

Congrès de généalogie de Brest mai 1999

Marins devenus antillais, Antillais devenus marins

Bernadette et Philippe Rossignol
Généalogie et Histoire de la Caraïbe

Un Congrès à Brest ! Nous avons d'abord envisagé de vous parler des Bretons devenus Antillais. Mais, en fait, les ports bretons n'armaient pas, ou très exceptionnellement, pour les Antilles (sauf, bien sûr, Saint-Malo et Nantes, mais ce n'est pas le Finistère et c'était pour commercer ou faire la guerre de course, pas pour s'installer aux Isles) et, donc, peu de Bretons y ont fait souche. On le sait bien, comme Botrel l'a chanté, « Quand le Breton se fait marin », c'est « aux pêches d'Islande » qu'il se rend, pas au soleil des Antilles. Ma grand-mère m'a souvent chanté cette « Paimpolaise », ainsi que « Les petits mouchoirs de Cholet » ou « La chanson des blés noirs ». Mais je parle d'un temps que les moins de vingt ans ne doivent pas connaître et, emportée par la nostalgie, je m'écarte du sujet.

A défaut de Bretons, nous avons donc pensé, ce qui est bien normal à Brest, aux marins. Et, cette fois, c'est Victor Hugo que nous allons plagier :

O combien de marins, combien de capitaines
Qui sont partis joyeux pour des (îles) lointaines
(Les ayant tant aimées, n'en sont point revenus.)

Bien sûr, Victor Hugo avait raison, on ne peut oublier tous « les marins qui meurent en mer » (me voici avec Damia cette fois, et les chansons qu'aimait mon autre grand-mère !) mais nombreux sont ceux qui ont posé leur sac à terre dans une île antillaise, comme mon père, officier de marine marchande, l'a fait, mais au Sénégal.

Nous ne parlerons pas de tous ceux qui sont arrivés malades ou ont « pris les fièvres », à peine débarqués, et dont les noms se bousculent dans les registres des villes portuaires (Pointe-à-Pitre ou Basse-Terre, Saint-Pierre ou Fort-Royal, Port-au-Prince et tant d'autres de Saint-Domingue), mais nous aurons une pensée pour eux, dont le décès est déclaré par le capitaine ou d'autres officiers du bord et qui vont du petit mousse de neuf ans au capitaine lui-même.

Nous allons donc tenter d'évoquer, de façon pointilliste et non exhaustive, divers exemples des liens étroits entre la Marine et les Antilles, à travers les époques et des destins différents. Tantôt il s'agira de « marins devenus antillais », tantôt d'« antillais devenus marins », en suivant un parcours plutôt chronologique au lieu de faire deux grandes parties qui nous obligeraient à nous répéter car plusieurs enfants ou petits-enfants de marins, nés aux Antilles ou en Guyane et donc créoles, sont devenus à leur tour marins.

A) Avant l'installation officielle

Il n'y a pas eu un jour quelqu'un, quelque part en France, qui s'est dit « Je vais découvrir et coloniser pour la France une île des Antilles ! » Cela s'est fait peu à peu et, d'abord, à partir des ports de l'ouest de la France. Les Espagnols, qui s'étaient réservé, avec les Portugais, l'immense territoire des « Indes Occidentales », c'est-à-dire de la future Amérique, laissaient sans protection les « petites Antilles » au fur et à mesure qu'ils exploraient et colonisaient la partie continentale. Il y a eu, dès le début du XVI^e siècle, des raids de corsaires ou pirates des côtes atlantiques européennes, du Danemark à la frontière espagnole (surtout Néerlandais, Anglais et Français), sur les ports des Grandes Antilles ou bien de la contrebande de Dieppois ou Malouins sur la côte brésilienne d'abord puis dans les îles espagnoles. Il ne s'agissait pas encore de peuplement mais, peu à peu, ces marins en vinrent à connaître et repérer les lieux et, de retour au pays, à en parler. C'est à la fin du même XVI^e siècle que divers individus commencèrent des petites expéditions discrètes. On n'en a que peu de traces, plutôt par recoupements ou allusions et de rares actes notariés. On sait par exemple que certains bateaux, surtout normands, partaient pour des îles délaissées par les Espagnols, y faisaient parfois de longues escales et du commerce avec les indiens caraïbes, ou débarquaient quelques personnes qui avaient pour mission d'apprendre la langue des indiens pour devenir des "truchements" ou interprètes.

Au début du XVII^e siècle, si beaucoup des documents ont disparu, on en conserve quelques-uns : chartes parties d'armement en course, armement et désarmement de bâtiments, dans les ports de Dieppe et du Havre principalement, pour « les isles » ou la Guyane. Maintenant, on ne se contente plus de faire du commerce avec les indiens, on débarque des hommes qui doivent cultiver du pétun (tabac) et, la fois suivante, on rembarque les hommes avec la récolte. Un extraordinaire document, que Jean-Pierre Moreau a découvert dans la bibliothèque de Carpentras et publié, raconte le séjour de onze mois à la Martinique d'un équipage naufragé et recueilli par les Indiens en 1619.

B) Belain d'Esnambuc et Saint-Christophe

Les marins que nous venons d'évoquer ne sont pas « devenus antillais », ou, si c'est le cas, nous n'en avons aucune trace mais, sans eux, il n'y aurait pas eu d'Antilles ni de Guyane françaises. En revanche, avec Pierre Belain d'Esnambuc, nous en arrivons au premier grand Antillais français connu qui fut d'abord marin.

Pierre Belain d'Esnambuc était en fait à l'origine un pirate ou un flibustier, un de ces capitaines qui naviguaient entre les îles pour faire du commerce avec les Indiens ou de la contrebande en cachette des Espagnols, à la tête, semble-t-il, de plusieurs bâtiments. Il est regrettable que l'histoire de France enseignée aux enfants l'ignore superbement, alors qu'elle ne manque pas d'évoquer Jacques Cartier au Canada. D'Esnambuc était arrivé par hasard à l'île de Saint-Christophe, en 1625, poursuivi par une flotte espagnole et naufragé ; il y avait trouvé quelques Français, probablement protestants, qui cultivaient du pétun, et des Anglais, dont le chef s'appelait Warner. Rien que de très banal au début, le cas d'autres capitaines avant lui. Mais l'originalité et l'importance de Belain d'Esnambuc pour la France, c'est qu'il a eu l'idée en repartant de demander à Richelieu l'autorisation officielle de coloniser cette île. Tout en s'en

considérant le propriétaire, il avait besoin d'un appui officiel pour y faire venir les premiers « terriens » qui s'y établiraient et la mettraient en valeur.

C'est ainsi qu'il revient à Saint-Christophe avec commission officielle de Richelieu, à lui et à son associé Urbain de Roissey, pour établir une colonie française dans les « Ant-isles » de l'Amérique, colonie qui servira de base pour la course ; la colonisation est soutenue et financée en partie par la première Compagnie, celle des Isles d'Amérique, créée le 31 octobre 1626. Pour ce premier peuplement, 310 hommes sont recrutés, dont 210 hommes par Urbain de Roissey à Port-Louis (donc des Bretons), et emmenés sur quatre bateaux. La charte partie est du 13 janvier 1627 : partis le 24 février 1627, ils arrivent à Saint-Christophe le 8 mai et, le 13 mai, le partage de l'île est fait avec les colons anglais de Warner. Disons au passage, pour ne pas trop nous écarter de notre sujet, que la population anglaise de l'île est dès le début beaucoup plus importante, que la cohabitation ne sera pas facile et que, après plusieurs épisodes de guerre puis de paix, en 1690 les Français, vaincus, seront déportés de Saint-Christophe par les Anglais, désormais seuls maîtres de l'île qu'on connaît depuis sous son seul nom anglais de St-Kitts.

Saint-Christophe fut, comme le prévoyait la commission de la Compagnie des Isles d'Amérique, la base de départ pour la course mais aussi pour la colonisation d'autres îles, la Tortue d'abord, puis la Martinique en 1635, la Guadeloupe étant, la même année, colonisée à partir de la France et par des terriens, ce qui lui vaudra des débuts beaucoup plus difficiles que ceux de la Martinique, colonisée par des gens déjà faits au climat, au travail et à la vie des îles.

C) La Tortue, les flibustiers et les boucaniers

« La Tortue est un mythe » ; c'est ainsi que Pierre Pluchon commence sa préface au livre de Michel Camus sur l'histoire de cette île. C'est « L'histoire des aventuriers » d'Alexandre Olivier Exquemelin, chirurgien de la flibuste, qui l'a consacrée, à tort, comme le grand centre de la flibuste pendant tout le XVIIe siècle. Nous conseillons vivement la lecture du livre de Michel Camus à ceux qui veulent savoir la vérité sur les flibustiers de la Tortue.

Mais puisqu'il est question ici de marins devenus antillais, impossible de laisser de côté la flibuste, dont l'âge d'or, pour la Tortue, est entre 1640 et 1675 et surtout dans les années 1660.

Tout d'abord, une précision étymologique : "flibustier" vient du néerlandais "vryjbuitter" (qui fait du butin librement) et c'est le terme employé dans les îles plutôt que celui de "corsaires", au XVIIe siècle. Ce n'est donc pas l'équivalent de pirates (forbans ou hors-la-loi).

En 1629, 80 Français de Saint-Christophe, chassés par les Espagnols, se réfugient à la Tortue, qu'ils connaissaient déjà. Puis des Anglais y arrivent à leur tour. Après une cohabitation troublée par les attaques des Espagnols d'Hispaniola peu satisfaits de voir leurs ennemis si proches de leur grande île, on assiste à un affrontement entre Anglais et Français, lesquels demandent de l'aide au gouverneur de Saint-Christophe, le commandeur de Poincy, qui leur envoie François Le Vasseur, protestant et un des premiers habitants de Saint-Christophe, avec une quarantaine de ses coreligionnaires. En 1640 il chasse les Anglais et fortifie la Tortue.

Certains des Français de la Tortue faisaient des incursions sur la Grande île d'Hispaniola (ou Santo Domingo), peu peuplée dans sa partie nord et ouest, volontairement abandonnée par les Espagnols, dans le but d'y chasser les porcs et bœufs devenus sauvages et les boucaner à la manière caraïbe, c'est-à-dire les fumer pour les conserver, et cela tant pour leur consommation personnelle que pour ravitailler les bâtiments des corsaires, pirates, flibustiers ou commerçants. De là vient le nom de boucaniers donné à une partie des habitants de l'île. Ces boucaniers vont faire des séjours de plus en plus longs dans le nord de Saint-Domingue; ils sont donc à l'origine de la plus riche des Antilles françaises, Saint-Domingue (aujourd'hui Haïti).

La confusion est fréquente entre boucaniers et flibustiers. Il est vrai que ce sont souvent les mêmes hommes ! En fait, les premiers boucaniers sont des marins déserteurs ou des engagés enfuis de toutes les îles : ils sont Français, Anglais, Hollandais, Espagnols venus de l'est de Saint-Domingue ou de Cuba. On est bien avec eux dans le cas des marins devenus antillais. Ils apparaissent sur les côtes de Saint-Domingue avant 1630 et c'est une population essentiellement masculine.

Vers 1655, après la prise de la Jamaïque par les Anglais, certains boucaniers imitent les Anglais et deviennent flibustiers. Un boucanier pouvait participer à une expédition flibustière puis revenir et reprendre ses chasses. Un ancien flibustier devenu colon grâce à l'argent gagné en course pouvait à l'occasion repartir en course.

La Tortue est surtout connue pour ses activités flibustière. Mais en fait les flibustiers ne résidaient pas à la Tortue qui était la capitale administrative, avec quelques petits colons vivriers. Le gouverneur de la Tortue donnait des commissions aux navires qui relevaient de l'île. Profitons-en pour rappeler qu'aux Antilles il y eut bien des corsaires avec commissions officielles mais celles-ci étaient délivrées par les gouverneurs pour un temps de course limité et on n'en a pas trace dans les archives françaises, et cela au XVIIe siècle comme au XVIIIe ou, en Guadeloupe, à l'époque révolutionnaire de Victor Hugues. Les corsaires des Antilles ne gardaient pas leur commission pour les faire valoir dans l'avenir ou pour leurs descendants, ce qui fait que l'Association des descendants de corsaires se refuse à reconnaître les corsaires antillais. Passons... ¹

Les flibustiers de la Tortue partaient avec de simples canots, prenaient à l'abordage des petits navires espagnols et, avec ceux-ci, s'emparaient de navires plus importants et les transformaient en bateaux corsaires. De 1665 à 1672, avec le gouverneur Bertrand d'Ogeron, c'est le temps des grandes expéditions de flibuste, parties de la Tortue : Maracaibo au Venezuela en 1666, Cuba, Nicaragua, Portobelo au Panama. Quand un flibustier avait une commission, il devait rapporter la prise à la Tortue où le gouverneur la lui adjugeait ; il pouvait alors vendre la cargaison, partager le produit entre ses hommes, rembourser les armateurs mais il devait donner au gouverneur le dixième des gains.

¹ Depuis, grâce à Michel Rodrigueaux en particulier, et son livre publié en 2006 « La guerre de course en Guadeloupe XVIIIe-XIXe siècles », qu'il lui avait envoyé sur nos conseils, cette Association reconnaît l'existence de corsaires antillais.

Plus tard, la flibuste quitte la Tortue et a pour capitale le Petit-Goave et pour chef le gouverneur Ducasse, qui, la mettant au service du roi, l'entraîne dans l'expédition de la Jamaïque puis au sac de Carthagène. Mais c'en est fini de la Tortue.

Ces flibustiers assuraient la sécurité des habitants contre les Espagnols ou les Anglais mais aussi, avec le profit de leurs courses, ils se sédentarisèrent en achetant des habitations : ils devenaient alors vraiment antillais, comme le flibustier Pierre LELONG, à l'origine de la ville du Cap-Français.

Ainsi, dans la liste des flibustiers connus pour avoir fréquenté la Tortue que dresse Michel Camus, nous avons relevé le cas exemplaire d'un Brestois, Jean LE GOFF de BEAUREGARD, arrivé avec d'Ogeron en 1664, qui participa à l'expédition de Curaçao en 1673; installé à la Grande Anse de Saint-Domingue où il était capitaine de milice, il fut conseiller au conseil supérieur du Petit-Goave en 1685, ce qui ne l'empêcha pas de participer en 1694 à l'expédition de la Jamaïque où il perdit une jambe. Il fut ensuite lieutenant de roi à Port de Paix en 1697 puis de l'Île à Vache où il mourut en 1699.

Le temps a passé. Les marins ont fait le premier travail ; vont suivre les engagés, qui deviendront habitants s'ils survivent, les négociants, qui feront la richesse des ports et régions de France, les administrateurs et leur précieuse Correspondance. Aux temps héroïques des premières installations succède celui de la colonisation. Les premiers colons, « faits au pays », vont coloniser d'autres îles; ce ne sont plus des marins.

D) Au XVIIIe siècle

Les Français sont établis, et bien établis, aux Antilles et en Guyane. Les répercussions aux Antilles des guerres européennes vont, provisoirement ou définitivement, faire passer des îles sous domination tantôt anglaise tantôt française mais là n'est pas notre propos. En revanche il est évident que le lien est très fort entre les îles et la Métropole, d'autant plus fort que règne l'Exclusif, c'est-à-dire l'obligation de commercer, exclusivement et directement, avec la France. C'est dire l'importance fondamentale pour les Antilles de la mer et des marins. Nous allons donc évoquer, mais sous forme de « coups de projecteur » sans plus, car le temps nous est compté et le sujet est vaste, les conséquences humaines et généalogiques de ce fait.

Les capitaines de navire

A tout seigneur, tout honneur ! Il ne faudrait pas croire qu'en ces temps lointains, les capitaines ne quittaient jamais leur navire. En fait, dans le « marché des îles », comme dit Paul Butel, « le capitaine est gèreur de la cargaison ». Ce qui veut dire que c'est lui qui doit la vendre et, comme il n'y a pas d'espèces monétaires aux îles, cela se fait par troc : produits manufacturés venus de France contre café ou sucre, principalement. Il y a bien dans les ports des îles des « commissionnaires » qui servent d'intermédiaires entre les habitants, les négociants des ports français et leurs capitaines de navire et permettent à ces derniers de gagner du temps mais ce n'est pas la situation unique et bien des relations se font directement. Le capitaine de navire est donc en lien naturel avec les commerçants et les habitants des Antilles. Souvent, les capitaines doivent laisser le navire repartir sous le commandement de leur second, avec ce qu'ils ont pu traiter rapidement, et rester, eux, dans l'île, pour faire le tour des débiteurs en attendant le prochain passage du navire, ce qui mettait des mois. Et pendant ce temps-là on

faisait des connaissances, on se laissait charmer par la beauté d'une jeune créole ou la richesse de son père, on l'épousait puis on reprenait la mer pour une, deux ou trois traversées ; à chaque passage, on lui faisait un enfant et, l'âge et la fatigue venant (ou la mort du beau-père), on s'établissait définitivement dans l'île ou bien on disparaissait, en mer ou ailleurs, mais en laissant une famille. C'est le cas, par exemple, d'un ancêtre du poète guadeloupéen Saint-John Perse, François Salomon LE DENTU, capitaine de navire né au Havre en 1751, fils d'un bourgeois de la ville, qui épouse en 1777 à Basse-Terre Marie Anne CAUCHON. Un de ses descendants sera maire de Basse-Terre.

Les corsaires

Nous avons vu les flibustiers du XVII^e siècle : au XVIII^e siècle les capitaines de navires de commerce qui se trouvaient aux Antilles devenaient « naturellement » corsaires lorsque la guerre les y surprenait et ceux des bateaux qui faisaient le cabotage ou l'interlope (le commerce prohibé avec les étrangers) le devenaient d'autant plus qu'ils connaissaient parfaitement les îles, les passes, les débouquements.

D'autres arrivaient aux îles comme corsaires et devenaient ensuite négociants.

Nous citerons ici, parmi tant d'autres, le cas d'un de nos ancêtres, Paul CASSEIN « dit REVENGE » que nous sommes allés rechercher dans les registres paroissiaux de Navarrenx (Pyrénées-Atlantiques), avec les informations qu'il donnait lors de son mariage (né vers 1732, fils de Pierre Cassein et de Françoise Cazón) sans le retrouver avec certitude : les éléments réunis nous laissent cependant s²upposer, avec de fortes présomptions, qu'il était fils naturel d'une fille naturelle. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est sa destinée aux Antilles. Il a dû y arriver au temps de la guerre de Sept ans (1756-1763) et nous l'imaginons volontiers d'abord simple marin puis montant en grade en ces temps de guerre maritime. Mais nous ne savons pas, en fait, s'il fit la course aux Antilles ou en métropole, à Bayonne, par exemple, qui armait beaucoup de corsaires. Aux Antilles, dès le 1^{er} novembre 1756, le gouverneur des îles du Vent Bompar écrivait « Il y a actuellement vingt corsaires à la mer qui ont fait des prises assez bonnes. La Guadeloupe, qui n'en avait pas armé pendant le conflit précédent (Guerre de Succession d'Autriche, 1743-1748), en a huit qui font bien des prises. »

En tous cas, quand Paul Cassein pose son sac à terre à trente-quatre ans, en 1766, pour épouser une jeune fille du Moule en Guadeloupe, âgée de seize à dix-sept ans, il est dit, banalement, « habitant de la paroisse Saint-François ». Dans cette paroisse où naissent leurs enfants, il est en fait négociant et ce n'est qu'à son décès à Pointe-à-Pitre en 1788 (il a 56 ans) qu'on le dit « ancien capitaine de corsaire et marchand en cette ville ». Si on cherche sa signature dans les registres, on le voit témoin au remariage de la veuve de François Castel, « navigateur » de Dax et à l'inhumation de Bernard Descazeau, « ancien capitaine de corsaire » originaire de Bayonne.

Paul et Anne Julie ont eu huit enfants, dont trois fils avec postérité. Anne Julie, veuve à 40 ans de son corsaire, se remaria trois fois, avec deux négociants et un marchand

² Sur lui voir notre article « [Du Béarn aux Antilles, Paul Cassein dit Revenge, enfant illégitime et capitaine de corsaire, sa postérité et l'îlet à feuille \(Guadeloupe\)](http://www.ghcaraibe.org/articles/2014-art26.pdf) 10/08/2014, <http://www.ghcaraibe.org/articles/2014-art26.pdf>

tailleur (un Guillermin de Maubeuge) ; le premier des trois époux successifs (un Charoussat de Marseille qui était lui aussi à Saint-François avant Pointe-à-Pitre, comme les Cassein) ne résista que quinze jours mais le dernier, Pierre Monboussin, fut son veuf ; elle avait alors 71 ans mais n'avait sûrement pas oublié Paul Cassein dit Revenge. Elle fut enterrée en rade de Pointe-à-Pitre, dans l'Îlet à Feuilles où elle demeurait avec la famille d'un de ses fils, îlet qui s'appelait alors « Îlet à Cassein » et qui fut plus tard le lieu mythique de naissance du poète Saint-John Perse. Avant d'abandonner Paul et Anne Julie, nous attirons votre attention (si vous ne l'avez pas remarqué au passage) sur la variété des origines métropolitaines des gens des ports : la ville port et le commerce sont souvent la transition entre la métropole de la première génération et l'implantation antillaise des suivantes.

Le triangle familial

Dans l'étude généalogique, ce qui est intéressant, c'est de reconstituer les groupes familiaux et pas seulement d'établir une ascendance limitée aux prénoms, noms, dates et lieux de naissance, mariage et décès, architecture nécessaire mais non suffisante, comme vous le savez tous... ou presque.

On voit ainsi aux Antilles que les « premiers du nom » ne sont pas arrivés seuls, par hasard, en coupant les ponts avec leur famille en France, sauf quelques cas, comme celui de Paul Cassein que nous venons de voir. Souvent, le premier qui s'établit dans une ville-port antillaise est en fait une « tête de pont » de sa famille établie dans un port de France. Il s'agit souvent d'éviter les intermédiaires pour le négoce familial entre Le Havre ou Nantes ou Bordeaux et Saint-Domingue ou la Martinique ou la Guadeloupe mais il existe aussi le cas de familles qui ont assez de fils pour qu'il y en ait un à Bordeaux, un aux Antilles et un capitaine de navire. Nous évoquerons ici le cas de la famille protestante des MANPETIT « bourgeois et marchands de Bordeaux » depuis la fin du XVI^e siècle au moins ³.

Au milieu du XVIII^e siècle, Joseph, le fils aîné de Georges, bourgeois et marchand de Bordeaux, était capitaine de navire et négociant. On le voit cité à Pointe-à-Pitre en 1785 comme « aide gérant de cargaison et capitaine », et, si c'est à Bordeaux qu'il s'est marié et que sont nés ses enfants, c'est à Pointe-à-Pitre qu'il meurt en 1787, à 57 ans. Son frère Guillaume s'était établi et marié en Guadeloupe ; son autre frère, Michel, n'a semble-t-il jamais quitté Bordeaux et sa sœur Marie a épousé en premières noces un officier de marine et en secondes un bourgeois et négociant de Bordeaux.

A la génération suivante, parmi les enfants nés à Bordeaux de Joseph, le fils aîné capitaine de navire et négociant, Pierre Manpetit aîné était courtier maritime à Bordeaux ; Michel, capitaine de navire, s'est marié en Guadeloupe et y a laissé une descendance nombreuse d'habitants, d'huissiers, de clercs de notaire, etc. ; Louis était officier de marine marchande, Pierre Manpetit jeune était commerçant à Pointe-à-Pitre, marié, avec descendance de négociants, employés de bureau et habitants ; Jean enfin, interprète de langue espagnole, était commis de négociant à Bordeaux : un courtier maritime et un commis de négociant à Bordeaux, un commerçant à Pointe-à-Pitre, un capitaine de navire entre les deux, voilà le triangle constitué.

Revenons sur un des fils, le second, Michel, notre ancêtre : nous n'avons trouvé ni son baptême (à Bordeaux en 1771, d'après des documents de franc-maçonnerie, baptême

³ Pour plus de détails, voir notre article « Les MANPETIT, entre Bordeaux et la Guadeloupe » <http://www.ghcaraibe.org/articles/2019-art15.pdf>

protestant sans doute comme son frère et sa sœur aînés, alors que les suivants sont baptisés en l'église Saint-André), ni son mariage en Guadeloupe sous la Révolution (lacunes des registres), ni son décès. Il est dit « capitaine de navire, absent de la colonie » à la naissance de son dernier enfant, notre ancêtre Catherine, en 1809, et, en 1820, au mariage de l'aîné, il est dit « en son vivant, négociant en cette ville » (Pointe-à-Pitre). Serait-il disparu en mer ? Voilà un cas de généalogie où, bien que nous n'ayons aucun acte d'état civil, nous pouvons cependant être sûrs de la filiation, par ses enfants entre autres.

Les marins

Après ces exemples précis de capitaines de navire ou de corsaires, venons-en aux multiples matelots. Il ne faudrait pas croire, une fois encore, que les matelots des nombreux navires de commerce étaient marins de profession : quand on armait un bateau dans un port de France, il fallait recruter l'équipage et on prenait ce qu'on trouvait, des matelots expérimentés ou d'autres qui n'avaient jamais pris la mer mais qui voyaient là un moyen d'échapper à la pauvreté ou de tenter l'aventure. Ces matelots d'occasion qui avaient abouti dans les grands ports français venaient en général de toute la côte ou de l'intérieur et voyaient là un moyen de passer aux îles sans payer. En conséquence, à l'arrivée aux îles, les désertions étaient nombreuses, parfois d'ailleurs à l'incitation des capitaines eux-mêmes qui n'avaient pas besoin pour repartir d'autant de matelots qu'il en fallait pour la traite et le voyage depuis les côtes d'Afrique et, surtout, qui, ainsi, n'avaient pas à les payer pendant les longues semaines du séjour dans l'île avant de repartir. Les décès par maladie ou accident, pendant la traversée ou pendant le séjour aux îles, s'ajoutant à ces désertions, spontanées ou encouragées, les capitaines recrutaient pour repartir d'autres matelots, parfois des déserteurs d'un précédent navire qui, finalement, préféraient repartir au pays. Mais une grande partie des déserteurs restaient, étaient parfois cause de désordre dont se plaignaient les gouverneurs et, en temps de guerre, ils étaient parmi les premiers à s'engager dans la course. Un certain nombre d'entre eux faisaient souche aux Antilles, légitimement, dans la communauté des petits-blancs, ou par des enfants naturels avec des mulâtresses, parfois avec mariage et légitimation des enfants à l'article de la mort.

Les officiers de la Royale

Eux aussi épousaient parfois, le temps d'une escale ou de la « station », des jeunes filles des îles. Et leurs enfants, plus tard, restaient fidèles à la Marine et y atteignaient parfois les plus hauts postes.

Ainsi, dans sa thèse sur les officiers généraux de la Marine royale, Michel Vergé-Franceschi présente les familles LE VASSOR de LA TOUCHE, de BEAUHARNAIS et BOCHART de CHAMPIGNY de Martinique, GUILLOUET d'ORVILLIERS, de Cayenne. « Ce type de familles, écartelées continuellement entre la colonie et le Royaume, Rochefort tout particulièrement, est très fréquent dans le corps des vaisseaux du Roi. » N'oublions pas que le ministère était celui de « Marine et Colonies ». Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les hommes passent de l'une aux autres. L'introduction au tome III, Marine et outre-mer, de l'Etat général des fonds des Archives nationales précise d'ailleurs « Il faut toujours se rappeler que de nombreux officiers de vaisseau et de plume ont exercé des fonctions coloniales. »

Nous ne détaillerons pas ces parentés et renvoyons les personnes intéressées à la lecture des quinze volumes de la thèse ou à la communication faite par Michel Vergé-Franceschi au colloque de Bordeaux. Il y a cependant quelques imprécisions généalogiques, par exemple en ce qui concerne les HOUEL, seigneurs propriétaires de Guadeloupe avec les BOISSERET, en lien avec les BOCHART de CHAMPIGNY. Plusieurs des gouverneurs généraux des îles, par ailleurs, avaient d'abord été des officiers de marine et plusieurs intendants étaient commissaires de marine, mais nous ne les évoquerons pas ici, dans la mesure où ils n'ont fait que « passer » aux îles et n'y ont pas fait souche, même s'ils avaient parfois (souvent, malgré les lois) des habitations et épousaient parfois des créoles, mais qu'ils emmenaient ensuite en France.

Une conséquence de ces liens étroits entre officiers de marine et administrateurs des colonies est que le ministère de la Marine et des Colonies était « noyauté » par des Antillais.

Les gardes-marine et les troupes détachées de la marine

Nombreux sont les jeunes créoles, fils ou non d'officiers de marine, qui sont envoyés à Rochefort, dans l'école des gardes de la marine et font partie ensuite des troupes détachées de la marine aux îles. Nous le mentionnons ici pour mémoire car il serait fastidieux d'énumérer des noms. Les séries C/1 et C/7 de la Marine (officiers militaires et dossiers individuels) regorgent de patronymes antillais.

E) La Révolution et le XIXe siècle

L'histoire de la Révolution aux Antilles et en Guyane est passionnante et tout à fait inconnue des Français de l'Hexagone, mise à part, bien entendu, la Révolution à Saint-Domingue avec Toussaint-Louverture et la naissance d'Haïti. Nous en avons parlé au congrès d'Arras, au moment du Bicentenaire, et nous ne reprendrons pas ici les grandes lignes tracées à l'époque. Disons seulement que nous feuilletons les nombreux livres et dictionnaires biographiques « exhaustifs » publiés, sans jamais y trouver le personnage fabuleux de Victor HUGUES, par exemple⁴. Nous n'insisterons pas et, de nouveau, nous allons diriger notre projecteur sur quelques faits et personnages.

Les "rouges" : les chevaliers de la Calypso

Qu'on ne s'y trompe pas : les Rouges, ce ne sont pas les Révolutionnaires mais au contraire ceux qu'on appellerait les "Blancs" en politique, les officiers du grand corps de la Marine, majoritairement royalistes.

L'escadre que l'Assemblée nationale envoya aux îles du Vent pour y conduire des troupes partit de Brest et arriva à la Martinique en mars 1791. Elle se composait de vingt et un vaisseaux dont neuf restèrent à la Martinique, y formant la station navale. Parmi eux se trouvait la Calypso, commandée par Louis de MALLEVAULT de VAUMORANT, lieutenant de vaisseau, et qui, en juillet 1791, fut envoyée à Basse-

⁴ Sur lui voir, de Michel Rodigneaux, « Victor Hugues. L'ambition d'entrer dans l'Histoire 1762-1826 » (Editions SPM, Kronos, avril 2017).

Terre (Guadeloupe), en raison des troubles révolutionnaires, puis en repartit pour la Martinique et revint en rade de Basse-Terre en avril 1792. Le 24 septembre, à la suite de la (fausse) nouvelle reçue de l'île anglaise de Montserrat que Louis XVI avait repris le pouvoir, Mallevault fit hisser le drapeau blanc sur la Calypso et, dans l'île, certains firent de même alors que d'autres voulaient garder le drapeau tricolore, ce qui exacerba les passions. Peu après, en octobre, la Calypso, à la demande de l'assemblée coloniale de Guadeloupe, partit pour l'île de Saint-Christophe afin de s'emparer de la gabarre La Bienvenue qui, croyait-on à tort, apportait de l'argent de la France pour la Martinique et la Guadeloupe. Cinquante-six volontaires de la Guadeloupe, jeunes royalistes pleins d'ardeur, et deux membres de l'assemblée coloniale embarquèrent aussi. Le rétablissement de la royauté s'étant avéré une fausse nouvelle, ces jeunes royalistes furent désormais considérés en Guadeloupe comme traîtres et proscrits. On les connaît dans l'histoire de la Guadeloupe sous le nom de « chevaliers de la Calypso » et le commandant sous celui de « l'infâme Mallevault », nom qui leur est donné dans le tableau nominatif de 1793 des « personnes prévenues de délits contre-révolutionnaires » et émigrées. La Calypso finit par rejoindre les trois autres bâtiments qui, sous la direction de Charles Mascarène comte de Rivière, chef de la station navale royaliste des Antilles, passèrent, en janvier 1793 à la Trinité espagnole, au service de Sa Majesté Catholique (le Roi d'Espagne) pour ne pas servir la France révolutionnaire.

Les MALLEVAULT étaient une famille du Poitou (Dictionnaire des familles du Poitou de Beauchet-Filleau). Louis de Mallevault s'était établi à la Martinique où il était passé en tant que capitaine dans les troupes détachées de la marine à la fin du XVIII^e siècle. Ses fils, petits-fils et arrière-petits-fils furent tous officiers de marine. Le commandant de la Calypso est un de ses arrière-petits-fils, Louis Charles François, né en 1754 à la Martinique et marié en 1787 à la Guadeloupe avec une PINEL DUMANOIR.

Les corsaires de Victor HUGUES

Après les Royalistes, de l'autre bord nous trouvons les glorieux corsaires de la Guadeloupe, qui firent craindre le drapeau tricolore aux Anglais et ravitaillèrent la Guadeloupe, coupée de la métropole par la guerre, quand l'île était gouvernée par Victor HUGUES qui l'avait reprise aux Anglais en y arrivant, envoyé par la Convention, avec le décret d'abolition de l'esclavage et la guillotine. Bien entendu, ces corsaires travaillaient aussi pour eux-mêmes et pour le plus grand bénéfice de Victor Hugues. C'étaient des Guadeloupéens et on y trouvait des blancs, des noirs et des hommes de couleur ; c'étaient aussi des aventuriers attirés par la perspective d'un enrichissement rapide. Les armateurs étaient les commerçants et négociants des ports de Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Port-Louis. Les bateaux étaient d'abord de simples barques puis, grâce aux prises, de solides bâtiments qui tenaient en respect non seulement les Anglais mais aussi, de 1798 à 1801, les jeunes Etats-Unis.

On a gardé le nom de certains des capitaines, comme Langlois dit Jambe de Bois, Giraud-Lapointe ou le plus célèbre d'entre eux, Antoine FUET, dit Capitaine Moède : né à Narbonne en 1759, il était en Guadeloupe comme capitaine d'un navire de Bordeaux quand Victor Hugues le fit corsaire et il gagna son surnom lors d'un combat où, manquant de munitions face à un brick anglais, il fit charger ses canons des pièces d'or (moèdes) qu'il rapportait d'une prise précédente. Victorieux, il put ramener sa prise à Pointe-à-Pitre et récupérer ses pièces dans la coque du navire et les corps des morts ! Il épousa en 1800 à Basse-Terre une créole, devint négociant à la paix d'Amiens (1802) et reprit la mer et la course quand le traité fut rompu en 1803. Le 17

juillet 1804, il fit partie de la deuxième promotion de la Légion d'Honneur et, en 1807, il périt en mer à bord de la goélette L'Insolente, armée en course ⁵.

Alexandre LEGUER LAROCHE

Il ne faudrait pas oublier, parmi tous ces marins, les chirurgiens de marine. Nous pensons ici à un autre de nos ancêtres, un breton pour une fois, Alexandre LEGUER dit LAROCHE. S'il naquit à Nantes en 1773, sa famille était originaire de Marzan et Arzal, dans le Morbihan. Son père, François Leguer dit Laroche, natif d'Arzal, cordonnier, devint marchand cafetier à Nantes. Alexandre prit la mer comme chirurgien de marine, en pleine révolution. Il était en Guadeloupe au moins depuis 1797 puisque l'aînée de ses filles naquit en février de l'année suivante ; il était donc en Guadeloupe à l'époque des corsaires de Victor Hugues. Ce n'est que trois ans après la naissance de sa seconde fille qu'il se décida à épouser la mère, qui descendait d'une famille originaire de Marseille, les CAILLOLE. Le 5 germinal an X (26 mars 1803) à Basse-Terre, au lendemain de la paix d'Amiens, le citoyen Alexandre Leguer Laroche, officier de santé, né à Nantes mais dont les parents habitaient alors à Brest, épousait Luce Caillole et légitimait ses deux filles. Mais, le traité d'Amiens rompu le 12 mai 1803, Alexandre reprit la mer et, deux ans plus tard, le 19 avril 1805, le corsaire Le Général Ernouf, commandé par Paul Giraud Lapointe et sur lequel il était premier chirurgien, explosa, attaqué par les Anglais, le feu ayant pris à la soute à poudre, et coula corps et biens : cent trois hommes périrent, dont le capitaine; la liste en est établi le même jour, à bord de la corvette anglaise Le Renard, par dix-neuf des cinquante-cinq survivants qui font le récit détaillé du combat, recueilli dans le registre d'état civil de Basse-Terre.

F) Les Saintois

Nous terminerons ce survol par les Saintes. Les Saintes font partie de l'archipel guadeloupéen; au sud de la Basse-Terre, c'est un groupe d'îles et d'îlets dont les plus importantes s'appellent Terre de Bas et Terre de Haut. La population est restée peu métissée car elle était surtout constituée de pêcheurs et, la terre ne se prêtant pas à la culture à grande échelle, il y avait très peu d'esclaves.

La légende dit des Saintois des XVIIe et XVIIIe siècles qu'ils étaient « tous bretons », comme elle dit des « Saint-Barth », les habitants de l'île Saint-Barthélemy, autre île de l'archipel guadeloupéen, qu'ils étaient « tous normands ». La recherche généalogique a fait la preuve, au contraire, de la variété des origines métropolitaines.

Ce qui est vrai, en revanche, c'est que les Saintois de Terre de Haut sont des marins confirmés, pêcheurs et grands connaisseurs de toutes les passes et des hauts-fonds. Ainsi, à l'époque des guerres de l'Empire, en avril 1809, trois vaisseaux français s'étaient fait piéger en rade des Saintes par une flotte anglaise : ils furent sauvés par trois Saintois, le pilote Jean CALLOT, COINTRE et SOLITAIRE, qui les guidèrent de nuit et revinrent vers l'île à la nage ou dans leur petite pirogue.

La légende du XXe siècle, puisque, sans arrêt, naissent d'autres légendes, dit que le passage régulier de « la Jeanne » (le navire école français Jeanne d'Arc, précision

⁵ Voir « Antoine FUET, Capitaine Moëde », GHC 62 ; juillet-août 1994, p. 1108.

inutile pour les auditeurs bretons ou marins !) permettait un renouvellement de la population qui, ainsi, conservait la couleur de peau claire de ses aïeux. Or un curé des Saintes a pu vérifier en examinant son registre de baptêmes qu'il n'y a jamais eu de « pic » des naissances neuf mois après les passages de la Jeanne...

Ce dernier « coup de projecteur » sur les Saintes nous servira de conclusion : le généalogiste est souvent amené à détruire des légendes, familiales ou régionales, mais la réalité historique qu'il découvre dans sa quête n'est-elle pas beaucoup plus variée, riche et passionnante que toutes les légendes ?

Bibliographie :

- Histoire des Antilles et de la Guyane, Pierre Pluchon, Privat, 1982
- Un flibustier français dans la mer des Antilles (1618-1620), Jean-Pierre Moreau, Seghers, étonnants voyageurs, 1990 (l'Anonyme de Carpentras)
- Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu, Jean-Pierre Moreau, Karthala, 1992
- Histoire générale des Antilles et de la Guyane, des Précolombiens à nos jours, Jacques Adélaïde-Merlande, Editions caribéennes - L'Harmattan, 1994
- Les Caraïbes au temps des flibustiers, Paul Butel, Aubier, 1982
- L'île de la Tortue, au cœur de la flibuste caraïbe, Michel Camus, L'Harmattan, 1997
- Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle, Paul Butel, Aubier, Editions Montaigne, Paris 1974
- Ascendance antillaise de Saint-John Perse (Alexis Leger), Bernadette et Philippe Rossignol, CGHIA, 1982
- Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours, Paul Butel, Librairie académique Perrin, 1997
- Les officiers généraux de la Marine royale 1715-1774, Michel Vergé-Franceschi, thèse de doctorat d'état Paris X Nanterre 1987, Librairie de l'Inde, Paris 1990
- Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI, Patrick Villiers, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991
- Commerce et plantation dans la Caraïbe XVIIIe et XIXe siècles, colloque de Bordeaux 1991, Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques, Maison des pays Ibériques, Bordeaux 1992
- Avec les "Rouges" aux Iles du Vent, souvenirs du chevalier de Valous, 1790-1793, Marquis de Valous, Calmann-Lévy, 1930
- Le siècle des Lumières, Alejo Carpentier
- Le conventionnel Victor Hughes, Sainte-Croix de La Roncière, Paris 1932
- Antoine Fûet, corsaire d'Empire, André Nègre, Editions du Scorpion, Paris 1963
- Histoire de la Guadeloupe (4 volumes), Auguste Lacour, 1855-1860
- Textes de conférences, Bernadette et Philippe Rossignol, GHC 1997