses de l'Amérique afin de les distribuer sur le marché européen tout en mettant de côté l'intermédiaire espagnol. Dans la course des nations européennes aux Petites Antilles, toute installation coloniale a pour projet final de se rapprocher le plus possible des routes qui conduisent les navires du « Vieux Continent » au « Nouveau Monde ». C'est ainsi que les îles les plus convoitées sont celles qui se trouvent à l'entrée ou à la sortie du monde caribéen. Nous sommes bien face à une colonisation menée par des marins et qui laisse des traces dans l'occupation de l'espace. Ce sont les zones côtières qui sont les plus habitées et les mieux développées.

Cette histoire maritime est aussi et surtout une histoire de concurrence entre les îles. Nous avons pu observer une montée en puissance des habitants de la Martinique et, en parallèle, un déclin de ceux de Saint-Christophe. Pourtant, cette dernière avait un avantage du fait de la précocité de son occupation par la France. Son partage entre Anglais et Français a certainement contribué à ralentir son développement. Mais il est indéniable que c'est l'implication des habitants et marchands martiniquais, qui se sont efforcés à attirer à eux les commerçants venus du monde extérieur qui a contribué au déclin de l'île du nord et à la montée en puissance de la Martinique. Les marchands de Saint-Pierre ont su prendre le contrôle des échanges maritimes dans le monde caribéen, provoquant par la même une perte d'influence de la part des marchands de la Basse-Terre de Saint-Christophe. A la fin du XVII° siècle, la Martinique est incontestablement la tête de pont entre l'Europe et les Petites Antilles françaises. Nous retrouvons ses marchands et négociants en relations avec l'ensemble des îles de la Caraïbe. Dans les îles françaises, ceux-ci peuvent écouler les stocks de marchandises qui leur ont été livrés depuis le royaume de France, ou qu'ils ont été cherchés dans les colonies étrangères puisqu'ils sont en connexion avec les colonies hollandaises, anglaises et espagnoles de l'Amérique. Ces hommes font alors de la mer un véritable appui

pour la domination de leur île au sein du monde caraïbe français et pour leur ascension sociale.

L'histoire de la mer dans les Petites Antilles françaises est donc avant tout l'histoire de la montée en puissance de la Martinique et d'une hiérarchisation des îles qui en découle. Le XVII° siècle voit l'île de Saint-Christophe perdre de son importance jusqu'à sa perte définitive pour la France. La Guadeloupe, quant à elle, reste dans l'ombre de la Martinique. Si ses habitants savent s'impliquer dans le commerce inter-île, jamais ils n'arrivent à concurrencer efficacement les marchands martiniquais. Dans cette histoire commerciale des Petites Antilles françaises, le rôle des îles secondaires est cependant déterminant. La Grenade, Marie-Galante, les Saintes, Sainte-Croix, Saint-Martin et Saint-Barthélemy offrent, certes, d'autres débouchés commerciaux mais permettent aussi d'importer dans les îles principales des marchandises qui n'y sont pas produites. La présence de ces îles secondaires assure aussi la possibilité de commercer avec les nations étrangères, loin du regard des administrateurs qui ont en charge de faire appliquer les principes du « Colbertisme ». L'histoire maritime des Petites Antilles au XVII° siècle est donc également une histoire de connexion entre les îles et entre les habitants qui y pratiquent les échanges commerciaux.

Bien évidemment, le développement de ce commerce inter-îles dépend de la préservation des possessions françaises. L'histoire de la mer aux Antilles se décline donc aussi en une histoire de conquêtes et de conflits. Pour constituer ces nouvelles colonies, les conquérants doivent faire appel à des hommes qui maîtrisent l'espace. Cette capacité provient d'une pratique assidue de la navigation dans les eaux caribéennes. Grâce à elle, les marins des îles ont pu nouer des liens avec les populations caribéennes, gagner leur confiance, et ainsi faciliter l'installation des nouveaux colons. Ils ont pu aussi peser les avantages et les inconvénients de la détention de certaines îles. Ainsi s'explique le fait que la Grenade voit son occupation s'intensifier alors que sa voisine Tobago reste inoccupée au cours de la période étudiée. Une fois installés dans les îles, les colons, loin de fuir la mer, restent sur les rivages prêts à reprendre le large ou à défendre les côtes en cas d'attaques. Or, ces dernières sont nombreuses au cours de ce siècle où tous les conflits européens ont eu une résonance aux Antilles. L'histoire de la mer aux Petites Antilles est donc aussi une histoire de la défense des colonies. Dans cet espace, elle s'exprime par la fortification des zones littorales mais aussi par le développement de la course, donnant naissance à une flibuste. En ce domaine, c'est encore la Martinique qui en tire le meilleur parti. Alors que Saint-Christophe avait accueilli les premiers flibustiers des îles, c'est à Saint-Pierre que se regroupent la majeure partie des hommes qui pratiquent la guerre sur mer à la fin du XVII° siècle. Nous pouvons y voir, à nouveau, une perte de puissance de Saint-Christophe au profit de la Martinique, ce qui va avoir des conséquences importantes pour l'évolution du domaine colonial français. Alors que la Martinique semble à l'abri des attaques extérieures, permettant au modèle colonial d'y prospérer, la partie française de Saint-Christophe est conquise à plusieurs reprises par ses voisins anglais. Si le partage de l'île peut être un élément explicatif à ces attaques multiples, il ne pourrait suffire. En fait, c'est bien le déclassement de Saint-Christophe et la perte du contrôle de la navigation de la part des habitants qui semblent le mieux expliquer la fréquence des attaques des nations ennemies. Signe de cette perte d'importance, au début du XVIII° siècle, les habitants des Petites Antilles ne cherchent même plus à reprendre ce territoire, attitude expliquant en grande partie sa perte définitive en 1713.

Étudier la relation qui existait entre les habitants des Petites Antilles et la mer au XVII° siècle permet de mieux comprendre l'importance de la Martinique dans cet espace et donne de meilleurs éclairages sur l'évolution du domaine colonial français aux Petites Antilles. Ainsi, nous savons que le développement de la Martinique et, dans une moindre mesure, celui de la Guadeloupe et des îles secondaires, n'est pas dû seulement à l'implication du roi de France, de ses ministres ou de quelques armateurs des ports du royaume de France. Le développement du modèle colonial aux îles est principalement dû à l'implication des

habitants. Au cours du XVII° siècle, les colons ont cherché à gagner en autonomie vis à vis de la métropole. Agir de la sorte a, dans bien des cas, été vital. Les navires partant d'Europe pour commercer aux colonies sont confrontés aux tempêtes, cyclones, attaques ennemies ou tout autre élément qui peut provoquer des retards dans les approvisionnements. Le royaume de France n'est donc pas toujours en mesure d'assurer de façon convenable l'approvisionnement de ses colonies. Les grandes maisons de commerces ne peuvent pas non plus répondre de tous temps à la demande des colons en produits de première nécessité mais aussi en marchandises permettant d'adopter aux îles un mode de vie proche de celui qu'elles auraient eu en Europe. Seuls les échanges interlopes permettent de répondre le plus convenablement possible à la demande des colons. Or, pour pouvoir échanger avec les Hollandais, principalement, ils doivent s'organiser par eux-mêmes, surtout à partir de 1664, date de la mise en place de l'exclusif aux îles. Dans cette recherche d'autonomie, les colons ont dû apprendre à organiser leur territoire. Les premiers à se soucier de l'aménagement de l'espace sont les premiers gouverneurs des îles. Du Parquet, Hoüel ou De Poincy sont tous à l'origine de l'apparition de zones de commerces et d'échanges. Ils ont tous eu la volonté de faire du quartier principal de leur possession une vitrine pour leur île. Ils y ont alors implanté des petits mais véritables ensembles portuaires, des espaces où les équipages peuvent se reposer, réparer leur navire voire en construire de nouveaux. Cette recherche d'autonomie provoque aussi l'apparition d'une « aire portuaire » dans les Petites Antilles. En son cœur, nous retrouvons Saint-Pierre de la Martinique, complété par les ports de Fort Royal et de la Trinité. Autour de cette « aire » se développent des espaces d'échanges secondaires dans les rades aménagées pour accueillir les navires à plus faibles tonnages. Saint-Pierre a aussi dans sa sphère d'influence les ports de la Basse-Terre de la Guadeloupe et de la Basse-Terre de Saint-Christophe qui, eux-mêmes, dominent un ensemble littoral qui s'étend jusqu'aux îles secondaires. Cette organisation de l'espace maritime fait alors de Saint Pierre de la Martinique une véritable tête de pont entre l'Europe et les Petites Antilles françaises. Les échanges qui ont lieu dans les îles suivent pour la plupart le schéma suivant : les plus grands navires de commerce venant d'Europe accostent dans les ports des îles principales, en particulier Saint-Pierre ou Fort Royal. Une fois dans les anses de ces espaces marchands, les cargaisons que transportent ces navires sont transbordées dans des embarcations de plus faible tonnage telles que des barques. Ces embarcations plus petites apportent les marchandises dans les autres quartiers de l'île ou dans les îles secondaires. Au large de ces dernières, ces barques transbordent à nouveau les marchandises dans des navires plus petits, comme les canots côtiers ou les pirogues. Les produits apportés dans ces quartiers sont ainsi échangés contre d'autres productions qui repartent vers l'Europe. Cette organisation repose sur une implication et une coopération des marchands européens et des habitants.

Afin d'assurer les échanges maritimes mais aussi pour assurer la survie des colonies, il a fallu faire appel à des équipages locaux. La seule venue de marins étrangers aux colonies ne peut permettre d'assurer un contrôle et une continuité efficace de la circulation maritime aux îles. Ces équipages sont recrutés tant parmi les colons que parmi les populations mises en esclavage. Nous trouvons donc dans la mer des Antilles des équipages bigarrés, composés de personnes issues de toutes les nations, et ayant des statuts bien différents une fois à terre. Il est tout de même nécessaire de rappeler que cette présence d'esclaves au sein des équipages semble provoquer un partage de l'espace : les navigations les plus lointaines sont assurées en priorité par des équipages composés quasi exclusivement de populations libres.

Pour assurer ces échanges inter-îles ou inter-quartiers, il a aussi été nécessaire de se doter d'embarcations. La mer des Antilles est ainsi sillonnée par des navires de toutes sortes. La Caraïbe est avant tout le royaume de la barque. Cette embarcation, souvent importée d'Europe, côtoie des navires de plus fort tonnage destinés au commerce transatlantique mais aussi des brigantins ou des sloops aux mains des flibustiers, et des canots qui circulent le long des côtes. Ces embarcations proviennent pour la plupart d'Europe. Elles sont vendues aux Antilles, souvent à la suite à des prises faites dans la Caraïbe. Certaines de ces barques ont été

importées en fagot et assemblées sur place. Enfin, les colons peuvent aussi faire usage des pirogues qu'ils ont appris à construire après avoir observé le mode de fonctionnement des populations amérindiennes. La présence de ces embarcations traduit des échanges techniques entre les habitants et entre les nations présentes dans l'espace. Ceci donne lieu à l'apparition de nouveaux savoirs techniques tant en termes de navigation que de construction. C'est ainsi que les savoirs caribéens ont pu être préservés et transmis, à la fois aux populations européennes qui font partie des équipages locaux, mais aussi aux esclaves qui viennent compléter ces équipages, palliant l'absence de colons dans certaines situations. C'est cette recherche permanente d'autonomie qui a permis à la société coloniale de se maintenir et qui a aussi assuré la pérennité de certaines traditions et la préservation de certaines maîtrises de la navigation aux îles.

Cette recherche d'autonomie explique l'apparition de pratiques maritimes dans les Petites Antilles. La première d'entre elle est la pêche. Comme les autres, cette activité a sa propre histoire et sa propre évolution. Dans les premiers temps de la colonisation, elle a permis la survie d'un grand nombre d'habitants. Certains d'entre eux ont même cherché à faire d'elle une activité principale. Avec le développement de la colonisation, son importance décroît et, alors même qu'elle est pratiquée par un nombre toujours plus important d'habitants, son importance décline jusqu'à ce qu'elle apparaisse comme une pratique réservée aux pauvres et aux esclaves. Au début du XVIII° siècle, tout le monde consomme encore des produits issus de la mer mais très peu se disent pêcheurs. La situation est inversée pour des activités comme le transport de personnes. Au début de la colonisation, les circulations maritimes sont principalement aux mains des élites politiques ou économiques. Avec l'augmentation du nombre d'habitants, leur dispersion et la mise en place de systèmes administratifs dans l'ensemble des îles, une demande de mobilité émerge. Des hommes saisissent l'occasion pour développer des transports maritimes dans les îles et entre les îles. Aux côtés des petites embarcations des propriétaires terriens qui circulent entre les anses, il y a aussi des canots passagers, comme entre Saint-Pierre et Fort Royal. Dans ces rades, ils côtoient les navires de commerce, principalement les barques, les navires des flibustiers, des flibots, des sloops et toutes sortes d'embarcations capables d'être armées en course, ainsi que les pirogues des habitants. Tous les jours, des embarcations partent des quartiers les plus éloignés pour rejoindre les principales rades et les ports des îles, là où se fait le commerce.

Parmi les activités qui se développent au cours du siècle, le commerce maritime a, lui aussi, sa propre histoire. Aux mains d'acteurs extérieurs avant 1664, commis des grandes maisons de commerce de France ou marchands hollandais, il passe progressivement sous contrôle des habitants qui cherchent par là-même à se défaire de la pression de la Compagnie des Indes Occidentales puis des représentants du roi de France. Au début du XVIII° siècle, résident aux îles de véritables négociants et armateurs capables de commercer avec l'ensemble de l'espace caraïbe et détenant de véritables fortunes. Le recensement des embarcations parties de la Martinique en 1711 démontre qu'à cette date les armateurs des Petites Antilles sont autant capables que les grands armateurs du royaume de France d'assurer l'approvisionnement des îles. Souvent, ces hommes sont en lien avec le monde de la flibuste. Cette dernière activité, qui fut à la base de la colonisation, tend à disparaître au milieu du XVII° siècle. L'appropriation des terres par les grands cultivateurs sucriers et l'extension des conflits européens dans le monde caribéen la font renaître dans les années 1680. Sa pratique a alors permis de pallier l'absence d'escadres permanentes aux îles et est cause, par exemple, du maintien de la colonisation française à la Guadeloupe. Si les flibustiers n'ont rien pu faire contre l'attaque anglaise de 1702 à Saint-Christophe, ils bénéficient tout de même d'une grande notoriété aux îles jusqu'à la fin du siècle. Les habitants sont conscients de l'importance de cette activité pour leur survie. Or, la flibuste a toujours une histoire en dents de scie, oscillant entre exploits individuels et collectifs et temps d'absence et de déclins. Comme dans bien des moments de son histoire, en 1713, elle n'est plus que l'ombre d'elle-même. La fin de la guerre de Succession d'Espagne entraîne alors le départ de nombreux

flibustiers ou le retour vers la terre pour un grand nombre d'habitants qui avaient pu s'illustrer dans la course.

La Guerre de Succession d'Espagne a donc bien modifié le fonctionnement de l'ensemble colonial français aux Petites Antilles. L'ouverture du commerce avec les Espagnols a certainement dû offrir des possibilités aux marchands des îles qui avaient maintes fois exprimé la volonté de commercer avec l'Amérique hispanique. La flibuste qui s'est développée lors de ce conflit a permis à de nombreux habitants de trouver de quoi vivre, voire de s'enrichir. Enfin, la disparition de la colonie française de Saint-Christophe entraîne une réorganisation nécessaire de l'espace colonial et enlève la dernière entrave à la domination de la Martinique sur les Petites Antilles françaises. Bien plus que cela, ce conflit, certainement plus que les autres, a fini de souder les habitants des îles françaises et a permis de consolider cette nouvelle identité : les créoles. Prendre la mer pour les îles signifie briser les liens qui unit le voyageur à son continent de départ, Europe ou Afrique. Si les premières générations des nouveaux arrivants sont encore très attachées à leur région d'origine au point, pour certain, d'en faire un élément constitutif de leur identité, les enfants de ces derniers n'ont plus véritablement d'attaches avec les terres de leurs ancêtres. Nombre de ces enfants construisent leur identité autour de l'île dans laquelle ils sont nés ou ont grandi. Il y a donc émergence de Martiniquais, de Guadeloupéens, de Saintois… Si les habitants sont attachés à leur île, la mer n'est pas pour autant perçue comme une barrière. Ils doivent circuler pour commercer, pour tenter de trouver fortune ou amélioration de leur condition de vie dans d'autres espaces de la Caraïbe. Ceci contribue à la dispersion des familles. Dans ce cadre, les îles ne peuvent offrir un cadre suffisant pour la construction d'une identité commune.

C'est donc la mobilité et l'usage fréquent de la navigation qui expliquent l'émergence de cette identité créole qui s'applique alors à tous les habitants quels que soient leur statut et origine. Un créole au XVII° siècle est un enfant né aux îles. Grandissant dans cet univers, il adopte l'attitude et les mœurs des habitants de la colonie. Il sera bien évidement attaché à la terre, source de richesses pour les colons, travail obligatoire pour les populations serviles. Mais au cours de son existence, il aura de nombreuses occasions d'entrer en contact avec le monde maritime. Du fait de l'installation des colonies sur les littoraux, il réside nécessairement près des côtes, peut-être dans un port ou dans une rade. Dans son quartier, les lieux de cultes donnent sur la mer. Son habitation est elle aussi tournée vers le rivage, car, comme les autres habitants, il épie la venue des navires de commerce ou de guerre. Sauf s'il fait partie des plus riches, il dort dans un hamac, comme les marins. Il consomme des crustacés et du poisson qu'il a lui-même pêché dans la plupart des cas ou qu'il a fait pêcher par ses esclaves. S'il a une activité agricole, il veillera à prendre la mer pour pouvoir revendre ses productions dans les principales places de commerce de l'île. Dans tous les cas, il sait que des occasions de prendre la mer se présenteront nécessairement. Soit il aura à défendre son île en prenant part à un équipage de flibustier, soit il aura à quitter les lieux lors d'une attaque ennemie, soit il aura à compléter l'équipage d'un navire marchand. Et puis, s'il veut se marier ou obtenir des terres plus importantes, il lui faudra certainement rejoindre un autre espace de la Caraïbe par voie de mer. S'il est esclave, il sait aussi que l'occasion se présentera peut-être un jour où il pourra prendre la mer pour atteindre de meilleurs rivages et peut-être même pourra-t-il prendre place au sein de la société des esclaves en fuite de Saint-Vincent.

Au sein de cette société, les femmes ont aussi leur part dans la navigation. Elles peuvent prendre place dans les embarcations afin de rejoindre des membres de leur famille résidant dans d'autres lieux de la Caraïbe. Elles peuvent même être à la tête des embarcations en tant qu'armateur. Enfin, certaines d'entre elles ont à gérer des affaires qui les conduisent à détenir des terres dans différentes îles, ce qui les amène, par moment, à devoir prendre la mer. La navigation est donc un trait commun à cette société coloniale et la promiscuité avec le monde de la mer en est un élément important. Sans faire de tous les habitants des marins, la mer les unit et fait d'eux des créoles.

Pour répondre à notre problématique, nous pouvons donc dire que la société coloniale des Petites Antilles au XVII° siècle a, dans bien des aspects, les traits d'une société maritime. Sans remettre en cause l'importance de l'agriculture au sein de cette société, la mer est tout de même un élément déterminant pour son maintien et son développement. Certes, cette société a souvent dû faire usage de la navigation par contrainte et par obligation. Le fait que les colons et les esclaves prennent la mer s'explique avant tout par le fait que les acteurs extérieurs quels qu'ils soient n'ont pas su répondre efficacement à la demande des membres de la société coloniale. Loin de la Métropole, les habitants ne peuvent rester dans l'expectative de l'arrivée prochaine d'un navire. Ils ont donc nécessité à prendre leur destin en main. Dans le cadre de l'insularité, ceci passe par un acte de navigation. Or, le fait que ces habitants vivent dans une île n'explique pas, à lui seul, cette promiscuité entre le monde colonial et le monde de la mer. Elle résulte, en fait, d'une véritable volonté des habitants. Au XVII° siècle, les membres de la société coloniale sont soucieux de prendre le contrôle de l'espace maritime qui les entoure, intention qui est perceptible tant dans leur implication dans un grand nombre de domaines de la navigation que dans la construction de leur identité. Ils ne font pas table rase du passé, effaçant les traces et le savoir des populations amérindiennes. Bien au contraire, ils l'intègrent aux savoirs européens, faisant émerger de nouvelles pratiques et de nouvelles techniques. De même, ils adoptent un mode de vie proche de celui des marins, ce qui, bien des fois, leur permet de se maintenir en vie et de développer leur activité. Nous pouvons donc dire que la société coloniale des Petites Antilles françaises, tant par ses pratiques que par son mode de vie, possède bel et bien les codes d'une société maritime. En de nombreux points, elle est similaire aux sociétés résidant sur les littoraux français métropolitains à la même période, même si elle développe des spécificités dues au fait qu'elle croît dans un espace lointain et est marquée par des phénomènes qui lui sont propres, telle que la pratique de l'esclavage. Les habitants ont alors les yeux tournés sur le rivage, ils l'occupent, se l'approprient, vivent avec, savent faire usage de la navigation et n'attendent pas la venue de marins extérieurs pour prendre possession de la mer et de ses ressources.

L'étude de la place de la mer aux Antilles nous a permis de faire émerger l'idée que la société coloniale, dans bien des aspects, a adopté des modes et des coutumes qui sont d'usage au sein des sociétés des « gens de mer ». Elle use de la mer, aussi bien que de la terre, dans le but de faire fructifier ses affaires et d'atteindre la richesse qu'elle est venue chercher aux îles. L'étude de la relation entre les habitants et le monde maritime nous a permis de répondre à un certain nombre de questions que nous nous posions sur l'émergence et la construction d'une société dans le cadre de l'insularité. Pour autant, un grand nombre d'aspects restent encore à explorer.

Tout d'abord, il conviendrait de remettre ce sujet dans son contexte géographique. En effet, nous avons dû, dans le cadre de cette thèse, nous contenter d'étudier les relations qui existaient entre chacune des îles qui sont sous la domination du royaume de France. Nous avons ainsi vu émerger la Martinique et s'effondrer Saint-Christophe. Il est peut-être maintenant nécessaire de replacer cette domination de la Martinique à l'échelle de la Caraïbe dont les îles sont partagées entre différentes nations européennes et amérindiennes. Cette étude comparative à l'échelle internationale devrait ainsi permettre de mesurer le poids exact de la Martinique dans son environnement caribéen. L'étude des archives conservées à Londres et à Séville pourraient apporter un certain nombre d'éléments de réponse.

De même, la fin du XVII° siècle et le début du XVIII° siècle voient l'émergence d'une autre puissance au sein de l'espace colonial français avec l'île de Saint-Domingue. Si des études sur la « perle des Antilles » ont déjà été menées, il serait intéressant de voir comment la communauté des marchands martiniquais va réagir à l'apparition de nouveaux rivaux au moment même où disparaissent les concurrents de Saint-Christophe. Une étude menée à partir des fonds conservés à l'ANOM mais aussi des recherches dans les fonds des archives des amirautés et des archives notariales des grands ports de Dunkerque, Saint-Malo, Nantes, La

Rochelle, Bordeaux et Marseille pourrait permettre d'offrir de nouveaux éclairages sur cette question.

La recherche que nous avons menée nous a aussi permis de témoigner de l'importance de la mer pour les membres de la société coloniale au XVII° et au début du XVIII° siècle. La mer tient une place centrale, encore en 1713. Pourtant, Michel Rodigneaux, qui a étudié l'implication des Guadeloupéens dans la guerre de course à la fin du XVIII° siècle, signale que dans le milieu de ce siècle, les habitants de l'île se tiennent à l'écart de l'espace maritime, à tel point que les habitations coloniales ont leurs ouvertures orientées vers la terre, tournant le dos à la mer. La question se pose donc de comprendre pourquoi les habitants de la Guadeloupe se sont détournés des rivages et de la pratique de la navigation au cours de ce XVIII° siècle. En est-il de même pour les autres îles de la Caraïbe ?

De même, Georges Mauvois avait commencé une étude sur l'implication des esclaves dans la navigation aux îles au cours du XIX° siècle. Un savoir technique semble avoir été conservé au sein de cette société. Malheureusement, l'auteur n'a pas pu poursuivre ses recherches. Ainsi, nous ne savons pas précisément comment les sociétés en esclavage dans les Antilles ont pu rester en lien avec le monde de la mer et comment elles ont pu conserver des savoirs que nous retrouvons encore aujourd'hui dans la pratique de la navigation dite traditionnelle. Ce thème conduit aussi à se questionner plus généralement sur la transmission des savoirs au sein du monde caraïbe et la diffusion des techniques. Cette étude peut être envisagée à la fois dans l'espace et dans le temps. Tout d'abord, dans l'espace puisque nous avons eu l'occasion de souligner que la navigation aux Antilles est fruit d'échanges entre les différentes nations présentes en ces lieux. L'exemple du sloop et de sa transmission du nord vers le sud de la Caraïbe pourrait alors s'avérer être un bon fil conducteur. Il s'agirait de comprendre comment ce navire, apparu dans les Bahamas, a pu être transmis aux marins français des Petites Antilles et qu'elles ont été les adaptations techniques envisagées pour le rendre opérationnel dans l'ensemble de l'espace caraïbe. Recherche d'autant plus intéressante que l'étude que nous avons menée pour le XVIIe siècle indique qu'il n'y a pas encore de distinction dans les modes de navigation dans notre espace d'observation. Les barques dites « saintoises » ou les gommiers n'y sont pas encore présents en tant que tel. Une étude de l'évolution des techniques au XVIII° siècle permettrait alors d'améliorer les connaissances sur l'apparition de navigations spécifiques liées à des embarcations comme le gommier, la yole ou les barques « saintoises ».

Cette étude sur la place de la mer nous a permis aussi de constater que biens des aspects de la construction de la société coloniale restent encore à étudier. L'étude des registres paroissiaux et des rôles des habitants peuvent permettre de mieux en comprendre certains modes de fonctionnement. Ainsi, si nous avons pu souligner que le conseil souverain de la Martinique est très bien connu grâce aux travaux d'Adrien Dessalles et Emile Hayot, par contre, les membres de ces conseils à la Guadeloupe et à Saint-Christophe demeurent de quasis inconnus. De même, nous avons pu constater au cours de nos travaux que les capitaines de milices ont un rôle essentiel au sein de la société coloniale. Un certain nombre de ces capitaines sont choisis comme parrains d'enfants d'habitants des quartiers dont ils ont la gestion. Qui sont ces hommes, comment obtiennent-ils ces postes, quelles sont les évolutions de leurs carrières ? Une étude plus approfondie des registres paroissiaux apporterait assurément un grand nombre de réponses en ce domaine.

De même, nous avons souligné que les recherches au sein des archives notariales permettent de pallier l'absence de sources dans plusieurs domaines. Gabriel Debien, entre autres, avait déjà utilisé ces fonds à La Rochelle pour étudier les relations entre ce port et les îles des Antilles françaises. Marion Tanguy a, elle aussi, adopté cette démarche pour étudier les relations entre Nantes et les Antilles. Il ne s'agirait donc pas de reproduire ces études, mais d'orienter ces recherches vers d'autres problématiques. Par exemple, nous avons souligné qu'il y a une demande de la part des membres de la société coloniale en produits spécifiques. Il serait nécessaire alors de chercher à comprendre comment les grandes maisons de

commerce arrivent à répondre à cette demande. Il existe une autre question à laquelle nous n'avons pas réussi à répondre dans le cadre de nos travaux, qui concerne l'origine les embarcations européennes, y compris celles sous forme de « kit », qui sont apportées aux Antilles. Où sont construites ces barques, qui en fait la demande, comment sont-elles transportées ? Une étude dans les fonds des archives notariales permettrait de répondre en partie à ces interrogations.

Ces fonds peuvent aussi permettre de mieux connaître le mode de fonctionnement du commerce aux îles, en particulier celui qui s'effectue en inter-îles et qui demeure encore un champ de recherche insuffisamment maîtrisé. Qui sont les familles qui détiennent réellement le commerce aux îles ? Quelles connexions existent entre ces différentes familles et entre celles des îles étrangères ? Comment s'organise réellement la formation de ces marchands ? L'étude des fonds d'archives des grands ports de commerces européens peuvent apporter des éléments de réponses.

De plus, nous avons vu que le commerce aux îles est autant facteur de développement que la pratique d'activités agricoles comme l'exploitation sucrière. Or, les échanges des produits au sein de l'espace caraïbe sont encore assez mal connus. Nous savons, par exemple, que la société coloniale a besoin d'animaux pour assurer sa subsistance et pour développer ses activités. Nous savons que les chevaux proviennent de l'Amérique espagnole et qu'ils transitent par les îles hollandaises, principalement Corossol. Il serait alors intéressant d'observer dans quel cadre s'organisent ces échanges, comment sont transportés ces animaux et qui bénéficient de ces échanges. Une étude dans les archives conservées à Séville permettrait d'améliorer nos connaissances en ce domaine comme dans celui de l'élevage que pratiquent, dans une mesure que nous ignorons, les membres de la société coloniale.

Enfin, les travaux que nous avons menés ont permis de faire émerger l'idée que la pratique de la mer a fait apparaître une identité commune à l'ensemble des habitants, l'identité créole. Comment cette identité a évolué aux XVIII° et XIX° siècles puisqu'au fil du temps, la créolité semble ne plus avoir suffi pour unifier la société antillaise ? Le terme provient du monde espagnol. Fait-il référence au même mode de fonctionnement dans le monde hispanique que dans le monde francophone ? La société antillaise, anglophone et néerlandophone, qui se construit en parallèle, se sent-elle appartenir à cette société créole naissante ? Ce terme pourrait-il être appliqué à l'ensemble des habitants des Antilles, quelle que soit leur origine ? En clair, y a-t-il une construction commune à l'ensemble de la société coloniale des Petites Antilles ? Une comparaison à d'autres espaces comme la Guyane, les Grandes Antilles, le Canada voire les sociétés coloniales en construction sur les côtes africaines atlantiques, les populations de l'Océan indien ou celles de l'Océan pacifique pourrait être envisagé afin de savoir si un schéma de construction de ces société peut-être observé, ou si nous devons parler de mondes coloniaux qui se distinguent réellement selon l'espace dans lequel ils se construisent.

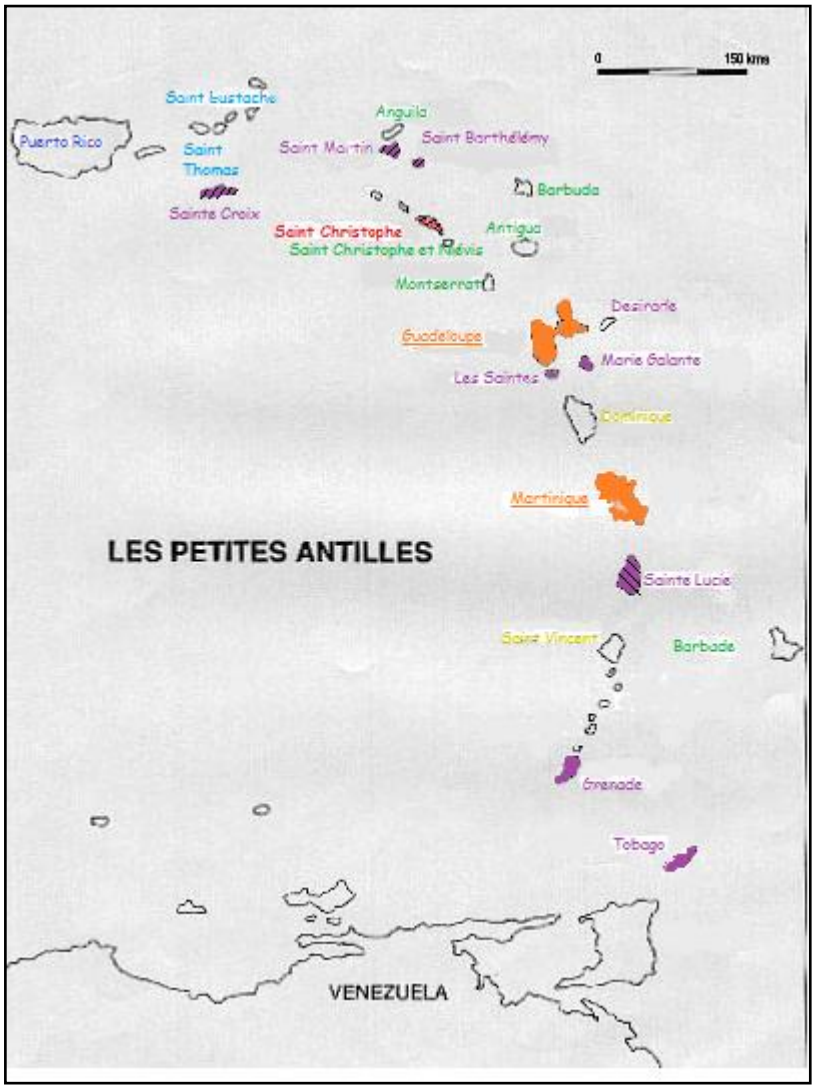
Quels que soient les axes de recherches futurs qui seront choisis à la suite des nôtres et que nous appelons de nos vœux, les travaux que nous avons menés ont permis de confirmer que la recherche sur l'histoire du monde antillais, et du monde colonial en général, est encore loin d'être aboutie. Nous espérons que cette étude sur la place de la mer aux Antilles entraînera de nouvelles recherches sur de nouvelles routes de la connaissance du monde antillais, du monde colonial et même de la navigation en général car cette étude a fini de nous convaincre que le contrôle de l'élément marin, tant aujourd'hui que dans un passé proche ou lointain, est un élément déterminant dans la construction des sociétés, même lorsqu'elles font l'effort un tant soit peu de s'en écarter.

Annexes

Liste des annexes

- Annexe 1 : Carte de l'occupation coloniale dans les Petites Antilles entre 1625 et 1713.
- Annexe 2 : Chronologie
- Annexe 3 : Liste des plus hautes autorités des îles entre 1626 et 1713.
- Annexe 4 Carte de l'île de Saint-Christophe réalisée par Pierre Mariette en 1660.
- Annexe 5 : Carte de la Guadeloupe par Nicolas Sanson en 1658
- Annexe 6 : Carte de l'île de la Martinique par Pierre Mariette, année 1660.
- Annexe 7 : Carte de la Grenade par Blondel.
- Annexe 8 : Carte de Marie-Galante par Blondel en 1667.
- Annexe 9 : Les espaces fortifiés des îles : Fort Saint-Pierre, Fort Royal, Basse-Terre de la Guadeloupe, Basse-Terre de Saint-Christophe.
- Annexe 10 : Des rades foraines : La Pointe des Sables de Saint-Christophe et Sainte-Croix.
- Annexe 11 : Vue du Fort Royal de la Martinique au XVIII° siècle.
- Annexe 12 : L'aire portuaire des Petites Antilles françaises.
- Annexe 13 : Répartition des habitants des îles de la Martinique à partir du terrier de 1671.
- Annexe 14 : Répartition des habitants dans les îles de la Grenade et de Marie-Galante à partir des différentes cartes réalisées pour ces îles.
- Annexe 15 : Les embarcations présentes aux Antilles d'après Jean Baptiste Labat.
- Annexe 16 : « Visite des François aux Caraïbes » gravure de Le Clerc, début XVIII° siècle.
- Annexe 17 : « Jeune négre dans un canot » Dessin, aquarellé, de Charles Plumier.
- Annexe 18 : Déclaration du navire Le Saint-Jacques Saint-Christophe.
- Annexe 19 : Mémoire de Jean Roy.
- Annexe 20 : Extrait de " État général de tout ce qui est nécessaire à touttes les isles».
- Annexe 21 : Etat des marchandises portées de la Barbade à la Martinique.
- Annexe 22 : Attaque de flibustiers dans la Caraïbe décrite par l'intendant Arnoul de Vaucresson.
- Annexe 23 : Extrait de lettre de Phélypeaux où il fait état de l'annonce de la paix dans les îles en 1713.
- Annexe 24 : Pêche à la Tortue d'après Du Tertre.
- Annexe 25 : Un poisson nommé Diable par Jean Baptiste Labat.
- Annexe 26: Liste des espèces marines connues par les habitants d'après Rochefort, Du Tertre et Labat.
- Annexe 27 : Tableau des noms donnés aux espaces côtiers des îles.
- Annexe 28 : Un capitaine aux Antilles dans les registres paroissiaux : le capitaine Bioche.
- Annexe 29 : Un baptême chez les marchands de la Guadeloupe.
- Annexe 30 : Des anciens habitants de Saint-Christophe à la Martinique durant la guerre de Succession d'Espagne.
- Annexe 31 : Les dangers de la mer dans les registres paroissiaux.
- Annexe 32 : Etat des bâtiments marchands qui ont fait commerce à la Martinique en 1711.
- Annexe 33 : Le port Saint-George de la Grenade vers 1780 par Nicolas Ozanne.

Annexe 1 : Carte de l'occupation coloniale dans les Petites Antilles entre 1625 et 1713



Légende

Colonies françaises		Colonies étrangères et territoires non occupés par les Français	
Saint-Christophe	Colonie française en 1625	Barbade	Colonies anglaises
Martinique	Colonie française en 1635	Saint-Thomas	Colonies hollandaises, danoises ou espagnoles
Grenade	Colonie française à partir des années 1650	Dominique	Territoire dit neutre à partir de 1660 (île détenue par les Caraïbes)
	Territoire perdu par la France		

Annexe 2 : Chronologie

Date	Europe et Royaume de France	Amérique et Antilles étrangères	Empire colonial français	Saint-Christophe et dépendances	Martinique et dépendances	Guadeloupe et dépendance
1625		Colonisation de Saint-Christophe par l'Anglais Warner		Colonisation de Saint-Christophe par d'Esnambuc et du Rossey.		
1626			Création de la Compagnie de Saint-Christophe	Accord de partage de l'île entre les Anglais et les Français		
1628		Conquête de Tobago par les Hollandais				
1629		Attaque de Frederic de Toléde		Les Français chassés de Saint-Christophe		
1634		Conquête de Curaçao par les Hollandais				
1635			Création de la compagnie des isles d'Amérique		Conquête de la Martinique par d'Esnambuc	Conquête de la Guadeloupe par De l'Olive et Du Plessis
1636		Conquête de Saint-Eustache par les Hollandais	Début de la crise du tabac	Mort de d'Esnambuc	Du Parquet gouverneur	
1639				De Poincy gouverneur de Saint-Christophe		
1640			Le vasseur fait la conquête de l'île de la Tortue			
1642	Mort de Richelieu					
1643	Mort de Louis XIII					Houel gouverneur de la Guadeloupe
1645			De Thoisy nommé gouverneur générale des îles d'Amérique			
1648				Conquête de Saint-Barthélémy et Saint-Martin		Conquête des Saintes et de Marie-Galante
1649	Mort de					Achat des îles

	Charles I d"Angleterre, Cromwell prend le pouvoir.					de la Guadeloupe par Hoüel et de Boisseret
1650				Conquête de Sainte-Croix	Conquête de la Grenade	
1651				Rachat des îles par l"ordre de Saint-Jean de Jérusalem	Conquête de Sainte-Lucie par Du Parquet La Martinique est rachetée par Du Parquet	
1652	Début de la Guerre Anglo-Néerlandaise					
1654		Les Hollandais sont chassés du Brésil				
1655		Les Anglais font la conquête de la Jamaïque				
1658					Mort de Du Parquet, Conquête de la Capesterre de la Martinique	
1660		Traité de neutralité conclu à la Guadeloupe entre les Caraïbes de la Dominique et les colons français et anglais.		Mort de De Poincy		
1661	Règne personnel de Louis XIV Arrestation de Nicolas Fouquet					
1664	Création de la Compagnie des Indes Occidentales		Thomas Warner et les Anglais sont à Sainte-Lucie			
1666		Conquête de Saint-Thomas par les Danois.	D"Ogeron gouverneur de la Tortue	Conquête de la partie anglaise de Saint-Christophe		
1667	Signature du traité de Breda			Restitution de la partie		

	qui met fin à la guerre Anglo-Néerlandaise			anglaise.		
1669	Colbert secrétaire d'État à la Marine					
1670					Martinique centre de l'administration des Petites Antilles	
1672	Guerre de Hollande					
1674	Mise en place de l'administration directe (Fin de la Compagnie des Indes Occidentales)				Attaque de De Ruyter à Fort Royal	
1676			Prise de Cayenne par d'Estrée			
1678	Signature du traité de Nimègue qui met fin à la guerre de Hollande		Tobago colonie française Jean II d'Estrée échoue aux îles d'Aves			
1679			Création de l'intendance des îles.			
1681	Ordonnance de Marine en France					
1683	Mort de Colbert De Seignelay secrétaire d'État à la Marine					
1684			De Cussy gouverneur de la Tortue et Saint-Domingue			
1685	Révocation de l'Edit de Nantes					
1688	Guerre de la Ligue d'Ausbourg	Le flibustier Henri Morgan attaque Panama		Partie Anglaise conquise.		

1690	Louis Phélypeaux De Pontchartrain secrétaire d'État à la Marine			Les Français sont chassés de Saint-Christophe		
1697	Traité de Ryswick qui met fin à la guerre de la Ligue d'Ausbourg		La colonisation française à Saint-Domingue est reconnue par la couronne d'Espagne	Restitution de la partie française de Saint-Christophe		
1699	Jerome Phélypeaux de Pontchartrain secrétaire d'État à la Marine					
1701	Le royaume de France obtient la gestion de l'asiento.					
1702	Guerre de Succession d'Espagne			Les Français chassés de Saint-Christophe		
1703						Attaque anglaise à la Guadeloupe
1713	Traité d'Utrecht qui met fin à la guerre de Succession d'Espagne.					

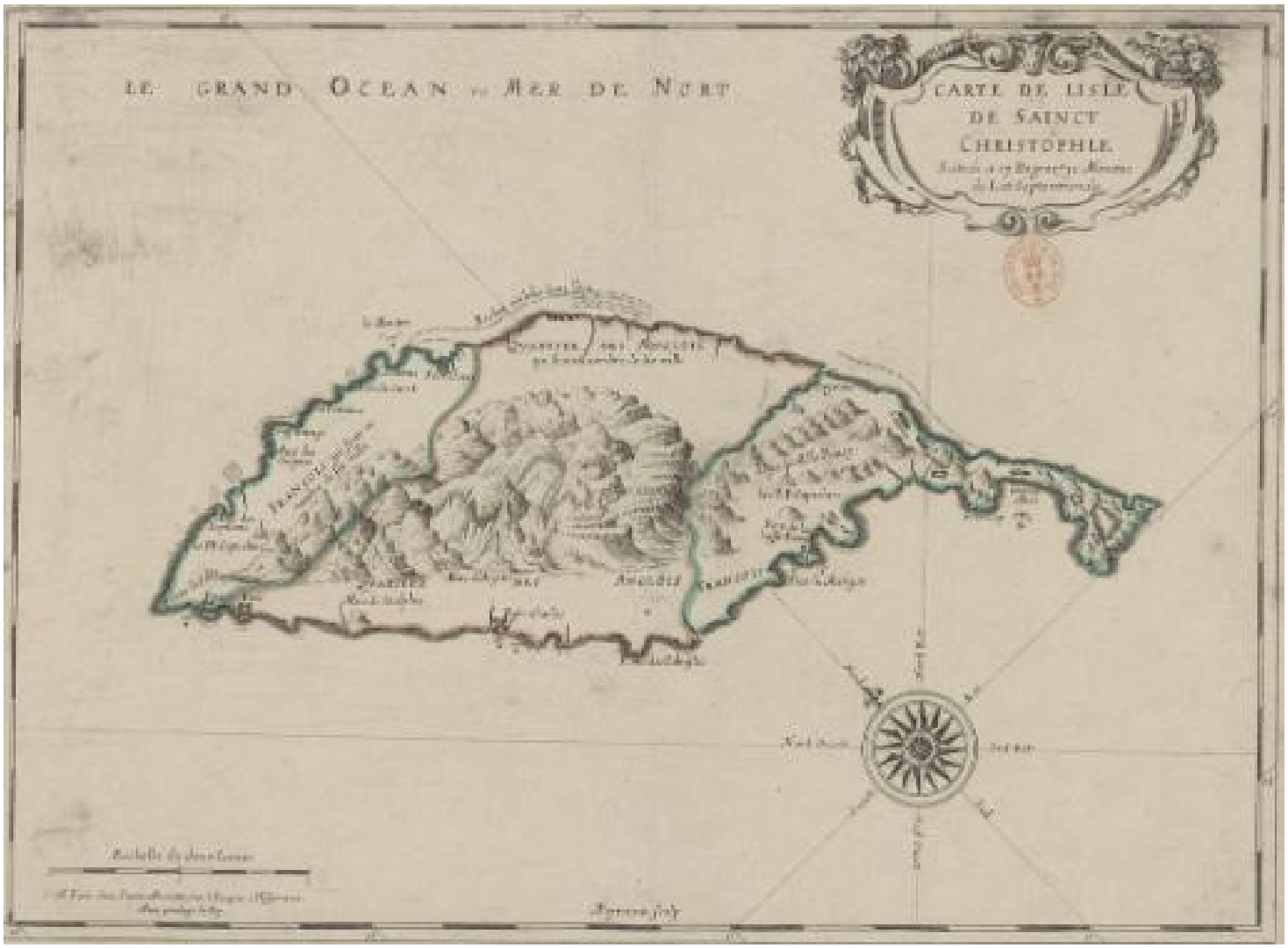
Annexe 3 : Liste des gouverneurs et intendants entre 1625 et 1713

Lieutenants et gouverneurs généraux	Intendants	Gouverneurs de la Grenade	Gouverneurs de la Martinique	Gouverneurs de la Guadeloupe	Gouverneurs de Saint-Christophe
Belain d'Esnambuc 1628 – 1636					Belain d'Esnambuc 1628 – 1636
Pierre du Halde 1636-1638			Jean Du Pont 1635-1636 Jacques Dyel Du Parquet 1636-1658	Jean Duplessis 1635 Charles Liénart de l'Olive 1635-1640	Pierre du Halde 1636-1638
René de Bétoulat de la Grange Fromenteau 1638-1639					René de Bétoulat de la Grange Fromenteau 1638-1639
Philippe Longvilliers de Poincy 1639-1660		Jean le Comte 1649-1654 Louis Caqueray-Valmenier 1654-1658 Jean François Du Buc 1658-1660	Dyel de Vaudroques 1658-1662	Jean Aubert 1640-1643 Charles Hoüel 1643-1664	Philippe Longvilliers de Poincy 1639-1660
Alexandre de Prouville, Marquis de Tracy 1663-1665		Jean Faudoas de Cerillac 1660-1664	Méderic Rolle de Goucelas 1662-1663 Adrien Jacques Dyel du Parquet sieur de Clermont 1663-1664	Claude François du Lyon 1664-1677	Charles de Sales 1660-1666
Joseph Antoine Le Febvre de la Barre 1666-1669		Vincent 1664-1670	Robert le Fichot des Friches, Sieur de Clodoré 1665-1669		Claude de Roux, Chevalier de Saint Laurent 1666-1689
Jean Charles de Baas de Castelmore 1669-1677		Louis de Canchy de Lerole 1671-1674	François Rolle de Laubière 1669-1670	Jacques de Boisseret de Téméricourt (Marie Galante)	

			Anthoine André de Sainte Marthe de Lalande 1670-1679	1669-1676	
Charles de la Roche Courbon de Blénac 1677-1683	Jean Baptiste Patoulet 1679-1682	Pierre de Sainte Marthe de Lalande 1675-1679	Jacques de Chambly 1680-1687	Pierre Hinselin 1677- 1695	
		Jacques de Chambly 1679-1680			
Charle Roux Chevalier de Saint Laurent 1683-1684	Michel Bégon 1683-1685	Nicolas de Gabaret 1680-1689		Charles François d'Angennes (Marie Galante) 1679-1686	
Charles de la Roche Courbon Blénac 1684-1691	Gabriel Dumaitz de Goimpy 1684-1695	Louis Nicolas de Gémozac 1690-1695	Nicolas de Gabaret 1689-1711	Charles Auger (Marie Galante) 1686-1691	Charles de Pechpeyrou-Comminges de Guitaut 1689-1690
François d'Alesso, Marquis d'Eragny 1691					
Charles de la Roche Courbon Blénac 1691-1696					
Thomas-Claure Renart de Fuchsamberg, Marquis d'Amblimont 1696-1700	François Roger Robert 1695- 1702	De Bellair de Saint Aignan 1696-1700		Charles Auger 1695-1702	Jean Baptiste de Gennes 1699-1702
		Joseph de Bouloc 1701-1708			
Charles Comte d'Esnots de Forbonest 1701					
Nicolas de					

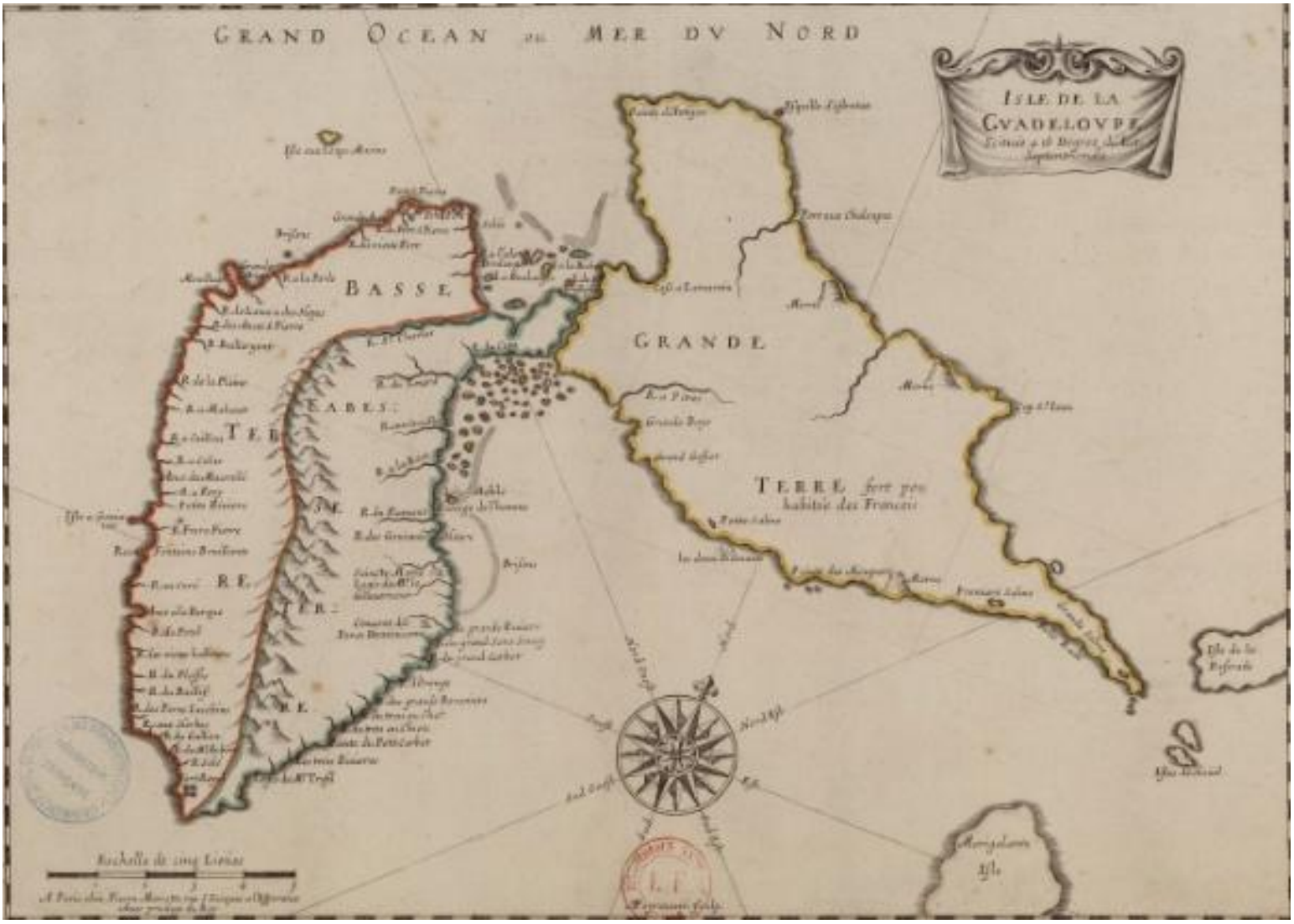
Gabaret 1701-1702				
Charles François de Machault de Belmont 1703-1709	Jean jacques Mithon de Senneville 1702-1706			Joseph d‟Honon de Gallifet 1703-1706
Nicolas de Gabaret 1709-1710	Nicolas François Arnoul de Vaucresson 1704-1713	Paul François de la Grange d‟Arquien 1709-1711		Robert Cloche de la Malmaison 1706-1713
Raymond Balthazar de Phélypeaux, sieur du Verger 1710-1713.		Guillaume Emanuel Théodore de Maupéou 1711-1713	Jean Pierre de Charitte 1711-1713	

Annexe 4 : Carte de l'île de Saint-Christophe réalisée par Pierre Mariette en 1660.



Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-15577

Annexe 5 : Carte de la Guadeloupe par Nicolas Sanson en 1658



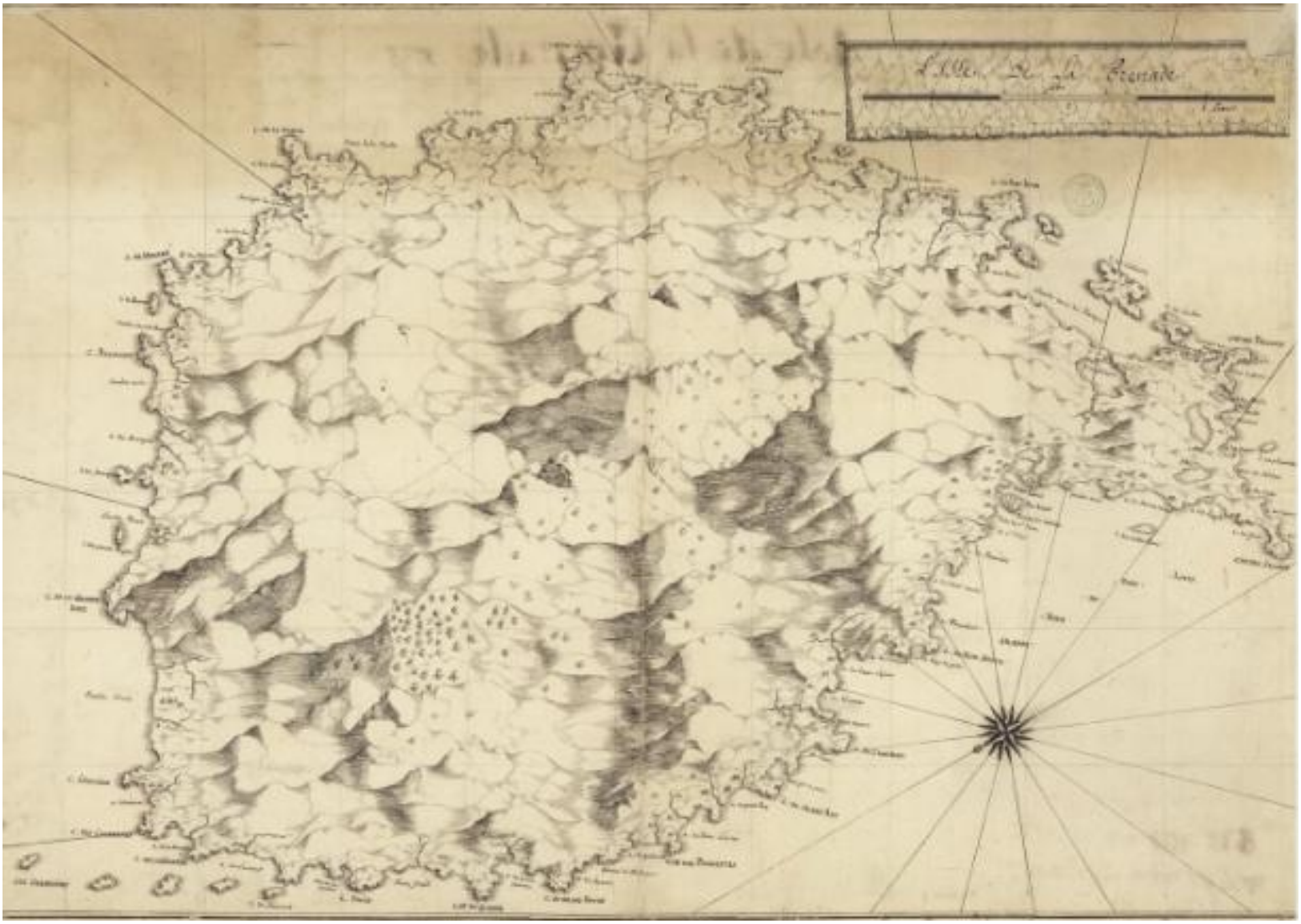
Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE DD-2987 (9089)

Annexe 6 : Carte de l'île de la Martinique par Pierre Mariette, année 1660

Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GESH18PF156DIV2P2D

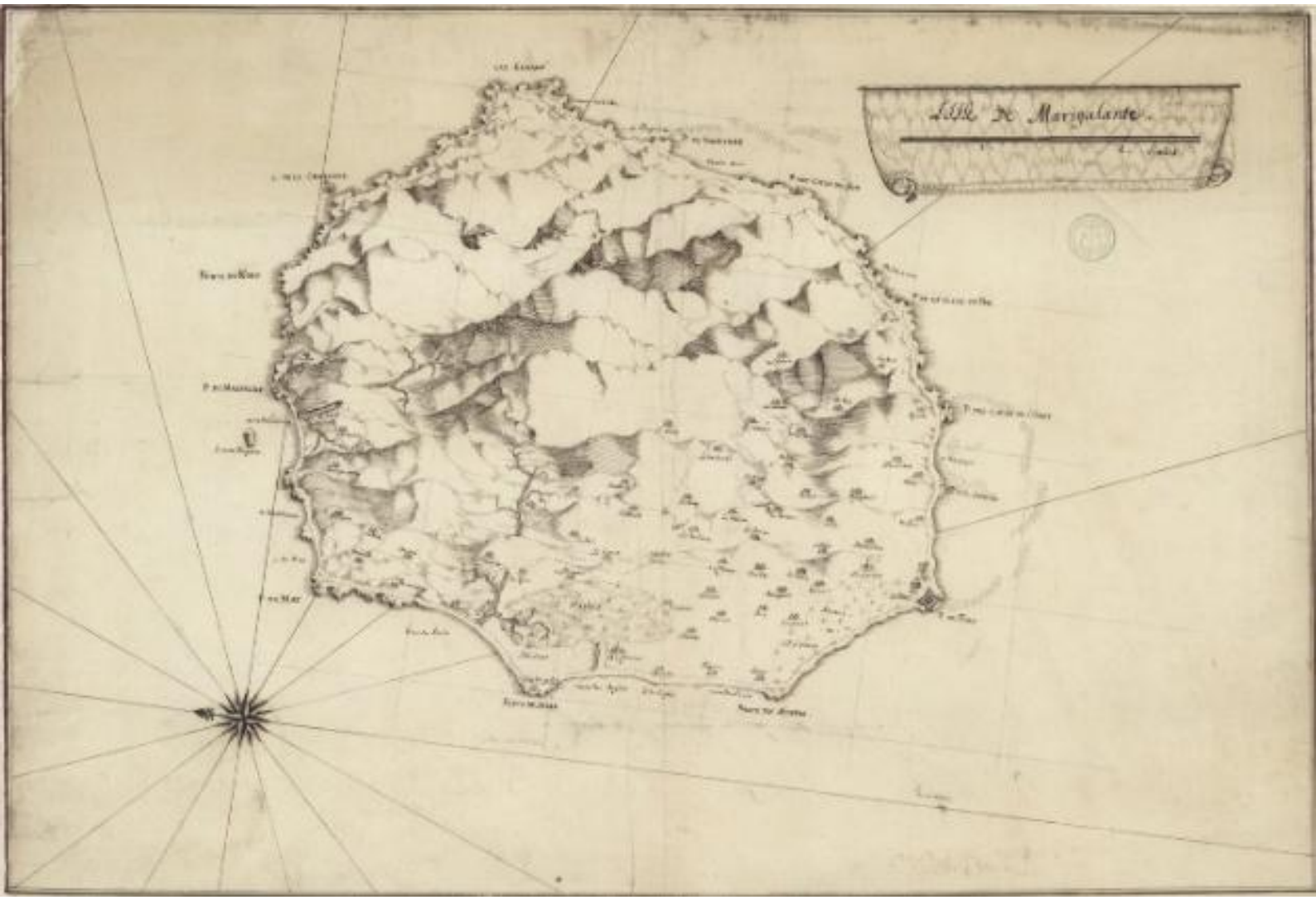


Annexe 7 : Carte de la Grenade par Blondel, année 1667



Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 157 BIS DIV 21 P 2 D

Annexe 8 : Carte de Marie-Galante par Blondel en 1667.

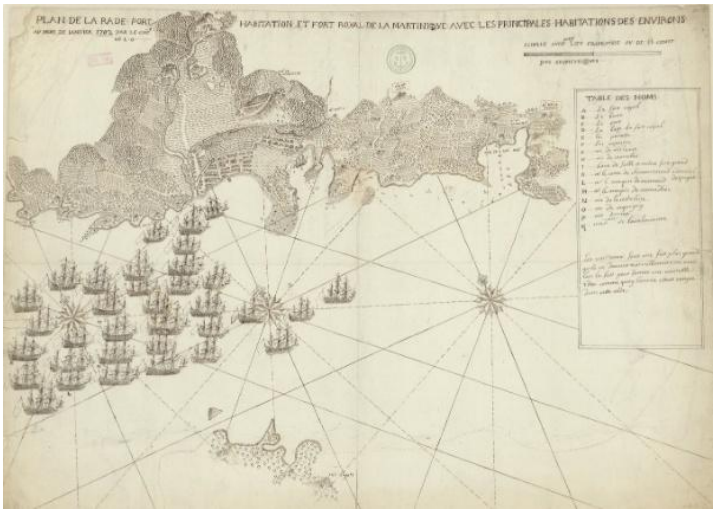


Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 10 P 1 D

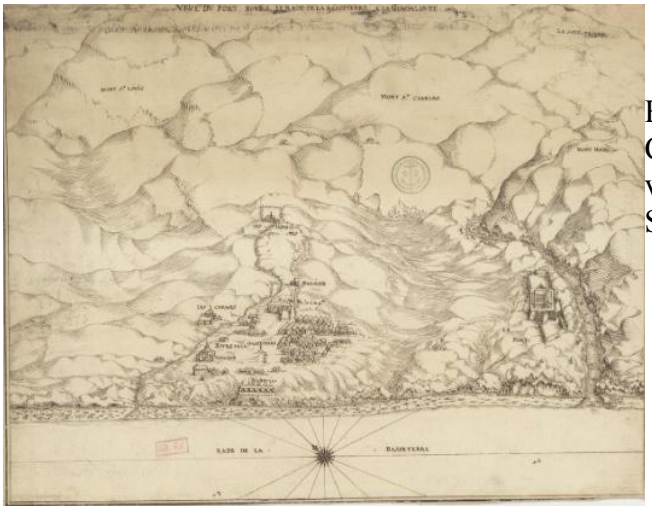
Annexe 9 : Les espaces fortifiés des îles : Fort Saint-Pierre, Fort Royal, Basse-Terre de la Guadeloupe, Basse-Terre de Saint-Christophe.



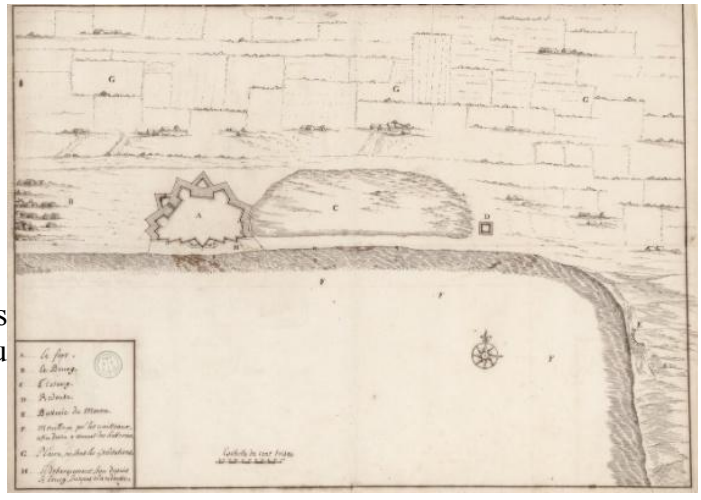
Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GESH18PF156DIV6P1D, Rade du Fort Saint Pierre par Blondel, 1667.



Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 156 DIV 5 P 6 D, par le Chevalier de la Gallissonnière, 1702.



Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 155 DIV 4 P 1 D. vue de la rade et du fort de la Basse Terre de Saint Christophe par Blondel, 1667



Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 1 D, Plan du fort de Saint Christophe, 1677.

Annexe 10 : Des rades foraines : La Pointe des Sables de Saint-Christophe et Sainte-Croix



Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 21 P 7/1, plan géométrique du fort de la Pointe des Sables, Payen 1682.



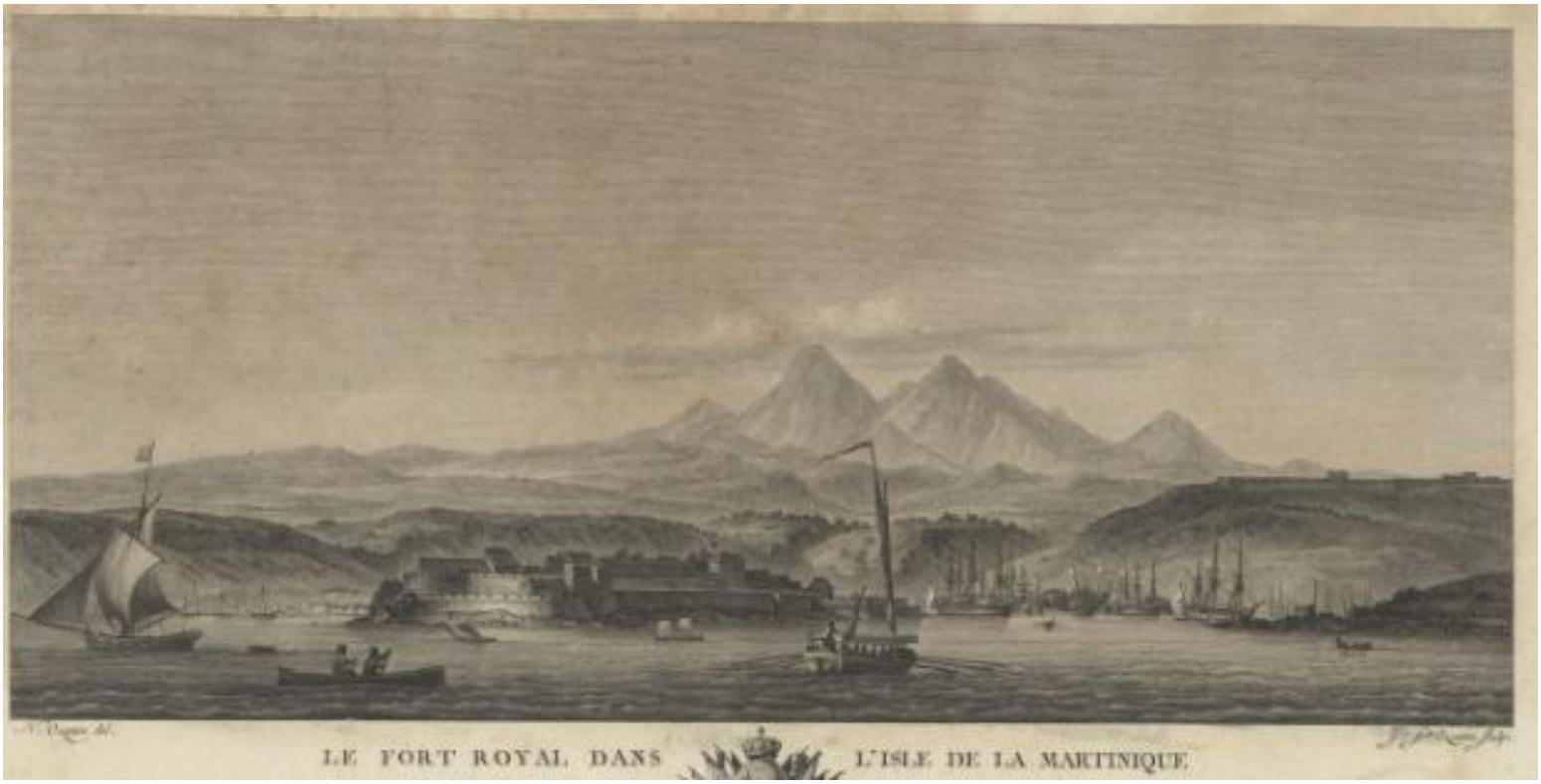
Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 154 DIV 13 P 1, Plan géométrique du fort de Sainte-Croix par Payen, 1682.

Annexe 11 : Vue du Fort Royal de la Martinique au XVIII° siècle.

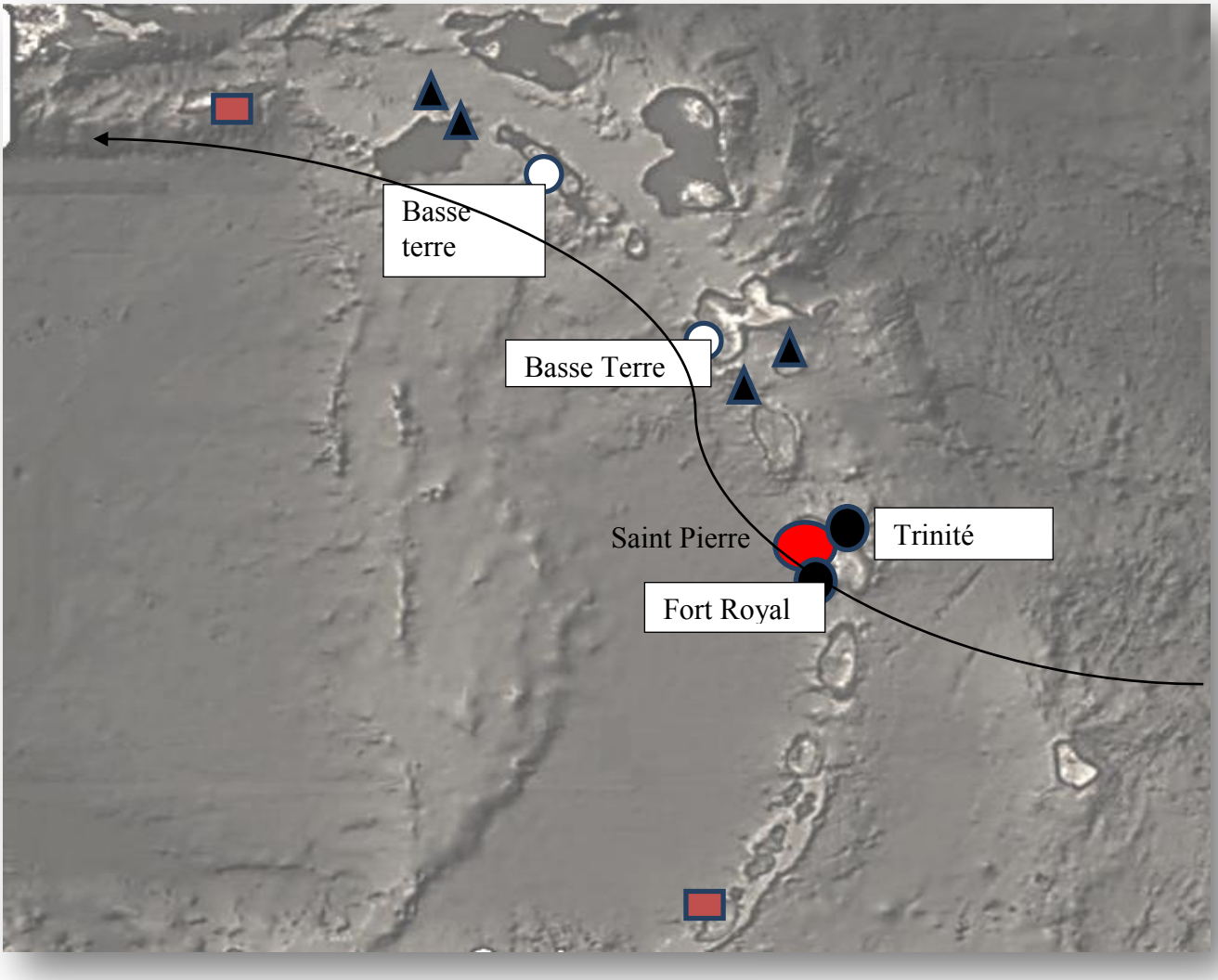


Source : Bibliothèque nationale de France, GED-7849 (RES)

Annexe 12 : Vue du Fort Royal de la Martinique par Nicolas Ozanne, 1780.



Annexe 13 : L'aire portuaire des Petites Antilles françaises.



Légende

Principal port des Antilles

Ports secondaires directement sous l'influence de Saint-Pierre

Ports secondaires plus éloignés et dépendants partiellemenet de Saint Pierre

Rades foraines développées et dépendantes

Rades non développées ultra dépendante

Sens de la principale route de navigation

Annexe 14 : Répartition des habitants des îles de la Martinique à partir du terrier de 1671

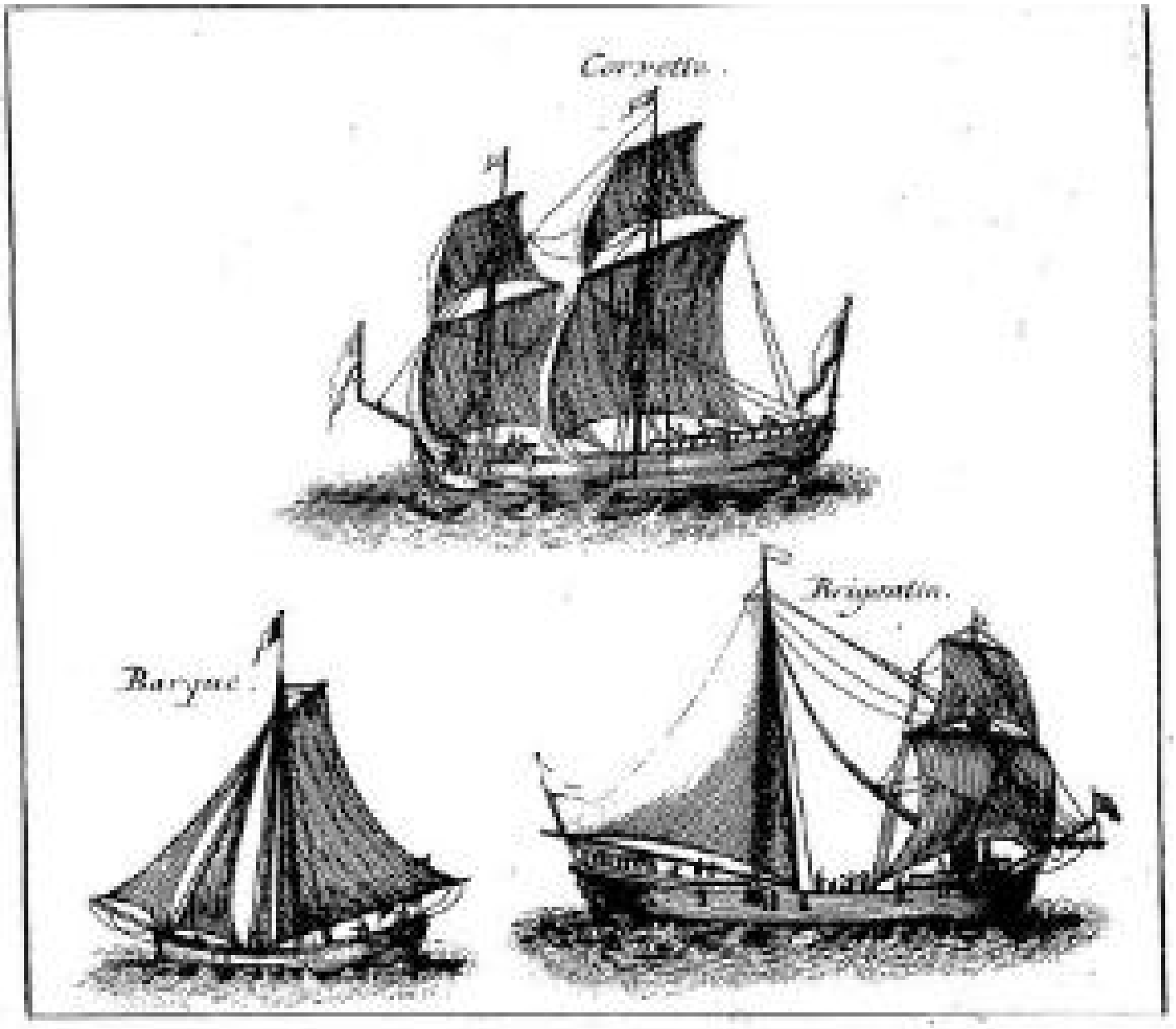
Nom du quartier	Habitation située en bord de mer	dont l'habitation est séparée par une autre de la mer	dont l'habitation est séparée par deux autres de la mer	Dont l'habitation a plus de deux habitations de la mer	Total
Caravelle	27	1	0	0	28
Cul de sac Louis	32	10	5	0	47
Rivière Salée	7	3	0	0	10
Fond Sainte-Marie	4	0	0	0	4
Fond Saint-Jacques	1	1	0	0	2
Pain de Sucre	7	0	3	0	13
Fond du Charpentier	4	0	0	0	4
Marigot	9	4	2	0	15
Morne du Céron	5	0	0	0	5
Grande Ance	20	3	0	0	23
Bassepointe	16	1	0	0	17
Macouba	10	0	0	0	10
Pottiche	7	0	0	0	7
Grande Rivière	7	1	0	0	8
Ance du Levrier	3	0	0	0	3
Ance de la Couleuvre	8	0	0	0	8
Ance du Ceron	14	5	1	0	20
Prescheur	23	2	0	0	25
Pointe sur Lamare	5	0	0	0	5
Fonds Canonville	10	2	0	0	12
Rivière Blanche	6	5	2	10	23
Fort Saint-Pierre le Mouillage	14	13	8	3	38
Saint-Pierre Estages	31	33	19	14	97
Case Pilote	31	18	8	4	61
Caze Navires	21	7	1	0	29
Rivière de Monsieur	2	0	0	0	2
Rivière de l'Acajou	1	0	0	0	1
Rivière du Lamantin	2	0	0	0	2
Rivière du Lézard	0	1	1	0	2
Trou au Chat	2	2	1	0	5
Cul de Sac A Vaches et les Trois Ilets	5	1	0	0	6
Diamant	35	0	0	0	35
Ance d'Arlet	13	0	0	0	13
Ance du Mitan	9	0	0	0	9
Trois Rivières	2	0	0	0	2
Ance Laurans	13	0	0	0	13
Ance du Serruriers	3	0	0	0	3
Rivière Pilote	1	2	1	4	8

Pointe de la Borgnesse	3	0	0	0	3
Cul de sac Marin	18	0	0	0	18
Quartier des Suisses	22	0	0	0	22
Total	453	118	52	35	658

Annexe 15 : Répartition des habitants dans les îles de la Grenade et de Marie-Galante à partir des différentes cartes réalisées pour ces îles

	Marie-Galante à partir de la carte de Blondel 1667	Marie-Galante à partir de la carte de Lapointe 1671	Marie-Galante à partir de la carte de 1703	Île de la Grenade à partir de la carte de Blondel de 1667
au bord de la mer	16	61	22	90
à moins d'une lieue de la mer	12	37	13	18
entre une et deux lieues de la mer	15	9	15	0
à plus de deux lieues de la mer	12	0	10	0
Total des habitations représentés	55	107	60	108

Annexe 16 : Les embarcations présentes aux Antilles d'après Jean Baptiste Labat.



Source : LABAT Jean Baptiste, Nouveau voyage aux isles de l'"Amérique, Paris, 1722.

Annexe 17 : « Visite des François aux Caraïbes » gravure de Le Clerc, début XVIII° siècle.



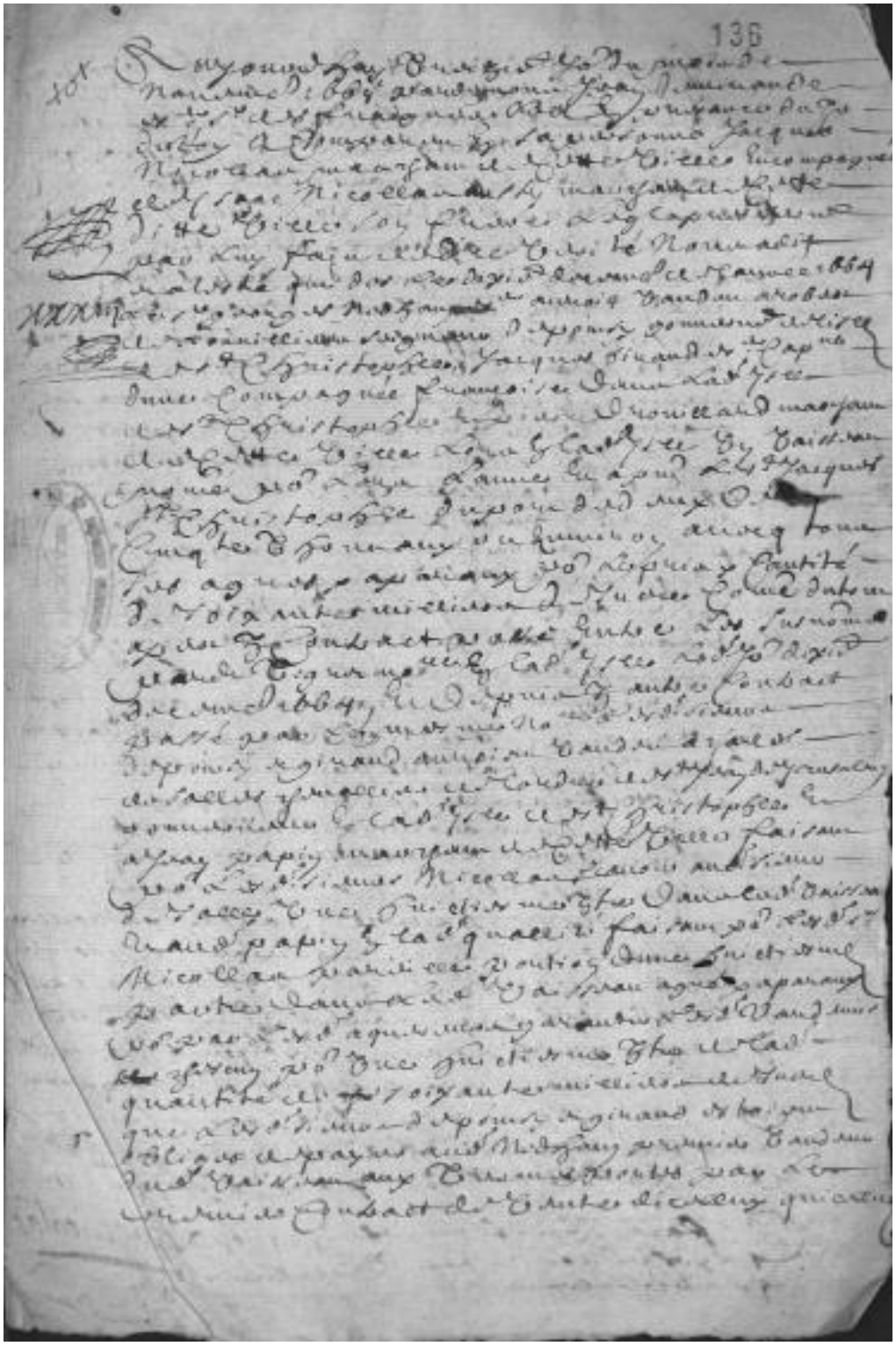
Flibustiers et caraïbes. (Gravure de Le Clerc, XVII^e siècle.)

Annexe 18 : « Jeune négre dans un canot » Dessin, aquarellé, de Charles Plumier Tiré de: *Plantes de la Martinique et de la Guadeloupe (…) dessinés, coloriés et décrits par le Père Plumier*, 1688. Paris, Bibliothèque Nationale.



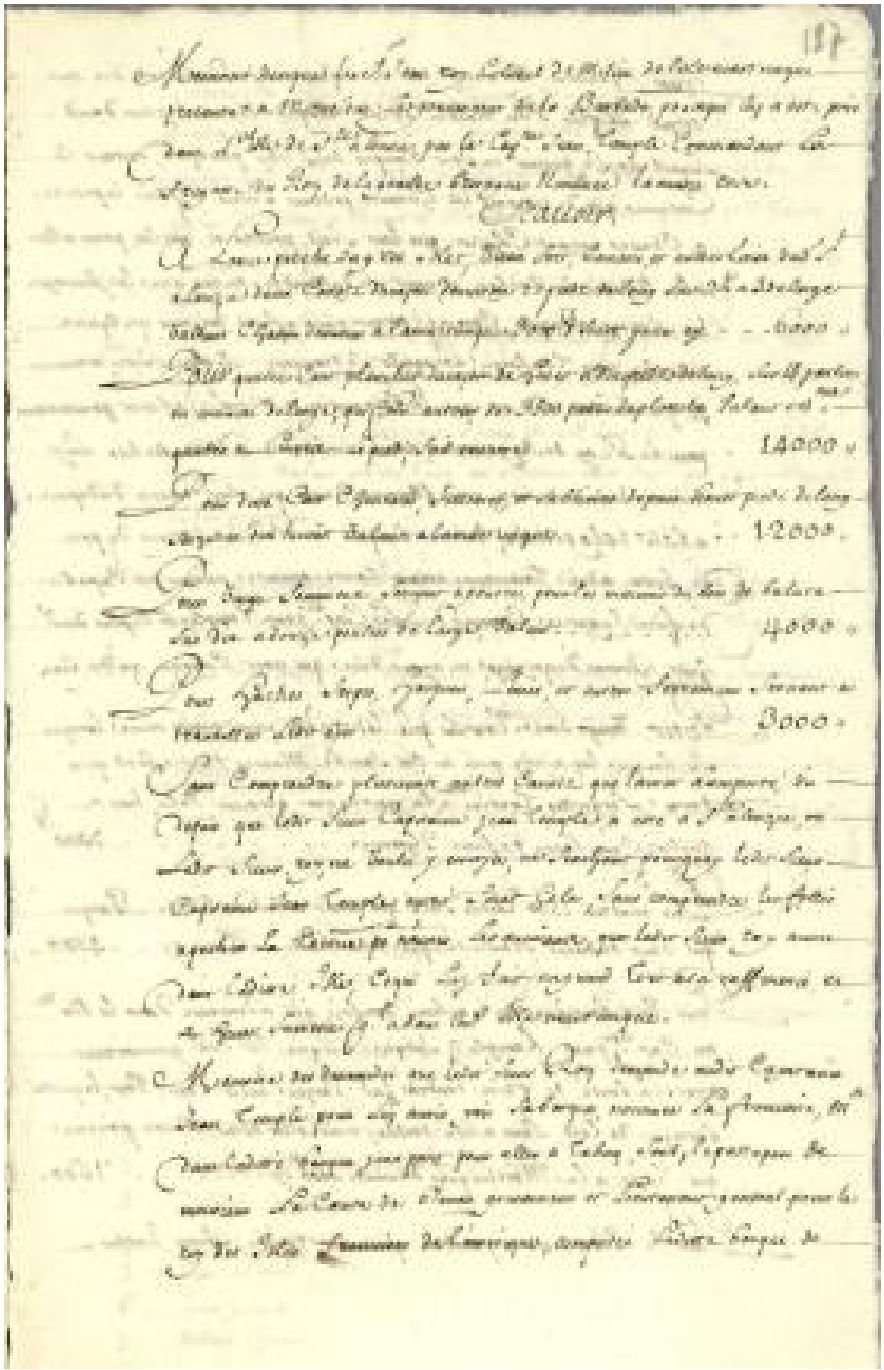
Annexe 19 : Déclaration de vente par Jacques Nicolas et Isaac Nicolas du navire Le Saint-Jacques Saint-Christophe à Robert de Lonvilliers seigneur de Poincy gouverneur,

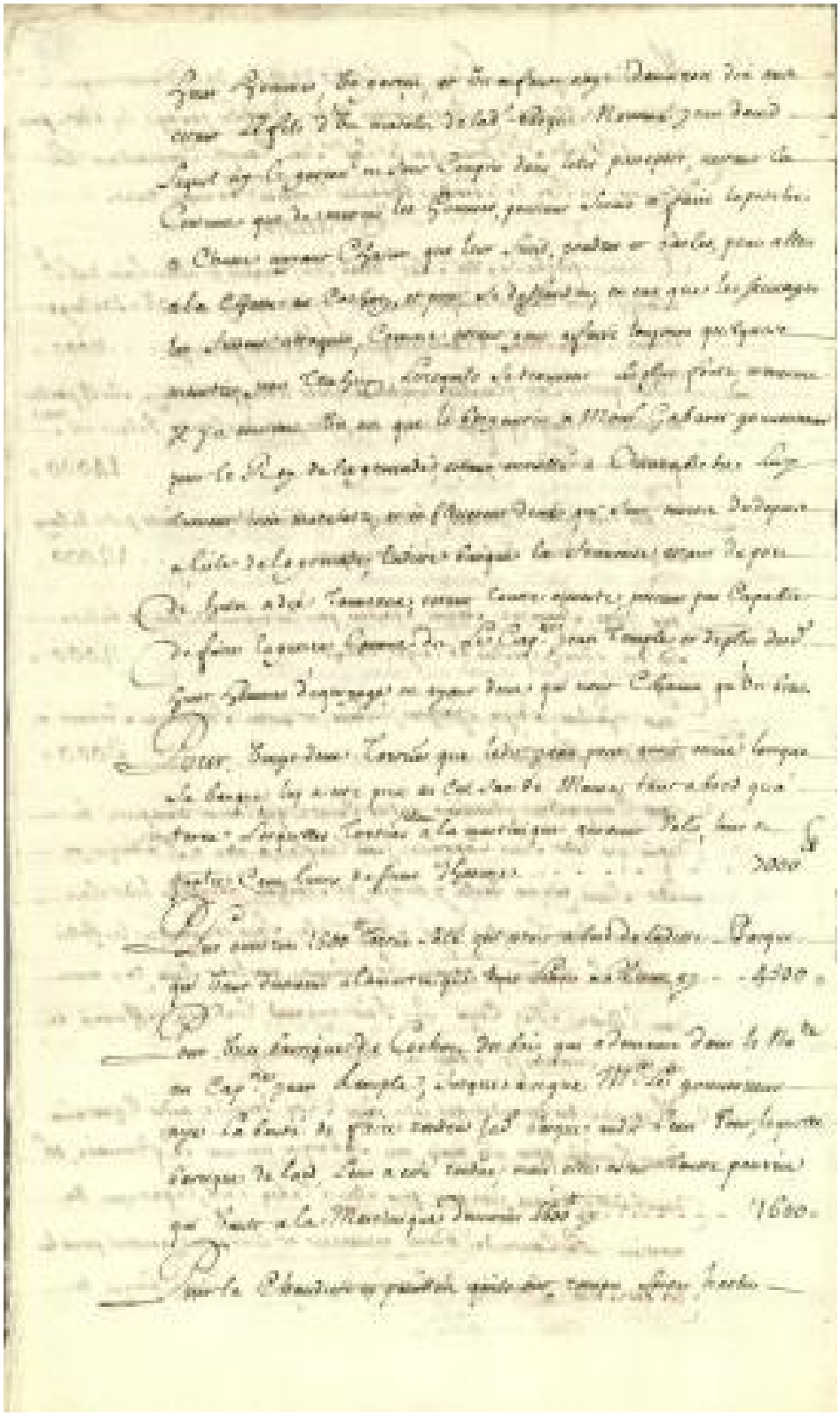
Sources : ADCM, Fond de l'Amirauté de La Rochelle, B 5666/fol. 136-139.



Annexe 20 : " Mémoire de ce que le sieur Jean Roy, colonel de milice de l'isle Martinique, présente à M. le gouverneur de la Barbade pour ce qui luy a ésté pris dans l'isle de SainteAlousie par le capitaine Jean Temple, commandant la frégate du roy de la Grande-Bretagne nommée la Marie-Rose " (4 novembre 1686).

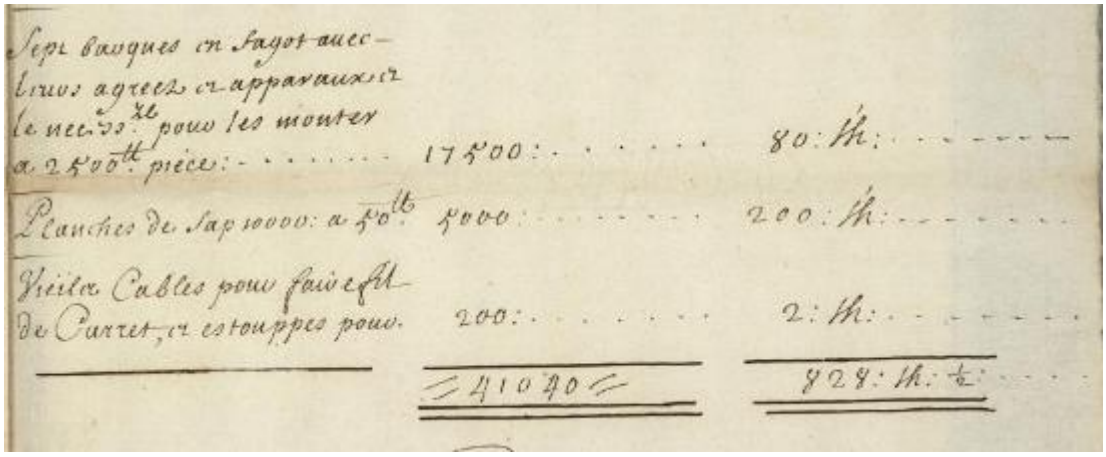
Source : ANOM, C8A 4 F° 185





Annexe 21 : Extrait de " État général de tout ce qui est nécessaire à touttes les isles compris Cayenne pour leur subsistance et entretien pendant le cours d'une année". 7 p. (1669)

Sources : ANOM COL C8B 17 N° 7

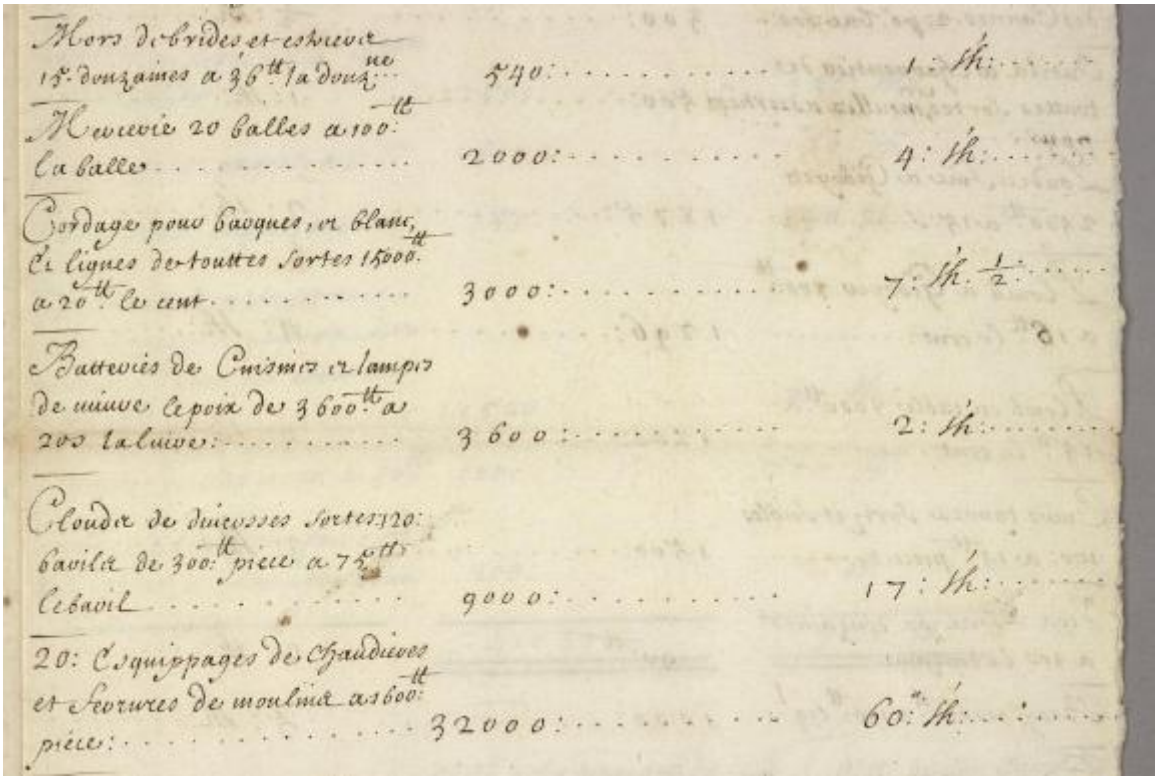


Sept barques en fagot avec leurs agrees et apparaux et le nec.re pour les monter a 2500 tt piece ..... 17500 : ..... 80 : th : .....

Planches de Sap 10000 : a 50 tt ..... 5000 ..... 200 : th : .....

Vieilz Cables pour faire eft de Carret, et estouppes pour. ..... 200 : ..... 2 : th : .....

= 41040 = 928 : th : ½ : .....



Mors de brides et estrieux 15 douzaines a 36 tt la douz.ne ..... 540 : ..... 1 : th : .....

Mousquets 20 balles a 100 tt la balle ..... 2000 : ..... 4 : th : .....

Cordage pour barques, et blanc, et lignes de toutes sortes 15000 tt a 20 tt le cent ..... 3000 : ..... 7 : th : ½ : .....

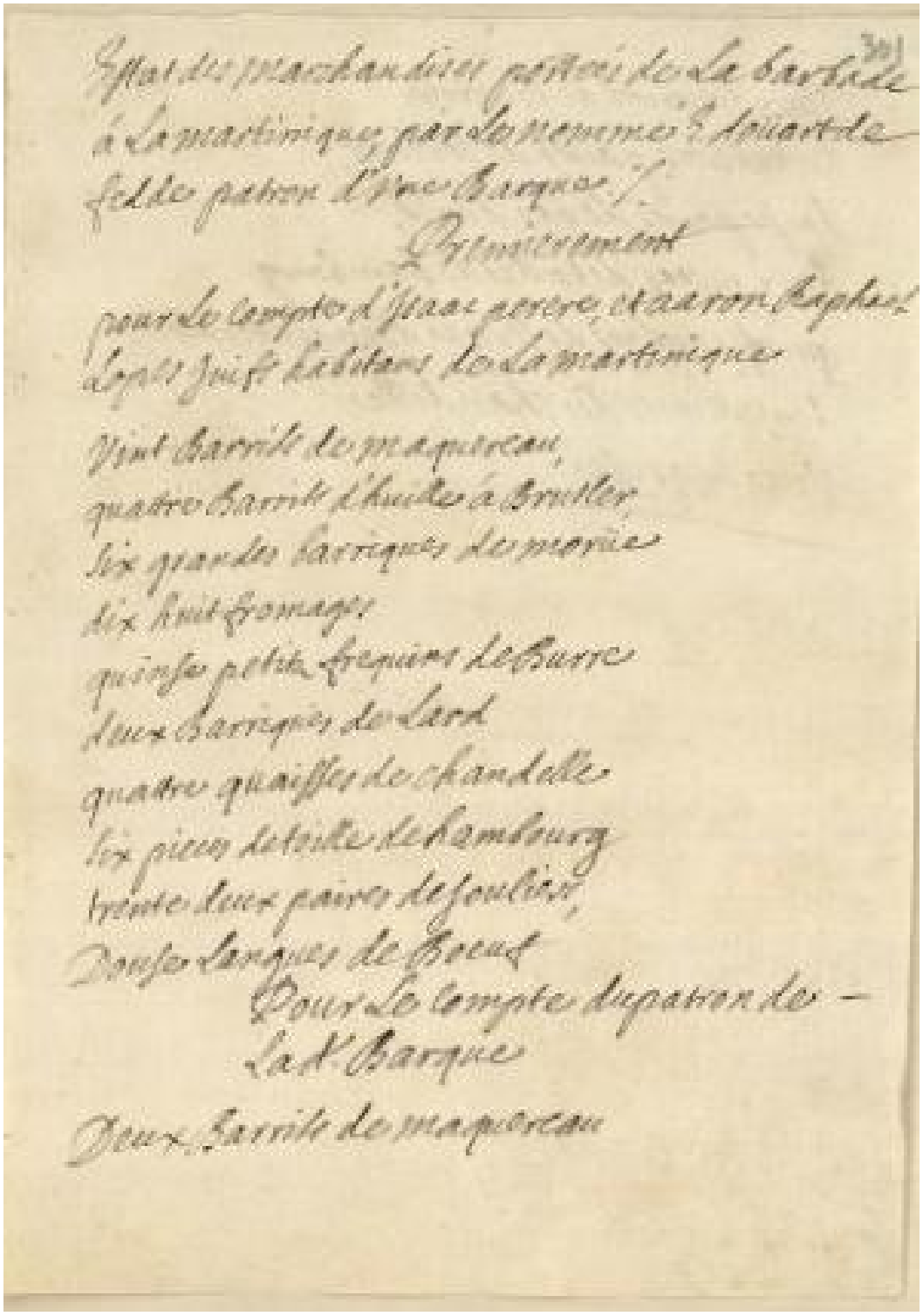
Batteries de Cuisine et lampes de mesme le poix de 3600 tt a 20 s la liure : ..... 3600 : ..... 2 : th : .....

Cloudz de diverses sortes 120 barils de 300 tt piece a 75 tt le baril ..... 9000 : ..... 17 : th : .....

20 : Equippages de Chaudieres et Seruices de moulins a 1600 tt piece : ..... 32000 : ..... 60 th : .....

Annexe 22 : Etat des marchandises portées de la Barbade à la Martinique par le nommé Edouard Felde patron d'une barque anglais, année 1674.

Source : *ANOM, C8A1 F301.*



Estat des marchandises portées de la barbade
à la martinique par le nommé Edouard de
felde patron d'une barque ang.

Premierement
pour le compte d'Isaac serrere et aaron Raphel
Lopez Juifs habitans de la martinique

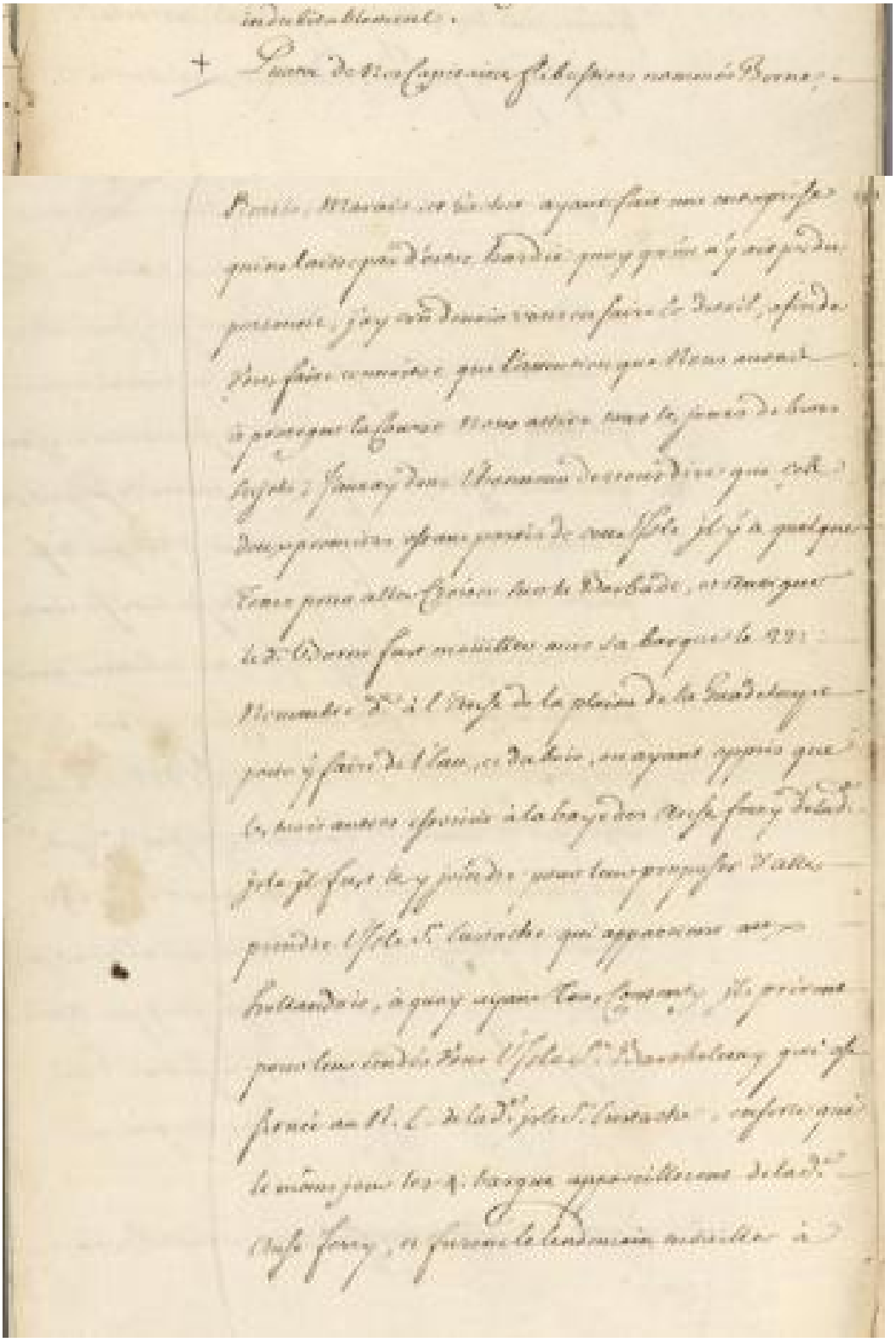
Vingt barrils de mayz
quatre barrils d'huile à bruler
six grandes barriques de marine
dix huit fromages
quinze petits frequins de beurre
deux barriques de lard
quatre quaisses de chandelle
six pieces de toile de hambourg
trente deux paires de souliers
douze langues de beuf

Pour le compte du patron de
la d. barque

Deux barrils de mayz

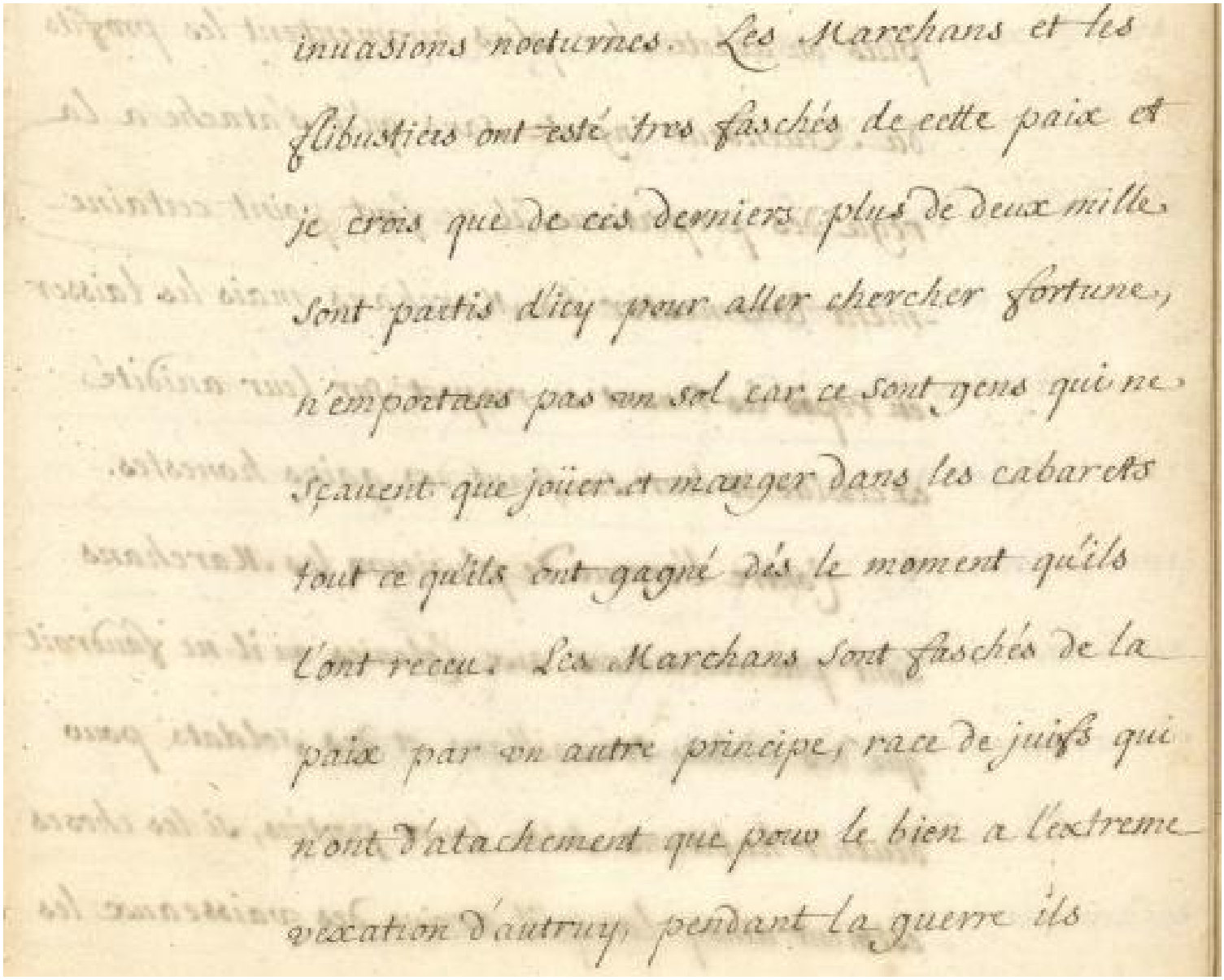
Annexe 22 : Attaque de flibustiers dans la caraïbe décrite par l'intendant Arnoul de Vaucresson.

Source : ANOM, C8A 17 F° 151, Lettre de Vaucresson, 28 Décembre 1709.



Annexe 24 : Extrait de lettre de Phélypeaux où il fait état de l'annonce de la paix dans les îles en 1713.

Source : ANOM, C8A 19 F° 217, Lettre de Phélypeaux, 10 Séptembre 1713.



invasions nocturnes. Les Marchans et les
flibustiers ont esté tres faschés de cette paix et
je crois que de ces derniers plus de deux mille
sont partis d'icy pour aller chercher fortune,
n'emportans pas un sol car ce sont gens qui ne
sçavent que joüer et manger dans les cabarets
tout ce qu'ils ont gagné dés le moment qu'ils
l'ont receu. Les Marchans sont faschés de la
paix par un autre principe, race de juifs qui
n'ont d'attachement que pour le bien a l'extreme
vexation d'autruy, pendant la guerre ils

Annexe 25 : Pêche à la Tortue d'après Du Tertre



Source Du Tertre Jean Baptiste, Histoire générale des Antilles habitées par les François.

Annexe 26 : Un poisson nommé Diable par Jean Baptiste Labat



Source : LABAT Jean Baptiste, Nouveau voyage aux isles de l'‟Amérique, Paris, 1722.

Annexe 27: Liste des espèces marines connues par les habitants d'après Rochefort, Du Tertre et Labat.

Rochefort	Du tertre	Labat
tortue franche	Crabes	peroquet de mer
caret	cancres de mer	poisson volant
carouan	huistre	dorade
capitaine	moules	bonite
chirurgien	homars	l'éguille
orphy	estoiles de mer	carangues
grandes écailles	orties	mulets
lunes	chastaignes	diable de mer
assiettes	lambis	poisson de roche
crabes	casques	espadon
ciriques	trompettes de mer	marsouins
toulourous	burgaus	requiem
lamentins	pourcelaines	pilote
titri	loups marins	remore
huitres	baleines	lamantin
	souffleur	souffleur
	lamantin	becune
	requiem	becasse de mer
	bécune	herisson de mer
	tassart	licorne de mer
	zygéne	étoiles
	sie	cornets
	espadon	trompettes
	poisson armé	porcelaines
	cochons de mer	homars
	poisson volant	araignée de mer
	dorade	cancres
	bonité	burgau
	carangues	casque
	lunes	lambis
	capitaines	perle
	grandes écailles	huites
	raye	moules
	éguille de mer	musical
	orfie	pierres aux yeux
	balaou	pommes de mer
	perroquets	arbres de mer
	laquais	tortues franches
	morue	couanne
	murenes	caret
	congres	toulourou
	remore	crabes blanches
	pilote	crabes peintes
	galere	
	tortue franche	
	caret	
	kaouanne	

Annexe 28 : Tableau des noms donnés aux espaces côtiers des îles

Tableau des noms des lieux dans les espaces côtiers des îles ayant un lien avec la mer ou les éléments de géographie physique.

Nom de l'île	Grenade	Martinique	Guadeloupe	Marie-Galante	Saint-Christophe	Sainte-Croix
Nom issu de la pratique de la mer	_ anse du canot _cap des pirogues _marigot des pirogues _, anse du grand mast _ anse du degrat	_ Carenage _ caze navire _ anse à la voile _ la caravelle _ la tartane _ baye du gallion _ cul de sac marin _ pointe de la chaloupe _ ile de la barque	_ anse du gallion _ anse à la barque _ mouillage _port au chaloupe _ anse à la barque	_côte des chaloupes	_ anse des baudriers _ anse des verreurs _ pointe de vard _ la galiotte	_ pointe des pescheurs _ anse du bateau
Nom issu des installations militaires présentes sur place	_ fort royal _ cap du fort jeudy _ cap de l'Amiral _ anse du corps de garde	_ la plateforme _ fort royal _ rade du fort saint pierre _ fort sainte marie	_ fort saint pierre	_ pointe du fort	_ pointe du vieux fort _ le fort louis _ pointe de la plateforme _ pointe du corp de garde _ anse à soldat	_ fort saint Jean _ pointe du poids _ anse du corps de garde
Nom issu d'élément physique et de description topographique	_ grande ance _ ance du morne rouge _ ile du sable blanc _ grand cul de sac _ baie du chemin _ baie de la 2 rivière _ grande baye _ cap de la Grenade _ anse noire _ petit havre _ anse des brisans	_ baie de la rivière salée _ Beauséjour _ marigot de pierre _ cap enragé _ anse de sable _ pointe sur la mare _ basse pointe _ grande anse _ anse du bout _ anse noire _ petite anse _ pointe du cul de sac _ les trois rivières _ trois ilets _ gros ilets	_ gros morne _ petit cul de sac _ la grande riviéré _ les trois rivières _ grande anse _ pointe de la petite fontaine _ anse des brisans _ grand cul de sac _ gros cap _ pointe d'antigoa	_ anse de l'étang _ pointe du nord _ cap enragé _ grande anse _ anse des cayes du sud _ petite anse _ pointe des cayes de l'ouest _ pointe de sable _ grande anse	_ grande ravine _ la pointe de sable _ l'anse à belletest _ anse du cap _ grande ravine _ anse des trois récifs _ grande anse _ anse de sable _ la grande pointe _ anse des sables fins _ le cap vert _ petite anse _ anse à l'eau _ le grand galet _ la grande caye _ le petit galet _ le grand passage _ le morne noir _ l'ombrage _ grande anse _ la pointe des mornes	_ pointe sous le vent _ rivière du cap _ rivière sallée _ isle verte _ anse du vent _ morne rond _ pointe du nord est _ pointe au vent _ la petite anse _ pointe du pais perdu _ terre noye _ pointe de sable _ pointe rouge _ anse des dunes _ anse de sable fin _ anse de l'estang _ anse de galais _ falaise _ grand fond _ anse aux herbes _ anse du sud _ anse de la Lande
Nom issu de la faune et de la flore terrestre	_ ance aux lézards _ ilet des ramiers _anse des mosquitos _ ile des cochons _ ilet des grands gosiers _ anse des goyaves _ anse des palmistes _ pointe des cabris _ marigot du merle	_ ilet des lapins _ morne aux bœufs _ anse de la savane _ ilet des cabris _ cap lézard _ anse aux prunes _ pointe des jardins _ ile des ramiers	_ ilet cochon _ anse goyave _ isle a goyave _ isle à la biche	_ iIet aux frégates	_ L 'anse des gosiers _ ilets à rats _ la montagne à lézard _la montagne à chardon _ anse des frégates	_ iIet à cabris _ Pointe au prune _Marche au cochon _Anse des partuviers

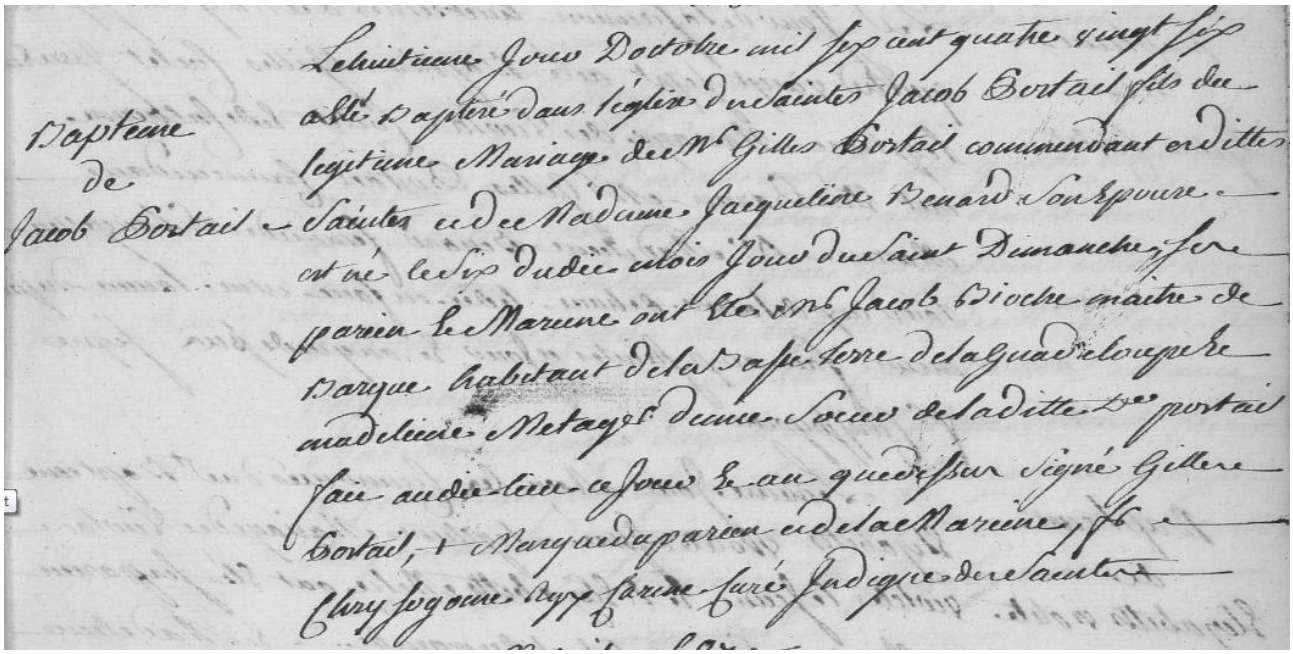
Tableau des noms de lieux sur les côtes des îles des Antilles qui ont un rapport avec les croyances et l‟imaginaire

Nom de l'île	**Grenade**	**Martinique**	**Guadeloupe**	**Marie-Galante**	**Saint-Christophe**	**Sainte-Croix**
Nom issu de la croyance et du fait religieux	_ anse du Beau Séjour _ cap Saint-Eloi _ fond de Saint-Jean _ pointe de Maboya	_ Le Prêcheur _ baye de la Trinité _ Anse du diable _ porte des enfers _ anse Maboya	_ anse Saint-Pierre _ isle de Saint-Christophe _ Abymmes _ cap Saint-Jean _ Porte d'enfer	anse du diable	_ rivière de la Pencoste _ anse Sainte-Croix _ porte d'enfer _ pointe Saint-Christophe _ pointe de Sainte-Croix _ le trou de Pilate _ anse du couvent _ la ravine des capucins	_ cap du diable _ teste du moine _ anse Saint-Jean

Tableau des noms des lieux des espaces côtiers des îles ayant un lien avec l‟histoire coloniale ou l‟exploitation terrestre des îles.

Nom de l'île	Grenade	Martinique	Guadeloupe	Marie-Galante	Saint-Christophe	Sainte-Croix
Nom issu de l'histoire coloniale	_ port Louis _ cap des Galibis _ morne du Sauteur _ cap David _ cap du Grand Roy	_ Case Pilote _ anse du Carbet _ilet de Monsieur _ baye de Simon _baye de François _ bay des Anglais _ anse d'Arlet	_ rivière du Grand Carbet _ pointe du Petit Carbet _ rivière d'Orenge _ les vieux habitants _ baye à l'islet Boulanger	_ pointe du massacre _ pointe des ajoupas _ anse des Anglois _ anse du Flaman	_ rade aux François _ anse des Caraïbes _ anse des marons	_ anse des pipes _ cap du Milord _ pointe des Espagnols
Nom issu de colons	_ baie des Fontaines _ cap Du quesne _ anse de Jean l'Aisné _ anse Blanchard _ anse de Cato _ anse Hardi _ ilet Adam	_ anse d'Aragon _ anse du Vasseur _ anse Caillet _ fond Capot _ anse du Ceyron _ ilet du Ceyron _ morne du Ceyron _ marigot de Verpré _ anse du Charpentier _ ilet du Hongre _ côte Grimal _ baye de Vauclin _ cap Feré _ anse de Meusnier _ ilet Baillardelle _ pointe d'Hélie _ baye de Pacmat _ anse Laurent _ anse Capot	_ le petit village _ pointe des chateaux	_ pointe de Pompierre _ pointe du May	_ anse à monsieur Renoult _ la ravine de monsieur Gillieux _ l'anse à Pillon _ l'anse à Jean Clinette _ ravine Brinbalds _ anse à Louvet _ anse de monsieur Poyet _ anse de monsieur la Renière _ anse de monsieur La Tour _ ravine de Monsieur Larcher _ anse de Monsieur Lafond _ anse de Jean Chanterie _ anse de Colombier _ anse de Chappelle _ anse de Jacques des Isles	_ anse martel _ anse la chenaye
Nom issu de la faune et la flore marine	_ anse du Requien _ baie aux Vaches	_ baye des vaches	_ isle au Loup Marin _ case à Lamentin _ Moule		_ anse des Coquilles _ Tortue	_ anse des Burgots _ anse des Lambis
Nom issu des ressources terrestres		_ le pain de sucre _ baye des salines _ anse du diamant		_ pointe de la Coste de Fer _ pointe de la Sucrerie	_ le four _ la pointe des Pistolles _ anse des Petites Salines	_ anse du bois abattu _ anse à galot

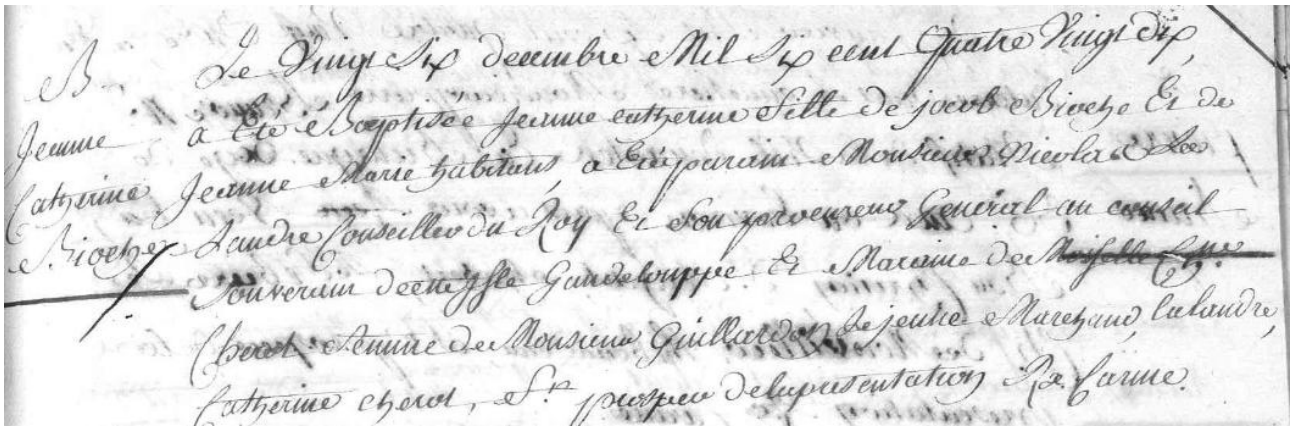
Annexe 29 : Un capitaine aux Antilles dans les registres paroissiaux : le capitaine Bioche



Baptême de Jacob Bortail

Le huitiesme Jour D'octobre mil Six cent quatre vingt Six a été Baptisé dans l'eglise de nostre Jacob Bortail fils de legitime Mariage de Mr Gilles Bortail commendant en dittes Saintes et de Madame Jacqueline Renard Son Epouse et né le Six dudit mois Jour de Saint Dimanche a Eu pour parein le Marreine ont été Mr Jacob Bioche maitre de barque habitant de la Basse terre de la guadeloupe et madeleine Metayer femme Soeur de ladite Dlle portant laie au dessus ce Jour et an que dessus Signé Gilles Bortail, + Marque du parein et de la Marreine, ff — Chry fygoine Rpt Jarine curé Judigne de Saintes

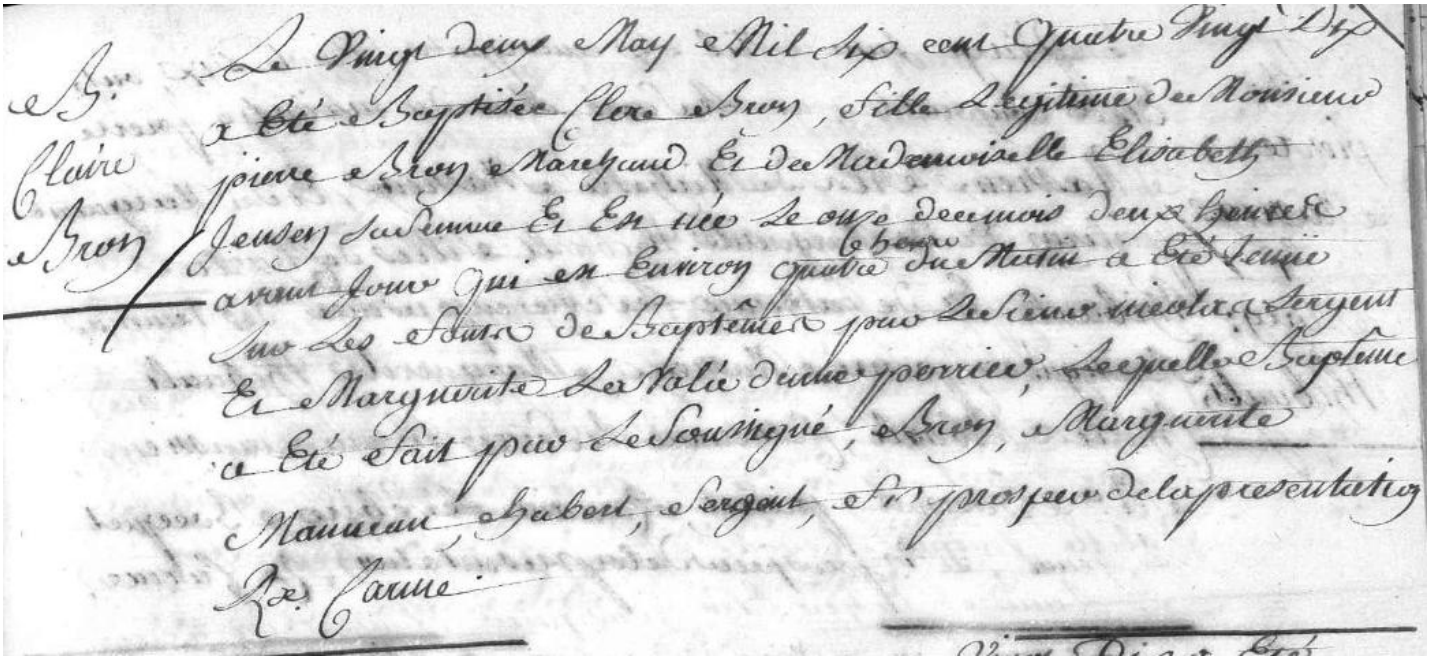
Source : ANOM, Extrait des registres paroissiaux des Saintes année 1686.



Le Vingt Six decembre Mil Six cent Quatre Vingt Dix, a été Baptisée Jeanne Catherine fille de Jacob Bioche Et de Jeanne Marie habitans a Capesterre Monsieur Nicolas Nicolas Bioche Leandre Conseiller du Roy Et Son procureur General au conseil Souverain de cette Isle Guadeloupe Et Marraine Dlle Catherine Chevrel femme de Monsieur Guillard de jeune Marchand Lalandre, Catherine Chevrel, Sr. pour Dlle Catherine Chevrel, Sr. pour Dlle Catherine

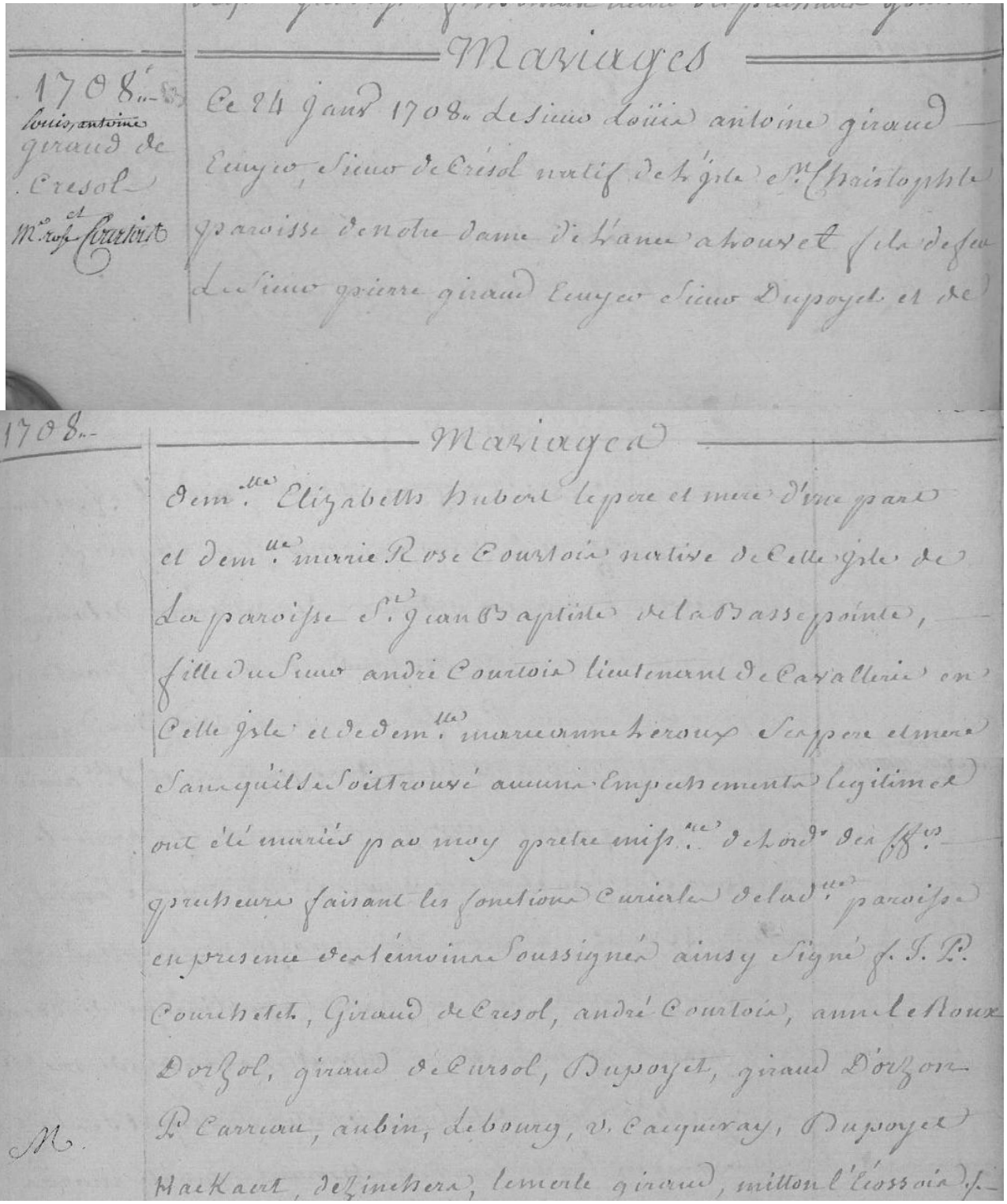
Source : Anom, extrait des registres paroissiaux de la Basse-Terre de la Guadeloupe, année 1690.

Annexe 30 : Un baptême chez les marchands de la Guadeloupe.



Source : Anom, extrait des registres paroissiaux de la Basse-Terre de la Guadeloupe, année 1690.

Annexe 31 : des anciens habitants de Saint-Christophe à la Martinique durant la guerre de Succession d'Espagne



Mariages

1708 — Louis, antoine giraud de Cresol — Mr. rose Courtois

Ce 24 janv 1708 Le Sieur Loüis antoine giraud Ecuyer Sieur de Crésol natif de cette Isle de St. Christophle paroisse de notre dame de l'assomption et fils de feu Le Sieur pierre giraud Ecuyer Sieur Dupoyet et de

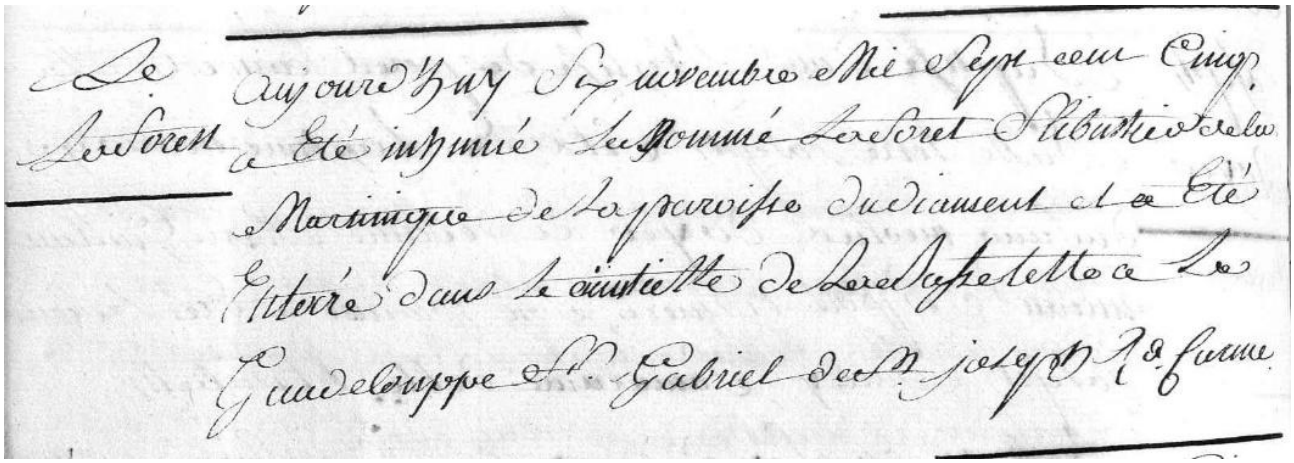
1708 —

Mariages

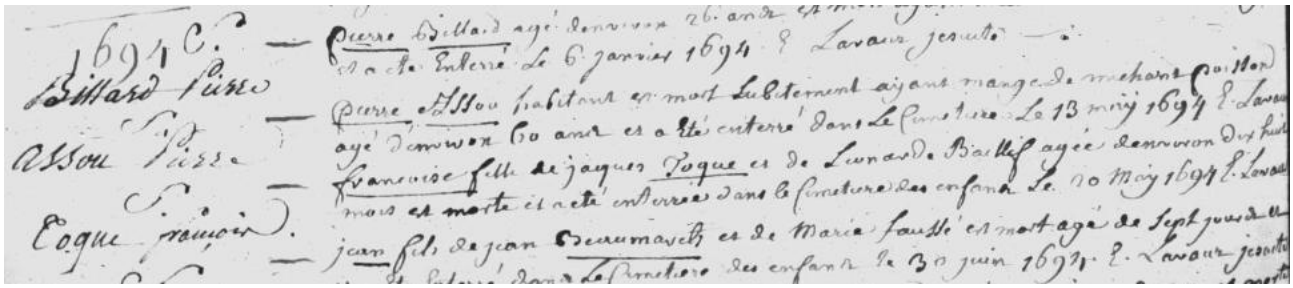
dem.lle Elizabeth hubert le pere et mere d'une part et dem.lle marie Rose Courtois native de Cette Isle de La paroisse St. jean Baptiste de la Basse pointe, fille du Sieur andré Courtois lieutenant de Cavallerie en Cette Isle et de dem.lle marie anne heroux Sa femme lesquels se sont trouvé aucuns empechements legitimes ont été mariés par moy pretre miss.re de mr. des ff.rs prescheurs faisant les fonctions Curiales de lad.te paroisse en presence des temoins soussignés ainsy signé f. J. P. Courtebeth, Giraud de Cresol, andré Courtois, anne le Roux Dorfol, giraud de Cursol, Dupoyet, giraud Dorfon P. Carrion, aubin, Lebourg, v. Caigneray, Dupoyet Haekaert, Delinthera, lemerle giraud, mitton l'Ecossois f.

Source : Extrait des registres paroissiaux du quartier de la Basse-Pointe de la Martinique, année 1708

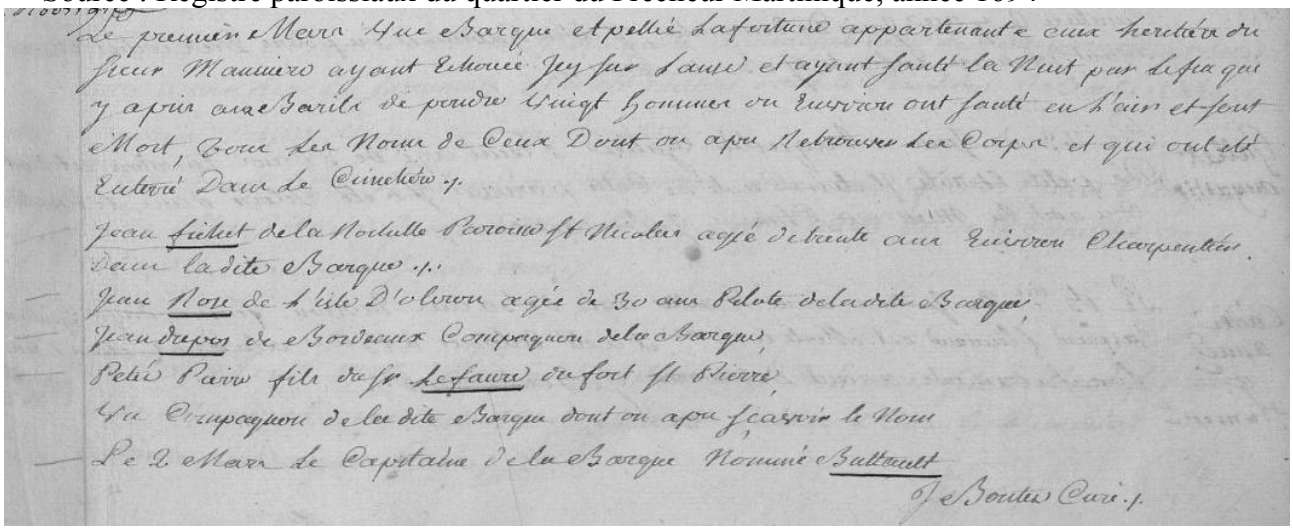
Annexe 32 : Les dangers de la mer



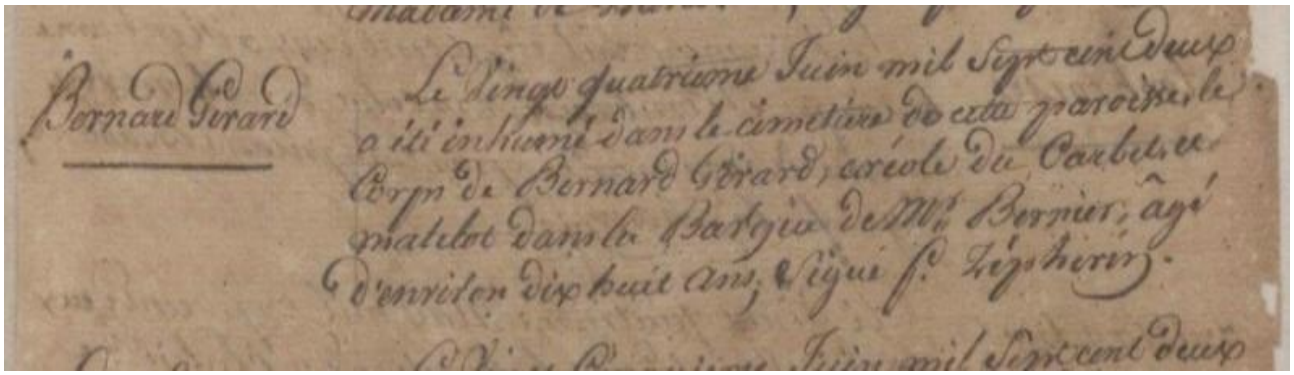
Source : Extrait des registres paroissiaux du quartier de la Basse-Terre, Guadeloupe, année 1705.



Source : Registre paroissiaux du quartier du Prêcheur Martinique, année 1694

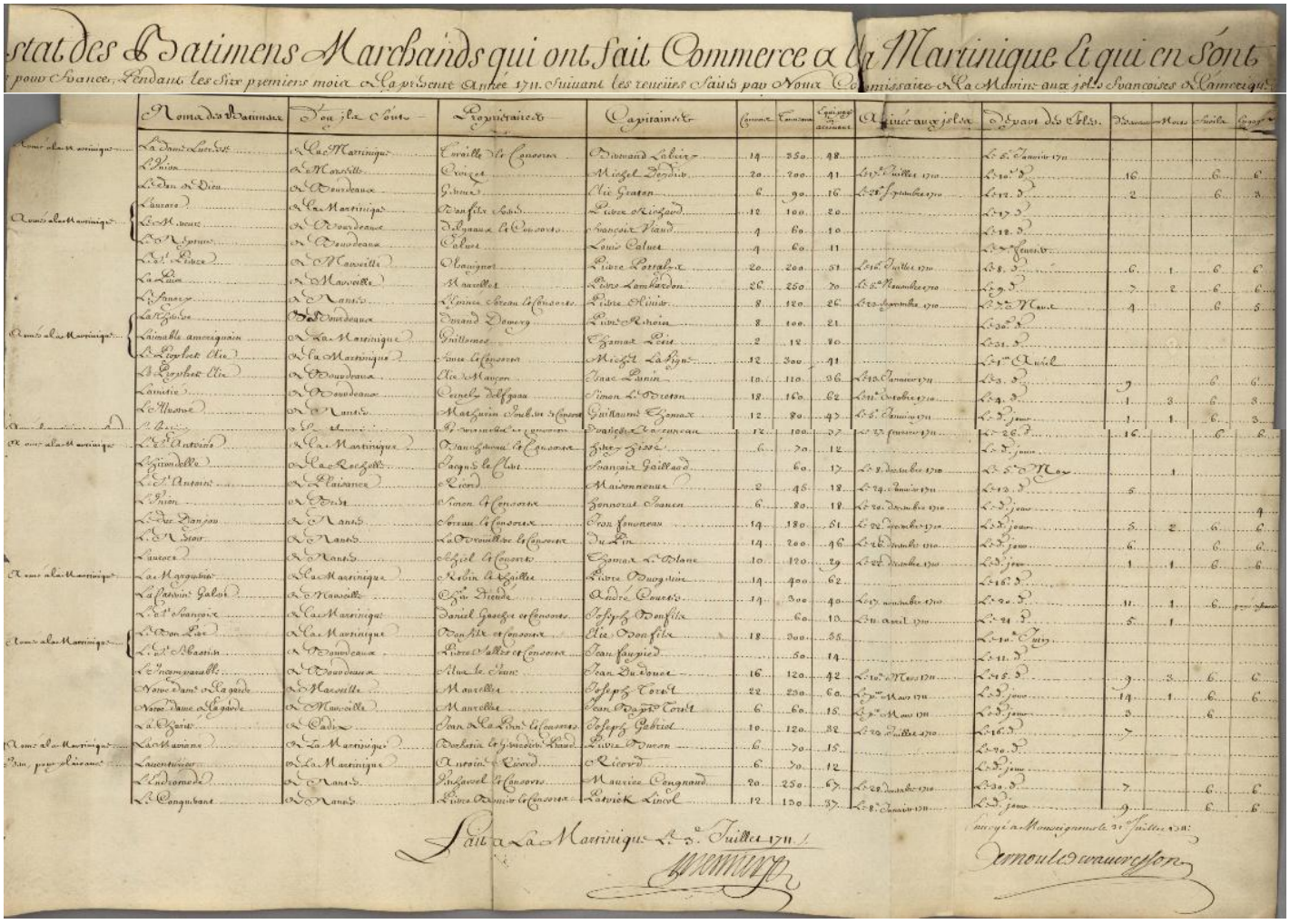


Source : Extrait des registres paroissiaux du quartier du Carbet, Martinique, année 1711.



Source : Archives de Martinique 2E10/6 Extrait des registres paroissiaux du quartier de Fort Royal à la Martinique, année 1710.

Annexe 33 : Etat des bâtiments marchands qui ont fait commerce à la Martinique en 1711. ANOM, C8 A 18 F 149.



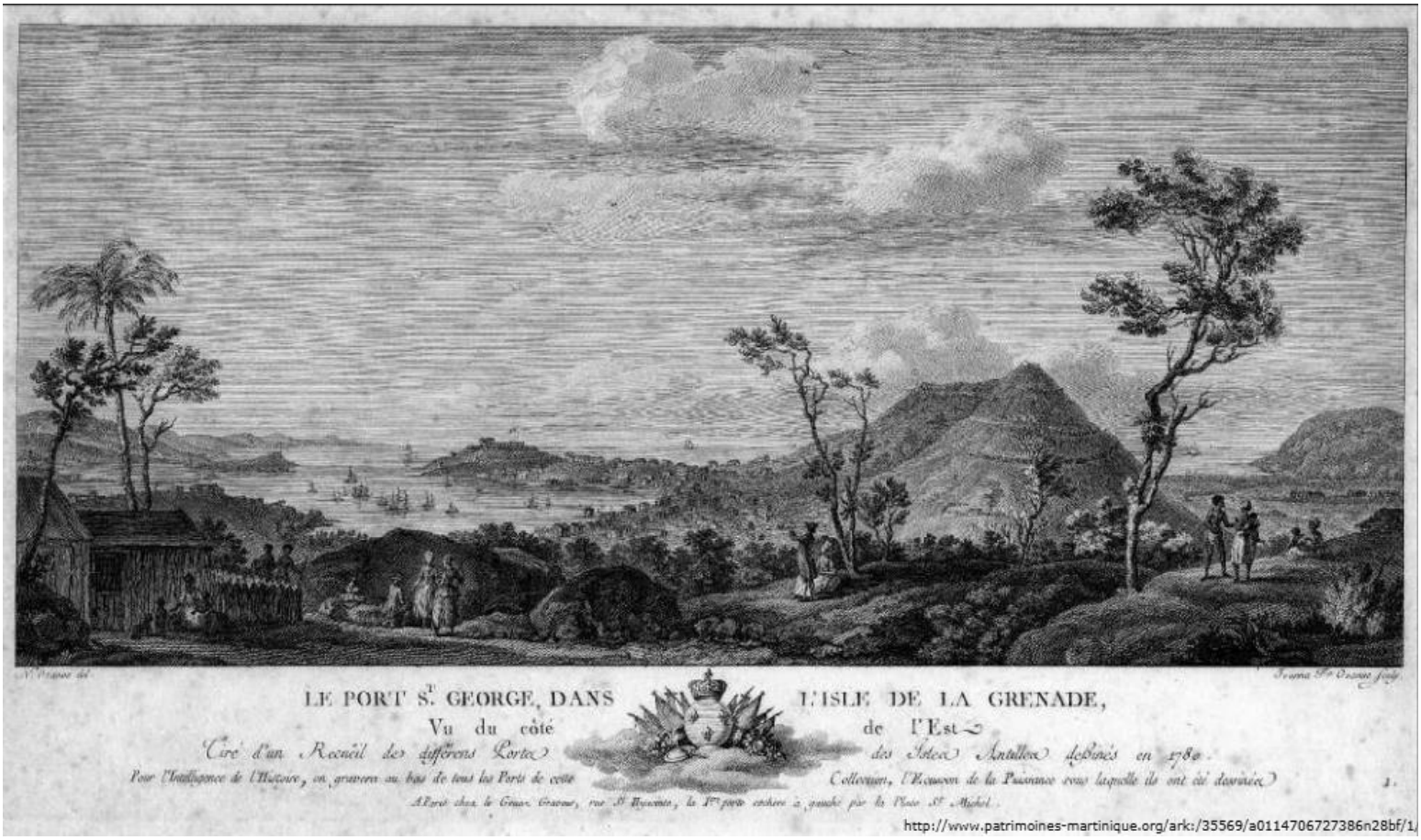
Etat des Batimens Marchands qui ont fait Commerce à la Martinique et qui en sont pour France, Pendant les Six premiers mois de la presente Année 1711. Suivant les reconnus faits par Nous Commissaire de la Marine aux Isles Françoises de l'Amerique.

Noms des Batimens	D'où ils sont	Propriétaires	Capitaines	Canons	Tonneaux	Equipages	Arrivée aux Isles	Départ des Isles	Blessés	Morts	Fuite	Esclaves
La Dame de Lourdes	Du Cap Martinique	Corailles Le Conseiller	Durand Labrie	14	350	48		Le 5e Janvier 1711				
Le Phenix	De Marseille	Quiquet	Michel Dandrin	20	200	41	Le 15e Juillet 1710	Le 10e D	16		6	6
Le Dieu de Dieu	De Bourdeaux	Grimet	Alie Gratien	6	90	16	Le 25e Septembre 1710	Le 12e D	2		6	3
Le Lazare	De la Martinique	Dansette Aisné	Pierre de Rigaud	12	100	20		Le 17e D				
Le St Jacques	De Bourdeaux	Delgranje Le Conseiller	François Viaud	4	60	10		Le 18e D				
Le St Ignace	De Bourdeaux	Calvet	Louis Calvet	4	60	11		Le 20e Janvier				
Le St Pierre	De Marseille	Mourgues	Pierre Lorrain	20	200	51	Le 16e Juillet 1710	Le 28e D	6	1	6	6
La Paix	De Marseille	Marcellet	Pierre Lambardon	26	250	70	Le 2e Novembre 1710	Le 9e D	7	2	6	6
St Francois	De Nantes	Etienne Brean Le Conseiller	Pierre Hinio	8	120	26	Le 13e Septembre 1710	Le 22e Mars	4		6	5
La Victoire	De Bourdeaux	Durand Demery	Louis Ferreira	8	100	21		Le 30e D				
L'Aimable Amerequain	De la Martinique	Guillemot	Chamat Petit	2	12	10		Le 31e D				
Le Perpetuel Rose	De la Martinique	Louis Le Conseiller	Michel La Vigne	12	300	41		Le 1er Avril				
La Perpetuel Rose	De Bourdeaux	Rose Maugen	Isaac Lanin	10	110	36	Le 12e Janvier 1711	Le 3e D	7		6	6
La Victoire	De Nantes	Cornet Delfgras	Simon Le Breton	18	160	62	Le 21e Octobre 1710	Le 4e D	1	3	6	3
Le Mestre	De Nantes	Martin Soulas Le Conseiller	Guillaume Chemax	12	80	42	Le 6e Janvier 1711	Le 5e Juin	1	1	6	3
Le St Antoine	De la Martinique	Jean Thomas Le Conseiller	Pierre Frisse	12	100	27	Le 27e Janvier 1711	Le 26e D	16		6	6
La Bonne Nouvelle	De la Rochelle	Regnier Le Petit	François Gaillard	6	70	12		Le 3e Juin				
Le St Antoine	De la Plaisance	Lecord	Maisonneuve		60	17	Le 3e Decembre 1710	Le 5e D Mars		1		
Le Brion	De Brest	Simon Le Conseiller	Bonnevat Jouan	2	45	18	Le 24e Janvier 1711	Le 12e D	5			
Le Duc Dangon	De Nantes	Lorain Le Conseiller	Yvon Jouneau	6	80	18	Le 20e Decembre 1710	Le 3e Juin				4
Le St Jean	De Nantes	La Dervault Le Conseiller	Du Lin	14	200	46	Le 26e Decembre 1710	Le 3e Juin	5	2	6	6
Laurence	De Nantes	Elziel Le Conseiller	Gomar Le Polaine	10	120	29	Le 26e Decembre 1710	Le 3e Juin	6		6	6
La Marguerite	De la Martinique	Robin Le Guillet	Pierre Durogeau	14	400	62		Le 16e D	1	1	6	6
La Fauvette Galere	De Marseille	Ch. Dieude	André Pouets	14	300	40	Le 17e Decembre 1710	Le 20e D				
Le St François	De la Martinique	Daniel Gosse Le Conseiller	Joseph Domfils		60	10	Le 11e Avril 1711	Le 21e D	11	1	6	par jour
Le Don Luc	De la Martinique	Don Fils Le Conseiller	Elie Don fils	18	300	55		Le 10e Juin	5	1		
Le St Maurice	De Bourdeaux	Pierre Valet Le Conseiller	Jean Faujeu		50	14		Le 11e D				
L'Incomparable	De Bourdeaux	Alue le Jeune	Jean Du Louet	16	120	42	Le 10e Mars 1711	Le 15e D				
Notre Dame de la garde	De Marseille	Marcellet	Joseph Torel	22	250	60	Le 5e Mars 1711	Le 3e Juin	9	3	6	6
Notre Dame de la garde	De Marseille	Marcellet	Jean Baptiste Torel	6	60	15	Le 5e Mars 1711	Le 3e Juin	14	1	6	6
La Paix	De Cadix	Jean de la Lane Le Conseiller	Joseph Gabriel	10	120	32	Le 29e Juillet 1710	Le 16e D	3		6	
Les Marianes	De la Martinique	Declaria Le Gouverneur Basset	Louis Ducan	6	70	15		Le 20e D	7			
Laurentin	De la Martinique	Auroin Lecord	Lecord	6	70	12		Le 3e Juin				
Le Dromedaire	De Nantes	Jousseaul Le Conseiller	Maurice Cengrand	20	250	67	Le 29e Decembre 1710	Le 30e D	7		6	6
Le Conquerant	De Nantes	Pierre Regnier Le Conseiller	Patrick Lincol	12	120	37	Le 8e Janvier 1711	Le 3e Juin	9		6	6

Fait à La Martinique Le 2e Juillet 1711.

Enregistré au Monsignemente 21e Juillet 1711.

Annexe 34 : Le port Saint-George de la Grenade vers 1780 par Nicolas Ozanne



Source : Archives départementales de Martinique, 15Fi149

Sources

Sources manuscrites :

Bibliothèque Nationale de France : département des manuscrits

- Ms-3311, Anciens fonds : manuscrits français 2000 à 7465 > Manuscrits français 3201 à 3600, Recueil de pièces imprimées et manuscrites.
- Ms-5410-5427. Recueil formé par Valentin Conrart, connu sous le nom de « Recueil Conrart in-folio, Anciens fonds : manuscrits français 2000 à 7465 > Manuscrits français 5301 à 5760
- Clairambault 1016. Pièces relatives aux Colonies françaises de l'Amérique, et particulièrement à la Nouvelle-France ou Canada (1673-1697). (Papiers de l'abbé Bernou, etc.)
- Clairambault 873-890. Lettres originales et autographes, requêtes, mémoires et pièces relatives à la Marine et aux Galères (affaires personnelles principalement) classées par ordre alphabétique.
- Clairambault 1111-1239. Volumes consacrés à l'histoire de l'Ordre du Saint-Esprit.
- Moreau 734-861. COLLECTION DE FEVRET DE FONTETTE, Moreau 841. Relations de voyages.
- Mélanges de Colbert 53. Chartes de fondation des COLONIES ANGLAISES EN AMERIQUE et dans les INDES OCCIDENTALES, en anglais et en latin (1620-1670).
- Mélanges de Colbert 57. Ordres de marche et de bataille des flottes de François de Vendôme, duc DE BEAUFORT (1665-1667), Jean D'ESTREES (1669-1673 et 1685-1686), Abraham DUQUESNE (1676 et 1682), Louis-Victor de Rochechouart, duc DE VIVONNE (1675-1676), et Louis de Rochechouart, duc DE MORTEMART (1681-1686).
- Français 11315-11318. Correspondance de PATOULET, intendant do la marine, et recueil de lettres et de pièces, en original et en copie, sur la marine et les colonies françaises au XVIIe siècle.
- NAF 2610. Mélanges sur la Guyane et les colonies françaises d'Amérique.
- NAF 9256-9510. Collection MARGRY, relative à l'histoire des Colonies et de la Marine françaises.
- NAF 9319. Histoire de la Guadeloupe, par un missionnaire qui y séjourna de 1640 à 1642, avec une description, accompagnée de dessins, des produits de l'île ; ms. de 1648, par le pèreJean-Baptiste du Tertre.
- NAF 22762. Mémoires sur le commerce et les colonies.XVIIe et XVIIIe siècles.
- Français 4760. Recueil de minutes, de pièces originales et de copies concernant les relations diplomatiques de la France avec la Suède au XVIIe siècle, à partir de 1632, mais relatives principalement à l'ambassade du marquis de Feuquières, représentant la France en Suède, en 1672.
- Français 24974. Recueil de pièces relatives aux Dominicains, à leurs missions, à la Guadeloupe, etc.

Centre des Archives Nationales :

- Minutes et répertoires de notaires fonds MC/ET :

- Etude I Claude I Royer
- Etude I Germain Tronzon
- Etude II Etienne Garbault
- Etude III François II Dionis
- Etude VI Charles Parque
- Etude VIII Anthoine Navarre
- Etude IX Louis Auvray
- Etude XXIII Nicolas III Le Boucher
- Etude XV Mathieu Gaillardie
- Etude XXVIII Geoffray Dussart
- Etude XXIX Etienne Corrozet
- Etude XX Le Roux
- Etude XLII Jacques Morel
- Etude XLIII Charles II Quarré
- Etude LIII Claude Ogier
- Etude LIV Rallu
- Etude LXXXVI Pierre II Parque
- Etude XCIV Dominique De Jean
- Etude CV Jacques Guillard
- Etude CVII Mathieu Soudée
- Etude CIX Jacques Ricordeau
- Etude CXXII Claude IV de Troyes

- Fond des archives d‟Ancien Régime:
- Série M: Mélange historique
- Série O/1: Maison du roi
- Série Y: Chatelet de Paris.
- Série MA: Marine
- Série AE/BI: Affaire étrangère
- 299Mi I: Microfilms colonies, commerces : documents concernant la Martinique

Archives Nationales de l'Outre Mer :

- Secrétariat d"Etat à la Marine :

- Série A : Acte du pouvoir souverain
- Série B : Correspondance au départ
- Série C 7 : Correspondance à l"arrivée de la Guadeloupe (De C7 A1 à C7 A10)
- Série C 8 : Correspondance à l"arrivée de la Martinique (De C8 A1 à C8 A19)
- Série C10 A : Correspondance à l"arrivée de la Grenade
- Série C10 B : Correspondance à l"arrivée de l"île de Saint Christophe
- Série C10 C : Correspondance à l"arrivée de Sainte Lucie
- Série C10 D : Correspondance à l"arrivée de Saint Barthélémy, Sainte Croix, Saint Vincent et la Désirade.
- Série C10 E : Correspondance à l"arrivée de Tobago
- Série E : Personnel Colonial Ancien
- Série F3 : Collection Moreau de Saint Méry
- Série 1 Dépôt des Papiers Publics des Colonies, Etat Civil : Les actes conservés concernent la Guadeloupe et ses dépendances et la Martinique
- Série 5 Dépôt des Papiers Publics des Colonies, Recensements, rôles et états des réfugiés, fois et hommages, titres et concessions.
- Série 06 à 12 Défense et Fortification des Colonies. (Ensemble de cartes et plans)

Archives départementales de Charente-Maritime

- Fond anciens, Série B : Juridiction d"Ancien régime :
- B 174 à B 263 : registres de l'Amirauté de La Rochelle
- B 5654-5732 : Liasses de l'Amirauté de La Rochelle

- Série E, Notaire de La Rochelle :

- Etude I :

_ 3E1372-1382 : Etienne Morry, 1655-1663

_ 3E 1432-1449 : Jean Combaud, 1663-1675

_ 3E 1708 : Roy, 1679-1685

_ 3E 1485-1565 : Jean Micheau, 1685-1741

- Etude III :

_ 3E 1777-1783 : Tongrelou, 1629-1656.

- Etude IV :

_ 3E 311-329 : Alexandre Demontreau, 1652-1674

_ 3E 355-361 : Mercier, 1678-1681

_3E 470-486 : Mabille, 1684-1698

- Etude VII :

_ 3E 211-243 : Coussseau, 1601-1653

_ 3E 362-370 : Bonneau, 1678-1685

_ 3E 491-551 : Pierre Hirvoix, 1689-1741

- Etude VIII :

_ 3E 1837-1844 : Masson (Père et fils), 1685-1715

- Etude IX

_ 3E1284-1370 : Pierre Teuleron, 1631-1681.

_ 3E 378-408, Antoine Bagard, 1683-1705

_ 3E 1313-1378 : Louis Penigaud, 1675-1681

- Etude XII

_ 3E 2242-2243 : Pierre Gillet, 1674-1679

- Etude XIII

_ 3E1707 : Apvrilleau, 1639-1674

_ 3E 1383-1431 : Jean Drouyneau, 1662-1681

- Etude XIV

_ 3E2163-2167 : Lefebvre, 1641-1666

_ 3E 2181-2185 : Berthelot, 1678-1692

- Etude XVI

_ 3E 267-309 : Abel Cherbonnier, 1637-1667

- Etude XVII

_ 3E 1796-1814 : René Rivière, 1666-1710

_ 3E 1800-1816, Pierre Soullard, 1683-1731

- Etude XIX

_ 3E 1846-1849 : Pierre Guillemot, 1679-1710

Archives départementale de la Martinique

- Collection du greffe, extraits des Registres paroissiaux :
- 2E33/1 : Les Trois-Ilets
- 2E18/1 : Marin
- 2E2/1 : Anse d‟Arlets
- 2E10/1 : Fort de France
- 2E22/1 : Rivière Pilote
- 2E14/1 : Le Lamentin
- 2E8/1 : Ducos
- 2E11/1 : Le François
- 2E28/1 : Sainte-Luce

- Pièces isolées et petits fonds d'origine privée
- 1J25 Acte d'engagement de l'équipage du navire Le Saint-Antoine rédigé à Saint-Malo. Armateur : demoiselle Marie Geraldin, dame de Beauséjour, 1709.

Bibliothèque Mazarine, fonds de manuscrits :

- Ant Ms 14De wilde ou Les sauvages caribes insullaires d'Amerique. Histoire nouvelle par M... Caillé, de Castres, cÿ devant emploÿé aus affaires d'une compagnie roÿalle en Affrique et en Amerique, Manuscrit autographe avec dédicace, signée par l'auteur, à Herman De Wilde. Le titre de l'oeuvre constitue un jeu de mot entre le nom du dédicataire et la traduction de sauvage en néerlandais.
- Ant Ms 9 / 1 (f. 1-22), Mémoires concernant la mission des pères de la Compagnie de Jesus dans les isles françoises de l'Amérique, 1709.
- Ant Ms 9 / 3 (f. 40-101), L'histoire de l'isle de Grenade en Amérique, 1659.
- Ant Ms 9 / 2 (f. 23-39), Copie de la lettre du RP Jean Mongin ecritte au RP Antoine Pagez provincial de la compagnie de Jesus en la province de Toulouse de l'Isle de la Martiniq[u]e le 10e may 1679.
- Ant Ms 7, Histoire des isles de la Guadelouppe, Martinique, St Christophle, la Dominique et autres isles circonvoisines en l'Amerique, et des sauvages en icelles... en l'an1648

The National archives, Kew

- CO 166/1 : Colonial Office, Commonwealth and Foreign and Commonwelth Office :
- HCA30/642- HCA 32/12 : Hight Court of Admiralty and Colonial Vice-Admiralty Courts
- ADM 106/349-ADM 106/506 : Admiralty, Navy Royal Marines and Coastguard
- PROB 11/411/373 : Prerogativ court of Canterbury

Sources imprimées :

- Anonyme de la Grenade, *Histoire de la Grenade*, vers 1659publié in GRUNBERG Bernard, ROUX Benoit, GRUNBERG Josiane, *Voyageur anonyme aux Antilles*, Corpus Antillais Volume 4, l'Harmattan, Paris, 2013.
- Anonyme de Saint-Christophe, *Relation des isles de Saint Christofle, Gardelouppe et la Martinicque*, vers 1640 publié in GRUNBERG Bernard, ROUX Benoit, GRUNBERG Josiane, *Voyageur anonyme aux Antilles*, Corpus Antillais Volume 4, l'Harmattan, Paris, 2013.
- Anonyme de Saint-Vincent, *Description de l'isle de Saint Vincent*, vers 1700, GRUNBERG Bernard, ROUX Benoit, GRUNBERG Josiane, *Voyageur anonyme aux Antilles*, Corpus Antillais Volume 4, l'Harmattan, Paris, 2013.
- BIET Antoine, *Voyage de la France équinoxiale en l'isle de Cayenne, entrepris par les François en l'année MDCLII*, Chez F. Clouzier, Paris, 1664.
- BOUTON Jacques, *Relation de l'establissement des François depuis l'an 1635 en l'isle de la Martinique,* chez S. Cramoisy, Paris, 1640.

- BRETON Raymond, *Dictionnaire caraïbe-françois... (et Dictionnaire françois-caraïbe)*, 2 tomes en 1 vol. chez G. Bouquet, Auxerre, 1665.
- CHEVILLARD André, *Les desseins de son éminence de Richelieu pour l'Amérique. Ce qui s'y est passé de plus remarquable depuis l'établissement des colonies. A madame la comtesse de Montmorron.* Par le père missionnaire apostolique de l'ordre des frères prêcheurs, André Chevillard, Rennes, J Durand, 1659.
- CLODORE Jean de, *Relation de ce qui s'est passé dans les Isles & Terre-Ferme de l'Amérique, pendant la dernière guerre avec l'Angleterre, & depuis en exécution du traitté de Bréda.* T. 1, A Paris, chez Gervais Clouzier, au Palais, à la seconde boutique sur les degrez en montant pour aller à la Ste Chappelle, au Voyageur. M. DC. LXXI. Avec privilege du Roy, 1671.
- COPPIER Guillaume, *Histoire et voyage des Indes occidentales, et de plusieurs autres régions maritimes et esloignées, divisé en deux livres*, chez Huguetan, Lyon, 1645.
- DE BEAUMONT Philippe, *Lettre du Révérend Père Philippe de Beaumont de l'Ordre des Frères Prescheurs, ancien missionnaire apostolique dans les Indes Occidentales ;* écrite à Monsieur C A I escuyer seigneur de C.F.M etc, demeurant à Auxerre ; Jean Fleuriau, Poitiers, 1668.
- DE LA BARRE *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre-ferme de l'Amérique, pendant la dernière guerre avec l'Angleterre, et depuis en exécution du traité de Breda. Avec un journal du dernier voyage du Sr de la Barre en la terre-ferme et isle de Cayenne, accompagné d'une exacte description du pays, mœurs et naturel des habitants*, Clouzier, Paris, 1671.
- DU PUIS Mathias, *Relation de l'établissement d'une colonie française dans la Gardeloupe, île de l'Amérique et des mœurs des sauvages*, Chez Marin Yvon, Caen, 1652.
- DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des isles de S. Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique*, Chez J. Langlois, Paris, 1654.
- DU TERTRE Jean Baptiste, *Histoire générale des Ant-isles habitées par les Français*, divisé en trois tomes, Chez T. Jolly, Paris, 1671.
- FROGER François, *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 et 1697 aux côtes d'Afrique, détroit de Magellan, Brézil, Cayenne et isles Antilles par une escadre des vaisseaux du roy commandée par M. de Gennes*, faite par le sieur Froger, quay de l'Horloge , Paris, 1698.
- LABAT Jean Baptiste, *Nouveau voyage aux isles de l'Amérique, 6 vol.*, Chez G. Cavelier (et P.-F. Giffard), Paris, 1722.
- OEXMELIN Alexandre Olivier, *Histoire des avanturiers qui se sont signalez dans les Indes*, Chez Jacques Le Febvre, 1686.
- PELICAN Pierre, *Coppie d'une lettre du R.P Pierre Pelican de l'ordre des frères pescheurs,* docteur en théologie de la Faculté de Paris et supérieur de la Mission des Indes Occidentales, 1635.
- PELLEPRAT Pierre, *Relation des missions de P.P. de la Compagnie de Jésus dans les isles et dans la terre ferme de l'Amérique méridionale*, Chez S. et G. Cramoisy, Paris, 1655.
- PLUMIER Charles, *Description des plantes de l'Amérique, avec leurs figures*, Chez Jean Anisson, 1693.

- ROCHEFORT Charles de, *Histoire naturelle et morale des iles Antilles de l'Amérique*, Chez A. Leers, Rotterdam, 1665.
- ROCHEFORT Charles de, *Relation de l'isle de Tabago, ou de la Nouvelle Oüalcre, l'une des isles Antilles de l'Amerique*, Chez Louis Billaine, 1666.
- SAINT MICHEL Maurille, *Voyage des îles Camercanes, en l'Amérique, qui font partie des Indes occidentales*, Chez JérômeOlivier, 1652.

Bibliographie

Dictionnaires anciens

- AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.
- BONNEFOUX Pierre Marie-Joseph, *Dictionnaire de marine à voile et vapeur*, Tome I, Chez A.Bertrand, Paris, 1856.
- FURETIERE Antoine, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, chez A. et R. Leers, La Haye, 1690.
- JAL Augustin, *Nouveau Glossaire Nautique* d'*Augustin Jal*. *Dictionnaire* multilingue des termes de la marine à voiles, Chez Didot frères, Paris, 1848.

• Ouvrages Scientifiques

Dictionnaires et aide à la recherche

- BEGOT Danielle, *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise : Guadeloupe, Martinique, Saint-Domingue, Guyane (XVIIe-XXIe siècle) 2 volumes*, Paris, CTHS, 2012.
- BUTI Gilbert et HRODEJ Philippe (Dir.) *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, CNRS Editions, 2013.
- CAREDDA Bruneau, *La grande encyclopédie de la Caraïbe*, dix volumes, Sanoli, Italie, 1990.
- COUTANSAIS Cyrille P, *L'empire des mers, Atlas historique de la France Maritime*, Paris, CNRS Edition, 2015.
- DANEY DE MARILLAC Sidney, *Documents pour servir a l'histoire de la Martinique:* réimpression des documents pour servir à l'Histoire de la Martinique édité en 1858, Fort de France, Société d'Histoire de la Martinique, 1980.
- GATA Anca « Les habitants des Petites Antilles dans les textes du XVII° siècle : Voyage de Caillé de Castres et du sieur de la Borde » in GRUNBERG B, *A la recherche du Caraïbe perdu*, Paris, l'Harmattan, 2015.
- GODET-LANGLOIS Jean et Denise *la vie en Guadeloupe au XVII° siècle dictionnaire des familles guadeloupéennes de 1635 à 1700*, Fort de France, Edition Exbrayat, 1991.
- GRUNBERG Bernard, *Missionnaires carmes et capucins, Pacifique de Provins et Maurille de Saint Michel*, Corpus Antillais Vol.3, Collection de sources sur les Indiens Caraïbes, Paris, L'Harmattan, 2013.

- LE BRAS Yves, « la relation de Jacques Bouton » in GRUNBERG B, *A la recherche du Caraïbe perdu*, Paris, l'Harmattan, 2015.
- MENIER Marie-Antoinette, « Les sources de l'histoire des Antilles dans les archives nationales françaises », *Bulletin de la société d'Histoire de la Guadeloupe*, Numéro 36, 2° TRimestre1978, pp. 7-68.
- NEGRE Ernest, *Toponymie générale de la France, vol. 1 : Formations préceltiques, celtiques, romanes*, Genève, Librairie Droz, 1990.
- PETITJEAN ROGET Jacques, BRUNEAU LATOUCHE Eugène, *Personnes et familles à la Martinique au 17ème siècle*, 2 tomes, Paris, Desormeaux, 2000.
- VERGE-FRANCESCHI Michel et RIETH Eric, *La France Maritime au temps de Louis XIV*, Paris, Edition du Layeur, 2001.
- VERGÉ FRANCESCHI Michel (ed.), *dictionnaire d'histoire maritime,* France, Bouquins, 2002.
- TAILLEMITE Etienne, *Inventaire de la série Colonie C8 A, Martinique, Correspondance à l'arrivée*, Paris, SEVPEN, 1971.

Histoire de la conquête et colonisation de l'Amérique

- ABENON Louis-René et DICKINSON John A, *Les Français en Amérique — Histoire d'une colonisation*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1993.
- ANDREWS Kenneth R, *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
- AUGIER Fitzroy Richard (dir.) *The making of the West Indies, Harlow* ; Kingston; San Juan: Longman Caribbean, 1960.
- BAILYN Bernard, *Atlantic History, Concept and contours*, Cambridge, Harvard University press, 2003.
- BARDET Flavien « des premiers empires à la première mondialisation, XVI°-XX° siècle : simples influences ou répétitions générales ? » *Etudes Caribéennes*, 22 Août 2012.
- BERTRAND Michel, PRIOTTI Jean Philippe (Dir.), *Circulation maritime, l'Espagne et son empire*, Rennes, PUR, 2011.

- CARMEN Bernand et GROZINSKI Serge *Histoire du nouveau monde de la découverte à la conquête,* Paris, édition Fayard, 1992.
- CELIMENE Fred et LEGRIS André, *L'économie de l'esclavage colonial*, Paris, CNRS Editions, 2002.
- CHAUNU Pierre et Huguette, *Séville et l' Atlantique*, 8 tomes, Paris, SEVPEN, 1955-1960.
- COFFMAN D‟maris, LEONARD Adrian, O‟REILLY William, *The atlantic world*, Routledge, Abingdon, 2015.
- CRUSOL Jean, *Les îles à sucre de la colonisation à la mondialisation*, Paris, Les Perséides, Bécherel, 2008.
- DE VOOJD Christophe, *Histoire des Pays Bas des origines à nos jours*, La Flèche, Fayard, 2003.
- DUFOURCQ Elisabeth, *Les aventurières de Dieu. Trois siècles d'histoire missionnaire,* Paris, J-C Lattés, 1993.
- DUNN Richard S, *Sugar and Slaves : The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713.* Chapel Hill (N. C), Univ. of California Press, 1972.
- EMMER Pieter C, sous la direction de, *les Pays Bas et l'Atlantique 1500_1800,* Rennes, PUR, 2009.
- FAVIER René, *Les Européens et les Indes Orientales au XVIII° siècle, Aspects maritimes, commerciaux et coloniaux*, Paris, Ophrys, 1997.
- FELER August, *Histoire de Vieux Fort et ses habitants*, Guadeloupe, Edition Nestor, 2011.
- FERRO Marc *Histoire des colonisations des conquêtes aux indépendances XIII°_XX° siècle*, Paris, Seuil, 1994.
- FROSTIN Charles, « Les Pontchartrain et la pénétration commerciale française en Amérique espagnole (1690-1715) », *Revue Historique,* T. 245, Fasc. 2 (498) (AVRIL-JUIN 1971).
- GARCIA-BAQUERO GONZALES.A *la Carrera de India, histoire du commerce hispano-américain (XVI°-XVIII° siècle*), Paris, Desjonquères, 1997.
- GAY Jean Christophe, *L'Outre Mer français*, Paris, Belin Sup, 2003.
- GOMEZ Thomas, *L'invention de l'Amérique : Rêve et réalités de la conquête*, Paris, Aubier Histoire, 1992.
- GOSLINGA Cornelis Ch. *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580 – 1680*, Edité par University of Florida Press, 1971.
- GRUNBERG Bernard (Dir.), *Les esclaves en Amérique coloniale, Cahier d'histoire d'Amérique Coloniale*, n°6, Paris, l‟Harmattan, 2010.
- HAUDRERE Philippe, *L'Empire des Rois 1500-1789*, Paris, Denoel, 1997.
- *HRODEJ Philippe (Dir.) L'esclave et les plantations de l'établissementde la servitude à son abolition. Hommage à Pierre Pluchon,* Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.
- KARRAS Alan (Dir.), *Atlantic American Societies*, Routledge, New York, 1992.
- LAURENT-ROPA Denis, *Haïti, une colonie française 1625-1802*, Paris, L‟harmattan, 1995.
- LAUX Claire, RUGGIU François-Joseph et SINGARAVELOU Pierre (dir.), *Au sommet de l'empire. Les élites européennes dans les (XVIe-XXe siècles),* Bruxelle, Peter Lang, 2009.
- LEBRUN François, *l'Europe et le monde XVI°-XVIII° siècle*, Paris, Armand Colin, 2008.
- LENGLLE Maurice *L'esclavage Que Sais-Je ?,* Vendôme, Presse Universitaire de France, 1955.
- LOSIER Catherine, *Approvisionner Cayenne Sous L'ancien Regime: Archeologie et Histoire des Reseaux Commerciaux*, Sidestone, Cayenne, 2016.

- MANNEVILLE Philippe, *Les Normands et les Amériques*, acte de rencontre d'histoire maritime tenu au Havre 1992. Cahiers havrais de recherche historique numéro spécial, hors série, 1993.
- MAURO Frederic, *L'expension européenne 1600-1800*, Paris, PUF, 1964.
- MEYER Jean, *Les Européens et les autres*, Pris, chez Armand Colin, 1975.
- MORGAN Kenneth, *Slavery, Atlantic Trade and the British economy, 1660-1860*, Cambridge, Cambridge university press, 2000.
- NAVY Rollé « Compagnies commerciales et féodalité aux Antilles, XVII°-XVIII° siècle » *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, Numéro 131, janvier-Avril 2002, p. 3-12.
- OOSTINDIE Gert and ROITMAN Jessica, *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800,* Linking Empires, Bridging Borders, Leiden: Brill, Atlantic World Series, 2014.
- POUSSOU Jean Pierre, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII° siècle*, *Les deux Amériques et le Pacifique*, Paris, SEDES, 1998.
- PRICE Richard (Dor.) *Maroon Societies, Rebel Slave Communities in the Americas*, Anchor Books, new York, 1973.
- PRITCHARD James, *In Search of Empire: The French in the Americas, 1670-1730*, The Cabridge University Press, Cambridge, 2004.
- ROULET Eric (Dir.), *Conquistadores, négriers et inquisiteurs: Trois figures majeures du monde colonial américain XVIe-XVIIIe siècles Hommages à Bernard Grunberg*, Paris, L'Harmattan, 2018.
- ROQUINCOURT Thierry *Articles historiques sur les Marines, Colonies et Outre mer XV° siècle- 1815 Bibliographie*, Editions SPM, Condé-sur-Noireau (France), 2009.
- SANCHEZ Jean Philippe (Dir.), *Dans le sillage de Colomb, l'Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde* : acte de colloque international, Université de Rennes 1992, Rennes, PUR, 1995.
- TAILLEMITE Etienne et LIEPPE Denis (Dir.), *La percée de l'Europe sur les Océans vers 1690-1790*, Paris, PUPS, 1997.

Relations et échanges Europe Amérique :

- BONDOIS, Paul-M. « Colbert et la question du sucre : La rivalité Franco-Hollandaise », *Revue D'histoire Économique Et Sociale*, vol. 11, no. 1, 1923, pp. 12–61.
- CHATILLON Marcel, DEBIEN Gabriel, « La propagande imprimée pour les Antilles et la Guyane au XVII° siècle, recrutement ou racolage », *Bulletin de la Société d'histoire de la Martinique* "Annales des Antilles", n° 24, P. 59-98 .
- DEBIEN Gabriel (Dir.) *Commerce et plantation dans la Caraïbe XVIII°-XIX° siècle*, acte de colloque de Bordeaux, Mars 1991, Maison des pays Ibérique, Bordeaux, 1992.
- HRODEJ Philippe, « le commerce rochelais ves les Antilles durant la guerre de la ligue d'Augsbourg » in AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert, *Fleuves, rivières et colonies*, Paris, Les Indes Savantes, Paris, 2010 .
- HRODEJ Philippe, MICHAUD Marie Christine (Dir.), *Entre mer et Ciel : le voyage transatlantique de l'Ancien au nouveau monde*, Rennes, PUR, 2015.
- KLOOSTER Wim, *Revolutions in the Atlantic World: A Comparative History*, New York, New York University Press, 2009.

- MATHIEU Jacques, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, Collection Fleur de lys, Fleur de Lys, FIDES, l‟Université du Michigan, 1981.
- MARTIN Marguerite, *Les marchés de l'indigo en France: flux, acteurs, produits (XVIIè - XVIIIè siiècle)* Thèse de Doctorat sous la direction de Dominique Margairaz, Paris I, 2016.
- MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792*), Rennes, PUR, 2015.
- MICHON Bernard (Dir.) *Les Européens et les Antilles XVII°-début XVIII° siècle*, Rennes, PUR, 2019.
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
- SOUTY François, MARTINIERE Guy (Dir.), *D'un Rivage à l'Autre. - Villes et Protestantisme dans l'Aire Atlantique (XVIème-XVIIème siècles)*, Actes du colloque organisé à La Rochelle (13 et 14 novembre 1998), Presses de la MSHS de Poitiers, Poitiers, 2002.
- TANGUY Marion, *L'essor d'un port atlantique connecté: Nantes et le commerce des « isles de l'Amérique » durant le règne de Louis XIV (1661-1697);* thèse sous la direction de Guy Saupin soutenue à Nantes, 2014.

Histoire des Petites Antilles :

- ABENON Lucien- René, *La Guadeloupe de 1671 à 1759, étude politique, économique et sociale*, Paris, L‟Harmattan, Paris, 1984.
- ABENON Lucien-René, *Petite Histoire de la Guadeloupe*, Paris, L‟Harlattan, 1993.
- ABENON Lucien, BEGOT Danielle et SAINTON Jean Pierre *Construire l'histoire antillaise, mélange offert à Jaques Adélaïde-Merlandes*, CTHS, Bron Rhône, 2002.
- ABENON Lucien et FEJIC W *La Caraïbe et son histoire ses contacts avec le monde extérieur*, Fort de France, Ibis rouge**,** 1991.
- ADELAIDE-MERLANDE, Jacques, « Problématique d‟une histoire de la fête aux Antilles françaises : De la fête Caraïbe à la fête républicaine (XVII° siècle... 1849) ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (121-122), 21–32, année 1999.
- ARMAND Nicolas *Histoire de la Martinique des Arawak à 1848* tome 1, Paris, L'harmattan, Paris, 2002.
- AUGIER F. R, GORDON S.C, HALL D.G, RECKORD M, *The Making of The West Indies*, Longman Caribbean, London, 1960. _
- BALLIVET, *Marie-Galante : Extrait de « Nos paroisses »*, Basse Terre, Imprimerie catholique, 194O.
- BANBUCK C.A, *Histoire politique, économique et sociale de la Martinique (1635-1789),* Paris, Librairie des sciences politiques et sociales, 1935.
- BANGOU Henri, *La Guadeloupe, 1492-1848 : ou l'histoire de la colonisation de l'île liée à l'esclavage noir de ses débuts à sa disparition*, Paris, L‟Harmattan, 1987.

- BARREAU Jean « La Campagne de 1703 ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (25), 53–82, année 1975.
- BAUDRIT André, *Charles de Courbon Blénac, 1622-1696*, Fort de France, Société d'histoire de la Martinique, 1967.
- BEGOT Daniel et HOCQUET Jean Claude (Dir.) *Le sucre de l'Antiquité à son destin antillais* / [actes du 123e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Section d'histoire des sciences et des techniques, Section d'histoire moderne et contemporaine, Antilles-Guyane, 1998, Paris, Edition du CTHS, 2000.
- BEGOT Daniel (Dir.) *La plantation coloniale esclavagiste, XVII°-XIX° siècles*, actes du 127e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nancy, 2002, Paris, Edition du CTHS, 2008.
- BERARD Benoit LAFLEUR Gerard, « Français et indiens dans la Caraïbes », in HAVARD Gilles et AUGERON Mickael (Dir) *Un continent en partage : cinq siècles de rencontre entre Amérindiens et Français*, Paris, Edition Rivage des Xantons, 2013.
- BERNABE Jean et MAM LAM FOUCK Serge (Dir.) *Sur les chemins de l'histoire antillaise, Mélanges offerts à Lucien René Abenon*, Fort de France, Ibis Rouge, 2004.
- BERNARD Jean Yves, *La Guadeloupe au temps des Gouverneurs*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- BEZARD Yvonne, *Les Bégons, Fonctionnnaires maritimes et coloniaux sous Louis XIV*, Paris, Albin Michel, 1932.
- BLERALD Alain-Philippe, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique: du XVIIe siècle à nos jours*, Paris, Karthala, 1986.
- BONNIOL Jean Luc, *Terre de Haut des Saintes, contraintes, insularités et pratiques ethniques dans la Caraïbe*, Paris, Editions Caribéennes, 1980.
- BONNISSENT Dominique, COURTAUD Patrice, LEGENDRE Yoann, LEROY Damien, ROMON Thomas, ROUQUET Jérôme et STOUVENOT Christian**,** « Les cimetières littoraux de la période coloniale », *Les nouvelles de l'archéologie*, 150 | 2018, 59-64.
- BRIZAN George, *Grenada, island of conflict: from Amerindians to people's revolution 1498-1979*, London, Zed Books, 1985.
- BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises XVII°-XX° siècle*, Paris, Perrin, 2002.

- BUFFON Alain, *Monnaie et crédit en économie coloniale. Contribution à l'histoire économique de la Guadeloupe (1635-1919)*, Basse terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1979.
- CAMUS, Michel. « Le marquis de Maintenon, corsaire, négrier, planteur et gouverneur de Marie-Galante ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (110), 3–7, année 1996.
- CHARLERY Christophe, « Maisons de maître et habitations coloniales dans les anciens territoires français de l'Amérique tropicale », *In Situ* [En ligne], 5 | 2004
- CHAULEAU Liliane, *Case-Pilote, Le Prêcheur, Basse-Pointe. Etude démographique sur le nord de la Martinique,* Paris, L'Harmattan, 1990.
- CHAULEAU Liliane, *Il était une fois Saint Pierre*, Paris, L'Harmattan, 1995.
- CHAULEAU Liliane *Dans les îles du vent la Martinique XVII° XVIII° siècle*, Paris, L'harmattan, 1993.
- COUSSEAU Vincent, *Population et anthroponymie en Martinique du XVII° siècle à la première moitié du XIX° siècle: étude d'une société coloniale à travers son système de dénomination personnel*, Thèse de Doctorat, Université de Guyane, 2015.
- CHEMIN DUPONTES. P, *les petites Antilles*, Paris, Desormeaux, 1979.
- DAVID Bernard, *Les origines de la population martiniquaise au fil des ans (1635-1902)* Numéro spécial des annales des Antilles, Mémoire de la société d'Histoire de la Martinique, n°3, année 1973.
- DEBIEN Gabriel, *La société coloniale au XVII° et XVII° siècle*, Paris, A Collin, 1954.
- DEBIEN Gabriel, « Les Premiers trafics des îles, flibuste, chasse et pêche » "*Annales des Antilles*". Nos 3-4, 1955, p. 83-104.
- DEBIEN Gabriel, *Les Engagés pour les Antilles (1634-1715)*, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises, 1952.
- DE CAUNA Jacques, *L'Eldorado des Aquitains. Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (17e -18e siècles),* Biarritz, Atlantica, 1998.
- DELPUECH André et JACOB Jean Paul (Dir.), *Archéologie de l'esclavage colonial*, Fort de France, INRAP, 2015.
- DENIS Serge, *Nos Antilles. Trois siècles de vie française*, Paris, Maison du livre français, 1935.
- DEVAS Raymund P. A *History of the Island of Grenada, 1498-1796*, with Some Notes and Comments on Carriacou and Events of Later Years, Carenage Press, 1974.
- DEVEAU Jean Michel, « Le peuplement de Saint Barthélémy », *Bulletin de la société d'histoire de la Guadeloupe,* n°17-18, 1972.
- DOUCET Louis, *Quand les Français cherchaient fortune aux Caraïbes*, Paris, Fayard, 1981.
- EADIE Emile (Dir.), *La route du sucre du VIII° au XVIII° siècle*, Association populaire pour l'éducation scientifique (Fort-de-France), Guadeloupe, 2001.
- ELISABETH Léo *la société martiniquaise aux XVII° et XVIII° siècles, 1664-1789*, Fort de France, Karthala, 2003.
- FABRE Camille « Les Carmes à la Guadeloupe ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (21), 9–40, année 1974.

- FORTUNE Félix-Hilaire, *Les iles françaises d'Amérique de la vision géopolitique de Richelieu à L'Union Européenne*, Paris, L'harmattan, 2000.
- GRAGG Lary, *Englishmen Transplanted': The English Colonization of Barbados 1627-1660*, Oxford, Oxford Scholarship, 2003.
- GUET Isidore, *Le colonel François Collart et la Martinique de son temps*, première édition 1848, ré-édité C"Edition, Paris, 2007.
- HAYOT Emile, *Les officiers du conseil souverain de la Martinique et leurs successeurs les conseils de la cour d'appel 1675-1830, Notes Bibliographiques et généalogiques*, Numéro spécial des annales des Antilles, Limoges, 1965.
- HRODEJ Philippe, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un gascon au sous Louis XIV*, Paris, Librairie de L"Inde, 1994.
- HUYGHUES-BELROSE Vincent et BAROUH Marie-France, « Les graffitis de l"habitation La Caravelle dite « Château Dubuc » presqu"île de la Caravelle, commune de la Trinité Martinique », *Études caribéennes*, 7 | Août 2007.
- JOYAU Auguste, *Belain d'Esnambuc,* Paris, Bellenard, 1902.
- JOYAU Auguste, *La Martinique : carrefour du monde caraïbe*, (Fort-de-France)**,** 1967.
- JOUVEAU DU BREUIL Yvain, « Les Saintois au XVII° siècle, in *GHC*, Bulletin 81, Avril 1996, p. 1580.
- LAFLEUR Gerard, *Saint Claude, Histoire d'une commune de la Guadeloupe*, Paris, Karthala, 1993.
- LAFLEUR Gérard, « Basse Terre et la Mer », in *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, numéro 160, Septembre- Décembre 2011.
- LAFLEUR Gérard, *Les protestants aux Antilles françaises du vent sous l'Ancien Régime*, Basse Terre, Société d"histoire de la Guadeloupe, 1988.
- LAFLEUR Gérard, *Saint Martin : XVIIIe-XIXe siècles : étude socio-économique de la partie française de Saint-Martin, Marie de Saint Martin*, Saint Martin, 1990.
- LAFLEUR Gérard, MENIER Marie-Antoinette, BRANSON Susan, TURNER Grâce, *Amérindiens, Africains, Américains, trois études d'histoire antillaise*. In: *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 82, n°308, 3e trimestre 1995.
- LAFLEUR Gérard, *Bouillante, Coeur de la côte sous le Vent*, Paris, Karthala, 2004.
- LAFLEUR Gérard, *Saint-Claude, Histoire d'une commune de Guadeloupe*. Préface de Simon Barlague, Paris, Karthala, 1993.
- LEFORT DE LATOUR Jean François, *Sainte-Lucie, fille de la Martinique,* Edité par Bruneau Latouche, 1989.
- LOUIS Abel A, *Les libres de couleur en Martinique*, Paris, l"Harmattan, 2012.
- MARIE SAINTE Daniel Edouard, *Richesse historique de Goyave, La commune de ses origines à 1802*, BENES, Guadeloupe, 2005.
- MARTIN Michel et YACOU Alain (dir.), *Etude carïbéennes: société et politique* : actes / du 13e Congrès de l'Association des études de la Caraïbe, Pointe-à-Pitre, 25-27 mai 1988 / [organisé par] le Centre d'études et de recherches caraïbéennes, Université des Antilles et de la Guyane, Presse de l"Institut d"étude politiques de Toulouse, Toulouse, 1991.

- MONTAUBAN Jean Gabriel et MIGNOT Dominique Aimé, *Esclavage et servitude aux Antilles: L'héritage antique et médiéval - XVIIe – XXe*, Paris, l'Harmattan, 2015.
- MOREAU Jean-Pierre *Les petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Karthala, 1992.
- NOEL Erick, *Les Beauharnais, une fortune antillaise*, Genève, Droz, 2003.
- NOEL Erick, NOTTER Annick (Dir.), *Un Monde créole. Vivre aux Antilles au XVIIIe siècle*, La Rochelle, La Geste, 2017
- ORUNO LARA D, *Caraïbes en construction : espace, colonisation, résistance,* Montpelier, CERCAM, 1992.
- ORUNO D.LARA, *l'Histoire au fil des siècles*, Etude Caribéenne I, XVII°-XVIII° siècle,Paris, l'Harmattan, 2014.
- OUDIN-BASTIDE Caroline *Travail, capitalisme et société esclavagiste Guadeloupe, Martinique (XVII° siècle _ XIX° siècle*), Paris, La découverte, 2005.
- PARDON, *La Guadeloupe de sa découverte jusqu'à nos jours*, Challamel, Paris, 1881.
- PEROTIN DUMON Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île : Besse Terre et Pointe à Pitre*, Paris, Karthala, 2001.
- PEYRONNIN Pascal, « Contours d'une pastorale ultramarine : Les missionnaires jésuites dans les sociétés d'habitation des Antilles et Guyane françaises aux XVII° et XVIII° siècles ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (126), 25–80, année 2000.
- PETITJEAN ROGET Jacques, « Les Juifs à la Martinique sous l'ancien régime », *Revue d'histoire des colonies*, année 1956 Volume 43 Numéro 151 page 138-158.
- PETITJEAN Roget. *Le Gaoulé : la révolte de la Martinique en 1717*, 1966. In: *Cahiers d'outre-mer*. N° 79 - 20e année, Juillet-septembre 1967. pp. 317-318.
- PETIT-JEAN ROGET Jacques *La société d'habitation à la Martinique un demi siècle de formations 1635-1685* thèse présentée devant l'Université Paris VII, 1980.
- POUQUET Jean *Les Antilles françaises*, Paris, QUE SAIS JE, 1964.
- RENNARD Jean *Histoire religieuse des Antilles françaises des origines à 1914, d'après des documents inédits*, Paris, Société d'histoire des colonies, 1954.
- RENNARD Joseph, *Tricentenaire des Antilles. Guadeloupe. Martinique: 1635-1935*. Documents publiés sous le patronage de MM. René Cottrel et Théodore Baude, 1935.
- RODRIGUEZ-LOUBET François, *Caribena 1* : Cahier d'études américanistes de la Caraïbes, n°1-1991.
- ROULET Eric, « La famille. l'habitation sucrière de la Compagnie des îles de l'Amérique à la Guadeloupe (1642-1649) » *Erudit, Revue d'Histoire de l'Amérique française,* Volume 69, numéro 3, hivers 2016, p.5-137.
- ROULET Eric, *La Compagnie des îles de l'Amérique, 1635-1651 : une entreprise coloniale au XVIIe siècle*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2007.
- RUFZ Etienne, *Etudes historiques et statistiques de la population de la Martinique*, Volume 1, l'Imprimerie de Charles, Martinique, 1860.
- SAINTON Jean-Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe, Tome 1 : Les temps de la genèse, des origines à 1685*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004.

- *Saint-Pierre-Martinique 1635-1902* : Annales des Antilles françaises - Journal et album de la Martinique, naissance, vie et mort de la cité créole - livre d'or de la charité, General Book, Paris, 2012.
- SATINEAU Maurice, *Histoire de la Guadeloupe sous l'Ancien régime (1635-1789*), Paris, Payot, 1928.
- SAUNIER, Annie « S'alimenter aux Îles : de la cuisine caraïbe à la cuisine coloniale au XVIIe siècle ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (134), 3–18, année 2003.
- SCHNAKEMBOURG, Christian, « Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et Martinique (1635-1835) ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (31), 3–121.
- SCHNAKENBOURG Christian, *l'Histoire de l'industrie sucrière de la Guadeloupe*, publié en 1980 ré-édité chez l'Harmattan, Paris, 2015.
- SCHNAKENBOURG Eric, « le contentieux Franco-anglais dans les îles neutres antillaises dans la première moitié du XVIII° siècle », *Outre-Mer, Revue d'histoire*, 2° Semestre 2013. p 207.
- SEVENO Caroline, *La Guadeloupe de 1635 à 1685, d'une polyculture vivrière à une monoculture sucrière ?*, Mémoire de Master 2 présentè à l'Université Paris I Sorbonne sous la direction de Dominique Margairaz, Paris, 2004.
- THESEE Françoise, *Fort Royal de la Martinique, naissance d'une ville coloniale Française aux isles d'Amérique*, Musée du conseil régional de Martinique, Fort de France, 2003.
- VERE LANGFORD Olivier, *The History of the Island of Antigua: One of the Leeward Caribbees in the West Indies, from the First Settlement in 1635 to the Present Time*, Volume 2, Motchell and Hughes, 1896.
- WiILLIAMS Eric, *De Christophe Colomb à Fidel Castro l'histoire des Caraïbes 1492-1969*, Paris, Présence africaine, 1975.
- YVON, Tristan « La provenance des céramiques de raffinage en Guadeloupe, ustensiles indispensables à l'industrie sucrière du XVIIe au XIXe siècle ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe,* (154), 9–2, année 2009.
- YACOU Alain et ADELAIDE MERLANDE Jacques (dir.), *La découverte et la conquête de la Guadeloupe,* CERC : Université des Antilles et de la Guyane,Paris, Karthala, 1993.
- YACOU Alain (Dir.) *Créoles de la Caraïbe*: actes du colloque universitaire en hommage à Guy Hazaël-Massieux, Pointe-à-Pitre, le 27 mars 1995,Karthala, Paris, 1996.

<u>Etude sur les populations amérindiennes :</u>

- AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert, *Fleuves, rivières et colonies*, Paris, Les Indes Savantes, 2010.
- BECKLES Hilary, « Kalinago (Carib) Resistance to european colonisation of the Caribbean», *Caribbean Quarterly,* Vol. 38, No. 2/3, Caribbean Quincentennial.
- BERARD Benoît, BILLARD Jean-Yves, L'Etang Thierry, LALUBIE Guillaume, NICOLIZAS Costantino, RAMSTEIN Bruno et SLAYTON Emma, « Technologie du

fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux xvie et xviie siècles », *Journal de la société des américanistes*, 102-1 | 2016, 129-158.

- BOUCHER Phili P, *Cannbal Encounters Europeans and Island Caribs*, 1492-1763, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1992.
- GARNIER Odile, « À la découverte d'Indiens navigateurs », *Homme* Année 1996.
- GRUNBERG Bernard (Dir.) *A la recherche su Caraïbe perdu*, Paris, l'Harmattan, 2015.
- GRUNBERG Bernard (Dir.), *Les Indiens des Petites Antilles: des premiers peuplements aux débuts de la colonisation européenne*, Paris, L'Harmattant, 2011.
- HAVARD Gilles et AUGERON Mickael (Dir.) *Un continent en partage : cinq siècles de rencontre entre Amérindiens et Français*, Paris, Edition Rivage des Xantons, 2013.
- MCKUSICK Marshall B, « Aboriginal canoes in the West Indies », Dept. of Anthropology, Yale University, New Haven, n°63, 1960.
- MORIN Michel, « des nations libres sans territories, Les autochtones et la clonisation française de l'Amérique XVI°-XVIII° siècle », in *Journal of history of international law*, 12.1, 1-70, 2010.
- ROULET Eric, « Parlez vous « sauvage » » in GRUNBERG Bernard (Dir.), *A la recherche du Caraïbe perdu*, Paris, l'Harmattan, 2015.
- VERIN Pierre, « L'ancienne culture caraïbe à l'époque coloniale ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (5-6), 16–26, année 1996.
- VERRAND Laurence, *La vie quotidienne des Indiens Caraïbes aux Petites Antilles (XVII° siècle),* Paris, Karthala, 2001.

Géographie et étude des sociétés antillaises :

- BALDACCHINO Godfrey et DEHOORNE Olivier, « Mondes insulaires : espaces, temporalités, ressources », *Études caribéennes*, 27-28 | Avril-Août 2014.
- DESARTHE Jérémy, « Ouragans et submersions dans les Antilles françaises (XVII° - XX° siècle) », *Études caribéennes*, 29 | Décembre 2014.
- DESSE Michel, SAFFACHE Pascal, *Les littoraux antillais*, Matoury, Ibis Rouge édition, 2005.
- GLISSANT Edouard, *Une pensée d'archipel face aux orientations mondiales selon Édouard Glissant*. Article in FrenchCultural Studies 28(2):209-217 · May 2017
- GRANJEAN Pernette, « Géographie Caribéenne » in GRUNBERG B, *A la recherche du Caraïbe perdu*, Paris, l'Harmattan, 2015.
- MAILLARD Jean-Claude, « Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 234 | 2006, 167-198.
- MARTOUZET Denis, *Fort de France, ville fragile?*, Anthropos, Paris, 2001.
- REDON Marie, « Saint-Martin/Sint-Maarten, une petite île divisée pour de grands enjeux », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 234 | 2006, 233-266.
- SAFFACHE Pascal et PELIS Yoan, « De l'île absoilue à l'île barrière : l'essor de la Caraïbe », *Etudes Caribéennes*, 5 décembre 2006.

- TAGLIONI François, « Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique » Dans *Annales de géographie* 2006/6 (n° 652), pages 664 à 687.
- SAFFACHE Pascal, *Manuel de Géographie de la mer et des littoraux*, Cahors, Ibis rouge, 2005.
- SAFFACHE, Pascal, MARC, Jean-Vincent et HUYGUES-BELROSE, Vincent *Les cyclones en Guadeloupe : quatre siècles de cataclysmes*, Paris, Ibis rouge, 2003.
- WEBER Jacques (Dir.) *Le monde Créole, peuplement, sociétés et condition humaine*, Mélanges offerts à Hubert Gerbeau, Paris, Les Indes Savantes, 2005.

Etude sur les navigations aux Antilles

- ANDRE-BIGOT Hélène, « L'embarcation, métaphore d'une inscription sociale chez les pêcheurs de Sainte-Lucie », *Techniques & Culture*, 38 | 2002.
- ALAMKAN Myriam, *Histoire Maritime des Petites Antilles*, Matoury, Ibis Rouge, 2011.
- GUIBERT Jean Sebastien *Mémoire de mer, océan de papiers : naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVIIe - mi XIXe siècles* , Thèse de Doctorat présentée sous la direction de Danielle Bégot , Université des Antilles, Pointe à Pitre, 2013.
- JOUBERT ANGHEL Valérie et SEGAS Lise, *Contre courants, vents et marées, la navigation maritime et fluviale en Amérique Latine (XVII°-XIX° siècle),* Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 2013.
- MALO Henri, *Episode de navigation aux Antilles*, Société d'Histoire de l'Outre mer, 1914.
- MAUVOIS Georges B, *Les marrons de la mer, évasions d'esclaves de la Martinique vers les îles de la Caraïbe (1833-1848*), Paris, Karthala, 2018.
- MOREAU Jean Pierre, « Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVIe et début du XVIIe siècles. Sources documentaires, approche archéologique », *Outre-Mers Revue d'histoire* Année 1987 275 pp. 129-148.
- MORICE Jean, "Les gommiers", *Revue des Travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, 1958-03, Vol. 22, N. 1, P. 64-84
- PRUNEAU Jérome, DUMONT Jacques et CELIMENE Nicole « Voiles traditionnelles aux Antilles françaises : « sportivisation » et patrimonialisation », *Ethnologie française* 2006/3 (Vol. 36), pages 519 à 530.
- SEVENO Caroline, « La formation des territoires antillais au prisme de leur cartographie », *Outre-Mers Revue d'histoire*, n°378-379, juin 2013.
- YVON Tristan, « Les îlets du Petit Cul-de-Sac Marin et du Grand Cul-de-Sac Marin à la Guadeloupe, attrait économique et occupations coloniales aux XVIIIème et XIXème siècles », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe* n°163, Gourbeyre, 2012, p. 17-44.

Histoire maritime et histoire de la navigation :

- ACERRA Martine et MARTINIERE Guy (dir.), *Coligny, les protestants et la mer*, Journée d'histoire et d'archéologie maritime (06/1996, Rochefort, La Rochelle), Paris, Presse de l'Université de Paris Sorbonne, 1997.
- ACERRA Martine et MEYER Jean, *la grande époque de la marine à voile,* Ouest-France, Guerche-de-Bretagne, 1987.
- BARRET Danielle, *les îles de l'Océan Indien Occidental et le bateau*, Thèse de troisième cycle présenté à l'Université Paris VII sous la direction de Françoise Raison-Jourde, Université Pari-Diderot, Paris, 1983.
- BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris: Armand Colin, 1966.
- BROSSARD Amiral de, *Histoire maritime du monde* tome 2, Paris, Edition France Empire, 1974.
- BUCHET Christian et LE BOUEDEC Gérard (Dir.), *The Sea in History* Vol. 3. *The Early Modern World*, Boydell & Brewer, 2017.
- BUTEL Paul, *Européens et espace maritime vers 1690 vers 1790*, Bordeaux, Presse Universitaire de Bordeaux, 1997.
- CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PERON Françoise, *Les Français, la terre et la mer XIII°-XX° siècle*, Paris, Fayard, 2005.
- CABANTOUS Alain, « l'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique ?» in VILLAIN-GANDOSSI Christiane et RIETH Eric (Dir.) *Pour une histoire du « fit maritime », sources et champ de recherche*, Paris, CTHS, 2001.
- CABANTOUS Alain, *Dix milles marins face à l'Océan*, Paris, Publisud, 1991.
- CHALINE Olivier, *La mer et la France, Quand les Bourbons voulaient dominer les Océans*, Paris, Flamarion, 2016.
- HAUDRERE Philippe (Dir.) *Les flottes des Compagnies des Indes 1600-1857*, Paris, Service historique de la Marine, 1996.
- LE BOUEDEC, « La *Compagnie* des *Indes* et le *cabotage atlantique* au *XVIIIe siècle », Bulletin* de la *Société d'Histoire Moderne* et *Contemporaine*, Nº *1-2*, *1997.*
- MOLLAT DU JOURDAIN Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993.
- MOLLAT Michel (Dir.), *Le navire et l'économie maritime du XV° au XVIII° siècle*, Paris, SEVPEN, 1957.
- MOLLAT Michel (Dir.), *Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde*, Paris, SEVPEN**,** 1965.
- PERON Françoise, *Le patrimoine maritime*, Rennes, PUR, 2002.
- TAILLEMITE Etienne *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 2010.
- TALLET Gaelle et SAUZEAU Thierry (Dir.) *La mer et les déserts de l'Antiquité à nos jours*, Rennes, PUR, 2018.
- VILLAIN-GANDOSSI Christiane et RIETH Eric (Dir.) *Pour une histoire du « fait maritime », sources et champ de recherche*, Paris, CTHS, 2001.

- ANGIOLINI Franco et ROCHE Daniel (dir.), *Culture et formation du négociant dans l'Europe Moderne*, Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1995.
- BUTI Gilbert, LO BASSO Luca, RAVEUX Olivier, *Entrepreneurs des mers - Capitaines et mariniers du XVIe au XIXe siècle*, Paris, Riveneuve, 2017.
- BERGHOLM Tapio (Dir.), *Making global and local connections,* St.John‟s, International Maritime Economic History Association, 2007.
- BOISSONNADE Pierre, *«* La marine marchande, le port et les armateurs de La Rochelle *sous Colbert », Comité* des *travaux historiques* et scientifiques, *Bulletin de la section de géographie*, t. XXXVII, 1922, p. 14. 13.
- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV°-XVIII° siècle*. Tome 2, Les jeux de l'échange, Paris, A.Colin, 1979.
- CHARBIT Yves, « Les colonies françaises au xviie siècle : mercantilisme et enjeux impériaux », *Revue européenne des Migrations internationales*, 2006/1 (Vol.22), pages 183 à 199.
- DELOBETTE Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Negociants, commissionnaires et armateurs de 1680 a 1830*, Thèse de III° sous la direction d‟André Zysberg. Université de Caen, 2005.
- FLECHER Claire, « Écrire l‟incertitude. Le travail à bord des navires de commerce entre stabilisations, prises de risques et responsabilisations », *Sociologie du travail*, Vol. 56 - n° 1 | 2014, 40-63.
- ISRAEL, J.I., 1991. « The 'new history' versus 'traditional history' in interpreting Dutch world trade primacy ». *BMGN - Low Countries Historical Review*, 106(3), pp.469–479.
- KLOOSTER Wim, « Los Holandeses en el caribe 1648-1702 » in BUTEL et LAVALLE, *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI°-XIX° siècle*, acte du colloque international de Talence, Maison des pays ibériques, Bordeaux, 1996.
- LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo, une élite de négociant au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997.
- MARZAGALLI Silvia, « La circulation de l‟information, révélateur des modalités de fonctionnement propres aux réseaux commerciaux d‟Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, 27 | 2007, 123-139.
- MARZAGALLI Silvia, BONIN Hubert (Dir.) *Négoce, ports et Océans, mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, Presse Universitaire de Bordeaux, 2000.
- MASSON. Philippe et VERGE-FRANCESCHI Michel *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes,* Tallandier, Breteuil su Iton, 1993.
- MEYER Jean, « Le commerce nantais du XVIe au XVIIIe siècle », dans Bois, Paul (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 123.
- ROBLIN Laurent. « Le commerce de la mer». Les navires, les structures et le financement de l'armement nantais (fin XVIIe-début XVIIIe siècle) ». *Histoire, économie et société*, 1991, 10e année, n°2. pp. 195-225.
- RUPERT Linda M. *Creolization and Contraband: Curaçao in the Early Modern Atlantic World*. (Early American Places.) , University of Georgia Press, 2012.

- VERGE-FRANCESCHI Michel *Commerce et échanges maritimes* XVI°-XIX *siècle,* septièmes journées universitaires de Bonifacio, Laval, 2006.

Course, flibustes et défense des colonies

- ACERRA Martine, ZYSBERG André *L'essor des marines de guerres européennes*, Paris, SEDES, 1997.
- AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815),* Rennes, PUR, 2013.
- BARAZZUTTI Roberto, "les Gabarets: trois générations d'officiers de marines de Louis XIII à Louis XIV", revue *Piéces et notices pour servir à l'histoire d'Angoulins sur mer*, n°3, troisième trimestre 2007, P. 9-27.
- BARAZUTTI Robert, "Thimoleon Hotman de Fontenay", *Généalogie et histoire de la Caraïbe*, n°174, 2004.
- BARAZZUTTI Roberto, "Etude comparative des officiers généraux aux Provinces Unis, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV", *Revue d'histoire Maritime*, PUPS, n°12, 2010, P 119-151.
- BARAZZUTTI Robert, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720. For a economic and a social history of Zealand privateering from 1672 to the beginning of the decade in 1720 *». Revue d'histoire Maritime*, n°17, pp.55-77, 2013.
- BARAZZUTTI Robert, « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVIIe siècle. Privateering and French privateers in the second third of the 17th century ».*Revue d'Histoire Maritime* n°13, pp 251-286, 2011.
- BOUYER Christian, *Au temps des isles, esclaves, planteurs et flibustiers*, Paris, Tallandier, 2005.
- BUCHET Christian, « Essai de comparaison des systèmes de l'avitaillement français et anglais dans l'espace caraïbe au XVIII° siècle » in BUTEL et LAVALLE, *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI°-XIX° siècle*, acte du colloque international de Talence, Maison des pays ibériques, Bordeaux, 1996.
- BUCHET Christian, *La lutte pour l'espace Caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du sud (16721763),* 2 Tomes, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.
- BUCHET Christian, MEYER Jean, POUSSOU Jean Pierre (Dir.) *La puissance maritime* : actes du colloque international tenu à l'Institut Catholique de Paris (13-15 décembre 2001), Presse de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, cop. 2004.
- BUCHET Christian, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*, Genève, Champion, 1999.
- BUCHET Christian, « Des routes maritimes Europe-Antilles et de leurs incidences sur la rivalité franco-britannique », *Histoire, économie & société* Année 1994 13-4 pp. 563-582.

- BUTEL Paul et LAVALLE Bernard (Dir.), *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI°-XIX° siècle*, acte du colloque international de Talence, Maison des pays ibériques, Bordeaux, 1996.
- BUTEL Paul *Les Caraïbes au temps des flibustiers* Paris, AUBIER histoire, 1982.
- CAMUS Michel Christian, *L'île de la Tortue au cœur de la flibuste Caraïbe*, Paris, 1997.
- CHAUNU David, « Sortir de la guerre dans la Caraïbe coloniale : l'application du traité de Breda à Saint-Christophe (1667-1678) », *Revue d'histoire diplomatique*, 2015, n°3, p. 197-224.
- CROUZET François, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France, l'économie et l'imaginaire, XVII°-XIX° siècle*, Paris, Perrin, 1999.
- DREVILLON Hervé, FONCK Bertrand, CENAT Jean Philippe (Dir.) *Les dernières guerres de Louis XIV*, Rennes, PUR, 2017.
- FIGEAC-MONTHUS Marguerite et LASTECOUERES Christophe, *Territoires de l'illicite : ports et îles: De la fraude au contrôle (XVIe-XXe s.)*, Paris, Armand Collin, 2012.
- GRANIER Hubert, *L'Amiral de Ruyter au combat (1607-1676*), Economia, Lassay-les Châteaux, 1992.
- GUILLERM Alain, *Fortifications et marine en Occident, La pierre et le vent*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- JAEGER Gérard A, *Vue sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992.
- JAEGER Gérard, *Pirates, flibustiers et corsaires,* Avignon, Aubanel, 1987.
- JACQUIN Philippe *Pirates et Flibustiers sous le pavillon noir,* Paris, Edition Gallimard, 2004.
- KISSOUN Bruno, « Fortifications des îles. Trois siècles d'architecture militaire en Guadeloupe : XVIIe-XIXe siècle », *Bulletin Monumental* Année 2005 163-4 pp. 343-356.
- LAPOUGE Gilles *Les pirates, forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Paris, Payot, 1991.
- LYNN John A. *Les guerres de Louis XIV*, 1667-1714, Paris, Edition Perrin, 2014.
- MONSTERLE Robert, CHAMPEAUX Antoine et DE JAHAM Marie-Reine, *La caraïbe dans l'histoire militaire de la France-De la Caraïbe au service militaire adapté*, Paris, Lavauzelle-Graphic Editions, 201O.
- Musée de la marine *Pirates et flibustiers des Caraïbes,* Paris, Hoëbecke, 2001.
- MOREAU, Jean-Pierre, *Un flibustier dans la mer des Antilles*, Paris, Payot, 1992.
- MOREAU, Jean-Pierre *Pirates, flibustiers et piraterie dans la caraïbe et les mers du sud 1522 1725,* Paris, Tallandier, 2006.
- MOREAU Jean Pierre *Pirates au jour le jour,* Paris, Tallandier, 2009.
- MOREAU Jean Pierre, *Une histoire des pirates des mers du sud à Hollywood*, Paris, Tallandier, 2006.
- PEROTIN DUMONT Anne, « Economie corsaire et droit de neutralité les ports de la Guadeloupe pendant les guerres révolutionnaires » in BUTEL et LAVALLE, *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI°-XIX°*

siècle, acte du colloque international de Talence, Maison des pays ibériques, Bordeaux, 1996.

- PLOUVIEZ David, "La guerre sur mer au vent de l'histoire", Agathe Euzen, Françoise Gaill, Denis Lacroix et Philippe Cury (dir.), *L'océan à découvert*, Paris, CNRS Editions, 2017, p. 164-165.
- PLOUVIEZ David (Dir.) *Défense et colonies dans le monde atlantique XV°-XX° siècle*, Rennes, PUR, 2014.
- POUILLAUDE Didier, *Le grand livre des aventuriers des mers*, Orphie, Espagne 2005.
- REDIKER Marcus, *Les forçats de la mer, Marins, Marchands et pirates dans le monde anglo-américain, 1700-1750*, Paris, Libertalia, 2010.
- REGENT Frédéric**,** « Armement des hommes de couleur et liberté aux Antilles : le cas de la Guadeloupe pendant l'Ancien régime et la Révolution », *Annales historiques de la Révolution française*, 348 | 2007, 41-56.
- REQUEMORA Sylvie et LINON-CHIPON Sophie, *Les tyrans de la mer pirates, corsaires et flibustiers,* Paris, Celat, 2002.
- RODIGNEAUX Michel, *La guerre de course à la Guadeloupe, XVIII°-XIX° siècle ou Alger sous les tropiques*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- ROUSSEAU Xavier, « Les premiers fortins de la Guadeloupe (1635-1650)», *Archéologie précolombienne et coloniale des Caraïbes*, Paris, 2002.
- SEYMOUR Jean jacques, *Les chemins de proie, une histoire de la flibuste*, Matoury, Ibis rouge, 2010.
- VIRGINIA W.LUNSFORD *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherland*, Palgrave Macmillan, New York, 2005.
- VILLIERS Patrick *Les corsaires,* Paris, Edition Jean-Paul Gisserot, 2007.
- VILLIERS Patrick « Les moyens navals de la France aux Antilles au XVIII° siècle » in BUTEL et LAVALLE, *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI°-XIX°* siècle, acte du colloque international de Talence, Maison des pays ibériques, Bordeaux, 1996 .
- VILLIERS Patrick, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'histoire, 2000.
- VILLIERS Patrick *Les corsaires du littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713),* Lille, Presse universitaire du Septentrion, 2000.
- VERGE FRANCESCHI Michel, « le rôle stratégique des îles » in *Voyage dans les îles d'Amérique*, Archives Nationales, Paris, 1992.
- VERRAND Laurence, « fortifications militaires de la Martinique 1635-1845 » *Journal Of Caribean archéologie*, 2004.

- BALLOT Véronique, « La tortue dans les Petites Antilles, entre valeur symbolique et enjeux économiques » *Etudes caribéennes*, 26 Décembre 2013.
- BUTI Gilbert, FAGET Daniel, RAVEUX Olivier, RIVOAL Solène (dir.) *Moissonner la mer. Économies, sociétés et pratiques halieutiques méditerranéennes (XVe-XXIe siècle),* Paris, Karthala, 2018.
- BRIERE Jean-François, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIIIe siècle*, Montréal, Fides, 1990.
- DE NICOLO Maria Lucia**,** « Recherches sur l'histoire de la pêche en Méditerranée : Tartanes de Provence, tartanes de Vénétie, trabacs, modèles adriatiques pour la pêche à la traîne et le petit cabotage (XVIIe - XVIIIe siècles) », *Cahiers de la Méditerranée*, 84 | 2012, 309-323.
- HOCQUET Jean Claude (Dir.), *Le roi, le marchand et le sel*, Lille, Presse Universitaire du Septentrion, 1986.
- MENANTEAU Loic (Dir.), *Sels et Salines de l'Europe Atlantique*, Rennes, PUR, 2018.
- MOLLAT DU JOURDAIN Michel, *Histoire des pêches maritimes en France*, BHP, Toulouse, 1987.
- MOLLAT Michel (Dir.), *Le rôle du sel dans l'Histoire*, Paris, PUF, 1968.
- PERSON François, *Bateliers contrebandiers du sel. XVIIème- XVIIIe siècle*, Paris, Edition Ouest France, 1999.
- POUSSOU Jean Pierre (Dir.) *Pêches et pêcheries en Europe Occidentale du Moyen âge à nos jours*, Paris, PUPS, 2012.
- ROBIN Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2000.
- THOMAZI André, *Histoire de la pêche des âges de la pierre à nos jours*, Paris, Payot, P 1951.

Port et aménagement portuaire

- ABENON, Lucien-René, *L'activité du port de Saint -Pierre, Martinique, à la fin du XIXe siècle*, Paris, l'Harmattan, 1996.
- ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française*, Paris, Librairie de L'Inde, 1993.
- BOCHACA Michel et SARRAZIN Jean Luc (Dir.) *Ports et littoraux de l'Europe atlantique*, Rennes, PUR, 2007.
- BOTTIN Jacques, BUTI Gilbert et LESPAGNOL André, « Acteurs sociaux et dynamique des places portuaires », dans Cabantous, Alain, Lespagnol, André, Péron, Françoise, (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 300.
- BUTI Gilbert, *Les chemins de la mer, Saint Tropez petit port méditerranéen*, Rennes, PUR, 2010.
- CORVISIER André, *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1983.

- DANIELO Julien, *Les ports d'Auray et de Vannes aux XVIIe et XVIIIe siècles : ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancient Régime*. Thèse de doctorat sous la direction de Jean Yves Andrieux, Université Rennes 2, Rennes, 2008.
- GUIBERT Jean Sébastien, « Des mouillages, des rades et des ports . Les mots et la chose portuaire : contribution à l'histoire maritime des Petites Antilles » *Les Territoires de l'histoire antillaise, revue Outre mers*, 1° semestre 2013, P 67.
- HUETZ de LEMPS Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, Mouton-Paris-LA Haye, 1975.
- KLEIN Jean François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale XVI°-XX° siècle,* Rennes, PUR, 2014.
- LE BOUEDEC Gérard, « Les petits ports bretons du XVIe au XIXe siècle », *Rives méditerranéennes*, 35 | 2010, 61-78.
- LE BOUEDEC, Gérard, « Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du XVIe au XIXe siècle », dans Lebahy, Yves (dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, Collection « Espace et Territoires », 2001, p. 29-37.
- LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France Moderne XVI°-XVIII°,* Paris, Armand Colin, 2015.
- LE MAO Caroline, MEYZIE Philippe, *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI° siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015.
- MANNEVILLE Philippe (dir.) *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, Paris, Edition du CTHS, 2001.
- MARTIN Sébastien, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII° siècle*, Rennes, PUR, 2015.
- MICHON Bernard, « Les «aires portuaires » françaises au XVIII° siècle : approche comparative » *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 16 Décembre 2016.
- MICHON Bernard*, Le port de Nantes au XVIII° siècle, la construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.
- STAPLETON Barry « the admiralty connection : port development and demographic change in Portsmouth, 1650-1900 » in LAWTON Richard and LEE Robert *Population and society in Western Européan Port-Cities,* Liverpool University Press, Liverpool, 2002.
- SAUPIN Guy (Dir.), *Ville atlantique dans l'Europe Occidentale, du Moyen Age au XX° siècle*, Rennes, PUR, 2006.
- SCHNAKENBOURG Eric, *Entre la guerre et la paix, Neutralité et relations internationales XVII°-XVIII° siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- WAUTERS Eric (Dir.), *Les ports normands : un modèle ?* Colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998, Rouen, Publication de l'Université de Rouen, 1999.

Construction navale

- ACERRA Martine, « Les constructeurs de la marine (XVIIe-XVIIIe siècles) », *la Revue Historique*, PUF, Paris, Avril 1985, Pages 283 à 292.

- CAILLETON Bruno, *La construction navale civile dans l'amirauté de Nantes au 18e siècle. Nantes. Basse-Indre. Indret. Paimbœuf. Infrastructures, hommes, fonctionnement*. Préface de Jean-Pierre Bois, Cholet, Edition Héraut, 1999.
- MESTRE Maria y MATAMOROS Davis, « Technologia y adaptacion al medio el astillero de la Habana » (étude sur la construction navale à la Havane), in BUTEL et LAVALLE, *L'espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales XVI°-XIX° siècle*, acte du colloque international de Talence, Maison des pays ibériques, Bordeaux, 1996.
- MEYER Jean et Le Goff Jacques, « Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIIIe siècle », *Annales*, année 1971 n°26_1 pp 173-185
- PAVLIDIS Laurent**,** « La construction navale traditionnelle provençale au XIXe siècle. Sources et méthodes », *Cahiers de la Méditerranée*, 84 | 2012, 335-347.
- PFISTER LANGANAY Christian, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVIIème au XXème siècle*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 2005.

Technique et transmission des savoirs

- BENAT TACHOT Louise et GRUZINSKI Serge (dir.) *Passeurs culturels, mécanismes de métissage*, Presse Universitaire de Marne la Vallée, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'homme de Paris, 2001.
- CABANTOUS Alain. « Apprendre la mer: remarques sur des mousses à l'époque moderne ». *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 40 N°3, Juillet-septembre 1993. Apprentissages XVIe-XXe siècles. pp. 415-422.
- CARNINO Guillaume, HILAIRE-PEREZ Liliane et KOBILJSKI Aleksandra, *Histoire des techniques. Mondes, sociétés, cultures (XVIe-XVIIIesiècles)*, Paris, PUF, Nouvelle Clio, 2016, p. 297-315.
- CLOUET Alain G. *Dictionnaire technique maritime*, Paris, La Maison du dictionnaire, 2000.
- COTTE Michel (Dir), *Circulations techniques*, Presse Universitaire de Franche Comté, Belfort-Montbliard, 2004.
- HILLAIRE PEREZ Liliane, *L'expérience de la mer : Les Européens et les espaces maritimes au XVIII° siècle,* Paris, S.Arslan, 2006.
- HILLAIRE PEREZ Liliane (dir.), *L'Europe des sciences et des techniques*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2008.
- LLINARES Sylviane et HRODEJ Philippe, *Techniques et colonies XVII°-XX° siècles*, Paris, Société Française d'histoire d'Outre Mer, 2005.
- PEREZ Liliane et VERNA Catherine « La circulation des savoirs techniques du Moyen-Age à l'époque Moderne. Nouvelle approche et enjeu méthodologique » *Traces, Revue de sciences humaines*, 16/2009.
- RIETH Éric, « Des mots et des techniques », *e-Phaïstos*, I-1 | 2012, 12-19

- ALLIES Paul, *L'invention du territoire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1980.
- AUDEBERT Cedric, DESSE Michel, « Migration, mobilité et construction identitaire caribéenne », *Etudes caribéennes* n°8, Publibook, Paris, 2009.
- BARDONNET Daniel, « Frontières terrestres et frontières maritimes ». *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989. pp. 1-64.
- BONNEMAISON Joel CAMBREZY Luc et QUINTY-BOURGEOIS Laurence, *La nation et le territoire*, Tome 1, Paris, l'Harmattant, 1999.
- CATALA Michel, LE PAGE Dominique et MEURET Jean Claude *Frontières oubliées, frontières retrouvées, marches et limites anciennes de la France et en Europe*, Rennes, PUR, 2011.
- DOMENACH Hervé, « Les migrations intra-caribéennes », *Revue Européenne des Migrations internationales*, Année 1986 2-2, pp. 9-24.
- DUPAQUIER Jacques, « Société et mobilité dans l'ancienne société rurale, enracinement ou ouverture faut-il vraiment choisir ? », *Histoire et sociétés rurales*, 2002/2, Vol. 18, p 121-135.
- FONTAINE Laurence, "Solidarités familiales et logiques migratoires en pays de montagne à l'époque moderne", *Annales*, Année 1990, 45-6 pp. 1433-1450.
- GLINER Cédric (Dir.), *L'État et la mer, approches historiques et juridiques*, PURH, Mont Saint Aignan, 2015.
- KESZTENBAUM Lionel et ORIS Michel, "Migrations, entre choix individuels et influences collectives », *Annales de démographie historique 2012*, n°2, p.5 à 13.
- LABRECQ George, *Les frontières maritimes internationales*, Paris, L'Harmattan, 1998.
- MARCADON Jacques. « Les frontières maritimes ne sont pas un obstacle aux transports : le cas de l'Océan Atlantique ». *Norois*, n°180, Octobre-Décembre 1998. L'Atlantique et les géographes, sous la direction de André-Louis Sanguin. pp. 631-642.
- MORIEUX Renaud, *Une mer pour deux Royaumes, la Manche, frontière franco-anglaise (XVII°-XVIII° siècle),* Rennes, PUR, 2008.
- MOREAU DE GERBEHAYE Claude, « La frontière miroir des conceptions de l'Etat à l'époque moderne", *Revue belge de philologie et d'histoire*, année 2013, 91-4, Pp. 1227-1238.
- NASSIET Michel, « Une étude de mobilité géographique à l'époque moderne : la petite noblesse de Haute-Bretagne », *Annales de Démographie Historique*, Année 1987, pp. 235-250.
- NORDMAN Daniel, « la frontière est une idée, non un objet, une chose inerte et amorphe » in CATALA Michel, LE PAGE Daniel et MEURET Jean Christophe, *Frontières oubliées, frontières retrouvées*, Rennes, PUR, 2011.
- POINARD Michel, *Les migrations de populations entre la France et l'Espagne du XVIe siècle à nos jours* compte rendu du Colloque international Toulouse octobre 1987, Revue Européenne des Migrations Internationales, Année 1988, 4-1-2, pp. 257-260

- ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes*, Paris, Fayard, 2003.
- ZELLER Gaston. « La Monarchie d'ancien régime ». *Revue d'histoire moderne*, tome 8 N°9,1933. pp. 305-333.

Image et représentation de la mer

- AUGERON Mickael et TRANCHANT Mathias (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII°-XIX° siècle)* : actes du colloque international tenu à La Rochelle et à Rochefort-sur-Mer, les 14, 15 et 16 novembre 2002 / organisé par l'Université de La Rochelle, PUR, Rennes, 2004.
- BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *De Charybde en Scylla : Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018.
- CHAUVAUD Frederic, PERET Jacques (Dir.), *Terres marines*, Rennes, PUR, 2006.
- DELUMEAU Jean, *La peur en Occident*, Paris, Fayard, 1978.
- FUMAGALLI Vito, *Paysage de la peur, l'homme et la nature au Moyen Age*, Bruxelle, Edition de l'Université de Bruxelle, 2009.
- HUYGHUES-BELROSE Vincent, « Le nom des lieux à la Martinique : un patrimoine identitaire menacé », *Études caribéennes* [En ligne], 11 | Décembre 2008.
- LEPELLEY René, « Traces des Vikings dans la toponymie actuelle de la Normandie », *Annales de Normandie* Année 2002, 52-3, pp. 195-223.
- LESTINGANT Franck et TARRETE Alexandre (Dir.), *Iles et insularités XVI°-XVIII° siècle*, Paris, PUPS, 2017.
- « Les Territoires de l'histoire antillaise », *Outre-Mer*, n°183, 2013.
- MERRIEN Jean *La mer mystérieuse : mythes, croyances et récits fabuleux*, Paris, Royer, 2004.
- MOSS Madonna, « Island societies are not always Insular. Tlingit territories in the Alexander Archipelago and the adjacent Alaska Mainland », in Scott Fitzpatrick (éd.), *Voyages of discovery. The archaeology of Islands, Praeger*, Westport, p. 165-183, 2004.
- SALOME Karine, Les *îles Bretonnes : une image en construction (1750-1914*), Rennes, PUR, 2003.
- VILLAIN-GANDOSSI « Risicum maris vel fortuna : aux origines du concept de risque en Occident » in VILLAIN-GANDOSSI Christiane et RIETH Eric (sous la direction de) *Pour une histoire du « fit maritime », sources et champ de recherche*, CTHS, Paris, 2001, P 51-67.
- VERGE FRANCESCHI Michel, *La mer, Mythes et Symboles*, Paris, Le Félin, 2017.
- VOVELLE Michel et BOSSENO Christian Marc, « Des mentalités aux représentations », *Sociétés & Représentations* 2001/2 (n° 12), pages 15 à 28.

- ANTIER Jean Jacques, *Marins de Provence et du Languedoc: vingt-cinq siècles d'histoire du littoral français méditerranéen*, Montpelier, les Presses du Languedoc, 2003.
- BERNARD Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400- vers 1550)*. Paris, S. E. V. P. E. N., 1968.
- BOUYER Murielle, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIIIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, Collection « Histoire », 2008.
- BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *Etre marin en Europe Occidentale, 1550-1850*, Paris, PUR, 2016.
- BUTI Gilbert, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVIIe s.-début XIXe s.). Contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse d'histoire, dactyl., Zysberg, André (dir.), Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000.
- CABENTOUS Alain, *Les citoyens du large, les identités maritimes en France (XVII°-XIX° siècle*), Paris, Edition Aubier historique, 1995.
- CATTERALL Douglas and CAMPBELL Jodi (Dir.), *Women in port : Gendering Communities, Economics and Social Networks*, Atlantic Port Cities, 1500-1800, Brill, 2012.
- COUTANSAIS Cyrille P. *Les hommes et la mer*, Paris, CNRS Edition, 2017.
- CHARPENTIER Emmanuelle, *Le peuple du rivage, le littoral nord de la Bretagne au XVIII° siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- ESCALLIER ROBERT (Dir) *Modernité et insularité en Méditerranée*, Cahier de la Méditerranée, 68 | 2004.
- GUILLAUME Pierre (Dir.) *Identités caraïbes* : [actes du 123e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, section d'histoire moderne et contemporaine, Antilles-Guyane, 6-10 avril 1998, CTHS, Paris, 2001.
- HENRY Jean-François, *L'Ile d'Yeu sous le règne le Louis XIV (1661-1715), un demi siècle d'histoire locale*, thèse de troisième cycle, dactyl., Université de Nantes, 1981, t. 1.
- HRODEJ Philippe, CHARPENTIER Emmanuelle, *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018.
- LAGET Frederic, JOSSERAND Philippe, RABOT Brice (Dir.) *Entre horizons terrestres et marins, Sociétés, campagnes et littoraux de l'Ouest atlantique*, Rennes, PUR, 2017.
- LAWTON Richard, LEE W. Robert, *Population and Society in Western European Port Cities, C.1650-1939*, Liverpool, Liverpool University Pess, 2002.
- LEBOUEDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique*, Paris, Armand Colin, 1997.
- LE BOUEDEC Gérard, « La pluriactivité dans les sociétés littorales XVIIe-XIXe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 109-1 | 2002, 61-90.

- MANGEREL Caroline, « La Drive, le marronnage: Présentation d'un mode d'errance insulaire et Créole », *Nouvelles Etudes Francophones*, Vol. 25, Numéro 1, Printemps 2010, pp 90-106.
- MOLLAT DU JOURDAIN Michel, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (Ixe-XVIesiècle),* Paris, Hachette éducation, 1983.
- PAYN-ECHALIER Patricia, *Les marins d'Arles de la fin du XVIe siècle à la fin du XVIIIe siècle*, thèse d'histoire, dactyl., Cousin, Bernard (dir.), Université d'Aix-Marseille, 2005.
- REDIKER Marcus et LINEBAUGH Peter, *L'hydre aux milles têtes, l'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, Brezje, Edition Amsterdam, 2008.
- SEVIN Olivier, CHELARD Jean Louis et GUILLAUD Dominique (Dir.) *Comme un parfum d'îles... : Florilège offert à Christian Huetz de Lemps*, Paris, PUPS, 2010.
- VIGARIE André, « Maritimité, maritimisation, littoralité, des concepts et des méthodes » in *La Maritimité aujourd'hui,* dir. par Françoise Peron et Jean Rieucau. In: *Annales de Géographie*, t. 106, n°595, 1997. pp. 330-331.
- VERGE-FRANCESCHI Michel *La société française au XVII° siècle,* Fayard, Saint-Amand-Montrond (cher), 2006.
- YACOU Alain (Dir.) *Créole de la Caraïbe*, Paris, Khartala, 1996.

Table des matières

Introduction 3

Le choix géographique des Petites Antilles françaises 5
Le cadre chronologique : 1650-1713. 6
Les sources sur l'histoire maritime aux Antilles 10
Le monde maritime antillais, un oublié de la recherche historique ? 16
Objectifs de la recherche. 22

I. Colonisation et occupation des Petites Antilles : une relation étroite avec le monde de la mer. 27

IA. La mer et la conquête des îles 28
- 1. Le passé maritime des habitants des Petites Antilles 28

Le poids de la mer pour le contrôle des îles par les seigneurs propriétaires 28
Les premiers habitants des colonies, des marins, aventuriers. 33
L'importance des récits d'aventures pour les nouveaux venus aux îles. 35
Un choix stratégique pour les marins lors de l'appropriation des îles par la France. 36
Les colons de 1650, des marins ? 40

- 2. Les conquêtes depuis la Martinique 42

Des conquêtes orientées vers le Sud de l'arc Antillais. 42
La conquête de la Grenade. 44
Les autres territoires conquis depuis la Martinique. 49
Un changement dans les objectifs coloniaux à la fin des années 1650. 51

- 3. Les conquêtes coloniales depuis Saint-Christophe 52

Les causes de la conquête des îles du Nord des Petites Antilles. 52
L'importance des îles du Nord pour les habitants de Saint-Christophe. 54
L'organisation de l'action coloniale depuis Saint-Christophe. 56

- 4. Les conquêtes menées depuis la Guadeloupe. 58

L'implication des instances dirigeantes et des habitants. 59
Les différences notables dans l'œuvre de colonisation opérée depuis la Guadeloupe. 59
La question de la colonisation de la Dominique. 61
La vision de l'espace Caraïbe et l'action stratégique des habitants de la Guadeloupe. 63
Le changement de mentalité chez les colons à la fin des années 1650. 64

I.B. Contrôler la mer pour conserver les colonies au temps de l'"administration directe. 68
- 1. La Compagnie des Indes Occidentales : une transition dans la gestion des questions maritimes 68

Contrôler la mer pour faire appliquer les décisions de la Compagnie. 69
Contrôler la mer durant la guerre Anglo-Hollandaise. 73
La présence des nouveaux gouverneurs sur les mers 74
Les agents de la Compagnie et les limites du respect des principes de l'exclusif. 76
La montée en puissance des autorités stationnées à la Martinique 78

- 2. La question maritime sous l‟administration directe 80

Les nouvelles autorités locales et leur expérience dans le domaine maritime. 80
L'implication des autorités locales dans les questions maritimes aux îles. 82
Les causes de l'absence des autorités locales sur les mers. 84
La dépendance des autorités locales vis à vis des hommes de la mer. 86
Les autorités locales, des hommes malalaise en mer. 88

- 3. Le rôle des habitants lors des conflits dans l‟espace Caraïbe. 89

Le rôle des habitants lors de la guerre Anglo-Hollandaise. 89
L'implication des habitants lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. 91
L'implication des habitants lors de la guerre de Succession d'Espagne. 93
L'expérience de la mer acquise par les habitants au cours de ces conflits. 94
L'identité des habitants-soldats qui prennent la mer pour la défense des îles. 97
Les causes de l'implication des habitants dans les combats aux îles. 99

- 4. L‟évolution du domaine colonial français dans la seconde partie du XVII° siècle. 105

La Compagnie des îles et sa volonté expansionniste 105
L'action coloniale dans les premiers temps de l'administration directe. 107
Les conflits de la fin du siècle e tl évolution du domaine colonial. 107

I.C La société des Petites Antilles françaises, une société littorale. 111

- 1. Une société installée incontestablement sur les littoraux. 112

Les littoraux des zones à forte concentration humaine. 112
Persistance de l'occupation humaine sur les littoraux. 114
Une volonté d'être au plus proche des littoraux. 119

- 2. Les contraintes de la vie sur les littoraux 122

Vivre sur les littoraux expose aux caprices de la nature. 122
Les littoraux des espaces plus propices aux attaques extérieures. 123
Les autres contraintes liées à l'occupation des littoraux. 125

- 3. Une installation littorale contrainte 127

Les causes de l'installation des premiers colons sur les littoraux 127
Les causes géographiques de l'installation sur les littoraux. 129
Les littoraux perçus comme les espaces les plus sécurisés des îles. 132
L'absence de réseau routier terrestre élément d'explication à l'occupation littorale. 135

- 4. Une installation littorale due à la volonté des habitants. 137

Le rôle des administrateurs dans l'occupation humaine des littoraux. 137
Les témoignages du choix des habitants lors de leur installation sur les littoraux. 142
Un choix volontaire d'installation sur les littoraux. 145

I. D. Les routes maritimes et la navigation au sein des Petites Antilles. 148

- 1. L‟influence des éléments naturels sur la navigation aux Antilles. 148

L'influence des vents dans les circulations atlantiques. 148
La contrainte des vents une fois arrivé dans le bassin caribéen. 149
Les ouragans, un élément à prendre en compte. 153
Permanence des routes de navigation au sein de la mer des Caraïbes. 155

•2. L'évolution des destinations des navires au sein de la route principale de navigation dans les Petites Antilles. 160

Méthode appliquée pour déterminer les étapes précises des circulations maritimes au XVII° siècle. 160
Les étapes des circulations maritimes entre 1650 et 1660. 162
Les circulations maritimes principales entre 1660 et 1670. 164
La route de navigation principale entre 1670 et 1680. 167
Les circulations maritimes principales à la fin du XVII° siècle. 168
Les étapes de la principale route de navigation au début du XVIII° siècle. 169

- 3. L'importance des relations entre l'Europe et les Antilles pour les habitants 170

Les besoins des habitants en produits venus d'Europe. 171
L'importance des produits issus d'Europe pour le développement du modèle colonial. 175
La concurrence entre les îles afin d'attirer en priorité les navires venus d'Europe. 176

- 4. Les routes secondaires de navigations 181

Comment rendre compte des circulations secondaires aux Antilles ? 181
Une étroite connexion entre les îles principales. 187
Les échanges maritimes entre les îles principales et les îles secondaires. 191
Les échanges maritimes entre les îles françaises et les îles étrangères. 194

II. Les moyens de la circulation maritime au sein de l'espace Caraïbe des Petites Antilles. 200

II. A. Les infrastructures portuaires aux Petites Antilles françaises. 201

- 1. Des ports aux Antilles ? 202

Qu'est ce qu'un port ? 203
L'usage du vocable « port » aux Antilles ? 204
L'apparition de la charge de capitaine de port. 205
Les ports aux Antilles. 206

- 2. Les caractéristiques des ports aux Antilles 208

Des espaces chargés d'accueillir les navires. 208
Ports et fortifications 211
Les ports, des lieux privilégiés pour le commerce. 215

- 3. Les aménagements portuaires : une combinaison entre l'action des autorités politiques et marchandes. 218

L'implication des autorités locales dans l'apparition d'espaces portuaires 218
Une concurrence entre les différents ports 221
L'organisation interne des espaces portuaires antillais. 223
Les habitants des ports. 227

- 4. L'organisation des espaces portuaires 232

La domination de Saint-Pierre. 233
Le système portuaire dans les autres îles françaises des Antilles. 240
Les espaces accueillant des embarcations dans les îles secondaires. 245

II. B. L‟acquisition et l‟entretien des embarcations. 249
- 1. Typologie des embarcations utilisées aux Antilles 250

Les Antilles, le monde de la barque. 251
Les embarcations à plus fort tonnage. 256
Les embarcations à plus faible tonnage. 259

- 2. La construction des embarcations aux Antilles 265

La construction des embarcations aux Antilles. 265
La construction des embarcations de factures européennes dans les îles. 268

- 3. Investir financièrement dans l‟armement des navires. 271

Acquérir les navires directement en Europe. 271
L'achat d'embarcations dans les îles. 274

- 4. L‟entretien des embarcations 279

Avoir des lieux où entretenir les navires. 279
Les moyens disponibles pour réparer les navires. 283
Assurer la présence d'ouvriers qualifiés dans la réparation d'embarcation. 288

II.C. Le recrutement des équipages aux Antilles 290
- 1. Les armateurs et propriétaires des Antilles 290

Le rôle des seigneurs propriétaires dans l'armement des navires. 291
L'armement des navires au temps de la Compagnie des Indes Occidentales. 292
L'armement des navires sous l'administration directe. 294
L'implication des petits habitants et des femmes dans l'armement des navires. 297

- 2. Les capitaines présents aux Antilles 299

Les capitaines dans les premiers temps de la colonisation. 299
Les capitaines au temps de la Compagnie des Indes Occidentales. 302
Les capitaines au temps de l'administration directe. 304

- 3. Les membres d‟équipages 308

Composer des équipages au temps des seigneurs propriétaires. 309
Le recrutement des équipages dans la seconde moitié du XVII° siècle. 309

- 4. Le rôle des esclaves dans la navigation aux Antilles. 314

Le rôle des esclaves amérindiens dans les embarcations. 315
Le rôle des esclaves issus d'Afrique dans les embarcations. 315

II.D. Construction et circulation des savoirs maritimes au sein du bassin caribéen 323
- 1. Les savoirs européens, une des bases du savoir maritime de la société coloniale……. 324

Les prémices de la construction des savoirs européens. 325
L'apport des récits de voyages 326
Transmission des savoirs des marins européens. 327
Les limites de la connaissance des marins européens sur la navigation aux Antilles. 329

- 2. La transmission du savoir caraïbe en terme de navigation 331

Mettre la navigation caraïbe au service des marins et colons européens. 332
L'usage du savoir caraïbe. 333
La transmission du savoir caraïbe. 336
La négation de l'apport des savoirs autres qu'européens. 340

- 3. La circulation des savoirs entre nations européennes. 342

L'apport des marins hollandais. 342
L'apport des autres marins étrangers. 345
Les marins français au service des autres nations. 346
Les transferts de savoir de façon contrainte. 348

- 4. Construire le savoir maritime antillais 351

La construction personnelle d'un savoir maritime. 351
Le rôle et la formation des pilotes. 354
La formation des jeunes marins. 357
L'importance de l'oralité 358

III. Les usages de la mer et des littoraux 364

III. A Les circulations maritimes et le développement commercial aux îles 365

- 1. Le commerce aux Antilles et les circulations maritimes entre 1650 et 1664. 365

Mainmise des seigneurs propriétaires 367
Forte présence de marchands extérieurs 368
Place et rôle des habitants 369

- 2. Le commerce maritime antillais sous la compagnie des Indes Occidentales. 370

La frénésie de la fraude 371
L'art de l'interlope 374
Principaux acteurs de l'interlope 376
Autres liaisons commerciales 378

- 3. Le commerce antillais entre 1674 et 1688. 381

Les effets de l'Intendance des Iles 382
Limiter l'interlope 384
Organisation du commerce maritime 387
L'exemple de la famille Fillon 390
Jeux d'influence 391
Intensification des circulations maritimes 393

- 4. Le commerce antillais en temps de guerre à la fin du XVII° et au début du XVIII° siècle 398

Difficultés à commercer 398
La Martinique, mère nourricière 401

Importance économique croissante des marchands 406
Commercer en pleine mer, une stratégie de contournement ? 407
Des marchands d'envergure 410
Conséquences de la perte de Saint-Christophe 414

•1. Une histoire de la course et de la flibuste aux Petites Antilles. 420
Distinguer les pratiques 421
Habitants et guerre de course 423
Lutte contre la piraterie 426
Avantages et contraintes de l'emploi de la flibuste en temps de guerre 427
•2. L"importance de la course pour la société coloniale 433
Risques et victimes de la course 433
Protections et défenses face aux prédations 436
Assurer le ravitaillement des îles 439
•3. Qui sont les hommes qui pratiquent la course aux Petites Antilles ? 442
Origines géographiques 442
Faire appel aux flibustiers de Saint-Domingue. 444
La place des flibustiers 446
Qui sont les flibustiers ? 447
Capitaines flibustiers 449

- 4. L‟organisation de la flibuste dans les Petites Antilles 456

De forts équipages 456
Quels navires pour la flibuste ? 457
Flibuste, commerce et autorités locales 459
Les cibles de la flibuste 462
La mesure des risques 464
Indiscipline et autonomie 466

III. C. La pratique de la pêche et l‟exploitation des ressources halieutiques 468

- 1. Cueillette et pêche côtière 469

Mode de pratique de la cueillette 469
Usagers de la cueillette. 470
Organisation de la pêche littorale 472
Importance de la pêche littorale. 473
Le rôle des esclaves 477

- 2. La pêche dans les espaces éloignés ou pêche en « pleine mer » 479

Une activité pratiquée par les équipages de passage. 479
Le rôle des habitants 480
Organisation des pêches lointaines. 484
L'importance du sel. 486

- 3. La pêche à la Tortue 488

La chasse à la tortue sur les plages 488
La pêche à la varre. 489
La pêche à la tortue dans les espaces plus éloignés 490

- 4. Les pêcheurs dans les Petites Antilles Françaises, une identité difficile à établir 492

La place du pêcheur avant 1650 492
Qui sont les pêcheurs ? 494
La pêche, une activité de complément. 496

III. D. Les circulations maritimes à but administratif et religieux. 500

- 1. Des missionnaires sur la mer des Caraïbes. 500

Au cours de la conquête 501
Des informateurs précieux 504
Circuler pour convertir 505
Soutien spirituel aux habitants 509
Des membres intégrés à la société coloniale 512

- 2. Les administrateurs et la mer 514

Utiliser les escadres du roi 514
Utiliser les autres 516

- 3. Les circulations maritimes et la diplomatie 520

Négocier avec les Amérindiens 520
S'accorder avec les autres Européens 521
Relations diplomatiques en temps de guerre 522

- 4. L'usage de la mer pour la transmission des informations. 525

Oral et écrit 525
Fiabilité du renseignement 527
Fiabilité de la circulation 529
L'usage des barques express 532
Les circuits de l'information. 532

IV. L'influence de la mer et la place du marin dans la construction de la société coloniale. 538

IV.A Les mobilités humaines sources d'une nouvelle identité. 539

- 1. Les migrations inter-caribéennes 540

Les premiers aventuriers 540
Les élites et la gestion des possessions foncières 544
La mobilité des autres membres de la société coloniale 546
Les unions matrimoniales 550

- 2. Prendre la fuite de façon individuelle grâce à la mer. 552

La fuite des esclaves 553
Endettés, repris de justice et déserteurs 557
Les migrations confessionnelles 562

- 3. Les aspects significatifs d'une société portée vers la mobilité. 565

La difficulté de recenser la population locale 565
Des migrations qui touchent toutes les catégories de la population 568
Des mobilités aux motifs variés : soins, sociabilités et loisirs 570
Auberges, hôtellerie et lieux d'accueil 571
Le transport de personnes 572

- 4. La mobilité élément déterminant pour la construction de l'identité. 574

Des colons qui revendiquent leur origine européenne 574
Un début d'attache aux îles de résidence 577
Les circulations maritimes inter-caribéennes : ciment de nouvelles identités 579
L'apparition d'une identité commune : les créoles 582

IV.B La mer un espace à contrôler, incontrôlable 584

- 1. Le rôle des frontières aux Antilles. 585

Les frontières comme moyen de garantir la paix 585
Les frontières, des barrières douanières 587
L'évolution du rôle des frontières à la fin du régime seigneur propriétaire 589

- 2. Forts et fortifications : les moyens physiques de défendre l'accès aux îles 591

Placer des forts sur les espaces littoraux 591
La Compagnie des Indes Occidentales et la défense des colonies 593
Fortifier les îles sous l'administration directe 596
Les limites des fortifications dans le contrôle des activités maritimes. 599

Défendre l'ensemble des espaces côtiers 602

- 3. L'implication des habitants dans le contrôle des frontières 603

Les milices et le contrôle des espaces côtiers 603
L'action des habitants, une nécessité pour suppléer l'absence de moyens. 605
Les limites de l'action des habitants dans la défense des côtes 605
Imposer l'idée de frontières 607
Contrôler la mer en contrôlant les circulations maritimes dès le départ des îles. 611

- 4. Contrôler la mer pour faire respecter les frontières 613

Les causes de la volonté de contrôle de l'abord des îles. 613
Contrôler la terre c'est contrôler la mer. 614
Intervenir dans les eaux côtières pour faire respecter les frontières 617
Une frontière maritime aux Antilles ? 620

IV.C. L'image de la mer aux Petites Antilles. 622

- 1. Une mer présente dans l'imaginaire colonial. 622

L'apport de la toponymie. 622
Des noms de lieux d'abord issus de la topographie. 624
Les îles, des points sur une route maritime 625
L'univers terrestre et son influence sur la toponymie des zones littorales. 626

- 2. La mer : un espace de dangers 629

La navigation aux Antilles, une prise de risque réelle pour les marins. 629
Les causes de décès en mer. 630
La crainte des ouragans 634
Les vents comme source de danger. 635

- 3. La mer : un espace de croyances et d'aventures 636

Le marin, un homme guidé par Dieu. 636
La mer, un espace protégé par Dieu. 637
Les rites au départ et à l'arrivée des navires. 639
La mer, outils de la punition divine 640
La mer, le domaine du Diable 641
Un monde maritime vu à travers les yeux des colons français. 643

- 4. La mer : un espace de mémoire et d'oubli 644

Les traces du passage des premiers aventuriers. 644
La mer et la mémoire des conflits passés 646
Partir à l'aventure en mer pour prendre le contrôle des richesses de l'Amérique. 647
L'imaginaire marin des membres de la société coloniale 648

IV.D La Place du marin au sein de la société coloniale 655

- 1. Le Marin vu par les membres de la société coloniale 655

Nommer les marins. 656
Le marin, un colon comme les autres. 657
L'image des pêcheurs. 659
L'image des capitaines marchands. 660
L'image des corsaires et des flibustiers. 662

L'image des marins du roi. 665

- 2. La place des marins au sein de l'élite coloniale. 666

Les élites et le monde de la mer dans les premiers temps de la colonisation. 668
Le contrôle de la mer comme moyen d'accéder au conseil souverain. 671
Les autres membres de l'élite coloniale et la mer. 673
Qui sont les marins qui peuvent prétendre appartenir à l'élite coloniale ? 677
La mer est-elle source de domination dans les îles ? 679

- 3. Reproduction sociale des marins ou retour permanent vers la terre ? 680

Les enfants des premiers marins conquérants et leur relation au monde de la mer. 680
Reproduction sociale chez les enfants de marins ? 682
L'attrait de la marine du roi et de la marine marchande pour les enfants nés aux îles. ... 683

- 4. Identité du marin des îles, identité des habitants : une société maritime ? 689

Les marins des îles, des personnes qui échappent toujours au regard. 689
L'identité des « gens de mer » aux Antilles. 690
Un langage spécifique aux marins ? 691
Des traits spécifiques aux marins dans les îles ? 692
Les marins, des membres de la société coloniale comme les autres ? 697
La vie des membres de la société coloniale tournée vers la mer. 698

Annexes 713
Sources 758
Bibliographie 766

Titre : La place de la mer au sein de la société coloniale des Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713.

Mots clés : Mer, Navigation, Société coloniale, Petites Antilles

Résumé : En 1625, les Français font la conquête d'une des île de la Caraïbe Saint-Christophe. Vingt Cinq ans plus tard, ils sont installés dans neuf îles des Petites Antilles, allant de la Grenade au sud de l'arc antillais à Sainte-Croix au nord. Une fois le temps des conquêtes achevé, il faut administrer l'espace, le défendre et assurer la subsistance de tous ses membres. Or, dans cet espace insulaire, ceci passe nécessairement par la prise en compte de l'élément maritime et par l'usage de la navigation.

Grâce à l'étude de la documentation conservée dans les archives de l'Outre-Mer, aux archives nationales, dans les fonds des archives notariales de La Rochelle et de Paris et dans d'autres fonds d'archives tout aussi divers, ainsi qu'en nous appuyant sur l'étude de sources imprimés et de récits de voyages, nous avons cherché à reconstituer ce que fut l'importance de l'univers marin pour les habitants des Petites Antilles.

Jusqu'en 1713, le domaine colonial français des Petites Antilles évolue. Nous sommes donc face à une société en construction,. Ceci nous a incité à nous questionner sur l'attiude des membres de la société coloniale face à l'élément maritime qui les entoure. Pour cela, il nous a fallu observer comment se pratiquait la navigation aux Antilles, quels usages été fait de la mer et comment les membres de cette société se comportaient face à cet élément nouveau dont ils dpéendaient.

Les travaux que nous avons mené et que nous présentons ici ont donc pour projet de répondre à l'interrogation suivante: la société coloniale des Petites Antilles s'est elle dotée de moyens suffisants pour prendre possession de la mer et de ses ressources ou est-elle resté passive face à la présence de cet élément maritime et ceci a t-il eu une insidence sur sa construction identitaire et sur la pace du marin en son sein?

Title : The place of the sea in the colonial society of the french Lesser Antilles

Keywords : Sea, Navigation, colonial society, Lesser Antilles

Abstract : In 1625, the French are conquering an island in the Caribbean : Saint-Christophe. Twenty five years later, they are settled in nine islands of the Lesser Antilles, from the Grenade to the to Sainte-Croix in the north. Once the time of conquest is over, they must administer the place, defend him and ensure the liveihhood of all is members. But, in this island place, it is necessary to take into account the sea and make use to navigation.

Thanks to the study of the documentation kept in the archives of Outre-Mer, in the national archives, in the notarial archives to Paris and La Rochelle and in another archive, as well as consulting printed sources and travel stories, we waned to find what was the importance of the maritime universe for the inhabitants of the Lesser Antilles .

Until 1713, the French colonial domain is evolving in the Caribbean. So we are facing a society under construction. This prompted us to question ourselves abourt the behavior of members of colonial society. For that we had to observe the navigation in Caribbean sea, what use was made of the sea and how did the members of this society bahave in the face of this new element on which they depended.

The research we conducted and that we present here have for object to answer the next question: the colonial society of the Lessser Antilles has equipped itself with sufficient tools to take possession of the sea or did she remain passive in the pressence of the sea and has this had a consequence on his identity formation and on the place of the sailor within it?