

Cercle Méditerranée-Caraïbe, Nice 2005

Flibuste et contrebande aux Antilles sous l'Ancien Régime

Bernadette et Philippe Rossignol
Généalogie et Histoire de la Caraïbe

La flibuste, les Frères de la Côte, l'île de la Tortue, tout cela fait rêver et a donné lieu à des romans, des films basés, en grande part, sur des légendes. Mais qu'en est-il de la réalité historique ?

Notre propos n'est pas ici de retracer toute l'histoire de la flibuste, le temps imparti n'y suffirait pas et nous ne sommes pas spécialistes du thème. Nous nous limiterons donc aux Antilles françaises et rappellerons d'abord quels sont les personnages de la flibuste française, ses raisons d'être et ses époques, puis nous verrons ce qui en dérive mais qui, moins connu, est sans doute plus important pour l'histoire de nos îles, le « commerce étranger » et « l'interlope », noms donnés à la contrebande aux Antilles, aux XVIII^e et XIX^e siècles.

XVII^e siècle : les flibustiers français

Vocabulaire et chronologie

Commençons par expliciter le vocabulaire : pirates ? corsaires ? forbans ? flibustiers ? frères de la côte ? boucaniers ? La situation est complexe ce qui explique la multiplication des termes car ce ne sont pas des synonymes.

Le **pirate**, nom qui vient du grec, est celui qui essaie, celui qui tente de faire fortune sur la mer, et d'abord en Méditerranée ; c'est en quelque sorte un voleur, un brigand des mers, autrement dit un **forban**, celui qui se met hors du ban, hors de la loi, alors que le **corsaire** recevait de son souverain, ou du représentant de celui-ci, une lettre de marque ou commission qui l'autorisait à faire la course, à « courir sus » les navires de commerce des nations ennemies dudit souverain. Certains corsaires étaient de la marine royale, d'autres de la marine de commerce. La première patente de course a été accordée en 1553 par Henri II à François LE CLERC dit Jambe de Bois, parti de Rouen et de Dieppe vers « les Indes occidentales » (l'Amérique), qui attaqua Yaguana dans l'île de Saint-Domingue, puis Puerto Rico et au retour Santa Cruz aux Canaries et fut anobli pour services rendus. Les corsaires ramenaient en France leurs prises, vendues par des officiers de l'amirauté.

Le terme "**flibustier**" viendrait de l'anglais freebeter qui l'aurait pris du hollandais vryjbouter (libre faiseur de butin) et se disait en français au début « fribuste » ; il s'emploie uniquement pour ceux qui vivent et agissent aux Antilles. En effet, dès le début du XVI^e siècle, les Hollandais étaient très actifs dans la mer des Antilles et les côtes de l'Amérique, théoriquement alors chasse gardée des Espagnols. Ils n'y étaient donc pas « légalement ». Les Français et les Anglais, comme eux, y faisaient des coups de main, en temps de guerre avec les Espagnols, et, en temps de paix, se retiraient ou faisaient « discrètement » du commerce ou du troc. Dès 1525 on a trace dans les archives espagnoles d'un ordre pour protéger la côte nord de Saint-Domingue des attaques françaises. Au XVII^e siècle, quand l'Espagne commença à conquérir et coloniser le continent, la « Terre ferme », et en transporter les richesses,

métaux précieux et pierres, vers l'Europe, en se désintéressant des Antilles, les flibustiers de toute nationalité devinrent plus nombreux et plus hardis, ne se contentant plus de commerce mais commençant à occuper les petites îles abandonnées et attaquant parfois même les bateaux de la flotte espagnole, sur la « Carrera de Indias » (la route des Indes).

Les flibustiers, qui étaient des pirates aux yeux de l'Espagne, devinrent des corsaires au début du XVIII^e siècle, quand la France l'exigea, ou se firent forbans s'ils refusaient de s'enrôler comme tels. Leurs alliés et leurs ennemis variaient selon les fluctuations politiques de la France en Europe.

De Dieppe, Saint-Malo, Fécamp, La Rochelle, Bayonne, les marins français arrivaient vers le golfe du Mexique et la mer des Antilles. Ils faisaient du troc avec les Indiens, de la contrebande avec les Espagnols, s'emparaient des caboteurs castillans et faisaient la course quand la France était en guerre avec les Habsbourg d'Espagne, puis ils commencèrent à créer des établissements sur certaines îles, ce qui finit par être entériné par la fondation de la première colonie officielle à Saint-Christophe en 1625 puis Guadeloupe et Martinique en 1635 et, en 1640-50, l'île de la Tortue au nord de la côte occidentale de la grande île espagnole d'Hispaniola, laquelle finit par prendre le nom de sa plus grande ville, Santo Domingo, Saint-Domingue. A partir de la Tortue les Français s'installèrent sur toute la partie occidentale de la grande île, qui s'appelle Haïti depuis son indépendance en 1804 alors que la partie orientale, devenue la République dominicaine garde seule de nos jours aussi le nom de Saint-Domingue. Tout cela peut sembler compliqué et évolue dans le temps, tout comme ce qui nous intéresse ici, la flibuste.

Pour en finir avec le vocabulaire, les **boucaniers** étaient des immigrants qui s'étaient installés au nord de la côte occidentale de Saint-Domingue, déserté dès 1606 par les Espagnols, là où proliférait le bétail que ceux-ci avaient apporté d'Europe et qui, abandonné, était retourné à l'état sauvage. Ils avaient appris des Indiens comment en conserver la viande, coupée en lanières, fumée sur des claies au-dessus d'un feu (barbaco, d'où le barbecue). Les Indiens appelaient boucan cette viande fumée, d'où boucanier. Les boucaniers vendaient ou troquaient cette viande aux flibustiers de l'île proche de la Tortue et s'appelaient entre eux « **frères de la coste** » (sous-entendu, « de Saint-Domingue »), terme que reprirent ensuite pour eux-mêmes les flibustiers. Les « Frères de la Coste » étaient donc les flibustiers de l'île de la Tortue, exclusivement. Les boucaniers devenaient parfois flibustiers quand ceux-ci avaient besoin d'hommes pour monter de grandes expéditions, puis retournaient à leurs activités de boucaniers. Ainsi, de même que les flibustiers étaient tantôt pirates tantôt corsaires, les boucaniers étaient parfois flibustiers, et cela plutôt quand ces derniers faisaient la course. Nous avons bien dit que c'est complexe !

Puisque nous en sommes au vocabulaire, expliquons deux termes que nous allons souvent utiliser : le mot **habitants** est celui qui est employé aux Antilles françaises pour les propriétaires des domaines agricoles appelés **habitations**. Aujourd'hui nous dirions, influencés par la langue anglaise : planteurs et plantations. Le mot **engagés** s'applique à ceux qui ont été recrutés en France pour servir un habitant pendant trois ans, période à la fin de laquelle, s'ils avaient survécu aux dures conditions de vie, ils rentraient en France avec un pécule, ou achetaient une habitation ou devenaient boucaniers ou flibustiers !

La flibuste a donc commencé dès le XVI^e siècle et s'est développée au XVII^e siècle pour prendre fin à l'aube du XVIII^e, quand toutes les terres étaient occupées et

que les nations européennes avaient pris leur marque et imposé leurs règles dans la mer des Antilles. Par la suite, nous le verrons, c'est la contrebande qui prendra sa place et qui donnera des hommes aux corsaires en temps de guerre.

Quelques flibustiers français célèbres

Nous avons dit que nous allions nous occuper exclusivement des Antilles françaises et nous ne mentionnerons donc pas les flibustiers anglais, dont les noms et les exploits, de plus grande envergure que nos flibustiers français mais souvent idéalisés, sont les plus connus et sur lesquels vous pourrez trouver de nombreux livres, en général traduits de l'anglais.

Evoquons d'abord, le plus brièvement possible, les plus célèbres des flibustiers français de l'île de la Tortue et de la Côte de Saint-Domingue, mais en commençant... par le commencement, c'est-à-dire d'Esnambuc et l'île de Saint-Christophe.

- Pierre BELAIN d'ESNAMBUC (1585-1636) : Saint-Christophe

Pierre BELAIN d'ESNAMBUC, né en 1585 à Allouville-Bellefosse en Seine-Maritime et mort en 1636, est surtout connu pour être à l'origine des Antilles françaises avec Saint-Christophe. Mais il était flibustier et contrebandier dans la mer des Antilles depuis 1603, ce qui veut dire que, quand il aborda Saint-Christophe sur son navire L'Espérance, pour le réparer après une rencontre avec un galion espagnol, en 1625, cela faisait une vingtaine d'années qu'il naviguait dans le secteur. Parmi ses compagnons depuis les années 1620 se trouvait Henri de CHANTAIL, de Lyon (Lyons la Forêt dans l'Eure et non Lyon dans le Rhône comme on l'interprète en général), qui monta une expédition malheureuse en Guyane en 1626 et, parmi ceux de L'Espérance, le protestant LEVASSEUR, que nous allons retrouver bientôt, envoyé à l'île de la Tortue. A Saint-Christophe vivaient déjà quelques Français qui cultivaient le pétun, que nous appelons maintenant le tabac. Ils cohabitaient avec des Anglais, commandés par WARNER. D'Esnambuc, rentré au Havre, alla à Paris rencontrer Richelieu, appelé au gouvernement par Louis XIII cette même année 1623 et qui avait des ambitions maritimes pour la France. Marie Reine de Jaham a fait revivre avec véacité cette rencontre dans le premier tome de sa trilogie « L'or des îles ». Dès l'année suivante, le 31 octobre 1626, fut créée la Compagnie de Saint-Christophe, la première des compagnies de commerce des Antilles.

- François LE VASSEUR (+ 1652) et le chevalier de FONTENAY (+ 1658) : la Tortue

Nous venons d'évoquer LEVASSEUR, compagnon de Belain d'Esnambuc et l'île de la Tortue. Cette petite île était depuis la fin du XVI^e siècle un repaire de flibustiers de toutes nationalités, surtout anglais et français, lesquels s'entendaient fort mal. Le commandeur de l'ordre de Malte, Philippe Lonvilliers de Poincy, qui avait succédé à Belain d'Esnambuc à Saint-Christophe, prit le prétexte d'un massacre de Français de la Tortue par les Anglais pour y envoyer des protestants turbulents et, à leur tête, LEVASSEUR, prendre l'île en 1640. Mais le gentilhomme huguenot Levasseur, qui prit l'île en effet à l'aide de boucaniers de Saint-Domingue et en fut le premier gouverneur, agit pour lui-même : ayant fortifié l'île (il avait une formation d'ingénieur militaire) dont il fit une république flibustière huguenote, il se comporta cruellement, persécuta et chassa les catholiques, délivra des lettres de course illégales et finalement fut assassiné en 1652 par deux de ses lieutenants. C'est alors que le chevalier de FONTENAY, chevalier de Malte, qui avait fait la course en Méditerranée

contre les Turcs, fut envoyé par le commandeur de Poincy, reprendre la Tortue et en fut nommé gouverneur. Il favorisa les courses flibustières contre les Espagnols. Il mourut en course en 1658 dans un combat contre les Hollandais et les Espagnols devant Buenos Aires.

- Jérémie DESCHAMPS seigneur DU RAUSSET (vers 1610- vers 1670)
Huguenot comme LEVASSEUR qu'il accompagna pour la prise de la Tortue en 1640, il était fils d'un notaire du Périgord. Il participa comme flibustier à plusieurs expéditions. Après la mort de FONTENAY, il rentra en France, les Anglais ayant repris la Tortue, et reçut une commission royale de gouverneur de l'île en 1656, avant d'y repartir. En 1664 il céda ses droits sur l'île à la Compagnie des Indes Occidentales et serait retourné à Saint-Domingue, mourir chez son successeur, Bertrand d'Ogeron.
- Bertrand d'OGERON sieur de la BOUÈRE (1613-1676)
Fils d'un marchand de Rochefort sur Loire en Anjou, il fut capitaine d'un régiment de la Marine, fit la guerre de Catalogne et fut anobli pour ses services. Passé aux îles il fit naufrage à Saint-Domingue, mena la vie de boucanier, s'enrichit, repartit pour France et revint avec colons et engagés, surtout du Val de Loire et de l'Anjou, sa région, ou de Bretagne. Il fut nommé gouverneur de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue en 1665 et continua sa politique de peuplement, faisant venir aussi des filles à marier pour fixer les flibustiers. Il fit face ensuite à des révoltes d'habitants, à qui il tentait, selon les ordres, d'interdire le commerce avec les Hollandais, et il monta des expéditions flibustières sur Puerto Rico qui furent des échecs, repartit pour France épuisé et y mourut peu après. On peut voir sa plaque tombale à l'église Saint Séverin de Paris.
- Alexandre OEXMELIN ou EXQUEMELIN
Huguenot originaire de Honfleur arrivé en 1666 comme engagé puis devenu chirurgien sur des navires destinés à la flibuste, il raconta son expérience dans un livre paru en hollandais en 1678 et maintes fois traduit et publié, qu'il intitula simplement « Histoire des aventuriers ». C'est une des bases de la découverte de ce monde par le public européen et du mythe de la flibuste.
- Jean François NAU dit L'OLONNOIS (+ 1669)
Originaire des Sables d'Olonne, d'où son surnom, il partit de La Rochelle vers 1650 comme engagé dans les Petites Antilles et le resta le temps légal de trois ans. Puis il passa à Saint-Domingue comme boucanier puis très vite flibustier, élu capitaine. Il participa à de très nombreuses expéditions contre Cuba, Maracaïbo (Venezuela), Honduras, et mourut, ayant fait naufrage, tué par les Indiens anthropophages « qui le hachèrent par quartiers, le firent rôtir et le mangèrent. »¹.
- Pierre LELONG
Flibustier de la Tortue, il quitta l'île à la tête de douze compagnons en 1670 pour établir une riche habitation dans la plaine du Cap : il devint le premier commandant pour le Roi du quartier du Cap et il est à l'origine de la grande ville de la Partie du Nord de Saint-Domingue. Tout en étant riche habitant, il resta flibustier et participa à

¹ Exquemelin, Histoire des aventuriers flibustiers, réédition PUPS 2005, tome I, chapitre VI, p. 246

de nombreuses expéditions, en particulier dans la « Mer du Sud », c'est-à-dire le Pacifique, en 1684-1685. Il avait épousé Marie Anne DIEULEVEULT, originaire de Normandie, une des filles à marier qu'avait fait venir d'Ogeron, Son épouse serait devenue aussi flibustière et nous allons en reparler. Le couple eut une fille, Marie Lelong, née à Morlaix en 1688 (c'est donc peut-être la patrie d'origine de Pierre Lelong) et qui épousa au Cap le 26 novembre 1704 messire Louis Alexis La Roche, écuyer, sieur de Sainte-Hermine, enseigne des vaisseaux du roi, arrivé sur la Thétis le 3 du même mois. Il mourut six mois plus tard, en mai 1705 en combat naval sur la Thétis ; Marie, qui n'avait que 16 ans et rentra avec lui en France (et avec les 40 000 écus de sa dot...), blessée pendant le combat, fut emmenée prisonnière en Angleterre², échangée, puis elle se remaria en 1706 ou 1707 avec Balthasar Louis Le Silleur de Sougé³, qui mourut à son tour « couvert de blessures »⁴ au Cap où il servait comme capitaine, le 17 février 1713. Il était originaire de Soulgé le Ganelon dans la Sarthe où Marie mourut à 87 ans, laissant une fille qui eut postérité par Louis Pierre Joseph de Montesson⁵.

- Laurent de GRAFF (+ 1704) et Anne DIEULEVEULT (1654-1710)

Le néerlandais Laurens Cornelis de Baldran de Graef servit d'abord comme canonier dans la marine espagnole. Capturé par des flibustiers français, il devint lui-même flibustier et un de leurs chefs en 1676. En 1682, ayant capturé et conduit au Petit Goave (côte de Saint-Domingue) un navire espagnol qui transportait la paie des garnisons de Puerto Rico et Santo Domingo, il obtint du gouverneur sa première commission de course. Il dirigea par la suite de nombreuses et glorieuses expéditions. Les Espagnols, qui l'admiraient et le redoutaient, l'appelaient Lorencillo parce qu'il était de petite taille et ils auraient proposé pour le récupérer de le faire vice-amiral.

En août 1685, il obtint, outre des lettres de grâce pour avoir tué en duel son associé le flibustier Van Horn après la prise et le sac de Veracruz⁶, un brevet de naturalité qui donne ces informations : « le nommé Laurens de Graff, natif de Dort (Dordrecht) en Hollande, et sa femme Françoise Pretuline de Gusman, native de l'île de Ténérif, établis depuis plusieurs années à la Coste Saint-Domingue ». Le brevet leur est accordé par le roi à condition de finir leurs jours « audit pays ou autre de son obéissance et n'être entremetteurs d'aucuns estrangers. »⁷.

Quand il fallut fixer les flibustiers en leur concédant des terres sur la côte nord de Saint-Domingue, ce que suggérait depuis 1685 le gouverneur général Blénac⁸ il fut

² Fiche Marine C/1/161 (document incommunicable en raison de son état de conservation)

³ Colonies B/28, 25/05, 08/06, 24/08 et 21/09/1707 : va à St-Domingue régler ses affaires avec sa belle-mère Mme de Graff.

⁴ Marine C/7/311 dossier Sougé : demande de pension le 04/06/1726 par sa veuve, ruinée parce que son mari avait placé le produit des fonds qu'elle avait à Saint-Domingue en rentes à l'hôtel de ville, « le remboursement des rentes l'ayant réduit dans la triste situation de ne pouvoir subsister ».

⁵ Bernadette et Philippe Rossignol, « Pierre Lelong, flibustier de la Tortue, créateur du quartier du Cap à Saint-Domingue, et sa descendance », GHC 12, janvier 1990, p. 96-97 et « Où l'on reparle du flibustier Pierre Lelong : les héritières », GHC 42, octobre 1992, p. 664-665

⁶ Colonies C/9a/1 et B/11 f° 194, 13/08/1685, Marine B/4/9 f° 389, et Exquemelin, op.cit.

⁷ Colonies B/11 f° 193-194, 05/08/1685.

⁸ Colonies C/8a/4, 01/10/1685, f° 55.

nommé, en 1691, major et lieutenant de roi au Cap Français. Dans les documents d'archives, on l'appelle désormais Mr de Graff et non plus le capitaine Laurens (ce qui fait que certains historiens croient qu'il s'agit de deux hommes différents). Cependant le gouverneur Ducasse écrit à plusieurs reprises que quoique « très brave », il « n'a pas la moindre habitude d'aucune affaire que de la mer » et « remplirait beaucoup mieux son devoir dans un vaisseau [car] c'est un des plus dignes officiers de mer qu'il y ait dans l'Europe. » « Je ne cesserai de vous importuner pour voir Mr de Graff à la mer troubler le commerce des ennemis. Je ne connais personne plus capable que lui. »⁹

Le 23 juillet 1693, il se remaria avec Marie Anne DIEULEVEULT, qui était veuve en premières noces de Pierre Lelong et en secondes noces de Joseph Cherel, après qu'elle l'eut provoqué en duel parce qu'il l'avait insultée. Il aurait fait annuler son premier mariage avec l'espagnole des Canaries épousée en 1674.

Il devait être très amoureux de Marie Anne puisque, en mai 1695, quand les Espagnols alliés aux Anglais vinrent attaquer le Cap et dévaster le nord de l'île sans rencontrer de résistance de la part des anciens flibustiers et boucaniers commandés par de Graff, ce qui valut à ce dernier de cinglants reproches du gouverneur Ducasse, et qu'ils enlevèrent femmes et enfants du Cap et de Port de Paix, dont Mme de Graff et deux de ses enfants, il fit tout son possible pour récupérer ces derniers ; il alla jusqu'à proposer de se mettre au service des Espagnols ou des Anglais de la Jamaïque, ce que les uns et les autres refusèrent, disant qu'un homme qui avait trahi deux nations pouvait en trahir une troisième. Mais le président de la partie espagnole de l'île garda Mme de Graff et ses enfants et ce n'est qu'en 1698, grâce à l'échange de prisonniers qui suivit la paix de Ryswick, et après échange de nombreuses lettres entre les Espagnols et Ducasse, qu'ils furent libérés¹⁰.

Ayant donné l'ordre, le 23 mai 1696, au sr de Graff de repasser en France pour y rendre compte de sa conduite¹¹, on le releva de sa charge de lieutenant de roi et, reconnaissant enfin qu'il n'était pas fait pour commander sur terre, on le fit capitaine de frégate de la marine royale en 1697. Il réclama alors les « appointements et gratifications ordinaires » de ses services sur terre et reçut, en 1698, 2 175 livres¹². C'est donc en tant que capitaine de frégate que, en 1698-1699, à la tête d'autres flibustiers, il accompagna Pierre Lemoyne d'Iberville pour remonter le Mississippi et fonder La Nouvelle Orléans puis qu'il alla chasser les forbans dans le golfe du Mexique¹³. Faisant droit à ses réclamations, on lui paya ses appointements, à titre exceptionnel, « comme s'il servait dans un port du Royaume. »¹⁴

On ne trouve plus guère de mention de M. de Graff par la suite, retiré sur son habitation, et qui, en 1700, « assure d'avoir fait [du sucre] pour plus de 40 000 livres depuis moins d'un an. Toute son habitation ne valait pas cette somme. Je crois [dit le gouverneur Galiffet] qu'il y a de l'exagération »¹⁵. Mais sa femme fait encore parler d'elle :

- en décembre 1699, « lorsqu'on publia la défense de vendre des eaux de vie de canne en détail par les habitants qui font du sucre, Mme de Grafe appela les peuples autour d'elle au sortir de l'église et leur fit de grands discours [disant que

⁹ Colonies C/9a/2, Ducasse, 18/08/1692, 28/11/1692, etc.

¹⁰ Colonies C/9a/3, C/9a/4, Ducasse ; Colonies B/21 f° 184 et 186, 16/09/1698

¹¹ Colonies B/18 f° 276

¹² Marine C/7/127, dossier de Graff, 19/11/1698

¹³ Colonies C/9a/4

¹⁴ Colonies B/21, f° 348, 29/04/1699

¹⁵ Colonies C/9a/5, 10/10/1700

le règlement] ne passerait pas si l'on se joignait à elle. » Galiffet, gouverneur par intérim, la menaça de l'embarquer et de l'envoyer au ministre, ce qui la calma ¹⁶.

- en octobre 1700, quand ce même gouverneur publia une ordonnance pour donner l'ordre aux propriétaires de « hattes » (élevage de bétail) de les repeupler et que, découvrant que, depuis douze ans, M. de Graff, qui en avait une, non seulement ne l'entretenait pas mais, en plus, « avait une très grosse meute employée à la dépeupler », il lui demanda d'arrêter cette chasse, c'est sa femme qui « s'en est venue tenir de mauvais discours » chez lui. Galiffet demande l'autorisation de corriger cette femme qui a un « caractère épouvantable » ¹⁷. On ne sait comment il s'y est pris...

Laurent de Graff mourut sur son habitation du Cap Français le 24 mai 1704. Voici son oraison funèbre par M. de Charritte, gouverneur du Cap « Mr de Graffe qui était établi dans ce quartier est mort il y a environ deux mois. J'ai hérité de sa croix de Saint-Louis et comme il était capitaine de frégate et qu'il était payé ici de ses appointements, je prie votre Grandeur de vouloir m'accorder le même honneur et la même grâce. » ¹⁸. A la mort de Laurent de Graff, ses biens étaient estimés à 190 000 livres, dont une habitation sucrerie au Quartier Morin avec 5 chaudières et plus de 120 esclaves. Marie Anne Dieuleveult avait, personnellement, un magasin au Cap et une indigoterie à Fort Dauphin. Elle mourut au Cap vers 1709/1710 ¹⁹. Il y eut alors procès pour sa succession entre son gendre côté Lelong (SOUGÉ) et sa descendance de Graff ²⁰.

Ils avaient eu trois enfants, dont un fils mort sans postérité, une fille qui n'avait que 14 ans à la mort de sa mère et fit parler d'elle par sa mauvaise conduite au Cap ²¹ tandis que sa sœur aînée, Françoise Catherine de Graff, épousa avant 1712 Abraham Alexandre de Beaunay seigneur du Tot et en eut postérité ²².

- le sieur de GRAMMONT (+ 1686)

Contemporain de Laurent de GRAFF et comme lui capitaine des flibustiers de Saint-Domingue, ils sont souvent cités ensemble dans la correspondance des gouverneurs. Il serait noble, originaire de Paris et sa valeur était reconnue ; un exemple, quand, en 1680, le vice-amiral comte d'Estrées lui donna « une commission pour faire la course sur le pavillon espagnol » : avec 180 flibustiers sous ses ordres, il s'empara de la Gonaïve, en fit prisonniers le gouverneur et autres officiers et 150 soldats ²³. Il mourut dans une tempête au large des Açores en octobre 1686 ²⁴, alors que le roi venait de le nommer lieutenant de roi à Saint-Domingue, comme Laurent de Graff.

- Jean Baptiste DU CASSE (vers 1646-1715)

Huguenot né peut-être à Pau, gouverneur de Saint-Domingue de 1691 à 1700, excellent navigateur et chef de guerre, sa vie passionnante a fait l'objet d'une grosse

¹⁶ Colonies C/9a/4, 27/12/1699, et B/21 f° 302, 25/03/1699

¹⁷ Colonies C/9a/5, 10/10/1700

¹⁸ Colonies C/9a/7, 25/07/1704, Charritte

¹⁹ Colonies B/32 f° 244 et 245, 03/11/1710

²⁰ Colonies C/9a/9, 15/06/1712

²¹ Colonies B/33, f° 19, 20 et 23, 06/02/1711

²² AD Gironde, 1Mi B 16, fonds de Beaunay

²³ Marine B/4/9

²⁴ Colonies C/8a/4, décembre 1686 à janvier 1687, f° 191 à 416

thèse par Philippe Hrodej, soutenue en 1995. Nous dirons seulement que, avec lui, ce sont les dernières années de la flibuste et le début de la prospérité de Saint-Domingue, basée sur le commerce interdit ou interlope avec les colonies étrangères, ce que nous verrons en seconde partie tout à l'heure.

Nous pourrions continuer encore mais ce serait fastidieux. En outre certaines de ces biographies nous viennent de publications (qui parfois se contredisent) et non de documents d'archives. Cependant ces quelques exemples mettent en évidence la variété d'origine et de destinée des flibustiers français de la Tortue : catholiques et huguenots ; normand, vendéen, angevin, béarnais, périgourdin ou même hollandais ; fils de petits nobles, de bourgeois ou de roturiers ; ingénieur militaire, chevalier de Malte ou pauvre engagé et même une femme ; devenus gouverneur, officier de la Marine royale ou riche habitant ; morts en course, assassiné, tué par les Indiens, au cours d'un naufrage ou dans leur lit. Tout cela est bien loin de l'image légendaire de l'Île au Trésor de Stevenson ou du Capitaine Crochet...

Quelques repères sur l'organisation des premières campagnes flibustières

Avant toute expédition, le capitaine établissait avec les marins un contrat appelé **chasse-partie** (sur le modèle de ce que le tabellionage normand conserve en grand nombre dès 1550 sous le nom de charte-partie), contrat qui prévoyait les règles de partage du butin et d'indemnité en cas de blessure ou de mort. Ce capitaine et ces marins pouvaient partir de ports français ou, par la suite, surtout des Antilles, en particulier Saint-Domingue.

Exemple d'une des rares **commissions** conservées :

Copie de la commission de François Trébutor, armé en guerre à la Tortue

« Nous, Gouverneur pour le Roi en l'île de la Tortue et Côte de Saint Domingue, sous l'autorité de Messieurs de la Compagnie des Indes Occidentales, avons donné congé et commission au sieur François Trébutor, capitaine d'une frégate armée en guerre, de faire la guerre aux Espagnols ennemis déclarés de Sa Majesté, à condition qu'ils amèneront de chacune prise deux principaux officiers pour parcourir à l'adjudication de ladite prise. Enjoignons à tous ceux sur qui notre pouvoir s'étend, de rendre audit capitaine Trébutor et son équipage toutes les assistances possibles s'il en a besoin. Prions et supplions généraux, lieutenants généraux, capitaines, de faire le semblable, offrant de faire le même pour eux en cas pareil.

Fait à la Tortue, le 28 de juillet 1669.

Signé : Ogeron. »²⁵

Oexmelin, le chirurgien de marine que nous avons évoqué, explique la **préparation d'une expédition** depuis la Tortue et le **combat** :

« Ils s'associent à 15 ou 20, tous bien armés d'un fusil de 4 pieds de canon tirant une balle de 16 à la livre [16 balles dans une livre de plomb], et ordinairement d'un pistolet ou deux à la ceinture tirant une balle de 20 à 24 à la livre ; avec cela ils ont un bon

²⁵ Colonies C/9a/1.

sabre, un coutelas. Etant ainsi associés, ils choisissent un d'entre eux pour chef et s'embarquent sur un canot qui est une petite nacelle tout d'une pièce, faite du tronc d'un arbre, qu'ils achètent ensemble, à moins que celui qui est le chef ne l'achète lui seul, à condition que le premier bâtiment qu'ils prendront sera à lui en propre.

Ils amassent quelques vivres pour subsister depuis l'endroit d'où ils partent jusqu'au lieu où ils savent qu'ils en trouveront et ne portent pour toutes hardes qu'une chemise ou deux et un caleçon. Dans cet équipage, ils vont se présenter devant quelque rivière ou port espagnol d'où ils prévoient qu'il doit sortir des barques et dès qu'ils en découvrent quelques-unes, ils sautent à bord et s'en rendent les maîtres.

C'est ainsi que les aventuriers passent leur vie ; lorsqu'ils n'ont plus d'argent, ils retournent en course.

[...]

Lorsque les aventuriers découvrent quelque vaisseau, ils lui donnent aussitôt la chasse pour le reconnaître : on dispose le canon, chacun prépare ses armes et sa poudre dont il est toujours le maître et le gardien. Pour ce qui est de la poudre à canon, elle s'achète aux frais de tout l'équipage. Si le vaisseau est espagnol, on fait la prière comme dans la plus juste guerre du monde et on demande à Dieu avec ardeur de remporter la victoire et de trouver de l'argent.

Après cela, chacun se couche, le ventre sur le tillac, et il n'y a que celui qui conduit le navire qui soit debout et qui agisse, avec deux ou trois autres pour gouverner les voiles. De cette manière, on se met à bord du navire espagnol sans s'inquiéter de savoir s'il tirera ou non, de sorte qu'en moins d'une heure on voit un bâtiment changer de maître.

Lorsque le bâtiment est rendu, on songe à soigner les blessés des deux partis et à mettre les ennemis à terre. Si le navire est riche et qu'il vaille la peine d'être conservé, on se rend dans le lieu ordinaire de retraite, qui est pour les Anglais l'île de la Jamaïque et pour les Français de la Tortue.

On met, sur le bateau pris, un tiers de l'équipage et personne n'a le privilège de commander à qui que ce soit d'y aller. On y va de son propre chef ou parce que le sort vous a désigné. »

Quelle était l'origine de **ces flibustiers** ? En 1684, l'équipage de La Trompeuse se composait de Français, Ecossais, Hollandais, Anglais, Espagnols, Portugais, Suédois, Irlandais, Anglais de la Nouvelle-Angleterre, nègres, indiens...

La flibuste dans les Petites Antilles

S'il est possible de trouver documents et récits sur l'île de la Tortue, en revanche les flibustiers des Petites Antilles n'ont presque pas été étudiés. Pourtant on a trace par-ci par-là, chez les chroniqueurs des Antilles, dans la correspondance des gouverneurs et autres documents d'archives de l'existence de ces flibustiers.

Le premier texte important est celui dit « **L'Anonyme de Carpentras** » parce que c'est dans la bibliothèque de cette ville qu'il a été découvert par Jean-Pierre Moreau, qui l'a analysé, étudié et publié. Il relate le « voyage infortuné aux Indes occidentales » d'« un flibustier français dans la mer des Antilles de 1618 à 1620 »²⁶.

²⁶ Un flibustier français dans la mer des Antilles 1618-1620, manuscrit présenté par Jean Pierre Moreau, Seghers, 1990.

C'est un récit exceptionnel, première relation détaillée et qui démythifie la flibuste. En 1618, le capitaine de mer **Charles Fleury**, « ayant fait plusieurs voyages aux Indes [Indes occidentales, Amérique aujourd'hui] et ayant remarqué qu'il y avait moyen d'y acquérir du bien et de l'honneur, forma dessein d'y faire un voyage et le publia après en avoir obtenu le congé de M. l'Amiral de France. Beaucoup de gens s'engagèrent à lui pour l'accompagner et le servir de leur courage et de leur industrie. » Trois bandes, formées au départ de Paris, arrivèrent à Dieppe où ils furent logés dans des hostelleries en attendant que les vaisseaux soient prêts, soit un mois : deux navires de 120 tonneaux et deux barques dont la plus grande de 30 tonneaux. Il fallut attendre encore un mois des vents favorables. Le voyage fut pénible : rencontre de navires ennemis, tempêtes, naufrages, et suivit une route habituelle : îles du Cap Vert, Brésil, Petites Antilles. Naufragés, ils furent accueillis par les Caraïbes de la Martinique, chez qui ils passèrent dix mois avant d'en pouvoir repartir, ce qui nous vaut un témoignage inestimable sur les coutumes des Caraïbes. Toutes leurs tentatives de s'emparer de bateaux se terminèrent par un échec et ils revinrent à Dieppe en 1620 moins nombreux et plus pauvres qu'ils n'en étaient partis.

Le Père Labat, dominicain du début du XVIII^e siècle, qui rédigea le « Nouveau voyage aux isles de l'Amérique » publié en 1742, était ami de Monsieur **PINEL**, capitaine de milice à Saint-Christophe retiré à la Martinique à la prise de l'île par les Anglais en 1690 et qui faisait la course sur sa corvette La Volante ou La Malouine. Le Père Labat consacre le chapitre 9 de son premier volume à ce « capitaine des flibustiers », revenu en Martinique en mars **1694** « avec deux vaisseaux anglais qu'il avait pris au vent de la Barbade, l'un de douze canons et l'autre de dix-huit, venant en droiture d'Angleterre très richement chargés. » Pinel lui offrit « six belles bouteilles et douze verres en cristal avec deux fromages d'Angleterre. » Le lendemain eut lieu une grande messe chantée où les flibustiers, qui s'étaient confessés le matin, communiaient, en exécution d'un vœu fait pendant le combat. « La corvette et les deux prises qui étaient mouillées devant l'église, firent des décharges de tout leur canon au commencement de la messe, à l'élévation du Saint Sacrement, à la bénédiction et à la fin du Te Deum chanté après la messe. »

Le Père Labat visite la corvette et les prises et s'étonne de la différence entre le petit bâtiment de six canons et les deux vaisseaux bien armés, l'un de 58 hommes d'équipage et l'autre de 45. Il se fait expliquer, et nous explique donc, le combat, l'acte de chasse partie, le partage des prises.

Voici son récit intégral, que nous venons de résumer ²⁷ :

« Après que j'eus dîné j'allai à bord de la Corvette et des prises. Je ne pouvois comprendre comment ce petit bâtiment armé seulement de six canons de six et de quatre livres de balle, avoit osé attaquer ces deux vaisseaux, dont le plus gros avoit cinquante-huit hommes d'équipage, et le petit quarante-cinq. Ils avoient tous deux des gaillards d'avant et d'arrière, retranchés avec des sabords pour le canon, des meurtrières, des coffres à feu, des grenades lardées, c'est-à-dire, attachées en différens endroits du bord, avec deux bandes de fer qui se croisent, l'ouverture de la grenade avec sa fusée répondant sous le gaillard par où on lui donne feu. J'y remarquai des espoirs ou espingards de fonte, où l'on met vingt-cinq ou trente balles de mousquet, et je ne sçai combien d'autres attirails qui augmentoient la surprise où j'étois, comment on avoit pu surmonter tant d'obstacles, et enlever ces deux

²⁷ Labat tome I, p. 118-120.

bâtiments. Un Flibustier avec qui je m'entretenois, me dit que tout le canon et toutes les autres deffenses ne méritoient pas qu'on y fit la moindre attention ; qu'il leur suffisoit de voir un bâtiment et de pouvoir s'en approcher pour compter sûrement sur sa prise. Que le canon de leur Corvette étoit plus par cérémonie que par nécessité, puisqu'ils n'employoient presque jamais que les deux pièces de chasse quand ils battoient un vaisseau par l'avant ou par l'arriere, leurs fusils leur suffisant pour le désoler, jusqu'à ce que leur Capitaine juge à propos de sauter à l'abordage.

Je souhaitai de sçavoir comment s'étoit passé leur **combat**. Il me dit, qu'aussitôt que celui qui étoit en vigie ou en sentinelle au haut du mât eut averti qu'il découvroit ces deux vaisseaux, on fit porter dessus à toutes voiles ; que ces deux vaisseaux voyant que la Corvette les haussoit considérablement, crurent qu'il leur seroit inutile de prendre chasse ; ils se flatterent même qu'ils pourroient se rendre maîtres de celui qui venoit sur eux ; de sorte qu'ils broüillèrent 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 de sa mousqueterie, comme c'est la coûtume des Anglois. On le battit pendant trois quarts d'heure dans sa hanche et dans son arcase [assemblage des pièces qui soutiennent la poupe du vaisseau] à coups de canon et de fusil, après quoi on l'élongea [approcher par le flanc], et M. Pinel se jetta dessus avec soixante et dix hommes.

Ceux qui entrèrent par l'avant, trouverent par hazard une petite écoutille, que les Anglois n'avoient pas songé à fermer en se retirant sous le gaillard, ils y jetterent un flacon de verre plein de poudre, entouré de quatre ou cinq bouts de mèche allumée qui mirent le feu à la poudre dans le moment que le flacon se brisa en tombant qui grilla d'une si horrible façon sept ou huit Anglois, qu'ils demanderent quartier ; ainsi on s'empara de ce gaillard qui auroit donné beaucoup de peine, et qui mettoit nos gens entre deux feux : dans le même tems ceux qui étoient sur le pont ayant trouvé un canon qui étoit chargé, le pointerent contre le gaillard d'arriere, et le tirerent contre le retranchement où il fit beaucoup de fracas, pendant que ceux qui étoient montez sur le gaillard éventaient les coffres à feu en les perçant à coups de pistolet, après quoi ils ne font plus d'effet; d'autres arrachotent les grenades lardées, et d'autres rompoient à coups de haches le dessus du gaillard pour y faire un sabord, pendant que ceux qui étoient demeurez sur le pont et qui s'étoient gabionnez derriere la chaloupe que les Anglois avoient eu l'imprudence de laisser sur le pont, faisoient feu sur les meurtrieres et sur les sabords du retranchement avec tant de succès, que la vivacité des Anglois fut bien-tôt ralentie parce qu'ils eurent nombre de morts et de blessez; mais ce qui acheva le combat, furent quelques flacons de poudre et de grenades qu'on jetta par le sabord qu'on avoit fait sur le gaillard. Ils en furent tellement incommodez, qu'ils demanderent quartier et se rendirent : ils avoient eu quinze hommes tuez, et environ vingt blessez ; nos Flibustiers eurent 4 hommes tuez sur le vaisseau et cinq blessez, ils en avoient eu six autres avant d'aborder.

Pendant qu'on se battoit ainsi dans le vaisseau Anglois, son camarade faisoit toujours feu de son canon sur la Corvette qui lui répondoit du sien et de sa mousqueterie, sans s'éloigner beaucoup de son monde qui combattoit dans le vaisseau qu'on avoit abordé, dans l'incertitude du succès du combat; mais dès qu'il vit la victoire assurée, parce qu'on amena le pavillon, il se rendit sans donner la peine à la Corvette de l'aborder; s'il se fût rendu plutôt il auroit conservé la vie à quatre hommes de son équipage, et n'auroit pas eu huit ou neuf blessez comme il se trouva qu'il avoit, quand nos gens s'en emparerent.

Lorsque le vaisseau qui va en course appartient aux Flibustiers qui le montent, ils **partagent** les prises également. Le Capitaine, le Quartier-maître, 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 puisse s'approprier la valeur d'un écu, sous peine de perdre sa part du profit du voyage, et souvent même d'être dégradé, c'est-à-dire, mis à terre dans quelque Isle deserte, ou du moins chassé du bord. Mais quand le bâtiment n'appartient pas à l'équipage, les Armateurs ou Propriétaires du bâtiment prennent un tiers de 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 ; bien entendu qu'avant toutes choses, on a pris le dixième pour l'Amiral ou Gouverneur qui a donné la commission, et qu'on a payé le Chirurgien, les blessez et les estropiez. L'acte qui contient toutes les conditions sous lesquelles on fait la course, s'appelle **Chasse-partie**. Les principales de ces conditions sont : que les blessez ont outre leur lot un écu par jour pour leur nourriture pendant qu'ils sont entre les mains du Chirurgien, qui est obligé de les panser et de fournir les remèdes ; ce tems est pour l'ordinaire limité à soixante jours. Ceux qui sont estropiez d'un bras ou d'une jambe emportée, ou rendus inutiles, ont six cens écus pour chaque membre ; on donne trois cens écus pour le pouce, l'index de la main droite et un œil ; cent écus pour chacun des autres doigts. Ceux qui sont obligez de porter une canule sont réputez comme estropiez, et ont six cens écus aussi-bien que ceux qui ayant une jambe ou un bras de bois, s'ils viennent à les perdre de nouveau. Soit que l'on fasse prise ou non, les Armateurs et les Flibustiers sont obligez de faire la course jusqu'à ce qu'on ait gagné pour payer les blessez et les estropiez. La part ou le lot des morts est donnée à leur matelot ou camarade, ou quand il ne s'en trouve point, à leurs héritiers si on les connoît ; sinon on le distribue aux pauvres et aux Eglises pour faire prier Dieu pour le défunt ; car on aime mieux prendre ce parti que de le remettre entre les mains du Procureur des biens vacquans, parce qu'on sçait que c'est une abîme qui absorbe tout sans jamais rendre rien. Celui qui a découvert le bâtiment qu'on a pris, a un demi-lot plus que les autres ; chaque boé ou mousse a un demi-lot; le présent qu'on fait pour l'ordinaire au Capitaine va à la valeur de trois lots, quelquefois quatre; le Quartier-maître qui est la seconde personne du bâtiment a deux lots; le Pilote et le Chirurgien un lot et demi chacun.

Avant la **paix de Risvick** on donnoit les lots en espèces, mais dans cette dernière guerre, les Bourgeois ou Armateurs ont jugé qu'il étoit de leur intérêt de faire vendre les effets, et d'en partager ensuite le prix : cela a donné lieu à une infinité de friponneries, tant de leur part que de celle des Quartiers maîtres, et la négligence de ceux qui pouvoient y apporter du remède, a causé la désertion d'un grand nombre de Flibustiers, comme je dirai ci-après.

Quand j'eus considéré à loisir la Corvette et ses prises, je voulus acheter un quart de heure et une caisse de chandelles ; j'en demandai le prix au Quartier-maître, qui me répondit fort obligeamment, que je pouvois choisir ce que je voudrois, et qu'ensuite nous nous accommoderions ensemble. Je fis donc choisir un quart de beure d'environ vingt-cinq livres, et une caisse de chandelles du même poids; mais quand je voulus en sçavoir le prix pour payer, il me dit que les prises étoient assez considérables pour me faire présent de ces bagatelles, et de cinquante bouteilles de biere et de cidre qu'il fit mettre dans mon canot; que c'étoit la moindre chose qu'il me pouvoit offrir pour la peine que j'avois eue à chanter la Messe pour eux, et pour la part qu'il espéroit que je leur accorderois dans mes prieres.

On trouvera peut-être en Europe ces manières extraordinaires pour des Flibustiers, en qui on suppose peu de piété; mais ceux qui connoissent l'Amérique, savent qu'ils ont un très-grand soin de faire part de leurs bonnes fortunes aux Eglises, et que s'ils trouvent dans leurs prises des ornemens d'Eglise, ou des étoffes propres à en faire, ils ne manquent jamais de les donner aux Eglises qu'ils fréquentent. »

Ce capitaine flibustier, Jean PINEL, mourut accidentellement à Saint-Christophe en 1700, tué par un boulet de canon français. Il avait épousé Catherine HOUDAN et en avait 12 enfants, dont l'aîné, Guillaume, né en 1675 à Saint-Christophe, s'enrichit en faisant lui aussi la course comme capitaine de flibustiers. Blessé et estropié, il s'établit en Guadeloupe dont il devint le plus riche habitant : il laissait à sa mort 4 héritiers et 5 à 6 millions de biens. Ses enfants furent anoblis. Sa descendance se continue jusqu'à nos jours aux Antilles et en métropole ²⁸.

Un autre capitaine de flibustiers de Saint-Christophe qui fit souche en Martinique est Mathieu DAMPIERRE de MILLANCOURT, capitaine sur la Marquise et qui sillonnait la mer des Antilles dès 1691. Il était fils de Toussaint de Dampierre sieur Latour, d'une ancienne noblesse de Picardie, passé très jeune à Saint-Christophe. Mathieu se maria 3 fois et eut 11 enfants. C'est l'ancêtre de plusieurs familles martiniquaises et le nom est subsistant, en France ²⁹.

La fin de la flibuste

En 1683 le ministre de la marine Seignelay donna l'instruction au gouverneur de Cussy d'embrigader les flibustiers sous le drapeau royal, dans des expéditions régulières, avec commissions et en liquidant leurs prises selon la loi métropolitaine. Le 24 août 1684, Cussy fait le point sur les flibustiers de Saint-Domingue dans une lettre au ministre de la Marine et en dresse la liste : 17 capitaines de navires de 2 à 54 canons et de 25 à 300 hommes, soit un total de 1 945 flibustiers (on recensait près de 4 000 blancs à Saint-Domingue à la même époque). Le gouverneur précise que « plus de la moitié [des flibustiers] sont habitants, la plus grande partie ayant fait quelques profits achetant des habitations sur lesquels ils se retirent et vivent doucement. Ainsi le nombre des habitants s'augmente sans diminuer celui des flibustiers parce qu'ils vont alternativement en course, laissant le soin de leur habitation à leurs associés. » La dernière commission donnée par le gouverneur de Cussy est de 1684 pour la préparation de l'expédition de Campêche.

Dans un mémoire d'octobre 1685, le gouverneur Blénac écrit que « les armements des flibustiers [...] ont toujours été faits contre son opinion et même il avait défendu aux gouverneurs des îles du Vent de les souffrir dans leur rade. [...] il savait fort bien que les **flibustiers** faisant des prises sur les espagnols faisaient plus de tort aux français qu'à eux, y ayant beaucoup plus d'intérêt sur leurs flottes. Mais puisque sa majesté ne veut plus souffrir que ces **corsaires** continuent leurs courses et qu'elle souhaite qu'on retienne ces **libertaires** à Saint-Domingue, nous croyons qu'il serait à

²⁸ Bernadette et Philippe Rossignol, Documents sur les premières générations et généalogie de la famille Pinel, GHC 177, janvier 2005, p. 4392-4408

²⁹ Jacques Petitjean Roget et Eugène Bruneau-Latouche, Personnes et familles à la Martinique au XVIIe siècle, réédition 2000 ; Eugène Bruneau-Latouche, Chantal et Philippe Cordiez, 209 anciennes familles subsistantes de la Martinique, réédition 2003

propos d'y attacher leurs chefs [il s'agit de Grammont et de Graff] par des dignités qui leur seraient données dans cette île car, y étant une fois établis, ceux qui ont coutume de vivre avec eux s'y établiraient aussi. »³⁰

Vous aurez remarqué l'emploi des trois termes comme synonymes (flibustiers, corsaires, libertaires) et la différence qui est faite entre Saint-Domingue, où on les tolère, et les îles du vent (petites Antilles) où on prétend ne pas les « souffrir ».

Le dernier coup d'éclat des flibustiers fut l'expédition de **Carthagène en 1697**, expédition « mixte » puisqu'elle réunissait une escadre de 17 navires partie de Brest (avec 2 407 marins et 1 700 soldats) et huit navires flibustiers de Saint-Domingue amenés par le gouverneur Ducasse (avec 650 flibustiers, 180 habitants, 170 soldats et 180 nègres). La ville fortifiée de Carthagène en Nouvelle Grenade (actuelle Colombie) fut prise et pillée : huit millions de livres en lingots d'or et barre d'argent et nombreux esclaves. Le partage entre les marins venus de France et les flibustiers eut lieu après de longues discussions et une grande part du butin fut investi dans les habitations³¹.

En 1697, la même année que Carthagène, le traité de Ryswick qui mettait fin à la guerre de la Ligue d'Augsbourg, annonçait aussi la fin de la flibuste : comme cela avait été décidé dès 1683, les flibustiers devaient impérativement devenir corsaires et deux types cohabitèrent : le **flibustier** (antillais) qui se bat sous le pavillon royal et verse à l'Amirauté sa part de prises (comme Pinel que nous avons vu en Martinique) et le **corsaire** (métropolitain) soutenu par les négociants des ports de Saint-Malo ou Nantes, les financiers, la noblesse de cour, et qui peut employer des flibustiers. C'est l'alliance franco-espagnole en 1702 (au début de la Guerre de Succession d'Espagne) qui marque vraiment la fin de la flibuste.

Jusqu'en 1713 (paix d'Utrecht), les flibustiers donc furent employés sur les bateaux corsaires. Mais, dès 1696, ayant reçu « l'arrêt du conseil d'état au sujet des dixièmes des prises et du droit de donner des commissions », auquel il obéit, Ducasse avait prévenu : « Les flibustiers indisciplinés ne seront plus retenus ni par la crainte ni par l'espérance et leur insolence naturelle les portera à mépriser les ordres des gouverneurs, se croyant dispensés de toute obéissance. »³² Et en effet, ces "flibustiers indisciplinés", qui refusèrent de se soumettre et voulaient rester libres de toute attache, se firent **forbans**, c'est-à-dire qu'ils attaquaient tout bateau sans s'occuper de sa nationalité.

Plusieurs d'entre eux partirent vers d'autres océans, en particulier l'océan Indien. De toutes façons, il devenait désormais plus rentable de commercer que de piller³³.

³⁰ Colonies C/8a/4, 01/10/1685, f° 55.

³¹ Jean-Yves Nerzic et Christian Buchet, Marins et flibustiers du Roi-Soleil - Carthagène 1697

³² Colonies C/9a/3, 20/03/1696.

³³ Patrick Villiers, Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI, p. 196.

XVIII^e siècle : le commerce étranger ou interlope

La reconversion des flibustiers

Les flibustiers, nous l'avons vu, ont dû cesser d'agir par eux-mêmes contre les côtes et vaisseaux de l'Amérique espagnole. L'alliance entre la France et l'Espagne l'exigeait. Ils devaient donc s'engager sur les bateaux corsaires, mais qui n'agissaient qu'en temps de guerre. Or les guerres se succédèrent de la fin du XVII^e au début du XIX^e. Après la guerre comme alliés des Hollandais contre les Anglais en 1665-1667 et la guerre de Hollande en 1672-1678, il y eut celle de la Ligue d'Augsbourg en 1688-1697, la Guerre de Succession d'Espagne en 1701-1713, la guerre anglo-espagnole en 1739-1744, la guerre de Succession d'Autriche en 1744-1748, la guerre de Sept ans en 1759-1762, la guerre d'Indépendance américaine avec participation de la France en 1778, jusqu'en 1783, et pour finir le siècle et commencer le suivant, l'époque révolutionnaire ! Si on calcule bien, l'interruption entre deux guerres était en moyenne d'une dizaine d'années ! Les flibustiers devenus corsaires avaient de quoi s'occuper et, entre deux guerres, ils pratiquaient le commerce interlope, grâce à leur parfaite connaissance des lieux et des hommes, les alliés d'un jour devenant les ennemis d'un autre jour. La seule différence c'est que, en temps de guerre, ils rapportaient ouvertement leurs prises ou le produit de leur commerce avec les îles neutres et que, en temps de paix, ils fournissaient habitants et négociants en marchandises et nègres en abordant dans des anses éloignées et, nous allons le voir, en profitant de nombreuses complicités.

Une précision : depuis l'alliance entre la France et l'Espagne, à la fin du XVII^e siècle (qui allait se concrétiser au début du siècle suivant par l'arrivée des Bourbons sur le trône espagnol, avec Philippe V, petit-fils de Louis XIV), le commerce avec les ports espagnols d'Amérique était autorisé mais, dans un premier temps, en 1680, le monopole en fut accordé à Charles François d'Angennes marquis de Maintenon pour commercer avec Espagnols, Hollandais et Anglais et faire le troc des marchandises étrangères avec les habitants des îles françaises contre leurs « sirops et guildives dont ils ne savent que faire »³⁴.

Rappelons que ce marquis de Maintenon n'a aucune parenté avec Françoise d'Aubigné marquise de Maintenon, épousemorganatique de Louis XIV qui avait acheté pour elle en 1674 au successeur de la famille d'Angennes le château de Maintenon. Le marquis de Maintenon fit la course aux Antilles en 1672-77 (Guerre de Hollande). En 1678, à la paix, il épousa à Saint-Christophe Catherine Giraud du Poyet, fille d'un conseiller au conseil souverain de Saint-Christophe, anobli en 1667 pour glorieux faits d'armes dans l'île. Nommé en 1679, à 30 ans, gouverneur de Marie-Galante, il n'y séjourna que deux mois en trois ans (il fut remplacé à cette charge par Auger nommé le 1^{er} janvier 1686), trop occupé sur son bateau La Sorcière à profiter de son monopole de commerce avec les ports de la « côte d'Espagne ». Il avait acquis à Saint-Pierre l'habitation de la Montagne, autrefois propriété de Duparquet, gouverneur de la Martinique où il se retira ; il s'entendait très mal avec le gouverneur général Blénac.

Au passage, une coïncidence amusante, Constant d'Aubigné, le père de Françoise future marquise de Maintenon, avait été lui aussi un éphémère gouverneur de Marie-Galante en 1644-45 (Françoise avait dix ans). Sa femme, Jeanne de

³⁴ Marine B/4/9, 1681, f^o 210

Cardillac, et ses enfants y auraient séjourné aussi quelques mois, sans lui, avant de se replier à la Martinique fin 1645 avec la petite colonie française de l'île à la suite de la prise de l'île par les Hollandais et de rentrer en France à la fin de l'année suivante.

Qualificatifs

Le commerce étranger, le commerce défendu, le commerce frauduleux, le commerce clandestin, le commerce illicite, le commerce prohibé, la contrebande, l'interlope, voilà la variété des termes que l'on peut lire dans les documents d'archives et qui reviennent sans cesse, en particulier sous la plume des ministres de la marine et des gouverneurs des îles. C'est dire son importance au long de toute la colonisation.

A titre d'exemple, dans l'index de l'inventaire de la série Colonies C/8 (correspondance des gouverneurs de la Martinique et gouverneurs généraux des îles d'Amérique, avec le ministère, de 1663 à 1815), on trouve, sachant qu'une ligne correspond à une dizaine de pages où le mot est cité :

Flibustiers : 9 lignes (soit à peu près 90 citations)

alors que l'on a :

Commerce étranger : 36 lignes (à peu près 360 citations)

Interlope : 6 lignes

Contrebande : 7 lignes

Domaine : 27 lignes

Pataches du Domaine : 7 lignes

soit pour les variantes sur ce thème, 83 lignes (à peu près 830 citations), c'est-à-dire 9 fois plus que le thème de la flibuste !

Le terme « commerce étranger », le plus utilisé, semble s'appliquer

- aux capitaines de navires marchands venus de France qui écoulaient une partie de leurs marchandises dans les îles étrangères et qui achetaient des produits étrangers pour les vendre aux îles françaises,
- mais aussi aux vaisseaux hollandais ou anglais qui apportaient leurs marchandises ou leurs nègres aux habitants des îles sous domination française,
- ou encore aux habitants des îles françaises qui écoulaient leurs sucres chez les Anglais.

L'interlope, mot d'origine anglaise (= courir entre), était tout trafic maritime interdit entre îles françaises et îles étrangères, autrement dit la contrebande locale, du moins c'est dans ce sens qu'on emploie ce terme dans la correspondance des gouverneurs, mais il a fini par devenir synonyme de commerce étranger aux Antilles pour les historiens.

Quel est le problème ? Il vient de la résistance au monopole du commerce de la France avec ses colonies avec interdiction de tout commerce avec l'étranger.

La réglementation au fil du temps

Au tout début de la colonisation, les Français des îles avaient survécu grâce aux vaisseaux hollandais, rien ne venant de France. C'était le temps des Compagnies de commerce, ou Compagnies à charte, qui, en échange de leur droit de propriété sur les îles et d'en importer les produits (tabac, coton, indigo puis, massivement, le sucre),

avaient la responsabilité de les approvisionner en nègres et en produits manufacturés et autres de France.

Dès la première **Compagnie**, celle de **Saint-Christophe**, en 1626, l'absence de ravitaillement régulier de la part de la Compagnie obligea les habitants, pour survivre, à traiter avec les vaisseaux étrangers, principalement hollandais.

La seconde Compagnie, celle des **Isles d'Amérique**, créée le 12 février 1634 par Richelieu, pour mettre fin au commerce étranger, obtint la propriété des îles, avec pouvoir de les armer, fortifier, d'en distribuer les terres et, surtout, le monopole du trafic pendant vingt ans, avec confiscation à son profit des navires et marchandises de ceux qui ne respecteraient pas le monopole. Mais les associés étaient des financiers, des affairistes et s'intéressaient fort peu au commerce colonial et encore moins au sort des colons.

Ce fut un nouvel échec et la Compagnie vendit en 1650 les îles aux gouverneurs, devenus « **seigneurs propriétaires** » (l'ordre de Malte et Poincy à Saint-Christophe, Duparquet à la Martinique, Houel et Boisseret à la Guadeloupe). Ces seigneurs propriétaires, loin d'interdire le commerce avec les Hollandais, le favorisèrent comme indispensable à la survie (époque troublée de la Fronde ; Mazarin ne s'intéressait pas au commerce colonial). Les Hollandais étaient alors tout puissants et leurs bateaux nombreux dans la Méditerranée caraïbe.

La Compagnie des **Indes occidentales** créée en mai 1664, au temps de Colbert, avait pour associés des souscripteurs particuliers, mais surtout le pouvoir royal et les fermiers généraux. Son territoire était beaucoup plus important que celui de la compagnie des Isles d'Amérique et son capital énorme.

Elle aussi avait le monopole du commerce, cette fois pour 40 ans, et les ordres et arrêts du roi le rappelaient aux gouverneurs. En voici quelques exemples, parmi beaucoup d'autres :

- 10/09/1668 : arrêt qui interdit tout commerce étranger dans les îles et confirme la cession de la totalité des échanges à la Compagnie

- 10/06/1670 : ordre du roi qui interdit le mouillage des vaisseaux étrangers, défend aux marchands et habitants des îles de commercer avec ces navires sous peine de confiscation et d'amendes et règle le partage des prises sur terre et sur mer.

- **04/11/1671** : ordre du roi qui interdit le commerce des viandes et autres marchandises en provenance des pays étrangers et ordonne le partage des denrées étrangères saisies entre le dénonciateur, les lieutenants généraux et les gouverneurs particuliers et la Compagnie des Indes.

- 10/05/1673, une tolérance : c'est la guerre de Hollande et le commerce est interrompu. Aussi une ordonnance du roi autorise-t-elle l'introduction dans les îles de bœufs provenant de pays étrangers.

La Compagnie réussit à mettre fin au commerce des habitants avec les Hollandais en leur accordant des crédits, jamais remboursés. Cela, joint à la guerre, qui causa l'interruption du commerce, et à la baisse du prix du sucre par une surproduction, entraîna sa faillite en 1672 et sa suppression en 1674.

La Compagnie des Indes occidentales ayant échoué aussi dans le commerce négrier (deux à trois armements par an et seulement quelques centaines de captifs vendus aux îles au lieu des deux à trois mille promis), Colbert avait autorisé ce commerce par les particuliers et admis l'utilité de la flibuste pour s'emparer des navires négriers hollandais et approvisionner les îles françaises. A la dissolution de la

Compagnie, il sépara l'approvisionnement des îles de la traite, confiée à la Compagnie du Sénégal ³⁵.

Colbert appliqua alors pour le commerce le « Pacte colonial », que nous connaissons sous le nom de l'Exclusif et qui était appliqué par toutes les grandes puissances coloniales, cette fois au profit des négociants français : la colonie ne doit importer que des marchandises en provenance de la métropole et y exporter tous ses produits et seuls les navires français feront le transport dans les deux sens. Interdiction renouvelée aux navires étrangers d'aborder dans les ports des îles françaises sous peine d'être coulés ou confisqués et vendus. Jusqu'à sa mort en 1683, Colbert ne cessa d'écrire à de Baas (1667-1677) puis Blénac (1677-1690), les gouverneurs généraux, pour rappeler l'interdiction du commerce étranger.

Cependant, en temps de guerre, le recours à l'interlope (commerce avec les îles étrangères voisines ou avec la Terre Ferme espagnole) était toléré car c'était pour nos îles la seule façon de survivre mais ensuite on rappelait l'interdiction de commercer avec l'étranger.

La guerre de Hollande se termina en 1678 par le traité de Nimègue et Colbert put réorganiser l'administration des Antilles.

A côté du gouverneur, Blénac, nommé en 1677, il nomma en 1679 un intendant, Patoulet, mais c'est le gouverneur qui avait, outre la fonction de commander les troupes et les milices, celle, fondamentale aux yeux de Colbert, d'interdire le commerce étranger :

« Je vous répète encore qu'en ce point d'empêcher ce commerce consiste le principal de votre application et que vous ne pouvez me rendre un service plus utile et qui me soit plus agréable parce qu'il n'y a que la multiplication de mes sujets qui iront dans les îles à l'exclusion des étrangers qui puisse augmenter le nombre des habitants des îles et faire profiter mes sujets de tout le commerce qui s'y peut faire. » (02/06/1680).

Après la faillite de la Compagnie des Indes occidentales, les terres colonisées étaient désormais rattachées au **Domaine** de la Couronne : le roi en étant seigneur direct, tous les produits devaient être versés au Trésor. Dans un premier temps, la perception de ces droits du Domaine d'Occident avait été concédée pour trois ans à la Ferme du Domaine d'Occident, groupe de financiers qui avait un représentant dans chaque île. Puis, à partir de 1685, les droits du Domaine d'Occident furent intégrés à la ferme générale des droits du Roi (la taxe était de 3% sur la valeur de tout produit entrant ou sortant), et cela jusqu'en 1733 où ils furent administrés par l'Intendant, les ressources locales devant financer les dépenses publiques locales.

Il y avait encore un certain flou dont profitaient des personnes comme « le nommé Papin, français de nation et naturalisé anglais, établi dans la partie anglaise de l'isle Saint Christophe [qui] avait en coutume sans avoir été troublé de faire venir de France sur des bâtiments français des marchandises du cru du Royaume, d'en passer aux bureaux de France des acquêts à caution d'en faire des déclarations en son nom en arrivant aux îles et de faire débiter lesdites marchandises par un tiers dans le quartier français. » Les commis nouvellement établis ont voulu le troubler dans ce

³⁵ Patrick Villiers, op. cit., p. 182

commerce ; il y eut à Saint-Christophe une procédure que l'intendant Dumaitz de Goimpy, en 1688, juge « très irrégulière » en exposant le problème : « le fait est de savoir si, en conséquence des ordres donnés contre le commerce étranger, il est défendu à un particulier étranger ou censé étranger de faire le commerce chez les Français. »³⁶

Les capitaines des navires français n'étaient pas en reste : le même intendant et le gouverneur Blénac « ont vérifié sur les lieux que les avis qui avaient été donnés du commerce étranger à Saint-Eustache étaient véritables mais ils ont trouvé que c'étaient les négociants aux îles qui l'entretenaient en prenant des sucres sur leurs propres navires pour les y porter et ils ne pouvaient être surpris que par des bâtiments des fermiers et la vigilance de leurs commis. »³⁷

Le commerce colonial sous l'Ancien Régime se caractérise donc par le monopole, d'abord des Compagnies jusqu'en 1674, puis des marchands des ports de France (d'abord Dieppe, puis Calais, Le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Brest, Nantes et La Rochelle puis, au XVIII^e, Bordeaux et Cette [Sète] et enfin Marseille). *Jacques Petitjean Roget*, dans son livre sur « Le Gaoulé » a cette image très parlante : « Les colonies sous l'Ancien Régime se trouvent reliées à la métropole par une sorte de cordon ombilical et isolées du reste du monde par la barrière placentaire des lois prohibitives. » Le Gaoulé est le nom donné à une révolte de la Martinique, en 1717 au temps de la Régence, contre le gouverneur et l'intendant qui apportaient les lettres patentes d'avril 1717³⁸, qui réglaient de façon très pointilleuse (31 articles) le commerce des colonies avec les droits d'entrées et de sorties, les visites de marchandises et, bien sûr, le renouvellement de l'interdiction du commerce étranger, avec cependant des exceptions.³⁹

L'interdiction du commerce étranger reste le leitmotiv des lettres des ministres successifs aux gouverneurs, accompagnant l'envoi d'ordonnances, arrêts, édits. Ce rappel constant est bien la preuve qu'elle n'était pas observée !

La réglementation à laquelle se réfèrent, pour la rappeler ou pour en modifier exceptionnellement une partie, les ministres successifs est contenue dans les **lettres patentes d'octobre 1727** qui organisent la répression contre les vaisseaux qui pratiquent le commerce étranger et prévoient la confiscation des nègres et marchandises vendus par l'étranger⁴⁰.

Mais tant les Compagnies que, par la suite, les négociants des ports français étaient incapables de ravitailler toutes les îles et d'en rapporter les produits, d'où plaintes continuelles des colons et pratique régulière par tous du commerce étranger interdit, les îles étrangères étant proches et la pratique commerciale hollandaise puis anglaise beaucoup plus « souple » et régulière.

³⁶ Colonies C/8a/5, 20/03/1688, f° 75-76

³⁷ Colonies C/8a/5, 1689, f° 283

³⁸ Colonies A28, f° 77-80

³⁹ « Le Gaoulé. La révolte de la Martinique en 1717 », par Jacques Petitjean Roget, Société d'histoire de la Martinique, 1966, p. 168

⁴⁰ Colonies A/25 f° 83-90, n° 2872, A/28 f° 136, n° 3441.

Le commerce étranger indispensable à la vie des îles

Le point de vue des Compagnies puis des chambres de commerce et des négociants des ports de France, d'une part, et celui des négociants et habitants des îles, d'autre part, sont radicalement opposés et les dénonciations et réclamations des uns envers les autres sont un thème récurrent. Un certain nombre des thèses et publications sur le sujet adopte d'ailleurs le point de vue de la métropole.

Vu du commerce de France, la situation est claire : les colonies avaient pour seule raison d'être d'enrichir la métropole, en lui envoyant, en quantité et régulièrement, des matières premières de grande valeur (selon les époques pétun, indigo, café, cacao, coton, sucre) et en faisant vivre des milliers d'artisans en France qui fournissaient des produits manufacturés de première nécessité ou de luxe vendus aux îles, lesquelles n'avaient pas le droit de transformer leurs matières premières sur place ni de fabriquer ces objets (toiles, cotonnades, soieries, outils, cordages, voiles, etc.) . Le commerce étranger était donc le mal suprême, ceux qui le pratiquaient étaient des méchants qu'il fallait poursuivre et condamner et les administrateurs, gouverneur et intendant, ainsi que les employés du Domaine avaient pour mission première de tout faire pour faciliter le commerce national.

Vu des îles, c'est à la fois beaucoup plus complexe et plus simple. Tout simplement, il fallait vivre et même dans certains cas survivre, les négociants des ports de France étant tout disposés à recevoir, mais pas à donner. Ceux qui trafiquaient pour s'enrichir étaient en grande majorité des métropolitains, pas des créoles : négociants et commissionnaires des ports antillais, administrateurs venus de France et espérant y retourner.

Le principal reproche fait aux compagnies du XVII^e siècle puis aux négociants des ports de France, c'est qu'ils n'envoyaient pas assez de bateaux, pas assez régulièrement. Dès le début, à Saint-Christophe, le Père Dutertre disait que « sans le secours que nos colonies ont reçu des Hollandais, elles n'eussent jamais subsisté. »⁴¹

Le gouverneur Duquesne écrivait en 1715 que les navires marchands n'apportaient que certains produits, souvent de mauvaise qualité et qu'ils vendaient très cher : du bœuf, du vin, de la farine. Il fallait bien trouver planches, cordages, mulets, etc. On en trouvait dans les îles étrangères, souvent moins cher et de meilleure qualité.

Pourtant, quand on regarde les chiffres, beaucoup de bateaux des ports de France partaient vers « es lles ». Mais les chiffres sont trompeurs. Par exemple, comme le montre André Lespagnol⁴², entre 1681 et 1720, 225 navires quittèrent le port de Saint-Malo mais en fait ils ont surtout pratiqué le « commerce direct en contrebande avec les colonies, insulaires et continentales, espagnoles que baignait la Méditerranée américaine, des bouches de l'Orénoque au fond du golfe du Mexique. »

⁴¹ R.P. Jean Baptiste Dutertre, Histoire générale des Antilles habitées par les Français, édité en 1667-1671.

⁴² « Les Malouins dans l'espace caraïbe au début du XVIII^e siècle : la tentation de l'interlope », par André Lespagnol, p. 9-25, in Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIII^e et XIX^e siècles, Centre d'histoire des espaces atlantiques, Bordeaux 1992, actes du colloque de Bordeaux des 15-16 mars 1991, coordination de Paul Butel.

André Lespagnol, comme d'autres historiens, appelle ce commerce « interlope » (qui est peut-être le terme utilisé dans les documents d'archives de France) alors qu'il s'agit de ce que les courriers des gouverneurs des îles désignent sous le nom de « commerce étranger ». De cet abandon par les Malouins du commerce avec les Antilles françaises, se lamente par exemple le gouverneur de Saint-Domingue, disant que cela réduit les habitants à la misère.

Quand les négociants envoyaient des navires aux Antilles françaises, ils privilégiaient certaines îles, plus rentables et plus riches, en oubliant les autres : la Martinique plutôt que la Guadeloupe puis Saint-Domingue plutôt que les Petites Antilles : par exemple, à partir de 1751, 38 à 55% de navires négriers nantais étaient destinés au Cap Français (Saint-Domingue) ; autre exemple ⁴³, en 1744, au début de la Guerre de Succession d'Autriche, sont arrivés de France, 85 navires pour la Martinique et 7 pour la Guadeloupe ; partis pour France, 125 de Martinique et 9 de la Guadeloupe ⁴⁴ !

Il n'est donc pas étonnant que le gouverneur général Caylus écrive en 1748 en envoyant les états de commerce de Martinique et Guadeloupe à la fin de cette guerre ⁴⁵ que cette dernière île, la Guadeloupe, aurait dû souffrir « la plus grande disette, au lieu qu'elle a été abondamment pourvue de tout [et que] la plus grande partie des revenus de la Guadeloupe a passé chez les Hollandais et ces revenus font l'objet de plusieurs millions. »

Dans le mémoire de son administration aux îles du vent du 15 mars 1777 à mai 1783 ⁴⁶, le marquis de Bouillé résume bien la situation, mais on peut se demander s'il avait bien lu la correspondance entre le ministère et tous ses prédécesseurs ! :

« Les produits de la Martinique peuvent aller à 20 millions dont à peu près un 8^e ou un 9^e passe à l'étranger par le **commerce d'interlope** qui est d'autant plus **nécessaire** - que le **commerce de France** est **insuffisant** pour porter dans les colonies les nègres nécessaires pour la culture des terres, les poissons et bœuf salé et les bois et bestiaux et autres objets absolument essentiels à l'entretien des colonies - et que la liberté de la sortie des sirops et eaux de vie à l'étranger ne peut suffire à payer la balance de la **dette** que les colonies contractent avec eux pour les objets de leur entretien.

Presque dans tous les temps le **commerce [de France]** s'est opposé à l'introduction des denrées étrangères, quelles que nécessaires qu'elles fussent, n'étant guidé que par une **avarice** aveugle. Le **ministère**, plus éclairé, a toujours permis la sortie des sirops et eaux de vie dont le débouché ne pouvait avoir lieu en France et l'introduction dans les colonies des articles nécessaires pour leur entretien et, comme les règlements de la cour étaient insuffisants, les **administrateurs des îles**, plus éclairés sur les besoins des colonies, ont diminué l'effet des lois prohibitives en tolérant le commerce d'interlope jusqu'au point où il leur était utile et même nécessaire et où il ne pouvait nuire au commerce de France. »

On a dans ce texte tous les protagonistes, les îles et leurs administrateurs d'une part, les négociants de France d'autre part, aux intérêts à la fois inséparables et opposés et, entre les deux, le ministère qui penche tantôt d'un côté tantôt de l'autre.

⁴³ P. Villiers, op. cit., p. 435.

⁴⁴ P. Villiers, op. cit., p. 411.

⁴⁵ Colonies C/8a/58, 05/01/1748, cité par P. Villiers, op. cit., p. 415.

⁴⁶ Colonies C/8a/82, f° 20 et 21.

Mais en réalité l'administration du marquis de Bouillé correspond au temps de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis, donc à une époque où le commerce de France était presque interrompu. Dès la paix signée à Versailles, les nouveaux administrateurs, Damas et Viévigne, s'engagent à appliquer les « ordres sur la prohibition du commerce interlope, et particulièrement depuis la remise des îles conquises qui a éloigné de nos ports les étrangers que ces relations y attiraient. » Ils en donnent pour preuve que : « Il y a eu quelques saisies de faites et les vaisseaux saisissent encore, parfois, des caboteurs que l'amirauté condamne rigidement. »⁴⁷ Cependant ils autorisent exceptionnellement, sur requête des commissaires du commerce de Saint-Pierre, un navigateur de Martinique à faire embarquer sur son bateau, pour les porter aux îles neutres, 50 barriques de sucre brut qu'il a depuis longtemps sans pouvoir les vendre parce que le commerce national n'en a pas acheté depuis des mois et que cette denrée ne supporte pas le magasinage, trop cher, et qu'elle est « exposée aux injures du temps sur le sable du bord de mer. »⁴⁸

La vente du sucre brut à l'étranger était, selon les périodes, autorisée, favorisée ou interdite. Il en est de même pour l'achat de farines ou de morue ou de bœuf salé ou de bœufs et mulets dans les pays étrangers, tantôt autorisé, tantôt interdit. En période d'interdiction, l'interlope fonctionnait à plein, étant donné le délai entre la nécessité, par exemple, de trouver des vivres, la demande d'autorisation envoyée par les administrateurs et la réponse de Versailles.

Les moyens de la lutte contre le commerce étranger

En mars 1685 le gouverneur Blénac et l'intendant Bégon expliquent dans un mémoire que « On a entretenu jusqu'à présent dans l'île de Saint Christophe (île partagée entre Anglais et Français) des **corps de garde** sur les frontières pour empêcher le commerce étranger mais ayant reconnu que cela servait plutôt à le couvrir et à l'autoriser qu'à l'empêcher, nous avons cru qu'il était à propos de lever ces corps de garde et avons fait savoir aux officiers des compagnies que sa majesté entretient à Saint Christophe que s'il nous paraissait qu'ils favorisaient le commerce étranger, nous ne manquerions pas d'en donner avis à sa majesté. »⁴⁹

En octobre de la même année 1685, le nouvel intendant, Dumaitz de Goimpy, proteste contre les inspections inopinées des **commis du Domaine d'Occident** : « Le sieur Chaillou, à la sollicitation du sieur Petit, commis général des sous-fermiers du Domaine d'Occident, ayant en mon absence et sans ma participation voulu faire la visite d'un vaisseau, cela aurait commencé à faire murmurer les commissionnaires qui sont ici. » Ceux-ci ont prévenu leurs correspondants de France et de Saint-Domingue de ne pas renvoyer leurs vaisseaux en Martinique pour ne pas les exposer à la visite des commis. L'intendant a donc donné ordre aux commis de présenter d'abord une requête avant de visiter un vaisseau car s'ils persécutent les capitaines ils les feront fuir. Il souligne l'inefficacité d'une telle visite (les commis ne pourront pas découvrir ce que les capitaines ont pu débarquer dans les pays étrangers, ne sachant pas ce qui manquerait du chargement fait en France) et évoque pour les rejeter d'autres solutions (interroger en sous-main l'équipage sur la conduite du capitaine, embarquer des

⁴⁷ Colonies C/8a/84, 25/03/1784, f° 9.

⁴⁸ Colonies C/8a/84, 1784, f° 191-194.

⁴⁹ Colonies C/8a/4, 18/03/1685, f° 5.

commis sur tous les vaisseaux, etc.). En revanche, il a envoyé M. de Magnan sur la Boutonne, restée dans le Cul de sac Royal pendant la saison des ouragans, croiser vers Saint Christophe, Saint Eustache, Saint Martin, Saint Thomas, Sainte Croix et les (îles) Vierges « chercher s'il n'y a point de bâtiments français qui fassent le commerce étranger lesquels prennent ordinairement ces croisières. »⁵⁰

On essaie aussi de manier la carotte et le bâton : le gouverneur d'Amblimont disait en 1698 qu'il ne voyait qu'un moyen efficace : que les maîtres des barques convaincus de commerce étranger « soient **châtiés** de la corde et les matelots envoyés aux galères » et qu'on attribue le tiers de la prise au dénonciateur⁵¹. La première mesure se révéla vite contreproductive car l'énormité de la peine découragea les éventuels dénonciateurs. Elle fut cependant répétée, par exemple en 1719 dans une ordonnance contre les capitaines des vaisseaux marchands « qui font le commerce étranger aux îles françaises de l'Amérique », les contrevenants étant menacés « de galères perpétuelles »⁵² ou dans les lettres patentes d'octobre 1727. Mais une déclaration de 1768 modéra cette peine de galères en la convertissant en peine pécuniaire⁵³. Quant à **l'attribution du produit des prises confisquées** et vendues, elle varia au cours des temps, entre le dénonciateur, le Domaine, les gouverneurs et intendants, les hôpitaux, l'entretien des fortifications, etc. Ainsi par une ordonnance de 1778, en temps de guerre, on en réserva 1/3 pour les invalides et 2/3 aux états majors et équipages, pour encourager les prises en les indemnisant des pertes et risques courus.

On imagine les tractations et discussions que cette attribution des prises occasionna en temps de guerre comme, surtout, en temps de paix. Par exemple en 1784, Viévigne, alors juge de l'amirauté de Saint-Pierre, écrit qu'il est anormal que les employés du Domaine en reçoivent une part alors qu'ils touchent déjà un salaire, ne prennent aucun risque et même « écartent d'eux le plus qu'ils peuvent l'odieuse d'une dénonciation ou d'une saisie spontanée ». Il vaudrait mieux attribuer leur part à l'équipage des pataches, pour les gratifier, au soulagement des familles pauvres et à l'entretien des bâtiments publics.⁵⁴

Nous venons de citer les pataches. De quoi s'agissait-il ? En 1698, le gouverneur d'Amblimont applaudit la mesure prise par les fermiers du Domaine d'entretenir « un bâtiment armé qui croisera aux environs des îles afin d'empêcher le transport des sucres chez les étrangers ». Toutefois, ajoute-t-il, « il faut qu'ils mettent un homme de probité et désintéressé sans quoi elle faciliterait le commerce étranger au lieu de l'empêcher »⁵⁵ puis, l'année suivante, il souligne les bons services du sieur Le Vasseur de Méreuil qui commande **la patache des fermes** (une patache est un petit bateau des douanes). Vingt ans plus tard, en octobre 1721, Feuquières et Bénard, gouverneur et intendant, se plaignent du mauvais état de la patache des fermes, qui coûte très cher et ne rend aucun service : il serait nécessaire d'avoir une frégate pour réprimer le commerce étranger actif à Sainte-Lucie. En novembre 1724 (intendant Blondel) le bateau du roi est condamné et celui du Domaine a été pris par des forbans :

⁵⁰ Colonies C/8a/4, 30/10/1685, f° 88-92.

⁵¹ Colonies C/8a/10, 01/06/1698 f° 234.

⁵² Colonies A/25, f° 73 et A/28 f° 129, 26/11/1719.

⁵³ Colonies A/12, 22/05/1768, f° 133, n° 1320.

⁵⁴ Colonies C/8a/84, 27/10/1784 f° 244.

⁵⁵ Colonies C/8a/10, 12/03/1698, f° 222 et 01/06/1698 f° 232.

il faut remplacer ces deux bâtiments, indispensables au service. On a dû le faire car en avril 1728 Champigny et Blondel annoncent que le bateau du Domaine est allé faire une tournée à Sainte-Lucie où il a trouvé des contrebandiers. En 1729, la patache du Domaine a fait de nouvelles prises de commerce étranger sur les côtes de la Martinique. Les prises continuent, en 1731, 1732, 1733, 1734, etc. tant en Guadeloupe qu'en Martinique, à Saint-Martin (deux navires hollandais en 1732), à Sainte-Lucie (deux en 1733 et deux de nouveau, anglais, en 1736). En mars 1736 un bateau français est pris par la patache de Guadeloupe et en décembre c'est un navire négrier anglais, conduit à Saint-Pierre. On n'en finirait plus de tout relever mais on peut remarquer que, si gouverneur et intendant font part de ces prises, elles sont infimes par rapport à tous les bateaux concernés par ce commerce. Ils disent tout de même parfois que la patache a fait une « vaine croisière » (Guadeloupe et Saint-Barthélemy en 1732)⁵⁶. En fait, ces pataches ne capturaient que des fraudeurs de petite taille et de faible valeur⁵⁷.

En 1784, on supprime le Domaine, dont on décide de vendre les deux derniers bateaux, et on crée la **station** c'est-à-dire le séjour permanent aux îles de bâtiments de guerre ayant pour mission de protéger le commerce et faire respecter le pavillon national. Ce changement entraîna des difficultés avec les commandants des bâtiments du roi qui se refusaient à obéir aux demandes de l'Intendant et à effectuer des transports d'une île à l'autre, comme le faisaient aussi les pataches au lieu de partir à vide surveiller les anses éloignées, disant qu'ils n'étaient pas encore devenus des « patrons de coche » ; l'intendant suggère alors d'affecter un navire à chaque île pour assurer ces transports et surveiller les anses où « de gros bâtiments du roi ne peuvent aller déterrer les interlopes. »⁵⁸

Corps de garde, inspection par les commis, lourds châtiments, récompense aux dénonciateurs, surveillance par la patache puis par les bâtiments de la station, autant de moyens aussi coûteux qu'inefficaces ! Inefficaces, pourquoi ? C'est que tous avaient intérêt à maintenir ce commerce étranger, et jusque dans les plus hautes sphères parfois !

Tous concernés !

Ainsi, en 1697, l'intendant Robert, en envoyant à Versailles une procédure établie à la poursuite des commis du Domaine royal d'Occident pour accusation de commerce étranger envers quelques particuliers, punis selon la rigueur des ordres du roi, y ajoute la déclaration d'une femme, que les commis n'avaient pas voulu relever : « M. de Bellair, gouverneur de la Grenade, a envoyé à Saint Thomas une barque avec du vin et de l'eau de vie ». Quant au gouverneur particulier de la Martinique, M. de Gabaret, il tolère que des barques étrangères restent quelques jours en rade de Saint-Pierre, sous prétexte de n'avoir point d'eau ou d'avoir une voie d'eau à réparer, et cela sans en avertir l'Intendant, lequel ajoute : « Il est constant que si les gouverneurs des îles particulières se mêlaient de faire ou de favoriser seulement les particuliers qui l'entreprendraient, ce commerce se ferait toujours sans qu'on pût ni l'empêcher ni surprendre et convaincre les contrevenants. Ils y ont d'ailleurs tant de facilité qu'il est comme impossible de les convaincre. Tous les différents embarquements dans

⁵⁶ Colonies C/8a pour tout le paragraphe.

⁵⁷ P. Villiers, op. cit. p. 436.

⁵⁸ Colonies C/8a/84, 20/07/1784, f° 214-215.

l'étendue des îles leur servent et pour embarquer et pour débarquer. Il ne se trouve presque jamais de témoins pour déposer contre eux parce que les habitants et marchands généralement favorisent ce commerce et ceux qui le font, sous prétexte de l'avantage qui en revient aux îles par le moyen de quelques noirs qu'on en tire qui se répandent sur les habitations ; cela étant, et les fermiers n'ayant aucun garde sur les plages ni de patache à la mer, il n'est pas surprenant que ce commerce se fasse sans qu'on en soit averti. »⁵⁹

Le même intendant Robert, en 1698, en envoyant une procédure faite contre le sieur Fizet, accusé de commerce étranger, ajoute, désespéré, que presque tous les témoins dissimulent la vérité et que, même si cela se fait à la vue de plusieurs personnes, il est impossible de recueillir des preuves car il y a « dans les peuples de ces pays-ci une grande inclination et un penchant étrange à favoriser le commerce étranger, si ce n'est à le faire par eux-mêmes. »⁶⁰

Presque un siècle plus tard, en mai 1784, juste avant la suppression des pataches du Domaine, rien n'a changé et, en réponse aux plaintes des chambres de commerce, l'intendant Viéville donne comme exemple la proscription de l'entrée de farines américaines et une « déclaration masquée » dont il avait été instruit et qui avait été prouvée par la visite du bâtiment concerné : dans cette affaire, écrit-il, « les négociants, le capitaine, l'équipage, les visiteurs du Domaine, le gardien, les soldats mis à bord en sentinelle sont impliqués »⁶¹.

Les corsaires des Antilles

Nous en arrivons à la fin mais nous ne pouvons pas mettre un point final sans, au moins, évoquer les corsaires des Antilles ou aux Antilles, qui mériteraient à eux seuls une autre conférence.

Nous avons vu que les flibustiers devinrent corsaires. Pendant la guerre de Succession d'Autriche, les corsaires martiniquais, par exemple, firent autant de prises et armèrent autant de navires que Dunkerque ou Saint-Malo à la même époque. Ils utilisaient deux types de bâtiments, rapides et très toilés, les goélettes et les bateaux, construits pour la plupart en Nouvelle-Angleterre, employés pendant la paix au cabotage ou à l'interlope et achetés dans les îles neutres ou pris en course. Leurs équipages étaient composés de déserteurs de navires marchands, de marins des caboteurs de temps de paix, dont plusieurs étaient des gens de couleur libres⁶².

Des corsaires venus directement de France aux Antilles en temps de guerre, il y en eut aussi, nous l'avons dit au passage. Pendant la guerre de Sept ans, les corsaires des Antilles furent jusqu'à 150 et firent 1 400 prises⁶³. Un de nos ancêtres, par exemple, était capitaine de corsaire pendant cette guerre puis il est devenu négociant en Guadeloupe. Nous ne connaissons son passé de corsaire que par le fait que c'est dit dans les actes paroissiaux de Guadeloupe, avec son surnom, « dit

⁵⁹ Colonies C/8a/10, 13/10/1697 f° 124.

⁶⁰ Colonies C/8a/10, 06/03/1698, f° 279.

⁶¹ Colonies C/8a/84, 30/05/1784, f° 200.

⁶² Patrick Villiers, op. cit. p. 418-423.

⁶³ Jean Merrien, « Corsaires et flibustiers », L'ancre de marine, 1996, p. 189 (source non précisée).

Revenge », quand il est présent à l'inhumation d'autres capitaines corsaires. Nos recherches sur son lieu d'origine nous ont fait découvrir qu'il était un enfant naturel d'une humble famille béarnaise ⁶⁴.

Nous voudrions surtout, pour terminer, rendre hommage aux corsaires de la Guadeloupe au temps de Victor Hugues ⁶⁵. A l'époque de la Révolution, alors que la Martinique se gardait au roi en se donnant aux Anglais et conservait l'organisation de l'Ancien Régime, la Guadeloupe leur fut reconquise en l'an IV par le conventionnel Victor Hugues qui, au-delà de tout ce qu'on a pu dire de sa cruauté et des légendes sur le nombre des guillotins, eut le grand mérite de garder à la France la seule île de la Guadeloupe dans un environnement ennemi. Coupée de la métropole pendant deux ans, l'île survécut grâce à ses corsaires qui étaient habitants, commerçants, marins, blancs, mulâtres et noirs, habitués à la contrebande, à l'interlope ; ils étaient la terreur des Anglais puis des Américains. Mais ceci est une autre histoire...

Annexes

Les guerres aux Antilles

Guerre anglo-hollandaise (1665-1667 traité de Breda entre Hollande et Angleterre)
entrée en guerre de la France contre l'Angleterre 1666-1667
(accord défensif franco-hollandais signé en 1662)
attaque de la partie anglaise de Saint-Christophe par de Sales avril-septembre 1666
Lefebvre de La Barre prend Antigua et Saint-Eustache (1666), Montserrat (1667)
Guerre de Hollande (1672-10/08/1678 traité de Nimègue)
Ruyter 1674
Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697 traité de Ryswick)
Prise de Saint-Christophe par les Anglais 1690
Prise de Carthagène le 2 mai 1697
Guerre de Succession d'Espagne (1701-1713, paix d'Utrecht)
Guerre anglo-espagnole (1739-1744)
Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748)
Guerre de Sept ans (1759-1762)
Guerre d'Indépendance américaine
- Début : décembre 1773
- 4 juillet 1776 déclaration d'indépendance
- 1778 alliance France-Etats-Unis et déclaration de guerre de la France à l'Angleterre
- 3 septembre 1783 traité de Versailles

⁶⁴ Sur lui voir notre article en 2014 : « 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>

⁶⁵ Voir « Victor Hugues ou l'ambition d'entrer dans l'histoire 1762-1826 » par Michel Rodrigueaux, Editions SPM, avril 2017.

Les Compagnies

Compagnie de Saint-Christophe 1626 (d'Esnambuc)

Compagnie des Isles d'Amérique 12/02/1635 (Richelieu et ses associés, officiers et financiers)

Seigneurs propriétaires 1650

Compagnie des Indes occidentales, mai 1664 à décembre 1674

Pouvoir royal 1674

Bibliographie (très sélective !)

- R.P. Jean Baptiste Labat, Nouveau voyage aux isles de l'Amérique, deuxième édition de 1742, réédité par les Editions des Horizons caraïbes en 1972
- Jean-Pierre Moreau, Un flibustier français dans la mer des Antilles, 1618/1620, Seghers 1990 (manuscrit de Carpentras)
- Michel Christian Camus, L'île de la Tortue au cœur de la flibuste antillaise, L'Harmattan, 1997
- Paul Butel, La Caraïbe au temps des flibustiers, XVIe-XVIIe, Aubier Montaigne 1982
- Jean Merrien, Corsaires et flibustiers, 1957, réédité par L'ancre de marine en 1996 (pas d'indication des sources)
- George Blond, Histoire de la flibuste, 1990, Stock (pas d'indication des sources ; récit romancé)
- Pierre Pluchon, Histoire de la colonisation française, tome I, p. 373-383, 1991, Fayard
- Michel Le Bris, Pirates & flibustiers des Caraïbes, catalogue de l'exposition de 2001-2002, Abbaye de Daoulas, Musée national de la Marine (belle iconographie, surtout anglaise)
- Alexandre Olivier Exmelin, Histoire des aventuriers, flibustiers et boucaniers qui se sont signalés dans les Indes, Paris 1684 et nombreuses rééditions, dont une édition critique publiée en juin 2005 par les Presses Universitaires de Paris-Sorbonne (PUPS), avec introduction, notes, index, de Réal Ouellet et Patrick Villiers.
- Philippe Hrodej, L'amiral Du Casse, l'élévation d'un gascon sous Louis XIV, Librairie de l'Inde 1999 (épuisé chez l'éditeur et l'auteur)
- Jean-Yves Nerzic et Christian Buchet, Marins et flibustiers - Carthagène 1697 - PyrèGraph, 2002
- Patrick Villiers, Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 2 tomes, 1991
- Dessalles, Les Annales du conseil souverain de la Martinique, avec notes et index de Bernard Vonglis, L'Harmattan, quatre volumes, 1995

Site Web

- Flibuste et trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles, par Jean-Pierre Moreau : <http://www.flibuste-et-tresors.com/>