

numéro

12

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux*

Guérout – 979-10-231-1763-9



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3  
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8  
Bouchon – 979-10-231-1761-5  
Haudrère – 979-10-231-1762-2  
**Guérout – 979-10-231-1763-9**  
Bonnichon – 979-10-231-1764-6  
Dupouy – 979-10-231-1765-3  
Weber – 979-10-231-1766-0  
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7  
Barazzutti – 979-10-231-1768-4  
Ybert – 979-10-231-1769-1  
Hroděj – 979-10-231-1770-7  
Villiers – 979-10-231-1771-4  
Jeanne – 979-10-231-1772-1  
Louvier – 979-10-231-1773-8  
Lenhof – 979-10-231-1774-5  
Boureille – 979-10-231-1775-2  
Grosvallet – 979-10-231-1776-9  
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....	5
---------------------------	---

## STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon .....	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon .....	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy .....	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber .....	91

## LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré .....	107
Les Amiraux de France (XVI <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles) Michel Vergé-Franceschi .....	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti .....	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers .....	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier .....	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille .....	291

#### VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet .....	313
--	---	-----

#### CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

# Stratégies navales et commerciales dans l'océan Indien



LE NAUFRAGE DE LA FLÛTE *L'UTILE* SUR L'ÎLE DE SABLE EN 1761 :  
PRATIQUES DE LA TRAITE DES ESCLAVES  
DANS L'OCÉAN INDIEN ET ÉVOLUTION DES IDÉES

*Max Guérout*

*Groupe de recherche en archéologie navale, UMS Histoire et archéologie navale  
(CNRS – Paris-Sorbonne – Musée de la Marine)*

Le 30 août 1777, le *Journal historique et politique des principaux évènements des différentes Cours de l'Europe*, imprimé à Genève, publia une lettre reçue de Port-Louis (île de France) :

La corvette du Roi, la *Dauphine*, commandée par le Chevalier Lanuguy de Tromelin, Enseigne de vaisseau, partit de ce port le 25 Novembre dernier, pour aller reconnoître l'Isle de Sables, & y prendre des noirs, que plusieurs bâtimens y avoient apperçus précédemment ; le 28, au coucher du soleil, on découvrit l'Isle, & le 29, M. Lepage, Officier de la corvette, fut envoyé avec une chaloupe & une pirogue à l'Ouest de l'Isle, d'où il ramena à bord de la corvette sept Négresses et un Négrillon, âgé de huit mois, qui étoient les seules personnes existantes dans cette Isle ; on interrogea ces femmes infortunées, qui répondirent qu'elles étoient dans cette Isle depuis la perte du vaisseau de la Compagnie des Indes l'*Utile*, qui fit naufrage le 31 juillet 1761...

Cette lettre venait conclure une histoire, amorcée une quinzaine d'années plus tôt par un document de colportage imprimé à Bordeaux<sup>1</sup> et à Paris<sup>2</sup>, celle du naufrage de l'*Utile* et du sauvetage de son équipage à bord d'une prame<sup>3</sup> construite par son premier lieutenant, Barthélemy Castellan du Vernet. Un récit édifiant intitulé : *Relation des principales circonstances qui ont accompagné & suivi le naufrage de la Frégate l'Utile, Capitaine de Lafargue, sur le ressif de l'isle de Sable ou du Corail, situé au 15° degré 52 minutes de latitude au Sud, & au 52° degré 45*

1 Imprimé à Bordeaux chez Jean Chappuis, non daté, trouvé par Bernard Harnie-Cousseau à Bayonne dans les archives de la famille Van Huffel.

2 Imprimé à Amsterdam et diffusé à Paris, chez Knapen. Dossier La Fargue, Arch. nat., Marine, C7 157.

3 Petit bâtiment de mer légèrement construit.

*minutes de longitude à l'orient de Paris*, commençant par une phrase introductive donnant le ton de l'ensemble :

Depuis que la Navigation est connue, il n'y a peut-être jamais eu de naufrage plus attendrissant que celui de la Frégate l'*Utile*. C'est par le coup le plus extraordinaire de la Providence, que ceux qui montaient ce Vaisseau ont eu le bonheur de trouver le salut au sein même du désespoir et de la mort.

Des esclaves abandonnés sur l'île, il n'est que peu question dans ce document ; un renvoi imprimé dans la marge indique : « On a envoyé un bâtiment de l'Isle de France, pour prendre ces infortunés ». Sur l'exemplaire de Paris une note manuscrite précise : « On avoit promis d'envoyer, et on ne la pas fait jusqu'à présent ».

42

L'Isle de sable dont il est question dans ces deux documents fut baptisée plus tard, vers 1825, du nom de Tromelin. Il s'agit de la partie émergée d'un volcan sous-marin, coiffé d'un banc de corail d'à peine un kilomètre carré. Située au nord-est de Madagascar, à 470 km de la côte et à 560 km au nord de l'île de La Réunion, l'île avait été découverte le 11 août 1722 par la *Diane*<sup>4</sup>, un vaisseau de la Compagnie française des Indes orientales commandé par Briand de la Feuillée<sup>5</sup>.

C'est au printemps de 1760, que la Compagnie française des Indes orientales arma l'*Adour* et l'*Utile*, deux flûtes identiques achetées l'année précédente à la Marine royale, à leur sortie de l'arsenal de Bayonne. Le choix de ce port d'armement visait à déjouer le blocus que la Royal Navy imposait à Lorient, siège de la Compagnie, depuis le début de la guerre de Sept ans. Les deux bâtiments franchirent la barre de l'Adour dès le début du mois de mai et gagnèrent Pasajes<sup>6</sup>, pour attendre les vents favorables et l'éloignement des croisières anglaises. Toutefois, ce n'est qu'au mois de novembre qu'ils parvinrent enfin à quitter le port espagnol. La raison de ce retard était imputable à un mal endémique, la désertion des équipages : dès lors que le séjour au mouillage se

4 Arch. Nat., Marine, 4 J] 90, *Journal de bord de la Diane*.

5 La *Diane*, 330 tx, lancée en Angleterre en 1721, effectue son premier voyage à destination de Calicut. L'appareillage a lieu de Lorient le 30 mai 1721 en compagnie de l'*Atalante*. Les deux bâtiments ont joué un rôle important dans l'histoire des îles Mascareignes, puisqu'ils transportaient les colons destinés au peuplement de l'île de France : une compagnie de Suisses sous la direction de Beugnot, comportant 210 hommes, 20 femmes et 30 enfants. Le voyage des deux navires fut un très long calvaire de près de 9 mois au cours duquel, à bord de la *Diane* seule, 52 personnes, équipage ou passagers, trouvèrent la mort. Pour essayer de conjurer les effets du scorbut, les deux navires firent une escale de 18 jours à l'île de Santiago, aux îles du Cap Vert, puis une escale de près de 2 mois à l'île Grande devant Rio de Janeiro. Le 12 février naissait à bord un bébé, baptisé Jean-Jacques, fils de Jacques Gast d'Hauterive et de Renée Guillot, sa femme, qui ne devait vivre que 6 jours. À bord, se trouvait Denis de Nyon, qui avait reçu de Louis XV une commission de gouverneur et d'ingénieur à l'Isle de France.

6 En français : Le Passage.

prolonge, les matelots, six mois d'avance de solde en poche, n'ont qu'une idée en tête, désertre et profiter de leur argent. On a fait venir par la route, depuis Lorient, deux détachements de troupes de la Compagnie qui sont précisément destinés à éviter les désertions, mais ils traînent à ce point les pieds qu'ils sont au bord de la sédition lorsqu'ils parviennent à destination. Après quelques semaines à bord, ils commencent eux-mêmes à désertre ; on doit les débarquer et les enfermer dans la citadelle de Bayonne, laissant le champ libre aux marins. Pour Jean-Joseph de Laborde<sup>7</sup> et François Nogué, deux négociants de Bayonne qui arment les navires pour le compte de la Compagnie, s'amorce alors une course poursuite qui vise à engager de nouvelles recrues plus vite que les marins ne désertent. Ce n'est qu'en novembre, après avoir été jusqu'à accorder des primes aux marins pour les maintenir à bord, que les équipages à nouveau complets, les deux navires peuvent appareiller. Ayant déjoué les croisières anglaises, les deux navires atteignent l'île de France le 12 avril 1761, après une traversée qui s'est déroulée sans rencontre désagréable et sans problème sanitaire.

Les navires de charge de la Compagnie ne sont pas destinés au commerce avec les Indes ou la Chine, ils apportent produits et matériaux dont la colonie a besoin et repartent en général vers la France avec une cargaison de café chargée à l'île Bourbon. Entre temps, ils sont parfois envoyés à Madagascar pour s'y procurer des vivres, essentiellement du riz ou du bœuf. C'est la mission que le gouverneur Antoine-Marie Desforges-Boucher confie à Jean de La Fargue<sup>8</sup>, le capitaine de *l'Utile*. Si l'on en croit l'abbé Pingré<sup>9</sup>, il lui est également demandé

7 Jean-Joseph de Laborde est un personnage hors du commun. Né en Espagne, le 27 janvier 1724, à Jaca, il arrive à Bayonne à l'âge de 10 ans pour travailler dans la maison de commerce de son cousin Joseph Laborde. À la mort de ce dernier en 1748, il assure à 24 ans la direction de la maison de commerce puis, lorsque sa cousine se remarie en 1751, l'association rompue, il devient propriétaire de la société qui prend le nom de Jean-Joseph de Laborde & Cie et se spécialise dans le négoce international ; il s'associe à son beau-frère François Nogué. En 1758 il est appelé à Paris et sous la protection du Cardinal de Bernis, puis du ministre Choiseul dont il restera très proche, il accède aux fonctions de banquier du Roi et de fermier général. Il sera guillotiné en 1794. - Voir Jean-Pierre Thomas, *Jean-Joseph de Laborde, banquier de Louis XV, mécène des Lumières*, Paris, Perrin, 2002.

8 Son nom est parfois orthographié de Lafargue.

9 L'abbé Alexandre Pingré, bibliothécaire de la bibliothèque Sainte-Geneviève à Paris, venu pour observer le passage de Vénus devant le Soleil à Rodrigue, est arrivé le 6 mai 1761 à bord du *Comte d'Argenson*. Il écrit : « Le départ de la Marine du Roi laissait une charge de moins, mais on doutait cependant s'il y avait assez de provisions pour en entretenir les habitants durant deux mois. On avait fait partir quelques vaisseaux pour faire des provisions de riz à Madagascar et, pour ne pas multiplier les bouches inutiles, on défendit en même temps tout commerce extérieur des esclaves. L'appât du gain faisait négliger la défense. On achetait des Noirs à Madagascar ; on prenait pour revenir des routes détournées et inconnues, soit pour cacher sa marche, soit pour déposer les Noirs en lieu sûr en attendant qu'on pût les faire entrer commodément. C'est peut-être à ce manège qu'on a dû la perte de quelques-uns de ses vaisseaux et de toute leur cargaison ». Le texte du *Voyage à Rodrigue* resté manuscrit n'a été publié que récemment par Sophie Hoarau, Marie-Paule Janiçon et Jean-Michel Racault, *Édition critique du Voyage à Rodrigue (1761-1762) d'Alexandre-Louis Pingré*, Paris, Errances, 2004, p. 224.

de ne pas ramener d'esclaves comme c'est aussi l'usage car, l'escadre royale étant absente, on craint un blocus de l'île par la Royal Navy, et on entend limiter le nombre de bouches à nourrir. Cette explication, donnée par l'abbé Pingré, paraît plausible ; la réalité semble cependant être bien différente. Alors que *l'Utile* a appareillé de Port-Louis le 27 juin à destination de Foulepointe, un négrier portugais, le *Jesus Maria José* arrive à l'île de France, le 6 juillet 1761, en provenance du Mozambique. Une lettre adressée le 4 septembre aux directeurs de la Compagnie par le Conseil supérieur de l'île de France mentionne l'évènement :

6 juillet 1761, arrivée à l'Île de France du portugais *Jésus Marie Joseph* avec 210 noirs venant du Mozambique. Quoique cette nation n'eut aucun droit d'apporter une pareille cargaison on avait cru néanmoins devoir prendre ces noirs et on les avoit payés 55 piastres chacun. L'état de cette vente n'a point été envoyé, ces noirs avoient été payés partie en matière d'argent et partie en fournitures des magasins<sup>10</sup>.

44

Nous sommes en présence d'une traite interdite, mais de toute évidence organisée par les représentants de la Compagnie à l'île de France eux-mêmes. On imagine mal en effet qu'un navire négrier puisse entreprendre un voyage aussi long sans être assuré de vendre sa « cargaison » à l'arrivée. Ce navire négrier n'est pas inconnu ; il s'agit du *Jesus Maria Jose y San Francisco*, une *corvette* appartenant à David O. Lopes, ayant effectué deux voyages de traite au Mozambique :

- 1 – Départ de Bahia (Brésil) le 20 novembre 1759, capitaine Samuel Cox, traite au Mozambique de 123 esclaves, débarquement le 1<sup>er</sup> mai 1760 à la Barbade de 100 esclaves.
- 2 – Départ de Bahia (Brésil) en octobre 1763. Traite à la Mina de 293 esclaves, vente en Amérique de 239 esclaves<sup>11</sup>.

Le voyage qui nous intéresse s'insère parfaitement entre les deux qui viennent d'être cités.

L'affaire s'étant probablement ébruitée, le Conseil supérieur répond par avance aux questions embarrassantes des Directeurs, avouant ne pas avoir entré l'opération dans la comptabilité bien que les esclaves aient été payés au moins en partie avec des fournitures provenant des magasins de la Compagnie. Reste que l'on a du mal à comprendre la logique de cette opération. Une hypothèse plausible pourrait être que l'on a interdit à *l'Utile* de traiter des esclaves parce

<sup>10</sup> Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 13 – Négrier portugais *Jesus Maria Jose* – 1761.

<sup>11</sup> David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson, Herbert S. Klein, CD-rom *The Trans-Atlantic Slave Trade*, publié par Cambridge University Press.

qu'on attend le *Jesus Maria José* dont les esclaves ont été négociés à un meilleur prix : 55 piastres contre 70, prix habituel de ventes des esclaves traités à Madagascar.

À l'arrivée à Foulepointe, La Fargue s'adresse à Valgny, récemment nommé chef de traite de la Compagnie des Indes, qui lui procure le riz et les bœufs dont il a besoin. Pour l'occasion, on a embarqué sous les ordres de Becquet, commis aux salaisons de la Compagnie, cinq bouchers, deux tanneurs et deux tonneliers<sup>12</sup>. L'option d'abattre le bétail sur place, de saler la viande et de tanner les peaux a été choisie de préférence au transport du bétail sur pied, le bâtiment n'étant pas équipé pour ce genre de transport.

Malgré l'interdiction qui lui a été faite, La Fargue a embarqué près de 160 esclaves malgaches. Une telle opération est considérable ; elle implique de disposer à la fois des fonds nécessaires à la transaction et d'un réseau de complicités à Foulepointe, à bord de *l'Utile* et à l'île de France, car l'achat d'une telle quantité d'esclaves demande des sommes importantes. Pour ce faire, La Fargue utilise la faculté qu'offre la Compagnie à ses officiers et à ses équipages de faire à leur profit et dans certaines limites un commerce appelé « port-permis », une latitude qui leur est laissée pour éviter les fraudes. La Fargue investit dans ce but 10 000 livres<sup>13</sup>, mais son intention est d'utiliser cette somme pour financer l'achat en fraude d'esclaves, un trafic effectué entre Madagascar et l'île de France, qu'il compte bien dissimuler aux autorités de l'île de France, et qui échappera donc aux contrôles effectués à Lorient, à l'arrivée.

En 1761, le prix d'achat à Madagascar d'un esclave robuste et en bonne santé – dit pièce d'Inde – est de 30 piastres, ou 157 livres, selon le taux de change du moment ; l'achat de 160 esclaves représente ainsi plus de 25 000 livres, une somme considérable pour La Fargue dont la solde mensuelle est de 200 livres. Il lui a donc fallu recueillir des fonds auprès des acheteurs potentiels : les colons de l'île de France, et sans doute laisser à ses officiers une part du trafic. Le profit escompté est considérable puisqu'acheté 30 piastres à Foulepointe, l'esclave est vendu 70 piastres à l'arrivée. Qu'il finance lui-même les achats ou bien qu'il serve d'intermédiaire pour les colons, le bénéfice de l'opération avoisine 25 à 30 000 livres qu'il pourra réinvestir en partie dans le « port-permis » du voyage de retour.

<sup>12</sup> Service historique de la défense (ensuite SHD), Marine, Lorient – 1P198, f°5 : « Rolle d'équipage de la flûte *l'Utile* naufragée sur l'Isle de Sable le 31 juillet à 10 heures et demy du soir ainsi que j'ay pu le dresser après notre perte n'ayant sauvé aucun papier ».

<sup>13</sup> SHD Lorient, 1P159 Liasse 1 – Comptes de la table de Mr. de La Fargue. Envoyé à la Compagnie le 31 décembre 1764.

Des complicités étaient indispensables, celle de Valgny, le chef de traite, d'abord, qui ferma les yeux profitant sans doute de la fraude pour traiter quelques esclaves à son compte ; celles aussi de l'état-major et des officiers marins du bord qui achetèrent eux aussi des esclaves selon leurs moyens ; celles enfin d'une partie de l'administration à l'île de France (autorités portuaires, fonctionnaires et colons auxquels les esclaves sont destinés). On imagine mal en effet qu'il soit possible de débarquer une telle quantité d'esclaves sans de nombreuses connivences sur place. Si l'on prend exemple sur des pratiques avérées, il faut pour cela arriver à destination à la tombée de la nuit, faire en sorte que le détachement des troupes qui doit embarquer dès l'arrivée pour empêcher les trafics soit retardé ou empêché, et disposer d'un bâtiment relais déjà au mouillage (peut-être l'*Adour* ?), sur lequel on transférera les esclaves pendant la nuit avant de les écouler discrètement les jours suivants<sup>14</sup>.

46

L'*Utile* appareille le 22 juillet, et fait route à l'est au plus près tribord amure dans l'alizé du sud-est. Le bâtiment n'étant pas équipé pour le transport des esclaves, ceux-ci sont parqués dans la cale. La nuit, les panneaux de cale sont fermés et cloués, car on craint les révoltes. La Fargue n'est pas un novice en matière de commerce d'esclaves, car ses premiers embarquements l'ont été à bord des navires négriers de la Compagnie<sup>15</sup>.

Nous avons la chance de connaître ce qui s'est passé à bord de la flûte dans les jours qui ont précédé le naufrage grâce à un document anonyme<sup>16</sup>, dont l'auteur est cependant aisément identifiable : il s'agit de Dubuisson de Keraudic, l'écrivain du bord. Après quelques jours de navigation, l'état-major s'inquiète de la route suivie. Keraudic fait état de discussions entre Jean de La Fargue, le capitaine, et André Faise, le maître pilote, concernant la position de l'île de Sable, qui se trouve peu ou prou sur la route suivie :

14 Ce sont ces stratagèmes qui seront utilisés par Vauquelin, commandant la flûte *La Garonne* pour dissimuler ses fraudes à son arrivée à Port-Louis le 10 décembre 1768 – Arch. nat., Colonies, C<sup>s</sup> a2 pièce, 24 décembre.

15 Premier enseigne faisant fonction de 2<sup>e</sup> lieutenant sur l'*Aurore*, 200 tx., 55 h. d'équipage, Capitaine J.F. Haumont, parti de Lorient le 10 juin 1740 pour un voyage de traite, au Sénégal du 10 juillet 1740 au 10 octobre 1740 avec à bord 300 noirs. À Petit Goave (Saint-Domingue) du 23 novembre 1740 au 18 avril 1741 où sont débarqués 276 esclaves, puis Léogane du 19 avril 1741 au 28 mai 1741. Est de retour à Lorient le 8 juillet 1741. Deuxième lieutenant sur la *Vestale*, 300 tx., 70 h. d'équipage, Cap. Michel Blain des Cormiers, allant au Sénégal, parti de Lorient le 01 octobre 1741 pour un voyage de traite au Sénégal (Gorée) et en Gambie du 26 octobre 1741 au 13 juin 1742 avec 400 noirs vers la Martinique du 5 juillet 1742 au 9 octobre 1742, est de retour à Lorient le 6 décembre 1741 (SHD, Marine, Lorient - 2P29/III/21 ; Mettas (2956), t. II, p. 604 et 607.

16 SHD, Marine, Lorient – 1P297 – liasse 4 – pièce 85, « Relation du naufrage de l'*Utile* sur l'Isle de Sable ou pour mieux dire de Corail par 15deg 32 m observé sur l'isle ». Ce document nous a été fourni par Philippe Haudrière.

Le 30 a Midy sur l'observation de 16<sup>deg</sup> 20<sup>m</sup> faite, un officier a le soir dit à un autre que nous courrions un risque de nous perdre dans la nuit courant cette bordée et qu'il ne dormiroit pas tranquille si on ne viroit de bord, on a réellement mis dans l'autre bord à 6 heure du soir et le lendemain à la pointe du jour nous avons reviré. On a observé à Midy depuis 16<sup>deg</sup> 8<sup>m</sup> à 16<sup>deg</sup> 18<sup>m</sup> et on a continué à courir le cap jusqu'à l'Est au plus près du vent (très beau temps, toutes voiles dehors filant environ 4 nœuds). La hauteur observée chaque un l'a dit au Capitaine, et le premier pilote luy a dit qu'il venait de pointer la carte qu'il ne se faisait qu'à 20 lieues des barres de Nazaret à quoi le Cap<sup>nc</sup> a répondu que ce ne pouvoit être que sur la carte de Bayonne, qu'il estoit un ignorant ; et nous avons continué à courir mais malheureusement le point du pilote ne s'est trouvé que trop juste.

Les deux cartes se trouvant à bord attribuent à l'île de Sable des positions géographiques différentes. Grâce aux commentaires que firent à propos du naufrage d'Après de Mannevillette<sup>17</sup> et Le Gentil de La Galaisière<sup>18</sup> nous pouvons identifier les deux cartes dont il est question. L'une est la carte du dépôt publiée en 1739<sup>19</sup>, la première sur laquelle est portée l'île de Sable ; la seconde, publiée en 1753<sup>20</sup>, fut sans doute donnée par d'Après lui-même, son auteur, à La Fargue, qui avait été son premier lieutenant en 1750 à bord du *Chevalier Marin*. La carte du dépôt attribuée à l'île de Sable une latitude de 16° 20' S, la seconde, celle de d'Après, une latitude de 15° 55' S. L'obstination et l'imprudence de La Fargue firent le reste. Contre l'avis du pilote, il décida d'opter pour la carte du dépôt et, sans prendre de précautions particulières, il continua à faire route pendant la nuit, alors que les indications divergentes des cartes auraient dû l'inciter à mettre en panne pour attendre le jour. Le naufrage se produisit vers 10h30 du soir, sur le plateau corallien qui entoure l'île. On jeta à la mer les pièces d'artillerie qui se trouvaient sur le gaillard, on coupa

- 17 D'Après de Mannevillette, *Instructions de D'Après, sur la navigation des Indes orientales*, Paris, Imprimerie royale, 1819, p. 52 : « L'île de Sable, située au nord de l'île Bourbon... La flûte *L'Utile* y fit naufrage le 31 juillet 1761, pour avoir négligé de s'en rapporter à la situation que je lui ai donnée sur ma carte de 1753, et avoir préféré celle d'une autre carte qui la place de 25 minutes plus Sud ».
- 18 Le Gentil de La Galaisière, *Voyage dans les mers de l'Inde*, fait par ordre du roi à l'occasion du passage de Vénus sur le disque solaire, le 6 juin 1761 et le 3 du même mois de 1769, Paris, Imprimerie royale, 1779/1781, t. I, p. 663-665.
- 19 BnF - GE SH18 E PF 213 Div 3, p.24, Carte réduite de l'Océan oriental ou Mers des Indes, dressée au Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine [publiée dans P. Haudrière et G. Le Bouëdec, *Les Compagnies des Indes*, Rennes, Éd. Ouest-France, 1999, p. 46], qui indique : « Islot de Sable vu par la Diane en 1723-1739 ».
- 20 Arch. nat., Cartes et Plans 6 J1 40 A - Pièce 19 -, Carte réduite de l'Océan oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'au Japon, dédiée à l'Académie de marine, par Mr d'Après de Mannevillette, 1753 (comporte l'île de Sable).

les mâts pour alléger le bâtiment, mais ces efforts ne servirent qu'à échouer la flûte un peu plus près du rivage. Au petit jour, les plus hardis se jetèrent à la mer, s'accrochant aux débris qui flottaient ; roulés par les déferlantes qui s'abattaient sur le récif, ils finirent par aborder sur l'île. On installa un va-et-vient et peu à peu les rescapés se retrouvèrent sur la plage sous les rayons de soleil qui commençaient à darder. Le jeune Léon Castellan du Vernet, embarqué comme volontaire, se noya sous les yeux du premier lieutenant, son frère ; 17 autres marins ou passagers furent noyés. Pour les esclaves, la situation était bien plus dramatique, car ils étaient piégés dans les cales dont les panneaux étaient fermés ; il leur fallut attendre que la coque de *l'Utile* se disloque pour se sauver : environ 72 d'entre eux périrent noyés. Dans la matinée, La Fargue fut retrouvé hagard dans les bouteilles de *l'Utile* ; on l'en tira avec difficultés. Mais, sans doute traumatisé par l'effondrement de son rêve de fortune, il resta dans un état complet d'hébétude, laissant son premier lieutenant prendre la direction des opérations.

48

Passé le stress du naufrage, on prit la mesure de la situation : l'île est minuscule et n'offre aucun abri. Il fallut de toute urgence trouver de l'eau : sous la direction de Louis Taillefer, le maître canonnier, une équipe entreprit aussitôt le creusement d'un puits au centre de l'île. Après un essai infructueux, et trois jours d'effort, une eau saumâtre et liquoreuse fut trouvée par 15 pieds de profondeur : elle assura la survie du groupe. Bien qu'incommodé et bouleversé par la mort de son frère, Castellan entreprit aussitôt d'organiser les choses : des campements furent dressés, on récupéra sur la plage tout ce que la mer y apportait, vivres, outils, voiles, bois. Au nord de l'île, là où les plages permettent la mise à l'eau d'un bateau, on entreprit la construction d'une embarcation de fortune. Bernard Sanguinet, le maître charpentier, se révélant incapable, Castellan prit lui-même la direction des opérations. Il dessina une sorte de prame à trois quilles, récupéra le bois nécessaire sur la plage ou sur l'épave, quand la mer le permit, et construisit une forge. Pour transporter les 180 rescapés, il faudrait un navire d'au moins 45 pieds de quille et 15 pieds de large, mais au moment de poser les quilles, on dut se rendre à l'évidence : la longueur de la quille de l'embarcation ne pourrait pas dépasser 33 pieds et tout le monde ne pourrait pas embarquer. Comme on avait récupéré une douzaine de barils de farine, on construisit un four en haut de plage pour cuire le biscuit nécessaire à la traversée vers Madagascar.

Le 27 septembre, 47 jours après le naufrage, l'embarcation, baptisée *Providence*, fut lancée et amarrée sur une ancre à jet, mouillée à quelques encablures. On gréa la prame ; 122 membres de l'équipage y embarquèrent « rangés comme des sardines », laissant sans voix 60 esclaves malgaches que l'on abandonnait sur l'île. Castellan leur avait laissé trois mois de vivres, un document signé de sa main au

cas où un navire viendrait à prendre contact avec eux, et la promesse de venir les chercher. Après quatre jours de mer, la *Providence* toucha terre à Foulpointe ; le jour même, 1<sup>er</sup> octobre, Léonard Fortin, un novice originaire de Cherbourg, décéda « à bord du chalan du flux de sang à la vue de Foulpointe ». À l'arrivée, les rescapés furent accueillis par le chef d'escadre Froger de l'Éguille<sup>21</sup>, dont les navires étaient au mouillage. On leur donna les premiers secours et on recueillit le rapport de La Fargue<sup>22</sup>. Le lendemain, Froger de l'Éguille appareilla pour la France. Castellan du Vernet prit place sur une embarcation locale pour rejoindre le *Silhouette*, un vaisseau de la Compagnie des Indes, qui traitait des vivres en baie d'Antongil, plus au nord. Le *Silhouette* rallia Foulpointe le 23 octobre et appareilla trois jours plus tard pour l'île de France. Pendant leur séjour à Madagascar, plusieurs membres de l'équipage contractèrent les fièvres et onze d'entre eux décédèrent pendant la traversée. Parmi eux, Bernard Sanguinet, le charpentier maladroit, originaire de Bayonne, « Le 9 novembre, 1 heure après midy », et Jean de La Fargue, le capitaine de l'*Utile*, « mort à bord du *Silhouette* le 12 novembre 1761 à 1 heure et demy après midy à la vue de Bourbon des fièvres malgaches »<sup>23</sup>.

Lorsque le *Silhouette* jeta l'ancre à Port-Louis, le gouverneur Desforges-Boucher était furieux. On peut en juger par la lettre qu'il adressa aux directeurs de la Compagnie :

25 novembre 1761, le *Silhouette*, cap. Delaval, [...] a ramené 120 hommes de l'équipage de la flûte l'*Utile* qui a eu le malheur de se perdre sur l'Isle aux Sables à 80 lieues de la côte de madagascar. M. Castellan premier lieutenant sur ce vaisseau, officier d'une capacité peu commune, a entrepris la construction d'une espèce de barque ou chaland qu'il a bâtie sur l'Isle des sables avec les débris du vaisseau et ramené tout l'équipage ainsi que le capitaine à Foulpointe où Mr. Delaval les a embarqués sur le *Silhouette* pour les transporter ici. Mais le Sieur Lafargue est mort dans cette traversée et a bien fait car ce n'est uniquement qu'à son entêtement et à sa mauvaise conduite que l'on doit attribuer la perte de ce vaisseau<sup>24</sup>...

21 Michel Joseph Froger de l'Éguille, était venu en octobre 1758 renforcer l'escadre d'Aché dans l'océan Indien avec Le *Minotaure*, 74 canons, commandé par lui-même, l'*Illustre*, 64 canons, commandé par le C.V. de Ruis, et l'*Actif*, 64 canons, commandé par le C.V. Beauchère. Il participa aux combats contre l'escadre de l'amiral Pocock sur les côtes de Coromandel. L'*Illustre* s'étant échoué en janvier 1760 à l'île de France, il rentra en France avec les deux autres vaisseaux.

22 Arch. nat., Marine, 3 JI 358 - Pièce 32 : « Rapport fait à Mr. de l'Eguille sur la fausse situation de l'Isle de Sable placée sur la carte du dépôt de la Marine de 1740 par 15° 30' Lat. Sud et 53° 12' longitude orientale de Paris ».

23 SHD, Marine, Lorient 1P 198 F°1 – « *Rolle d'équipage de la flûte l'Utile.....* ».

24 Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 13, Journal de Desforges-Boucher du 12 août 1761 au 31 août 1762.

Mis au courant de la promesse de Castellan de secourir les malgaches abandonnés, il refusa tout net d'envoyer un navire de secours.

Sa décision souleva l'indignation, mais ne fut portée sur la place publique que beaucoup plus tard. Bernardin de Saint-Pierre, qui séjourna à l'île de France de 1767 à 1768, a publié en 1773 son *Voyage à l'Île de France*. Bien que très critique à l'égard des colons, il n'osa pas évoquer cette affaire et sa réprobation resta prudemment limitée à son manuscrit :

50

Le vaisseau l'*Utile* partant de Madagascar s'échoua sur une isle appelée l'isle aux sables, presque à fleur d'eau, et sans eau ni herbe d'aucune espèce. Ce vaisseau avait environ 160 nègres esclaves, le Cap. les fit descendre avec son équipage et ce qu'on put sauver des provisions du vaisseau qui avait coulé, ensuite on résolut de le démembrer pour en construire une barque qui put les ramener à l'isle de France. Les noirs esclaves le servirent avec un grand zèle dans ce travail. Quand la barque achevée et faite aussi grande qu'on l'avoit pu, le capitaine s'aperçut avec chagrin qu'elle ne pouvait contenir que les gens de son équipage, il les fit donc embarquer secrètement et ayant laissé tant soit peu de provisions avec les noirs il leur promit de leur envoyer un vaisseau dès qu'il serait arrivé à l'Isle de France, les malheureux, femmes et enfants, levèrent les mains au ciel et leur souhaitèrent un bon voyage, cependant le Cap. étant arrivé au bout de trois semaines à l'Isle de France rendit conte (*sic*) à l'administration de son malheur et de la promptitude du secours qu'il fallait porter aux noirs abandonnés au milieu de la mer<sup>25</sup>. D'autant qu'il ne fallait que quelques jours de voyage pour aller à eux, les vents étant presque toujours favorables. Mais les chefs de l'administration décidèrent qu'ils devoient être péris et on les abandonna sur cette isle. Depuis on n'a pas même aperçu d'ossements, la mer couvrant ce haut fond dans les équinoxes. Ils pouvaient avoir péri mais l'administration était très coupable car enfin c'étaient des hommes qu'ils livraient à la mort et la démarche qu'elle devoit faire, quoique inutile eut prouvé qu'elle faisait quelques cas des hommes et qu'elle devoit, même de [...] inutile, à leur mémoire<sup>26</sup>.

C'est finalement Condorcet qui porta à la connaissance de ses contemporains la première critique, quoique feutrée, de l'affaire. Lorsqu'il publia, en 1781, ses *Réflexions sur l'esclavage des nègres*, il prit comme exemple le naufrage de l'*Utile* et l'abandon des esclaves pour montrer : « ...combien les Européens sont

25 Bernardin de Saint-Pierre commet ici une erreur car le capitaine Jean de Lafargue décéda en mer le 12 novembre 1761, à la vue de l'île Bourbon (Arch. dép. Morbihan, 1 P159 document n°5 – État des morts de la flûte l'Utile).

26 Bibliothèque municipale du Havre - Manuscrit n°82, f° B4 - Brouillons du texte du *Voyage à l'Île de France* de Bernardin de Saint-Pierre.

éloignés en général de regarder les noirs comme leurs semblables »<sup>27</sup>. On aurait pu imaginer critique plus virulente<sup>28</sup>. On se pose la question de savoir qui fut l'informateur de Condorcet, car il commet plusieurs erreurs dans sa relation de l'histoire. Il ne semble pas avoir eu connaissance de la lettre publiée par le *Journal historique et politique* de Genève en 1777, ni du rapport rédigé par Jacques-Marie Lanuguy de Tromelin à son retour en France<sup>29</sup>, mais il paraît bien avoir été le destinataire des informations contenues dans un paquet secret envoyé par Antoine-Marie Desforges-Boucher à sa sœur, Madame de Brain<sup>30</sup>. Le secret qui entoure cet envoi semble montrer combien l'attitude du gouverneur dans cette affaire, d'abord passée sous silence, devenait particulièrement gênante pour l'intéressé après le sauvetage des rescapés. Antoine-Marie Desforges-Boucher, qui avait quitté les fonctions de gouverneur en 1765, résidait alors à Bourbon, dans l'habitation familiale, le château de Gol.

La condamnation de l'abbé Rochon, astronome de la Marine royale, présent à l'île de France en même temps que Bernardin de Saint-Pierre, est quant à elle beaucoup plus véhémente. Il consacre plusieurs pages au naufrage et au sauvetage des rescapés dans son *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*, publié tardivement à Paris en 1791<sup>31</sup>. Il s'insurge contre la décision de ne pas porter secours aux naufragés : « Tout homme qui a quelque sentiment d'humanité frémit quand il sait qu'on a laissé périr misérablement ces pauvres noirs, sans daigner faire aucune tentative pour les sauver ». On peut cependant remarquer qu'en 1791, il est aisé de dénoncer l'attitude de Desforges-Boucher, dans une tirade qui fait écho au discours de Mirabeau prononcé l'année précédente devant le Club des Jacobins<sup>32</sup>. À une époque où les idées évoluent rapidement, il est facile, et parfois cruel, de pointer des contradictions qui révèlent soit l'évolution de la pensée, soit la soumission aux idées du moment. Ainsi, à la vertueuse indignation de Rochon, on peut opposer un document saisi vingt-trois ans auparavant, après la mort du Sieur Glémet, régisseur des traites du roi à Madagascar au cours de l'enquête ordonnée par l'intendant Pierre

27 Condorcet, *Réflexions sur l'esclavage des nègres et autres textes abolitionnistes*, David Williams (éd.), Paris, L'Harmattan, 2003, note 1, p.52.

28 Lorsque le 6 avril 1788, Condorcet prononça son discours inaugural lors de son admission à la Société des amis des noirs, c'est ce texte qu'il présenta.

29 SHD, Marine, Brest – Ms 161 90 : « Compte rendu par le Sr. de Lanuguy-Tromelin, Lieutenant de Vaisseau du Roi, à Monseigneur de Sartine, de sa mission aux Indes », non daté.

30 Arch. dép. du Morbihan – E 2226 – Correspondance A. Desforges-Boucher, gouv. des Mascareignes 1759-1783 : Lettres adressées à Mme de Brain, datées du 2 novembre 1779 (f° 163 v°) et du 20 novembre 1781 (f° 171).

31 Abbé Alexis-Marie Rochon, *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*, Paris, Prault, 1791, p. lix-lxiiij (Introduction).

32 Mirabeau : « Et ce commerce n'est pas inhumain ! » prononcé le 6 mars 1790.

Poivre<sup>33</sup>, en décembre 1768, à la suite des fraudes du lieutenant de vaisseau Vauquelin commandant la flûte la Garonne :

Une lettre du S. Glémet datée du 17 septembre 1768, adressée au nommé Filet dit La Bigorne interprète envoyé dans la baie d'Antongil par laquelle lettre, sur la recommandation de M. Dumas<sup>34</sup>, le S. Glémet ordonne à son cher Filet de procurer à M. l'abbé Rochon [...] l'achat de deux esclaves, de les payer en tenant note du prix<sup>35</sup>.

52

Le sauvetage des rescapés est une longue histoire : après quatorze ans d'oubli, un navire de passage à proximité de l'île apreçut sans doute des naufragés<sup>36</sup>. Rentré à l'île de France, il donna l'alerte. Comme l'administration des îles, les mœurs avaient changé. On envoya le cotre la *Sauterelle*<sup>37</sup> au mois d'août 1775, pour tenter de sauver les naufragés. Le cotre, mouillé au nord de l'île, envoya à terre un canot avec deux hommes. Le canot fut jeté et détruit par la houle sur le récif, l'un des marins regagna son navire à la nage, l'autre se retrouva sur la plage avec les survivants<sup>38</sup>. L'année suivante, par deux fois, on envoya à nouveau des secours, et par deux fois il leur fut impossible d'aborder. Désespérant d'être sauvé, le marin de la *Sauterelle* entreprit de construire un radeau avec les débris de l'épave de l'*Utile*. Avec les trois derniers hommes et trois femmes, il prit la mer sur un radeau dont voiles et grément étaient faits avec des plumes d'oiseaux tissées. On imagine bien que leur tentative pour gagner Madagascar dans des conditions aussi précaires était vouée à l'échec.

Quatre mois plus tard, on envoya la corvette la *Dauphine*, commandée par l'enseigne de vaisseau Jacques-Marie Lanuguy de Tromelin<sup>39</sup>, celui-ci, instruit par les échecs précédents, avait embarqué une pirogue, utilisée par l'hôpital de Port-Louis pour la pêche. Ayant appareillé le 25 novembre 1776 de Port-Louis, il arriva en vue de l'île le 28 au soir. Servi par un temps maniable, une chaloupe et la pirogue furent mises à l'eau le lendemain. Lepage, l'un des officiers de

33 Pierre Poivre, Intendant des Mascareignes, 1767-1773.

34 Brigadier général Dumas, Gouverneur de l'île de France (1767-1768).

35 Arch. nat., Colonies, C<sup>5a</sup> 3, pièce 25 – Extrait des lettres et autres papiers du Sr. Glemet trouvés après sa mort à Foulpointe, Isle de Madagascar – Lettre n°35.

36 Nous n'avons trouvé aucun document à ce sujet.

37 Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 39, f°446, État des flûtes, frégates, corvettes,... au Port Louis, du 2 août 1775 ; la *Sauterelle*, 4 canons, 70 tonneaux – en bon état (dans le cas d'être vendue) – prête à partir pour l'Isle de Sable.

38 Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 40 – Correspondances générales. Île de France – 1776, f° 228, Lettre du Chevalier de Guiran La Brillanne au Ministre, du 22 décembre 1776.

39 Jacques-Marie Lanuguy Boudin de Tromelin (né à Plougean le 31 mai 1751 – mort en mer à bord du *Norge* le 4 décembre 1798), commande la corvette la *Dauphine* de juin 1774 à novembre 1778.

la *Dauphine*<sup>40</sup>, prit en main les opérations de sauvetage<sup>41</sup>. Dans la matinée, en trois heures, sept femmes et un enfant de 8 mois furent récupérés.

De retour à Port-Louis, les femmes ne furent pas affranchies mais simplement déclarées libres : en effet, achetées en fraude, elles ne furent pas considérées par l'administration comme étant des esclaves. Parmi les rescapés, figuraient le petit garçon, sa mère et sa grand-mère. L'enfant fut baptisé le jour même 15 décembre<sup>42</sup>, et reçut le nom de Moïse et le prénom de Jacques ; sa mère, dont le nom malgache est Semiavou<sup>43</sup>, fut appelée Ève, et sa grand-mère Dauphine<sup>44</sup>. Maillart, l'intendant des îles, proposa aux rescapées de les rapatrier à Madagascar ; devant leur refus, il fit preuve de compassion : « Leur sort m'a si fort intéressé que j'ai offert à cette mère, sa fille et son enfant, l'asile de ma propre maison. Ils l'ont accepté avec joie et j'en ai une grande de les faire soigner et de les rendre heureux ».

Que disent en définitive les documents d'archives de ce que fut la vie des naufragés malgaches pendant les quinze ans où ils vécurent sur l'île ? Le rapport rédigé par de Tromelin à la suite du sauvetage n'a pas été retrouvé<sup>45</sup> ; les quelques informations rapportées par les femmes se trouvent dans un petit nombre de pièces de correspondance officielles et dans le *Journal historique et politique* de Genève.

Après le départ des officiers majors et de l'équipage du vaisseau de la Compagnie l'*Utile* naufragé sur l'île au Sable le 31 juillet 1761, il resta sur ladite île les noirs esclaves de la traite de ce bâtiment qui ont vécu depuis le départ de ces officiers,

- 40 Arch. nat., Marine, C<sup>6</sup> 992, Rôle d'équipage de la corvette la *Dauphine* (1778 – 1779) : Officiers majors (5) :  
Jacques-Marie Boudin de Tromelin – Commandant ;  
Morphy – Officier de la Compagnie des Indes ;  
Le Page – Officier bleu ;  
Le Chevalier Stuart – Officier bleu ;  
Gueho – Chirurgien non entretenu.
- 41 SHD, Marine, Brest – Ms 161 90 : « Compte rendu par le Sr. de Lanuguy-Tromelin, Lieutenant de Vaisseau du Roi, à Monseigneur de Sartine, de sa mission aux Indes », non daté. « Tous ceux qui avoient tenté avant moi de sauver ces naufragés y avoient échoué : j'eus le bonheur de réussir complètement dans mon expédition, mais il est de mon devoir d'annoncer publiquement que je dois une partie de mes succès au S. Lepage officier sur ma corvette. Je le chargeai du commandement de la chaloupe destinée à approcher de cet écueil. Cet officier prit si bien ses mesures, que, sans perdre un seul homme il fit passer à la pirogue la Barre dans l'endroit le moins dangereux, et sauva sept négresses et un enfant ».
- 42 *Service des archives de l'île Maurice* - Série KA-Civil Status and population records Registre KA 63 - Extrait de *Baptêmes, Mariages & Sépultures. Blancs, libres & Esclaves, 2 janvier-31 décembre 1776*, f<sup>o</sup> 89 v<sup>o</sup>.
- 43 Sémiavou pour Tsimiavo : « celle qui n'est pas orgueilleuse ».
- 44 *Journal historique et politique des principaux événements des différentes Cours de l'Europe du 30 août 1777*.
- 45 On trouve trace de l'envoi de ce rapport le 2 mai 1777 : Arch. nat., Colonies, C<sup>4</sup> 40 Correspondances de M. de Ternay et Maillard Dumesle au ministre de la Marine, f<sup>o</sup> 114.

de tortues, d'oiseaux et d'huîtres. Leur maison était bâtie avec de petites roches et mal couverte de sorte que quand il faisait de la pluie ils étaient obligés d'en sortir pour abriter le feu. Les femmes ramassaient les plumes d'oiseaux pour en faire de petits pagnes pour se couvrir. Il en partit il y a environ douze ans un radeau fait de débris du vaisseau, amarrés avec des cordes de plumes d'oiseaux, cloués avec quelques clous jetés à terre dans les mauvais temps ; leur voile était d'une pagne de plumes aussi excepté qu'elle était un peu plus grande que leurs pagnes qu'ils faisaient pour eux. Il y avait sur ce radeau 18 nègres. Il y a plusieurs femmes qui ont accouché ; mais le défaut de vivres et de logement à l'abri ont été la cause de la perte de ces femmes et de leurs enfants. Il est parti encore un autre Radeau construit par le matelot resté sur cette isle, d'un vaisseau passant pour prendre les dits naufragés dans la même forme que celui porté cy dessus avec trois noirs et trois négresses. Ils disent avoir toujours conservé le feu depuis la perte dudit vaisseau<sup>46</sup>.

Quelques jours après l'arrivée des rescapés à l'île de France, Maillart, l'intendant des îles<sup>47</sup>, écrit au ministre de la Marine :

On savait que le 31 juillet 1761, le vaisseau l'*Utile* avait naufragé sur l'Isle de Sable. Quelques blancs de l'équipage échappés dans la chaloupe gagnèrent Madagascar. On sut par eux dès lors tous le détail du naufrage et qu'ils avaient laissé sur l'île un grand nombre de noirs javas.

Si on en croit ce document, les Malgaches abandonnés sur l'île de Sable semblent donc être originaires de l'Imerina, les hauts plateaux du centre de Madagascar. Concernant l'origine javanaise des malgaches, Grandidier écrit<sup>48</sup> :

Entre 1555 et 1560, arrivée des Javanais sur la côte Est malgache puis sur le plateau central. Ils sont les ancêtres des Adriana de l'Imerina. Les habitants du centre de Madagascar se divisent en 4 classes :

- Les Adrianas, d'origine javanaise, qui lors de la conquête française étaient les maîtres de la plus grande partie de l'île.
- Les Hovas, descendants des anciens chefs Vazimba du pays, d'origine indo-mélanésienne qui ont subi le joug des Javanais avec lesquels ils se sont croisés dans une large mesure.
- Les Mainty (les Noirs), classe intermédiaire entre les Hovas et les Andevos (esclaves) qui comprend les affranchis et les esclaves du souverain.

<sup>46</sup> Arch. nat., Marine - G 222, f°34<sup>A</sup>, Lettre datée de 1776, non signée.

<sup>47</sup> *Id.*, f°34<sup>B</sup> - Lettre de M. Maillart, Intendant des Isles de France et de Bourbon à Monsieur de Sartines, ministre de la Marine, datée du 16 décembre 1776.

<sup>48</sup> Alfred Grandidier, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, t. 1, *Origine et division des indigènes*, Paris, 1892, rééd. Nabu Press, 2010.

- Les Andevos ou esclaves proprement dits, originaires de toutes les tribus et de toutes les races.

Le terme « noir javas », employé par Maillart, pose donc problème dans la mesure où il est peu probable que des malgaches de caste Adriana aient été vendus comme esclaves. Sans doute s'agit-il d'esclaves métissés avec des malgaches d'origine indo-mélanésienne et javanaise, que leurs caractéristiques physiques permettent d'assimiler aux Javas.

La traite de *l'Utile* est l'une des attestations les plus anciennes de la vente d'esclaves provenant de l'Imerina à destination des Mascareignes. L'amorce et la croissance de ce trafic d'esclaves semblent avoir eu plusieurs causes :

- la raréfaction des esclaves provenant de la côte est de Madagascar. Après la mort en 1750 du roi des Betsimisaraka, Ratsimilaho, les désordres et les guerres entre clans, attisées par les Français, créèrent une instabilité qui nuisit gravement au commerce,
- en Imerina, le roi Andriamasinavalona avait, semble-t-il, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, stabilisé et pacifié son royaume. À sa mort, comme il n'avait pas organisé sa succession, les guerres éclatèrent entre ses fils. Une multitude de petits royaumes et de clans apparurent. Ces guerres et la forte densité de population permirent de répondre à la demande des « traitants » ; il s'amorça ainsi une traite vers la côte nord-est de Madagascar, d'autant plus facilement que l'esclavage faisait partie de la structure sociale des Merinas,
- à partir de 1769, l'abolition du monopole de la Compagnie des Indes et la libéralisation du commerce aux Mascareignes stimulèrent l'agriculture et accrurent la demande en esclaves.

Les esclaves des hautes terres malgaches étaient vendus par le roi, les élites, puis ultérieurement par des personnes appartenant à des classes sociales inférieures : « ce furent les ordres royaux qui firent tomber en esclavage le plus de gens, tous ceux qui faisaient ce qui est défendu par ces ordres avaient leurs femmes et leurs enfants réduits en esclavage »<sup>49</sup>. Cette pratique, qui semble commencer vers 1760, dura jusqu'en 1820, lorsque le roi Radama I<sup>er</sup> interdit l'esclavage. À partir de 1769, la traite fut multipliée par trois. En 1777, selon Nicolas Mayeur<sup>50</sup>, les deux tiers des esclaves provenaient des hauts plateaux.

49 R. P. Callet, *Tantaran'ny Andriana* (Histoire des rois), t. I, Tananarive, Académie malgache, 1953, p. 793, cité par Jean-Michel Filliot, *La Traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, ORSTOM, 1974, p. 159.

50 Nicolas Mayeur, Interprète du Gouvernement, *Voyage dans le nord de Madagascar, au Cap d'Ambre et à quelques îles du nord-ouest [nov. 1774 – janv. 1776]*, British Library, Add. Mss. (Additional Manuscripts) 18128, folio 31 et 32, i.e. pages 60 à 63 du document original.

Ce commerce ne put se développer sans l'accord des royaumes traversés pour aller des hauts plateaux jusqu'à la côte, ces derniers exigeant des traitants une taxe, dite «taxe des noirs», pour autoriser le passage, ou un droit « du bord de mer » en arrivant dans la zone côtière. Les traitants devaient en particulier traverser deux zones intermédiaires distinctes :

- à la limite est des hauts plateaux, un escarpement de plusieurs centaines de mètres permet d'atteindre en quelques kilomètres une haute plaine étroite, large d'une trentaine de kilomètres, s'étendant selon une orientation nord/sud sur plusieurs centaines de kilomètres. Cette plaine est appelée Ankay. Au centre de cette plaine, la rivière Mangoro coule vers le sud, puis vers l'est, où elle atteint l'océan près de Mahanoro. Dans la partie sud de la plaine s'élèvent des collines d'où il est aisé de surveiller le passage de caravanes. Cette plaine fertile est placée sous la domination des chefs Bezanozano qui assurent le contrôle du commerce qui traverse la zone. Les caravanes qui traversent ce territoire en tentant de ne pas payer de taxes courent le risque d'être attaquées. Les chefs Bezanozano s'efforcèrent d'assurer eux-mêmes le transit des caravanes en interdisant aux commerçants des hauts plateaux d'aller au delà de la frontière ouest de leur territoire, et aux traitants de la côte d'aller au delà de leur frontière est.

56

- À l'est de l'Ankay, s'étend une zone de forêt tropicale qui couvre la zone montagneuse qui va des hautes plaines de l'Ankay à la zone côtière. Malgré la densité de la couverture forestière, il était impossible de passer inaperçu, la géographie du lieu imposant de suivre des pistes étroites. Les chefs Ambanivolo (ceux qui vivent sous les bambous) qui avaient autorité sur cette zone, étaient en mesure d'assurer un contrôle strict du trafic qui constituait une de leurs ressources principales. Les Ambanivolo percevaient des taxes, recevaient des cadeaux, vendaient des vivres et étaient utilisés comme porteurs par les caravanes autorisées à traverser leur territoire.

La zone côtière était placée sous l'autorité des chefs Betsimisaraka ; ces derniers cherchaient également à tirer profit des caravanes transitant sur leur territoire en prélevant des taxes<sup>51</sup>.

Pour des Malgaches provenant des hauts plateaux, se retrouver sur l'île de Sable dont l'environnement est si totalement maritime, représenta, on s'en doute, un choc terrible et nécessita une difficile adaptation. Celle-ci dut cependant être aidée par la présence d'esclaves originaires de la côte, car comment expliquer, sans la présence de ces derniers, le départ de 18 d'entre eux sur un radeau ?

51 Pier M. Larson, « The route of the slaves from Highland Madagascar to Mascarenes Commercial organization, 1770-1820 », dans *La Route des esclaves. Système servile et traite dans l'est malgache, Actes du colloque International de Taomasina (20-22 septembre 1999)*, textes réunis par Ignace Rakoto, Paris, L'Harmattan, 2000.

Autant on peut imaginer qu'avec un peu d'habileté et l'expérience acquise pendant la construction par les Français de la *Providence*, on puisse construire un radeau, autant il est inconcevable qu'on puisse oser se lancer sur la mer sans aucune expérience de la navigation.

Pour aller au delà des données historiques, élucider les conditions matérielles de la survie des naufragés, et essayer de comprendre quel type d'organisation sociale ils avaient éventuellement mise en place, nous décidâmes d'entreprendre des fouilles archéologiques à la fois sur le site de naufrage de l'*Utile*, mais aussi à terre. Cette fouille constituait le second volet d'un programme intitulé *Esclaves oubliés*, parrainé par l'UNESCO et le comité pour la mémoire de l'esclavage, visant à mieux faire connaître la traite des esclaves en général et celle dans l'océan Indien en particulier.

À ce jour, deux campagnes de fouilles d'une durée d'un mois ont eu lieu en 2006 et 2008<sup>52</sup>. Le lieu de vie des naufragés malgaches a été localisé. Trois bâtiments construits à l'aide de blocs de corail et de plaques de grès de plage ont été mis au jour. Conservés sur un mètre de hauteur, ces bâtiments ont été construits après une première occupation du site sous des abris légers, probablement réalisés avec les voiles de l'*Utile*. Leur volume intérieur est réduit (entre 3 et 6,5 m<sup>2</sup>), seul le parement intérieur des murs est soigné, l'extérieur est formé de blocs entassés. Les constructions ont été consolidées, les murs élargis, sans doute pour mieux résister aux vents violents mais aussi à la mer soulevée par les dépressions tropicales. L'étude des couches sédimentaires a en effet montré que les esclaves durent subir à plusieurs reprises des inondations lors d'évènement cycloniques intenses<sup>53</sup>.

Le sol environnant comporte une couche de sédiment correspondant à la présence des naufragés. Ce sol, formé d'un mélange de sable et de cendres, confirme les déclarations des rescapées assurant qu'elles avaient conservé le feu pendant 15 ans ; il contient également des rejets de la faune consommée, essentiellement des oiseaux et des tortues et assez peu de poissons et de coquillages. Les oiseaux consommés sont des sternes<sup>54</sup>, une espèce qui ne niche plus sur l'île, mais dont les colonies, composées de plusieurs centaines de milliers d'oiseaux, ont fourni une nourriture abondante.

52 Les fouilles terrestres ont été dirigées par Thomas Romon, un archéologue mis à disposition de l'équipe par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) ; la fouille sous-marine a été dirigée par Joë Guesnon (GRAN) ; l'étude géomorphologique de l'île et l'étude de l'impact des paléo tempêtes a été réalisé au cours de la campagne 2008 par Nick Marriner (CNRS/CEREGE). Une troisième campagne est prévue en 2010.

53 M. Guéroul, T. Romon, N. Marriner, *Compte rendu des recherches archéologiques effectuées sur l'île de Tromelin* (non publié), Paléotempêtes, p. 37.

54 Les restes de la faune aviaire ont été étudiés par Véronique Laroulandie (CNRS, UMR PACEA, université Bordeaux I).

Après le départ des rescapés, le sable a recouvert le site et l'a protégé, le conservant dans l'état où il se trouvait en 1776. Chaque bâtiment semble avoir eu une fonction distincte. Dans l'un d'entre eux, très probablement la cuisine, de nombreux objets ont été retrouvés, rangés par catégories autour d'un foyer aménagé : cuillères en cuivre ou fabriquées à partir d'un coquillage, lame de couteau, aiguilles en cuivre, hameçons, crocs en fer, récipients en cuivre, bassines en plomb avec leur couvercle... Les nombreux objets trouvés, soit proviennent de l'épave de l'*Utile*, soit ont été fabriqués à partir de métaux récupérés sur l'épave : fer, cuivre, plomb. Les réparations des récipients en cuivre, le forgeage d'objets en fer, la fabrication de bassines en plomb illustrent l'industrie des naufragés et leur habileté. Deux petits bracelets ouverts en cuivre méritent une attention particulière : ces bracelets, d'un usage fréquent à Madagascar, ont la double fonction d'ornement et de talisman ; ils témoignent d'une petite société constituée au delà des contraintes impératives de la survie.

L'ensemble des observations effectuées démontre une organisation maîtrisée de l'espace et de la vie quotidienne, mais aussi une grande faculté d'adaptation, prouvée par l'utilisation des ressources disponibles pour fabriquer et réparer des ustensiles, construire des bâtiments. Cette faculté est particulièrement frappante pour les bâtiments eux-mêmes. Les observateurs insistent toujours sur le souci constant des Malgaches d'orienter l'intérieur et l'extérieur de leur habitat en fonction des points cardinaux. Ici, ce n'est pas le cas : les ouvertures sont simplement abritées du vent et du sable qu'il transporte. En outre, à Madagascar, les habitations sont systématiquement construites avec des matériaux d'origine végétale, la pierre qui symbolise la mort étant réservée aux tombeaux. On imagine donc la détermination dont il fallu faire preuve pour aller contre la coutume et construire des habitations à l'aide de blocs de corail.

Le *Journal historique et politique de Genève* précise à propos des naufragés : « 18, peu de temps après, s'embarquèrent sur un rat<sup>55</sup>, & ne reparurent plus ; depuis environ douze ans, il n'en étoit plus resté que treize, les autres étant morts de misère ». Nous ignorons ce qui est advenu au cours des trois premières années, les plus fragiles physiquement et psychologiquement sont-ils morts d'épuisement ? Des conflits violents ont-ils eu lieu ? Nous espérons pouvoir au moins en partie répondre à ces questions si, dans une troisième campagne de fouille, nous parvenons à retrouver les tombes aperçues par un témoin au milieu

---

55 Radeau.

du XIX<sup>e</sup> siècle, et à les étudier<sup>56</sup>. Tout semble cependant indiquer que les dix femmes et les trois hommes qui survécurent jusqu'en 1775, avaient constitué une petite société organisée, apportant un démenti à ceux qui, leur déniaient toute humanité, les avaient réduits en esclavage.

---

56 *The Nautical magazine*, t. 21, 1852, p. 283, Tromelin Island and Acorn Shoal – Extract of a letter from Commander H. Parker of HMS Pantaloon, dated 5th October, 1851.

