

**Clément PICON,
capitaine du navire *Le Mars* alias *L'Union*,
sur les côtes américaines en avril 1778**

Pierre Bardin (avril 2024)

Le Congrès réunissant les Treize États ayant déclaré l'Indépendance le 4 juillet 1776, il est temps pour les négociants français, même si la guerre continue avec la Couronne d'Angleterre, d'aller créer de nouveaux marchés. Le jeune frère (ou fils) du banquier d'affaires parisien Jean André DOERNER ¹ et Clément PICON, le capitaine de son navire, nous ont laissé une relation de la fin de leur voyage, assez agité ².

Le document se compose de deux procès-verbaux successifs, le premier établi en Amérique et déposée chez le notaire le 9 juillet 1778 par Henry LAVABRE, banquier à Paris rue du Mail, paroisse St Eustache, et le second, copie, faite à Paris et déposée le 7 janvier 1779. Ce second exemplaire utilise de nombreuses abréviations, ce qui le rendrait pénible à transcrire et à lire, et comporte quelques erreurs de copie ou de lecture. Nous donnons donc la transcription intégrale du premier, en respectant l'orthographe.

**Procès-verbal de Clément PICON,
capitaine du navire *Le Mars* alias *L'Union***

A bord du navire *Le Mars* alias *L'Union*, commandé par moi Clément Picon ³ de St Jean de Luz en France, depuis le 9 jusques et y compris le 24 du présent mois d'avril de 1778.

Nous nous trouvons ce jour par la latitude de 35 ° 28 ^m ⁴ faisant calme et nous voyons a une grande distance de nous un objet immobile, que nous Prennons pour de la terre, ayant d'ailleurs pour la première fois sur cette coste 40 brasses d'eaux.

¹ Négociant et banquier, né à Colmar, actif dans la maison de commerce de son père à Colmar puis dans les grandes affaires maritimes à Cadix sous la raison Bonneval, Olombel et Doerner, commanditée par des gens d'affaires genevois, et enfin banquier d'affaires maritimes à Paris en 1775, sous la raison Marck & Lavabre, puis Lavabre, Doerner & Cie enfin Doerner & Cie (Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie d'Alsace).

² MC/ET/XLVII/303. M^e Pierre Henry Paulmier. Ne pas confondre avec son père Charles Pierre, aussi notaire. Étude rue St Victor près de la place Maubert (Philippe Bertholet. Études et notaires parisiens en 1803. Paris mai 2004). Transcription intégrale en respectant l'orthographe et notes par Bernadette Rossignol.

³ Le patronyme est écrit PICON dans le premier texte et PICOU dans le second mais la signature originale est bien PICON. Un Clément PICON, capitaine de navire, dont les parents s'étaient mariés à Saint Jean de Luz, se marie à Bidart le 23/11/1763 avec Jeanne Etcheverry et se remarie à Bidart le 03/09/1792 avec Marie Etcheverry (jpbidegaray sur Geneanet).

⁴ 35 degrés 28 minutes (latitude nord)

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

Depuis le neuf au douze nous vîmes tous les jours quelque objet représentant de la terre et que nous primes pour le Cap hatteras ⁵ mais les vents étant contraires pour le doubler, nous nous vîmes forcés de louvoyer pour attendre du bon vent a nous conduire dans le port d'Ocacock ou Ocracock ⁶, ou nous etions dans le dessein de mouiller pour etre un des plus surs ports de l'amérique anglaise.

Le 13 à la Pointe du jour nous trouvant par la latitude de 36° 49^m nord, nous vîmes la terre très distinctement et que nous primes pour l'Isle de Mikards, située entre les caps hatteras et henry ⁷ ; le vent continuant d'etre contraire pour doubler ce premier cap, nous continuames de louvoyer ; a la pointe du jour dudit 13 nous appercumes une voile ayant l'air d'un bateau de Pilote a environ deux lieues de nous, nous tirames toute suite plusieurs coups de canon l'un après l'autre, a poudre, avec Pavillon blanc sur notre grand mat et derrière pavillon en poupe pour l'appeller, afin de nous informer de ce qui se passe en Amerique et nous Servir en qualité de pilote, l'étant, mais il n'y avoit pas moyen de le faire approcher.

Enfin les vents continuant de nous opposer, mais le temps étant beau et les vents reigning de la partie du Sud, Sud Sud Est et de Sud Est, avec apparence de continuation, nous tinmes conseil vers les dix heures du matin, relativement au parti que nous devons prendre, savoir entre moi Clement Picon, capitaine du navire, M· Doernner le J^e ⁸ et M. Marck neveu, son associé, Suprecargues ⁹ Intéressés et consignataires, M· Dominique Cannonier mon second, M. Bernard Barudel mon lieutenant et M. Dumas ¹⁰ passager ; et toutes circonstances murement considérées et balancées (ignorant qu'il y avait des vaisseaux de la grande Bretagne dans la baye de Cheseapeck ¹¹), nous convinmes d'une voix unanime qu'il faut profiter du vent favorable pour passer à Williamsbourg dans ladite baye de Cheseapeck et tacher de mouiller entre Yorck et Gloucester ¹² dans la riviere de Yorck plutôt que de louvoyer davantage sur ces parages.

A peine avois-je fait faire la manœuvre en consequence, étant alors environ onze heures du matin, que nous vîmes venir un Navire a force de voile sur nous portant environ 20 voiles tout plein et suivant toutes les apparences déterminé de nous donner chasse absolue.

Quand meme nous n'aurions pas resolu de passer dans la baye de Cheseapeck, ce Navire nous y aurait obligés, car le même vent, qui nous menait vers laditte baye,

⁵ Cap situé sur une bande d'îles barrières, avec des étendues de sable, en Caroline du Nord, entre Norfolk et Wilmington.

⁶ Ocracoke, première île au sud de celle d'Hatteras.

⁷ Le Cap Henry est situé dans l'État de Virginie sur la côte Est des États-Unis ; il ferme, au sud, la baie de la Chesapeake.

⁸ Le jeune. Désigne habituellement un frère plus jeune et non un fils. Écrit DOERNNER dans le premier texte, rédigé en Amérique, et DOERNER dans le second, fait à Paris.

⁹ Pour subrécargue : celui qui représente à bord d'un navire le propriétaire de la cargaison.

¹⁰ Dans la traduction anglaise : Mr J.A. Dumas.

¹¹ Chesapeake. Le plus grand estuaire des États-Unis. Sera le lieu en 1781 d'une bataille navale entre la marine britannique et celle des forces franco-américaines.

¹² Yorktown et Gloucester.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

était le plus favorable a nous echapper de lui. Il tira plusieurs coups de canon sur nous avec Pavillon blanc au grand mat et Royaliste en Poupe mais nous n'y faisons pas attention et ne songions qu'a échapper, c'était un Brigg ¹³ d'environ 20 canons de deux portées de Mousquets de nous, la chasse dura jusqu'a neuf heures du Soir, quand nous le perdimes totalement de vue. Le lendemain 14, nous continuames notre route vers la baye de Chesapeck et vers les neuf heures du Soir nous apperçumes un feu devant nous, qui nous parut venir de la terre, nous jettames en même temps un coup de sonde et trouvames de l'eau a 12 Brasses.

Mr Doernner le J^e tout de suite demanda a notre équipage ceux qui voudroient le mener à terre, le vent étant fort, la nuit noire, incertain de la distance que nous pouvions etre de la terre, aucun d'eux vouloient y aller ; cependant sur une gratification particuliere s'ils vouloient le mettre a terre, quatre ou cinq d'eux se disoient prêt a partir dans le cannot, parmi lesquels étoient nos quatre hollandais et allemants ; mais representant à M^r Doernner le J^e s'il va a terre dans ces circonstances si perilleuses il est plus que probable que le bateau periroit et mes officiers etant de la même opinion il le renvoya Jusqu'au lendemain 15 du dit mois a la pointe du jour, quand nous vimes la terre pres devant nous; mais le temps étant couvert nous ne pouvions pas distinguer exactement si c'étoit le Cap henry ¹⁴ ou la coste que nous vimes, nous continuames d'avancer et bientôt decouvrimes le Cap henry la sonde a la main, nous étions au point de le doubler pour entrer dans la baye de Cheseapeck quand tout d'un coup nous vimes six navires sortant de la dite baye, quelques uns gros comme des fregattes et d'autres comme des Briggs cherchant a nous entourer ; a la requisition de Mr Doerner le j^e je remis tout de suite mon cannot dehors et peu de minutes après il s'y jetta accompagné de M. Dumas et quatre de nos hommes, ramant de toutes leurs forces vers la terre laquelle ayant approché a une dizaine de brasses M. Doernner se jetta dans l'eau et peu de minutes apres mit Pied sur terre americaine ; deux hommes blancs se trouverent au lieu de son débarquement a un desquels, un Vieillard d'une bonne mine, M. Doerner s'adressa lui demanda precipitament qui il est, a qui ce païs appartient et de quelle nation sont les navires cherchant a entourer le notre ; il répondit qu'il étoit un americain etabli fixe tout pres d'ici, que ce pays appartient aux Americains sous le gouvernement du Congrès et que ces navires sont tous des Royalistes ou vaisseaux de guerre de la grande bretagne, et a moins que nous ne soyons aussi des Royalistes, que notre navire seroit infailliblement pris ou coule bas sans epargner un homme ; que l'escadre bretonne bloquant l'interieur et l'extérieur de la baye de Cheseapeck consistoient en quatorze ou quinze navires dont partie était stationné dans la rade et partie a croiser en dehors de la baye, tous disposés de maniere que le batiment echappant les derniers tomberoient infailliblement au pouvoir des premiers.

M^r Doernner informé de ces tristes circonstances dit à M^r Salomon Edey (le nom du dit vieillard) de lui procurer tout de suite un pilote pour l'envoyer abord de notre navire, lequel et son cannot se trouvant par un bonheur bien singulier a quelques pas de nous il fut mis a même de venir plustot abord que notre cannot.

M^r Doernner donna au pilote les lignes cy après adressé a moi capitaine Picon de sa main et ecrites avec du crayon.

¹³ Brig, mot anglais correspondant à brick en français : voilier de deux mâts.

¹⁴ Voir note 7.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

« M^r Picon les vaisseaux qui vous entourent sont des Royalistes, faites tout de suite coste ou sauvez vous au large s'il est possible comme vous le trouverez pour le plus avantageux pour les intéressés de notre navire et de nous tous. »¹⁵

M^r Doernner dit en même temp au Pilote de suivre les ordres du capitaine soit pour faire coste ou a chercher de se sauver. Le Pilote vint a bord ainsi que peu de temp après mon petit cannot avec mes quatre hommes laissant M. Doernner et M. Dumas a terre ; parmis les quatre hommes se trouvait mon tonnelier, un françois qui parloit fort bien anglois et qui me servit d'interprete. A peine avois je reçu les informations de M^r Doernner que je me consultai avec M^r Marck son associé, le Pilote et mes officiers ; et considérant qu'étant presque deja entourré par les Royalistes, que les voiles de mon navire sont dans un pitoyable état par rapport aux fortes fatigues de ma longue traversée et mon equipage contraire a me mettre au large, craignant de tomber entre les mains des anglois ; Je Clement Picon, pour toutes ces raisons et notoirement parceque je croyais que de faire naufrage seroit le seul moyen de sauver le navire et sa cargaison, ai déterminé de le faire avec l'avis de tous ces Messieurs et entre dix et onze heures de la ditte matinée du 15 Avril, nous l'avons mené a environ dix brasses de la terre, qui étoit autant que nous pouvions l'avancer, la coste d'un sable blanc fin de la ditte Comté de Princesse Anne, d'environ trois mille nord de la maison de M. Salomon Edey autrefois capitaine de navire.

A peine avois-je ainsi sauvé mon navire que je ne songeai qu'a me rendre a terre pour faire avant l'expiration des vingt quatre heures mes déclarations et proces verbaux, mais étant informé par le Pilote et autres quil n'y avoit ny notaire ny Magistrat sur cette coste pour autoriser cette formalité et que le premier endroit est d'environ huit mille d'ici, que les Royalistes mettent tout de suite le feu aux navires échoués de cette façon la, si mieux n'aiment les enlever, sur tous ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas se deffendre, je me croyais en honneur et en conscience obligé de rester abord de mon navire, pour le deffendre avec ses canons en cas d'attaque, d'autant plus que mon Equipage l'auroit d'abord abandonné, si je m'en serois éloigné pour un moment seulement, ayant a diverses reprises, durant notre traversée déclaré qu'ils attendent notre arrivé avec impatience pour désertter ; j'étois donc absolument obligé par mon exemple et mes prières de les obliger de rester a bord pour m'assister, puisque d'ailleurs si nous aurions abandonné le Navire une foule de negres presque tous d'adroits et indefatigables voleurs, se seroient rendus a mon bord, auroient pu enlever ma cargaison, se seroient enivrés avec nos liqueurs fortes et puis dans leurs délires auroient peut-être mis le feu au Navire eux-mêmes.

Mais la plus forte de toutes les raisons qui m'a persuadé de ne pas quitter mon navire d'un seul instant etoit qu'un de l'escadre angloise tachoit de s'approcher de moi ; mais le vent venant du coté de la terre il ne pouvoit le faire a porté du canon avant cinq heures du soir, quand il commença de faire feu sur moi, mais je repondis a son feu, n'étant pas possible de s'approcher davantage et craignant qu'en m'envoyant un de ses bateaux de feu, je le coulerois bas, il rejoignit l'escadre sans me faire aucun mal ; je m'attendois d'être attaqué dans la même nuit par d'autres, cependant je n'ai vu que quelques bateaux louvoyant autour de moi, qui vraissemblablement auroient détruit mon navire si on ne m'avoit pas trouvé si bien préparé.

¹⁵ Laissé en français dans la traduction en anglais.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

M^r Doernner ayant engagé les Magazins de M. Edey, pour notre cargaison je commençai a decharger d'abord après avoir fait coste et le continue encore ; mais ma cargaison n'est pas dans un très bon état et il ne peut que s'en être égaré dans de pareilles circonstances, quoique nous ayons eu jusqu'a présent un temps assez beau pour en faire la décharge.

Le 16^{eme} du dit voyant l'horizon du soir annoncer du mauvais temps je fus avisé par mes propres idées et celles de diverses personnes de ces lieux que si je ne mettois pas bas tout de suite la mature et les agrès de mon navire, il seroit brisé en mille morceaux, le vent se rafraichissanr, la difficulté ou peut-etre plustot l'impossibilité de mettre mon navire a flot, la certitude d'être pris par les Royalistes étant a flot, et l'absolue obligation de sauver du navire et de la cargaison autant que possible avant de rencontrer toutes sortes d'accidents que je pouvois encore ignorer, tout ceci je dis ne m'a pas fait hesiter un moment de trouver ce party, de couper la mature et agrès. comme le plus prudent pour sauver autant que possible, ce que je fis le 17 dit et ai été assez heureux d'envoyer la plus grande partie de la ditte mature et agrès a terre.

D'ailleurs notre traversée a été très rude, souvent vants contraires et presque toujours tempette, les lames ordinairement aux nues et par la grande quantité d'eau tombée sur mon navire et pénétrée par ces Côtes, ma cargaison seroit vraisemblablement avariée quand même je n'aurois pas fait côte. Nous avons aussi été chassé par plusieurs navires que nous primes pour des anglois Royalistes et avant d'arriver au banc de Terre Neuve nous fumes visité par un Corsaire de la même nation.

Pages suivantes

Dernière page du récit, certificat en anglais suivi du certificat de l'équipage, état-major, officiers mariniens et non mariniens, 24 avril 1778

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

hesitate a moment to think
it the most prudent way of
saving it by cutting masts
& rigging down which I
did on the 17th Instant &
was happy enough to land
the greater part of them a
shore

Finally our passage from
France has upon the whole
been very hard & generally
tempestuous, the Deck of
my vessel full of Water,
& the sides of her penetrated
by it so that if I had even
not cast her ashore the
cargo would probably have
been damaged, we likewise
were often chased by Vessels
we took for Royalists & a
little way before we got to
the Bank of Newfoundland
an English privateer
visited us.

This is to certify that Capt Clement Picon, (Dominique)
Canonier Mate, Bernard Barutel second Mate, Antoine
Dupuch Third Mate, Jean Hieriant Boatswain and
Raymond Lafitte Surgeon made oath before me on the Holy or
Evangelist of Almighty God, that what is herein contained
is just & true, to which I have caused them to set their hands &
I have likewise set my hand & Seal this 24th Day of April 1778
Tho. R. Walker

Nous Soussignés Etat Major officiers Mariniers

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

& de nos Mariniers certifications, que tout ce qui précède
dans ce Procès-Verbal est sincère & véritable d'accord
avec nos Capitaines de Navigation & avons prêté le
Serment en conséquence devant Monsieur Ch. R. 1.
Walker ce vingt quatre avril mille sept cent soixante
& dix huit.

Est Jean Coyne

Deuxième Canonnier Secaide

Antoine Dupuch Junr

Pilote

Benoit Barillet

Raimon Lafitte Chirurgien

Jean Baptist Maître

Ensemble avec

1774 M. de la Roche

Signé en présence de nosseigneurs M. de la Roche & M. de la Roche

Messieurs de la Roche & M. de la Roche

fontes sur le papier de la Compagnie

Lavigne Docteur & Compagnie

Guad

Baudouin

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

Traduction du certificat précédent

Les présentes sont pour certifier que le Capitaine Clement Picon, Dominique Canonier contremaître, Bernard Barutel second aide maître, Antoine Dupuch troisième aide maître, Jean Hiriard bosseman et Raimond Lafite chirurgien ont prêté serment devant moi et les Saint Evangélistes de Dieu tout puissant que ce qui est contenu ici est juste et vrai, et à icelui je leur ai fait mettre leurs signatures et j'y ai pareillement mis la mienne et mon cachet.

Ce vingt quatre avril mil sept cent soixante dix huit. Signé Thomas R. Walker

Virginie

Je certifie que Thomas Rainold Walker écuyer est juge de paix duement autorisé à recevoir des serments et à les faire prêter, qu'on doit avoir confiance entière dans les certificats ci-dessus qu'il a donnés. En foi de quoi j'ai signé et scellé du sceau de la république.

A Williamsburg ce dix huit juin la seconde année de la République, l'an de Notre Seigneur mil sept cent soixante dix huit. Signé P. Henry gouverneur

Je soussigné interprète du Roi certifie que le présent écrit est la traduction fidèle de deux certificats en langue anglaise auxquels les présentes sont annexées, le tout signé et scellé par moi à Paris ce trente et un décembre mil sept cent soixante dix huit. signé L'abbé Desfrancois

Suit un autre certificat :

Nous Pierre Lapeire Vice Consul de la nation française à Vigo certifions que la présente copie de verbal qui nous a été présenté par le Sr Clément Picon second cap^{ne} du navire *L'Intelligence*, cap^{ne} Larreguy, de relache en ce port, a été fidèlement et mot à mot tirée de son original que ledit cap^{ne} a retiré à son pouvoir, après l'avoir vérifié en notre présence ; en foy de quoy nous y avons apposé le sceau royal de ce vice Consulat,

A Vigo le trois décembre mil sept cent soixante dix huit

Signé Pierre Lapeire

Et enfin :

Signé et paraphé au désir d'un acte de dépôt passé devant les notaires à Paris soussignés ;

Ce jourd'hui sept janvier mil sept cent soixante dix neuf

Signé : Lavabre Doerner & Comp., Gruet, Paulmier

[Lire un autre article](#)

[Page d'accueil](#)