



HAL
open science

Les esclaves de marine de la Compagnie des Indes et du Roi, de 1718 à 1790

Olivier Fontaine

► **To cite this version:**

Olivier Fontaine. Les esclaves de marine de la Compagnie des Indes et du Roi, de 1718 à 1790. Revue historique de l'océan Indien, 2011, L'esclavage à Bourbon - Nouvelles approches (2010), 07, pp.361-373. hal-03419165

HAL Id: hal-03419165

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03419165>

Submitted on 8 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les esclaves de marine de la Compagnie des Indes et du Roi, de 1718 à 1790

Olivier Fontaine
Université de La Réunion
CRESOI – EA 12

Au cours du XVIII^e siècle à Bourbon, loin des plantations et des habitations, des dizaines d'esclaves sont employés comme marins sur les embarcations non seulement de l'Etat, mais aussi de particuliers. Leur vie quotidienne, les tâches qu'ils remplissent, leurs rapports avec les libres et d'une manière générale avec les autres groupes sociaux, montrent constamment à quel point l'esclavage à Bourbon revêt des formes complexes et variées.

1. Eléments chronologiques et ethnologiques

Sous le régime de la Compagnie des Indes, avec le développement de la culture du café et des vivres à Bourbon, la traite s'intensifie pour procurer de la main-d'œuvre aux colons sur les plantations. Mais les domaines agricoles se trouvent disséminés sur toute l'île tandis que les navires qui viennent charger ces denrées pour les emporter hors de l'île ne s'arrêtent que dans les deux rades de Saint-Denis et de Saint-Paul. En l'absence de bons chemins carrossables dignes de ce nom avant le XIX^e siècle, permettant le transport des marchandises et des hommes par voie de terre, la circulation des produits et des individus entre les divers points de l'île s'effectue principalement par mer sur des embarcations de divers gabarits. Cela s'appelle le bornage.

Avec l'absence de port véritable, les navires à l'ancre en baie de Saint-Paul ou en rade de Saint-Denis ne peuvent venir contre un quai pour charger ou décharger leurs cargaisons. En conséquence, ce sont de petites embarcations qui font la navette entre la côte et les gros navires ancrés à distance du rivage, pratiquant une activité maritime dénommée « batelage ».

Pour manœuvrer toutes ces embarcations au cours de ces différentes navigations, il faut des marins. Peu d'Européens naviguant sur les vaisseaux de la Compagnie, sur la route des Indes, acceptent de rester aux îles pour intégrer la flottille locale. Les capitaines des navires n'acceptent d'ailleurs que de très mauvaise grâce de laisser certains de leurs matelots aux Mascareignes⁹⁷⁷, à moins qu'ils ne soient malades. En conséquence, les autorités locales doivent trouver d'autres hommes pour assurer ces

977 A. Loughon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome I, 185 p., p. 177.

navigations. La Compagnie va pour cela utiliser deux groupes sociaux différents : les lascars⁹⁷⁸, et les esclaves.

Les lascars viennent d'Inde, il semble qu'ils apparaissent à Bourbon en 1732, probablement envoyés par Pondichéry sur les ordres de la Compagnie⁹⁷⁹. S'ils donnent toute satisfaction sur les navires qui pratiquent le grand cabotage⁹⁸⁰, leurs prestations ne sont pas appréciées du Conseil Supérieur de Bourbon pour le batelage et le bornage. En 1738, ce dernier écrit à leur sujet aux Directeurs parisiens, qu'ils « sont uniquement propres à manœuvrer dans un vaisseau d'un beau temps, mais réellement très mols, sans courage ni force, et par conséquent peu propres au cabotage que nos chaloupes sont obligées de faire, et dans lesquelles aussitôt qu'ils sont hors de vue du port⁹⁸¹ ils ne veulent pas donner un coup d'aviron, dussent-ils périr cent fois. C'est précisément cette raison qui nous empêche de faire un certain usage de nos chaloupes avec lesquelles nous tirerions annuellement tous les vivres de Sainte-Suzanne et la plus grande partie des productions de la rivière d'Abord et que la Compagnie, gagnant les frais de messagerie, se trouverait en partie dédommée du prix coûtant de ces chaloupes par le fret qu'elles produiraient. D'ailleurs il [est] extrêmement à craindre que par la faute de ces lascars nous ne soyons exposés à en perdre souvent. Plusieurs ont manqué de périr sur la pointe de l'étang Salé, et l'une, en dernier lieu eut été entièrement perdue à la pointe du Galet, du côté de La Possession, si la belle mer ne nous avait donné le temps de l'échouer entièrement après qu'elle eu fait coste ; et cela parce que ces misérables lascars se croyant perdus, se jetèrent à la nage et abandonnèrent la chaloupe avec une cargaison de cabris qu'elle portait de la rivière d'Abord à Saint-Denis pour l'Île de France »⁹⁸².

Les autorités de Bourbon leurs préfèrent depuis plusieurs années les esclaves, mais avec une restriction particulière qu'elles expriment en écrivant aux Directeurs parisiens en 1732 : « Nous aurions besoin, pour les travaux et le service des vaisseaux, d'armer plusieurs pirogues ; nous ne pouvons les confier à des Malgaches »⁹⁸³. Ces derniers, ne renonçant jamais à l'espoir de regagner leur île, dérobent fréquemment des embarcations pour tenter la traversée et recouvrer la liberté⁹⁸⁴. Impossible donc de leur confier la flottille des îles. La Compagnie choisit à la place des esclaves en provenance des côtes de l'Afrique de l'ouest. Ainsi, déjà en 1728, un courrier des Directeurs

978 Marins indo-musulmans libres, spécialisés dans la navigation, au contraire des Malabars, libres également, mais plutôt utilisés aux îles Mascareignes comme ouvriers.

979 ADR, C° 53. *Les Directeurs de la Compagnie des Indes à Mrs du Conseil Supérieur de l'isle de Bourbon. A Paris, décembre 1732.*

980 Dans l'océan Indien, il s'agit des navigations entre les Mascareignes et l'Inde, la Mer Rouge, et la côte d'Afrique de l'est.

981 Les rades de Saint-Denis et Saint-Paul sont désignées sous le terme de « ports » dans les documents d'époque.

982 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome III, 2e fascicule, 1937, 150 p., p. 67-68.

983 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome II, 381 p., p. 32.

984 ADR, C° 673 - C° 675 - C° 949 - C° 1066 ; 1 Mi 126, *Saint-Denis isle de Bourbon le 19 décembre 1755.*

informe le Conseil Supérieur de Bourbon que le vaisseau *La Méduse* doit déposer à Bourbon « vingt noirs canotiers que vous retiendrez pour le compte de la Compagnie et dont vous vous servirez utilement pour nager⁹⁸⁵ les canots et pirogues entretenus dans les différents quartier de l'isle de Bourbon. La Compagnie a eu soin de recommander à M. Dupetival, Directeur du comptoir de Juda, d'apporter toute son attention dans le choix de ces noirs, pour ne vous envoyer que des gens qui soient en état de rendre les services que vous en devez attendre »⁹⁸⁶. En 1729 encore, les navires *La Vierge de Grâce* et *La Diane*, doivent embarquer des esclaves, le premier à Juda et le second au Sénégal⁹⁸⁷. Les capitaines ont l'ordre d'en déposer la moitié à l'Île de France et l'autre moitié à Bourbon. L'année suivante, la Compagnie expédie le navire *La Badine* au Sénégal pour y charger de nouveau une cargaison d'esclaves⁹⁸⁸. Mais alors qu'en 1732, les autorités de l'île écrivent encore à la Compagnie que celle-ci « pourrait si elle le juge à propos, nous faire passer pour son service une douzaine de Bambaras rameurs par chaque vaisseau qui toucherait à Gorée »⁹⁸⁹, réitérant cette demande dans un courrier du 12 décembre 1733⁹⁹⁰, la propriétaire de Bourbon annonce en 1731 et en 1732 qu'il n'y aura plus d'envoi d'esclaves de Guinée et du Sénégal aux Mascareignes, notamment parce que les colons de Bourbon trouvent leur prix de vente trop élevé⁹⁹¹.

Il semblerait donc que la flottille de Bourbon doive se contenter de lascars, mais les dirigeants de l'île persistent encore en 1736 à demander, pour la navigation locale, des esclaves d'Afrique de l'ouest, continuant à critiquer l'attitude des marins qu'on fait parvenir de l'Inde⁹⁹². Entretemps, une situation nouvelle se met en place aux Mascareignes en 1735, avec l'arrivée de Mahé de Labourdonnais comme gouverneur des deux îles. Nommé à ce poste par les Directeurs, à la condition expresse de mettre en valeur l'Île de France qui végète depuis 1721, le nouveau gouverneur mobilise la quasi totalité des moyens dévolus aux deux îles, pour mener à bien sa mission. Le nouveau gouverneur s'installe d'ailleurs à l'Île de France. En conséquence, alors qu'en 1736 la Compagnie des Indes, cédant aux

985 Terme ancien qui signifie ramer.

986 ADR, C° 35. *Les Directeurs de la Compagnie des Indes à Mrs du Conseil Supérieur de l'isle de Bourbon. A Paris ce 26 août 1728.*

987 ADR, C° 39. *Les Directeurs de la Compagnie des Indes à Mrs du Conseil Supérieur de l'isle de Bourbon. A Paris le 5 septembre 1729.*

988 ADR, C°40. *Les Directeurs de la Compagnie des Indes à Mrs du Conseil Supérieur de l'isle de Bourbon. A Paris le 4 septembre 1730.*

989 A. Lounnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome II, 381 p., p. 32.

990 A. Lounnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome II, 381 p., p. 79.

991 *Ibid.*

992 A. Lounnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome III, 1e fascicule, p. 62.

instances répétées des autorités de l'île, envoi de nouveau des esclaves du Sénégal aux Mascareignes, dont vingt destinés particulièrement à Bourbon⁹⁹³, le Conseil Supérieur de l'île écrit aux Directeurs « ceux que vous nous aviez envoyés sont restés à l'Île de France où ils sont fort utiles »⁹⁹⁴, et demande de nouveaux des esclaves d'Afrique de l'ouest. Les Directeurs répondent : « Faisant toucher à Gorée deux des vaisseaux de cette expédition, pour y prendre 40 noirs et cinq négresses qu'ils remettront à l'Île de France, c'est à Monsieur de Labourdonnais à qui vous devez vous adresser pour avoir en remplacement des 20 Bambaras qui vous étaient destinés, les nègres d'Afrique que vous nous exposez être absolument nécessaires pour les deux chaloupes et deux pirogues que vous êtes obligés d'avoir presque toujours à la mer ; au surplus, puisque dans l'Inde on ne se sert pour la navigation que de lascars, il nous paraît que ces sortes d'équipages devraient vous suffire pour vos chaloupes et pirogues »⁹⁹⁵.

Mais ce nouvel envoi tourne court, puisque dans un courrier du 24 février 1738, les autorités de Bourbon, dépitées, expliquent : « Monsieur de Labourdonnais a bien reçu, à ce qu'il nous dit, les noirs du Sénégal, mais nous n'en avons pas eu un seul ici. L'isle de France est au vent de Bourbon⁹⁹⁶ : il n'est pas surprenant qu'il y garde tout ce qui paraît convenable »⁹⁹⁷. A la place, le nouveau gouverneur des Mascareignes donne pour instruction aux autorités de Bourbon, le 24 septembre 1736, de « mettre des noirs du Mozambique dans les pirogues »⁹⁹⁸.

En 1743, de nouveau, les instructions de la Compagnie demandent à deux de ses vaisseaux, le *Duc d'Orléans* et le *Triton*, « d'aller prendre à Gorée 40 jeunes noirs et 10 négresses »⁹⁹⁹ pour les remettre à l'île de France. Les Directeurs parisiens souhaitent ainsi faire passer annuellement dans cette île « 40 de ces noirs et 20 négresses »¹⁰⁰⁰. L'année suivante, le *Héron* et le *Saint-Géran* reçoivent donc des instructions similaires de la Compagnie portant sur le nombre d'esclaves convenu¹⁰⁰¹. Mais les ordres particuliers au Conseil de l'île de France, extraits du registre général des délibérations de la

993 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome III, 1e fascicule, p. 105.

994 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome III, 1e fascicule, p. 62.

995 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome III, 1e fascicule, p. 105.

996 Remontant très mal au vent, les navires de l'époque venant d'Europe, une fois passé le cap de Bonne Espérance, devaient décrire une large courbe vers le nord-est, avant de mettre enfin le cap à l'ouest une fois parvenus à la bonne latitude. Ils relâchaient donc en premier à l'Île de France avant de toucher l'île Bourbon.

997 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome III, 2e fascicule, 1937, 150 p., p. 67-68.

998 ADR, C° 1122. *Instructions de Labourdonnais à Lemery Dumont au sujet des travaux à faire exécuter dans l'île pendant son absence. Saint-Paul, le 24 septembre 1736.*

999 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome IV. 1940, 202 p., p. 101.

1000 *Ibid.*

1001 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome IV. 1940, 202 p., p. 138.

Compagnie des Indes du 15 juin 1745, annoncent que la livraison d'esclaves de Gorée n'aura pas lieu cette année¹⁰⁰².

Toutes les dernières instructions, depuis 1743, montrent que les envois d'esclaves d'Afrique de l'ouest restent à l'usage exclusif de l'Île de France. Le gouverneur, qui met toute son énergie dans le développement de l'escale du Port-Louis, a besoin de nombreux marins pour assurer le ravitaillement et l'entretien des vaisseaux qui y relâchent.

Qu'en est-il alors des marins qui composent les équipages de la flottille de Bourbon ? Les inventaires des biens de la Compagnie à Bourbon donnent à ce sujet des informations intéressantes. Celui de 1736 indique qu'il y a en tout cinquante-six personnes qui travaillent pour la marine¹⁰⁰³, soit :

- Un officier
- Deux patrons¹⁰⁰⁴ « blancs »
- Un calfat¹⁰⁰⁵ « blanc »
- Deux patrons lascars
- Vingt-cinq lascars
- Deux patrons esclaves
- Vingt-trois esclaves

Ces hommes forment l'équipage de cinq chaloupes.

L'appartenance ethnique des esclaves n'est pas mentionnée, mais les recensements suivants, qui ne donnent plus la fonction des esclaves du Roi, précisent en revanche leur provenance.

En 1746 on trouve :

- « 136 noirs malgaches et de l'Inde
- 34 noirs de Mozambique
- 1 noir de Mozambique aveugle
- 16 noirs de Guinée
- 40 négresses malgaches et de l'Inde
- 19 négresses de Mozambique
- 7 noirs créoles pièces d'Inde
- 37 négrillons créoles pièces d'Inde et Malgaches
- 32 négrittes créoles
- 2 forts négrillons de Mozambique
- 1 négrillon de Mozambique »¹⁰⁰⁶.

1002 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome IV. 1940, 202 p., p. 178.

1003 ADR, C°686. *Etat nominatif des employés, officiers, soldats, ouvriers et esclaves de la Compagnie des Indes arrêté par le Conseil Supérieur. Du 27 septembre 1736.*

1004 Dans la marine, le « patron » est le capitaine d'une petite embarcation.

1005 Celui qui calfate les navires, c'est-à-dire qui rend la coque étanche à l'aide de goudron et de coton qu'il insère entre les bordés.

1006 ADR, C°1892. *Inventaire général des bâtiments, cases, biens en fonds, marchandises effets et ustenciles appartenant à la Compagnie des Indes en l'île de Bourbon et existant au 31 décembre 1746.*

Un courrier de Brenier, gouverneur particulier de Bourbon, du 19 décembre 1755, à la Compagnie des Indes, affirme que « si elle n'a la bonté de nous envoyer des noirs de Guinée pour armer les chaloupes et pirogues, on ne pourra plus naviguer en cette isle. On ne peut avoir des cafres de Mozambique, qui d'ailleurs sont moux et maladroits, on a plusieurs exemples qu'ils se sauvent dans les chaloupes et pirogues avec les noirs de Madagascar. La Compagnie est informée depuis longtemps qu'on ne peut mettre dans des chaloupes et pirogues des noirs de Madagascar, sans risques de les faire enlever »¹⁰⁰⁷. Le gouverneur propose ensuite la solution suivante : « Il ne faudrait envoyer que 50 à 60 noirs sur chaque vaisseau, il n'en mourrait point, ils soulageraient les équipages pendant la traversée et en arrivant à l'isle de France ils seraient matelots »¹⁰⁰⁸. Une solution iconoclaste sous la plume d'un fonctionnaire de la Compagnie et qui témoigne d'une vision pour le moins audacieuse concernant l'esclavage. Solution pour le moins pratique, qui ne confine pas les esclaves dans la cale durant le voyage vers Bourbon, mais les met en formation sur le pont aux côtés des hommes de l'équipage !...

Si l'on se réfère aux instructions des diverses autorités qui ont prévalu jusqu'à présent, seuls les esclaves originaires de Guinée, du Sénégal et dans une moindre mesure ceux du Mozambique¹⁰⁰⁹ (et peut-être de l'Inde ?) peuvent servir dans la flottille de Bourbon. Aucune information ne permet de savoir si les esclaves créoles sont écartés de l'activité maritime à l'instar des Malgaches. Le recensement de l'année suivante retrouve sensiblement les mêmes chiffres par ethnie, à l'exception des Mozambicains qui passent à quatre-vingt-quatorze individus¹⁰¹⁰.

Pour 1754, l'inventaire indique que les Malgaches restent majoritaires, mais il y a quarante esclaves de Guinée et soixante-douze esclaves du Mozambique¹⁰¹¹. En 1767, l'année où la Compagnie rétrocède les îles au Roi de France, les esclaves de Guinée sont trente-neuf et ceux du Mozambique soixante-cinq. Le nombre d'esclaves créoles parmi les esclaves de la Compagnie demeure extrêmement faible tout au long de la période, puisque systématiquement inférieur à dix individus.

Ainsi, en analysant ces différentes données, on constate que malgré les agissements du gouverneur Mahé de Labourdonnais entre 1735 et 1748, il y a en permanence à Bourbon des esclaves d'Afrique de l'ouest et ce jusqu'en 1767. Prioritairement affectés à l'activité maritime, ils y retrouvent

1007 ADR, 1 MI 126. *Lettre de Brenier, gouverneur particulier de Bourbon, à Saint-Denis isle de Bourbon le 19 décembre 1755.*

1008 ADR, 1 MI 126. *Lettre de Brenier, gouverneur particulier de Bourbon, à Saint-Denis isle de Bourbon le 19 décembre 1755.*

1009 ADR, C°906. 1758, Saint-Denis, 23 septembre. *De trois esclaves de la Compagnie noyés au cap Bernard.* Il s'agit d'esclaves de marine, parmi lesquels un Mozambique.

1010 ADR, C°1892. *Inventaire général des bâtiments, cases, biens en fonds, marchandises effets et ustenciles appartenant à la Compagnie des Indes en l'île de Bourbon et existant au 31 décembre 1747.*

1011 ADR, C°1892. *Inventaire général des bâtiments, cases, biens en fonds, marchandises effets et ustenciles appartenant à la Compagnie des Indes en cette isle et existant au 30 juin 1754 à la solde des livres cottés AA.*

également au moins une partie des esclaves originaires du Mozambique. Au cours de la période suivante (1767-1789), durant laquelle le Roi de France administre directement les Mascareignes, il semble bien que les esclaves d'Afrique de l'ouest disparaissent progressivement au profit des Mozambiques et peut-être aussi des Créoles. La Compagnie des Indes avait en effet le monopole de la traite dans ses possessions et pouvait ordonner à ses navires de prendre des esclaves dans les lieux de son choix, au cours des trajets entre l'Europe et l'Asie, tandis qu'avec l'arrivée de l'administration royale, la traite devient le fait d'armateurs particuliers qui ne se donnent plus cette peine et qui se concentrent sur l'océan Indien, donnant à la traite à destination des Mascareignes un caractère résolument régional. Le fait qu'il se trouve, en 1773, des esclaves malgaches dans les équipages des bateaux du Roi qui naviguent au bornage et jusqu'à l'Île de France¹⁰¹², montre clairement cette réduction des possibilités de choix en matière d'esclaves de marine.

2. Le quotidien des esclaves de marine de la Compagnie des Indes et du Roi

Les esclaves de marine de Bourbon doivent composer les équipages de la flottille de l'île.

Ils se trouvent répartis géographiquement en deux groupes, qui correspondent aux deux seules rades qui accueillent des vaisseaux venus du large : Saint-Denis et Saint-Paul. Le groupe d'esclaves de marine de Saint-Denis devient numériquement le plus important à partir de 1738, lorsque ce dernier quartier accède au statut de chef-lieu de Bourbon, car les gros navires ont alors l'ordre d'y relâcher en priorité.

La flottille se compose de pirogues¹⁰¹³, de chaloupes¹⁰¹⁴, de bateaux¹⁰¹⁵, et de goélettes¹⁰¹⁶. Les pirogues transportent essentiellement des passagers, plus rarement du fret. Elles naviguent surtout dans les rades, entre la terre et les navires ancrés au large, mais peuvent aussi effectuer ponctuellement des trajets d'un point à un autre de la côte.

Les chaloupes circulent également du rivage aux mouillages des vaisseaux, pour y charger ou décharger des marchandises, mais elles vont en plus chercher les marchandises destinées aux gros navires, dans les divers quartiers du sud et de l'est.

1012 ADR, 14C. *Le Brick du Roi la Dorade, commandé par M. Dumargaro, officier bleu. Parti pour l'Isle de France le 9 décembre 1773. Rôle de l'équipage.*

1013 La pirogue a sa base creusée dans un seul arbre et on y rajoute des bordés pour augmenter sa hauteur. Embarcation fine et qui peut être relativement longue. Elle peut être à l'époque dénommée également « canot ».

1014 La chaloupe jaugeant en général une dizaine de tonneaux, se propulse surtout à la rame mais aussi à la voile, au moyen d'un mât démontable, lorsque le temps le permet.

1015 « Bateau » également appelé « both » ou « bôt », il s'agit d'une embarcation jaugeant en général de 20 à 25 tonneaux, dont le mode de propulsion principal est la voile.

1016 Navire possédant deux mâts.

Les bateaux assurent la liaison entre tous les quartiers de Bourbon et aussi celle avec l'Île de France, quant aux goélettes, elles peuvent naviguer partout au départ des Mascareignes.

Ainsi, en septembre 1736, la délibération du Conseil d'administration précise que les fournitures remises par les habitants au repos de Laleu¹⁰¹⁷ et à la rivière d'Abord¹⁰¹⁸ « pourront être transportées par le moyen des chaloupes et pirogues de la Compagnie »¹⁰¹⁹, et que celles remises spécifiquement à la rivière d'Abord « pourront être transportées par un bateau ou navire, lorsque quelquefois le temps le permettra à droiture à l'Isle de France »¹⁰²⁰. En avril 1755, un courrier du gouverneur de Bourbon décrit la situation suivante : « On ne peut envoyer à la rivière d'Abord pour charroyer les cafés qu'à la fin de ce mois et pendant le mois de mai, il faut y envoyer une chaloupe et une pirogue pour charger les batteaux, il nous faut ici deux chaloupes, pour décharger les effets que les vaisseaux d'Europe vont apporter, ces chaloupes servent aussi pour porter à Saint-Paul la portion des marchandises qu'il faut envoyer au quartier »¹⁰²¹. La même année, en décembre, une autre lettre du gouverneur aux Directeurs annonce : « Nos deux bateaux ont fait trois voyages à la rivière d'Abord, à chaque voyage ces deux bateaux n'ont porté à Saint-Paul qu'environ 750 basles de caffé, ... »¹⁰²².

Lorsqu'en 1740, le Sieur Rivière « promet et s'oblige de faire et parfaire pour le service de la dite Compagnie trois pirogues de neuf à dix rames dans les endroits où se trouveront des arbres propres à cet usage, (...). Les mettre en état de naviguer, et les faire conduire jusqu'à la mer (...). Les dites pirogues étant à la mer, la Compagnie sera tenue de les faire conduire à Saint-Paul pour que le Sieur Rivière puisse les finir entièrement »¹⁰²³, il appartient aux équipages de la Compagnie, parmi lesquels des esclaves de marine, de conduire ces embarcations de l'endroit où le fabricant les livre, au lieu de leur destination finale.

En décembre 1766, les autorités de l'Île de France demandent aux commissaires de la Compagnie des Indes à Bourbon, de renvoyer « les noirs de marine que nous avons prêté à la goélette *Le Gol* pour faire son voyage et de n'en garder aucun pour quelques raisons que ce soit, non plus que l'officier marinier blanc du *Dargenson*, qu'il faut que nous rendions à son retour »¹⁰²⁴.

1017 Saint-Leu.

1018 Saint-Pierre.

1019 ADR, C°1444. *Extraits des registres des délibérations du Conseil d'administration, en date du 8 septembre 1736.*

1020 ADR, C°1444. *Extraits des registres des délibérations du Conseil d'administration, en date du 8 septembre 1736.*

1021 ADR, 1 MI 126. *Lettre de Brenier, gouverneur particulier de Bourbon, du 12 avril 1755.*

1022 ADR, 1 MI 126. *Lettre de Brenier, gouverneur particulier de Bourbon, du 19 décembre 1755.*

1023 ADR, C°1152. *Saint-Paul, 13 juin 1740. Convention entre le Conseil Supérieur et Henri Rivière au sujet de la confection par le second de trois pirogues.*

1024 ADR, C°570. *Au Port-Louis, isle de France, le 13 décembre 1766, à MM. Les commissaires de la Compagnie des Indes à Bourbon.*

Toutes ces navigations autour des côtes de Bourbon peuvent parfois se terminer de façon tragique, car les atterrages restent difficiles d'accès et les mouillages peu abrités de la houle. En 1752, le bateau le *Saint-Jacques* fait naufrage sur les récifs de la rivière d'Abord, provoquant la mort d'au moins « un matelot blanc, deux lascars et dix cafres »¹⁰²⁵. Lors d'un cyclone, au mois de février 1755, les deux chaloupes de la Compagnie étaient en mer, pour le service d'un vaisseau et d'un bateau, ancrés en rade de Saint-Denis. « L'équipage de l'une des deux est monté à bord du vaisseau (...). L'autre chaloupe, qui avait à bord 30 sacs de ris en paille, a appareillé pour aller à Saint-Paul, les vents contraires l'ayant obligé de virer de bord (...), mais la violence du vent ayant emporté sa voile, elle est aller échouer à la pointe du Galet, l'équipage s'est sauvé, et la mer a jetté la chaloupe en haut sur les galets »¹⁰²⁶. Le gouverneur Brenier raconte qu'au cours du même cyclone, un « officier du vaisseau qui était à terre a demandé une pirogue pour aller à bord, malgré tout ce qu'on a pu lui dire sur le péril ou il s'exposoit et effectivement si tôt que la pirogue a été à la mer, les lames l'ont faite chavirer et il s'est noyé, les noirs de l'équipage se sont sauvés à la nage »¹⁰²⁷. Un an plus tard encore, le 10 septembre 1756, une grande pirogue se renverse en face du lieu dit le « Burgos » à Saint-Benoît. Les esclaves de l'équipage se sauvent à la nage « avec grande peine »¹⁰²⁸, certains blessés, mais « le nommé David Douplot, matelot de Saint-Malot, patron de la pirogue »¹⁰²⁹, se noie. Durant le mois de septembre 1758, une des pirogues de la Compagnie fait naufrage entre le cap Bernard et la rivière Saint-Denis. Le greffier en chef du Conseil Supérieur et le chirurgien se rendent sur les lieux du drame et retrouvent, sur le bord de la mer, les corps de trois esclaves de marine : « Pierrot et Salon, tous deux Ouolofs et le troisième appelé Macondé, Mozambique »¹⁰³⁰. La description du chirurgien major précise que « la cause de la mort des trois noirs venait de suffocation par l'eau de la mer dans laquelle ils étaient tombés, la pirogue dans laquelle ils étaient ayant capoté à la pointe du cap Bernard »¹⁰³¹.

De manière tout à fait intéressante, les esclaves de marine appartenant à l'Etat travaillent à bord des embarcations aux côtés de marins européens et ils occupent indifféremment les mêmes postes. Ainsi, au sein de

1025 ADR, C°140. *Les Syndics et Directeurs de la Compagnie des Indes à Mrs du Conseil Supérieur à l'isle Bourbon. A Paris le 5 août 1752.*

1026 ADR, 1 MI 126. *Lettre de Brenier, gouverneur particulier de l'isle de Bourbon à Saint-Denis, le 31 mars 1755.*

1027 *Ibid.*

1028 ADR, C°857. 1756, *Saint-Benoît, 10 septembre. Déclaration du décès de David Douplot, matelot noyé en mer.*

1029 *Ibid.*

1030 ADR, C°906. 1758, *Saint-Denis, 23 septembre. De trois esclaves de la Compagnie noyés au cap Bernard.*

1031 *Ibid.*

la même flottille, trouve-t-on des patrons de chaloupe européens, lascars et esclaves. En 1736 la distribution de la marine recense :

- deux patrons de chaloupe européens : Lucas Le Talec et Tanguy,
- deux patrons lascars : Mirahounen et Saydoula
- deux patrons esclaves : Louis et Jérôme¹⁰³².

Mais également quatre patrons de canot esclaves de marine :

- Jérôme
- Hiacinthe
- Mingor
- Miguel¹⁰³³.

Le fait que les autorités accordent à ces esclaves des responsabilités similaires à celles d'Européens libres signifie qu'elle leur reconnaît les mêmes compétences et qu'elle a pour eux une confiance identique. Ils commandent les embarcations de la Compagnie autour de l'île à l'égal des patrons européens. L'un de ces esclaves, Jean-Louis Brany, réalise une véritable carrière au sein de la flottille de Bourbon. Il commence son parcours à l'époque de la Compagnie des Indes : en 1757, cet esclave fait partie des patrons de pirogues¹⁰³⁴. Au mois de décembre 1760, Brany est recensé parmi les patrons de chaloupe¹⁰³⁵. Plusieurs années après, en 1773, alors que l'île appartient désormais au Roi de France qui l'administre directement depuis 1767, Jean-Louis Brany commande la pirogue n° 1 à Saint-Denis. L'apothéose de sa carrière se situe en 1778, année au cours de laquelle cet esclave réussit, au cours d'un cyclone, à ramener son embarcation à Saint-Denis. En récompense de cet acte courageux, les administrateurs généraux des Mascareignes accordent à Brany, une médaille à l'effigie du Roi, une veste de drap bleu avec parement et collet rouge garnis d'une tresse d'argent simple¹⁰³⁶. Cela fait au moins vingt-et-un ans que cet esclave dirige une embarcation à Bourbon et la décoration qu'il reçoit, peu de colons de Bourbon peuvent se vanter de l'avoir reçue¹⁰³⁷. Comme Brany, d'autres esclaves bénéficient de responsabilités dans la flottille de Bourbon. Ainsi Henry, Créole, patron de chaloupe depuis 15 ans en 1778, est-il considéré par les autorités de l'île comme « capable dans l'occasion de servir de second maître de port »¹⁰³⁸. Il s'agit d'une responsabilité considérable et

1032 ADR, C°686. *Etat nominatif des employés, officiers, soldats, ouvriers et esclaves de la Compagnie des Indes arrêté par le Conseil Supérieur. Du 27 septembre 1736. Distribution de la Marine.*

1033 ADR, C°686. *Etat nominatif des employés, officiers, soldats, ouvriers et esclaves de la Compagnie des Indes arrêté par le Conseil Supérieur. Du 27 septembre 1736. Distribution de la Marine.*

1034 ADR, C°1718. *Etat de la dépense des bateaux, chaloupes et pirogues de la Compagnie depuis le 1er avril 1757 jusqu'au 30 juin même année.*

1035 ADR, C°1722. *Etat des gratifications accordées aux noirs patrons de chaloupe esclaves de la Compagnie à compter du 1er octobre dernier à ce jour. A Saint-Denis ce 31 décembre 1760.*

1036 A.N., col. C3/17. *Lettres communes n°19, 58 et 65, 29 mai, 31 août et 23 septembre 1778.*

1037 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome IV. 1940, 202 p., p. 28. Le chasseur de marron François Caron reçoit une médaille du Roi en 1742 pour son efficacité dans la chasse aux esclaves marrons.

1038 *Ibid.*

d'une marque de confiance absolue, puisque seuls des Européens peuvent habituellement prétendre à ce poste. Auparavant, deux autres esclaves, Louis et Jérôme, avaient également eu une longue carrière de patrons, puisqu'ils exerçaient déjà ces responsabilités en 1736¹⁰³⁹, et qu'en 1760, ils commandent toujours chacun une chaloupe de la Compagnie à Bourbon¹⁰⁴⁰.

Ces esclaves que l'on retrouve mélangés à des Européens sur les embarcations de la Compagnie à Bourbon, bénéficient d'un traitement sinon égal à eux, du moins aménagé semble-t-il, pour garantir leur totale coopération. Les autorités de Bourbon versent, au moins de manière ponctuelle, des gratifications en argent aux esclaves patrons de chaloupe. Du 1^{er} octobre au 31 décembre 1760, dix de ces esclaves perçoivent un revenu. Pour un mois de service, huit d'entre eux touchent la somme de trois livres et douze sols, le neuvième reçoit sept livres et quatre sols, enfin, le dixième gagne dix livres et seize sols¹⁰⁴¹.

Pour acheminer les marchandises, ces esclaves de marine du Roi, naviguent à la fois le long des côtes de l'île et jusqu'aux navires ancrés dans les rades. Aussi ont-ils des responsabilités et une liberté plus grandes que la population servile des habitations. Ils constituent souvent le premier voire parfois l'unique contact avec les matelots européens naviguant sur les vaisseaux, lors de leur escale à Bourbon. Ils en sont les intermédiaires avec la terre. Parfois des complicités se nouent entre ces marins libres et esclaves face aux autorités. Comment expliquer autrement le vol d'une chaloupe toute neuve, par « quatre noirs de la Compagnie et quelques noirs et négresses des particuliers », à Saint-Denis, au cours de la nuit du 25 au 26 août 1755, tandis que sur le navire le *Golconde*, au mouillage dans la rade, ceux de l'équipage « qui étaient à bord ont vu partir cette chaloupe »¹⁰⁴² ? Pour ce cas précis, les matelots européens, de quart à bord du *Golconde*, n'ont pas donné l'alarme volontairement, alors qu'ils voyaient pertinemment que des esclaves prenaient la fuite à bord d'une embarcation dérobée.

En ce qui concerne la nourriture, sous le régime de la Compagnie des Indes, les esclaves de marine consomment apparemment des fayots et du maïs, tandis que les Européens occupés aux mêmes fonctions mangent également des fayots mais avec du blé¹⁰⁴³. Pourtant, pour la période suivante,

1039 ADR, C°686. *Etat nominatif des employés, officiers, soldats, ouvriers et esclaves de la Compagnie des Indes arrêté par le Conseil Supérieur. Du 27 septembre 1736. Distribution de la Marine.*

1040 ADR, C°1722. *Etat des gratifications accordées aux noirs patrons de chaloupe esclaves de la Compagnie à compter du 1er octobre dernier à ce jour. A Saint-Denis ce 31 décembre 1760.*

1041 ADR, C°1722. *Etat des gratifications accordées aux noirs patrons de chaloupes esclaves de la Compagnie à compter du 1er octobre dernier à ce jour. A Saint-Denis isle de Bourbon, le 31 décembre 1760.*

1042 ADR, 1 Mi 126. *Lettre du gouverneur Brenier aux Directeurs. A Saint-Denis isle de Bourbon le 19 décembre 1755.*

1043 ADR, C°1718. *Etat de la dépense des bateaux chaloupes et pirogues de la Compagnie depuis le 1er avril 1757 jusqu'au 30 juin même année.*

entre 1771 et 1790, tous les esclaves de marine qui se trouvent sur les bateaux du Roi se nourrissent exactement comme le reste de l'équipage composé d'Européens, de Créoles, de libres de couleur et parfois d'autres esclaves, mais appartenant à des particuliers¹⁰⁴⁴. La seule exception venant des boissons, puisque à bord, les matelots européens boivent du vin et les esclaves de l'eau de vie¹⁰⁴⁵. Ces bateaux naviguent autour de Bourbon, mais également, fréquemment jusqu'à l'Île de France¹⁰⁴⁶. La majorité d'entre eux utilise des esclaves de marine, désignés dans leurs listes d'équipage, sous le terme « matelots noirs » aux côtés de « matelots blancs ». L'appellation « matelot », indique des compétences identiques pour les deux groupes. A bord de ces embarcations, les esclaves de marine du Roi sont souvent plus nombreux que le reste de l'équipage, ou alors ils représentent la moitié des marins embarqués¹⁰⁴⁷. Leur nombre important sur chaque navire ne semble donc pas représenter un danger pour les autorités ni pour le reste de l'équipage, quelles que soient les destinations concernées. D'ailleurs, les esclaves de marine, tout comme les autres marins, vont à l'hôpital lorsqu'ils tombent malades¹⁰⁴⁸. Cette promiscuité entre les matelots libres et esclaves, qui existe tout au long de l'année sur le bateau, mais aussi à terre, ne peut que favoriser à terme une solidarité et une confiance réciproques face aux divers dangers de la mer.

Deux autres faits semblent venir confirmer la situation particulière des esclaves de marine dans l'île tout au long du XVIII^e siècle et même après. Le Conseil Supérieur de Bourbon écrit à celui de l'Île de France en janvier 1749 : « Il nous est revenu par le *Sumatra* un de nos patrons de chaloupe qui fut il y a 4 à 5 ans obligé dans un grain de faire vent arrière pour Madagascar, ayant dépouillé l'île. Il nous assure que le reste de son équipage, qui est à Matapan, ne demande pas mieux que de revenir ici. Le Roi a promis de les envoyer par le premier vaisseau qui ira chez lui et paraît vouloir qu'on lui fasse quelque présent. M. de Ballade écrit à M. David pour l'engager à faire traiter ces noirs à la première occasion. Nous vous envoyons leurs noms pour que vous ayez la bonté de les faire donner au capitaine qui sera chargé de cette opération »¹⁰⁴⁹. Le ton de la lettre montre que les autorités paraissent elles-mêmes très étonnées de la demande de l'équipage de cette chaloupe, qu'ils croyaient certainement perdue pour la Compagnie des Indes. Et que penser du patron de l'embarcation qui accomplit le voyage de Madagascar à

1044 ADR, 14C. *Rôles des bateaux du Roi La Catherine, de La Françoise, de L'Aimable Christine, de La Dorade, de La Bourbonnaise...*

1045 ADR, 14C. *Armement de la goélette du Roi la Françoise. Vivres de campagne pour un mois à 17 rations. Du 23 décembre 1785.*

1046 ADR, 14C. *Rôles des bateaux du Roi La Catherine, de La Françoise, de L'Aimable Christine, de La Dorade, de La Bourbonnaise...*

1047 ADR, 14C. *Rôles des bateaux du Roi La Catherine, de La Françoise, de L'Aimable Christine, de La Dorade, de La Bourbonnaise...*

1048 *Ibid.* et 15C. *Marché pour l'entreprise de l'hôpital du Roi au quartier Saint-Paul. Du 14 octobre 1780.*

1049 A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur et de la Compagnie des Indes*, Paris, Ernest Leroux, tome V, p. 125. *Messieurs du Conseil Supérieur de l'Île de France, à l'île de Bourbon le 18 janvier 1749.*

Bourbon, probablement à bord d'un navire de traite, pour convaincre le Conseil Supérieur d'aller récupérer son équipage ? Par un hasard de la météo, des esclaves ont pu quitter l'île, mais ils veulent y revenir pour continuer à exercer leur métier de marins. Comment expliquer cette attitude pour le moins déconcertante ?

Le groupe des esclaves de marine vient parfois défier l'autorité suprême elle-même, puisqu'en 1806, bien après la période concernée par la présente étude, lorsque le général Des Brulys vient prendre ses fonctions de gouverneur dans l'île, il doit patienter vingt-quatre heures, à bord de son navire, dans la rade de Saint-Denis, avant de pouvoir débarquer, car les esclaves de marine, ayant obtenu la permission de fêter le 1^{er} de l'an, sont ivres ou absents¹⁰⁵⁰.

Ainsi, durant la plus grande partie du XVIII^e siècle, le groupe des esclaves de marine se distingue des autres catégories d'esclaves, pour plusieurs raisons :

- Les esclaves marins savent naviguer et se voient confier une flottille et des marchandises, quand la plupart des autres esclaves ne peuvent approcher une embarcation sans difficultés.
- Durant une grande partie du XVIII^e siècle leur recrutement concerne des ethnies particulières.
- Ces esclaves fréquentent quotidiennement les matelots libres dont les conditions d'existence restent médiocres et entretiennent avec eux une promiscuité de fait, sur le bateau, à l'hôpital ou à terre, qui développe des liens originaux, certainement peu répandus ailleurs dans la population de Bourbon.
- Leur métier de marins permet à certains de ces esclaves d'occuper des postes à responsabilités, et de réaliser de véritables carrières avec la confiance et la reconnaissance des autorités de l'île.

Ces esclaves de marine constituent véritablement un groupe particulier au sein de la population servile de Bourbon entre 1718 et 1790 et même bien après cette dernière date.

*Olivier Fontaine est enseignant en Lettres-Histoire et doctorant à
l'Université de La Réunion
o.fontaine2@gmail.com*

1050 ADR, L 109. *Le général de brigade des Brulys, lieutenant du capitaine général Decaen, au capitaine général. Du 13 nivôse an 14.*