HAL
open science

Esclaves des Mascareignes et navigations dans la zone sud de l'océan Indien, 1768-1790

Olivier Fontaine

To cite this version:

Olivier Fontaine. Esclaves des Mascareignes et navigations dans la zone sud de l'océan Indien, 1768-1790. Revue historique de l'océan Indien, 2015, Esclavage : nouvelles approches, 12, pp.170-182. hal-03419252

HAL Id: hal-03419252

https://hal.univ-reunion.fr/hal-03419252v1

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.

Esclaves des Mascareignes et navigations dans la zone sud de l'océan Indien, 1768-1790

Olivier Fontaine
Docteur en Histoire
La Réunion

La présente étude se veut la continuation d'une première communication faite en 2010[459] et qui s'intitulait, *Les esclaves de marine de la Compagnie des Indes et du Roi, de 1718 à 1790*. Cependant, il s'agit ici d'étendre les investigations non plus seulement aux esclaves du roi, mais d'une manière générale à l'ensemble de la population servile concernée par les navigations du *bornage*, c'est-à-dire le long des côtes de l'île, du *petit cabotage* jusqu'à l'Île de France, aux Seychelles et jusqu'à Madagascar et du *grand cabotage* sur les côtes d'Afrique de l'Est et de l'Inde, ce pendant la période d'administration royale directe, soit de 1767 à 1789.

Ce travail de recherche et d'analyse se base principalement sur le dépouillement d'une liasse de la série C des Archives Départementales de La Réunion : la liasse 14 C regroupant soixante-treize dossiers d'armement de navires de 1768 à 1790.

Dans tous ces rôles de navigations, l'île Bourbon est systématiquement impliquée, soit comme lieu d'armement, soit comme lieu de destination, que ce dernier soit accidentel ou programmé. Il convient cependant de garder à l'esprit qu'au cours de la période concernée, la grande majorité des armements pour toutes les destinations se fait au départ de l'Île de France qui demeure le port officiel des Mascareignes. Mais, justement, baser cette étude sur l'activité maritime de l'île Bourbon permet un éclairage à la fois nouveau et complémentaire sur l'activité maritime des Mascareignes et ses acteurs.

À l'exception d'un rôle d'armement concernant quatre pirogues du roi et de celui d'un navire qui navigue après 1794[460], les autres dossiers permettent de suivre trente-et-un navires différents, de petit et moyen tonnage[461], pendant une ou plusieurs campagnes dans l'océan Indien. Chaque campagne peut durer au minimum quelques mois et au maximum deux ou trois ans, mais la plupart d'entre elles s'étalent sur une année. Parmi ceux armés aux Mascareignes, dix-sept bâtiments ne sont concernés que par un armement, tandis que trois le sont pour deux, quatre par trois, un par quatre.

---

[459] *Revue Historique de l'Océan Indien,* n° 7. AHIOI, 2011, p. 361.

[460] Le rôle d'équipage de *L'Aimable Euphémie* date du 3 fructidor, il est donc postérieur à l'adoption du calendrier révolutionnaire aux Mascareignes.

[461] Lorsqu'il est mentionné, le tonnage de ces bâtiments varie entre 10 et 90 tonneaux, la moyenne se situant toutefois au-delà de 30 tonneaux, ce qui correspond à la capacité des navires ayant des activités allant du bornage au grand cabotage.

Mais surtout, un navire est concerné par neuf dossiers d'armement tandis qu'un autre l'est par douze.

Chacun de ces rôles contient une liste d'équipage établie au départ de la campagne et qui fluctue ensuite souvent jusqu'au désarmement du navire.

Parmi les navires pour lesquels le lieu d'armement est signalé lors de chaque campagne, 86,3 % se trouvent rattachés à Bourbon, les autres proviennent de l'Île de France. Sur ces rôles, lorsque les autorités mentionnent clairement la ou les destinations des bâtiments, ou si celles-ci apparaissent évidentes par déduction, ces embarcations se dirigent par ordre décroissant vers :

- les côtes de Bourbon (70,5 %),
- l'Île de France (50 %),
- Madagascar (13,2 %),
- l'Inde (5,8 %),
- les Seychelles (2,9 %)
- et le Mozambique (1,4 %).

D'autre part, 41,1 % de ces armements concernent des navires appartenant à des particuliers, contre 60,2 % à l'administration royale.

Bien que ces rôles d'armements ne soient pas exhaustifs pour la période concernée et que les informations qui s'y trouvent consignées comportent parfois des lacunes, la période que couvrent ces documents, qui va de 1768 à 1790, la variété des types de navires comme celle des destinations, le fait qu'il existe des dossiers pour le même bâtiment pendant plusieurs années successives, permettent une étude relativement intéressante des esclaves naviguant au sein de la flotte des Mascareignes en général et de celle de l'île Bourbon en particulier.

1. Proportion d'esclaves en service sur la flotte des Mascareignes

Sur l'ensemble des marins de cette flotte, 34,8 % en moyenne sont des esclaves, soit légèrement plus du tiers. Cette population servile compose :

- 26,1 % des équipages des navires particuliers, donc un peu plus du quart des effectifs,
- 42,2 % des marins qui servent sur les navires du roi.

La majeure partie des bâtiments qui figurent dans ces rôles effectue des rotations entre les côtes de Bourbon et celles de l'Île de France au cours du même armement. Pourtant il semble malgré tout opportun de tenter d'établir des statistiques pour chacune de ces deux destinations.

Les esclaves constituent 47,2 % des équipages de la flotte des Mascareignes qui naviguent vers Bourbon et qui opèrent sur ses côtes. De la même manière ils composent 39 % des équipages qui voguent en direction et autour de l'Île de France. Ces chiffres admettent des différences importantes. Ainsi, en 1772, à bord de *La Marie*, goélette du roi, qui va à l'Île de France puis retourne à Bourbon, la population servile représente 22,2 % des marins. Pour la même navigation, en 1776, sur le senault du roi *La Dorade*, cette

proportion tombe à 6,6 %, tandis qu'en 1774, pour la goélette *La Henriette,* appartenant au sieur de Lestrac, les esclaves constituent 58 % de l'équipage. Quant à *La Françoise*, goélette du roi, elle compte en 1784 dix esclaves sur treize marins.

Cependant, pour les bâtiments qui évoluent uniquement le long des côtes de Bourbon, la proportion de main d'œuvre servile qui travaille à bord atteint en moyenne 51 % de l'ensemble des marins, soit plus de la moitié des équipages. Encore une fois cela recouvre des réalités différentes entre, par exemple, *L'Aimable Christine*, goélette du Roi, dont seul 9 % de l'équipage est composé d'esclaves pour l'année 1774, *La Bourbonnaise*, goélette du roi, où cinq hommes sur douze appartiennent à la population servile dans le rôle d'armement de 1776 et le navire d'un particulier, *Le Benjamin*, qui compte respectivement 77,7 % et 85,7 % d'esclaves dans son équipage en 1786 et 1787.

Quoiqu'il en soit, les embarcations qui effectuent ces navigations sans esclaves demeurent une minorité et il semble que cela relève davantage du hasard que d'une volonté particulière : le rôle d'armement de *L'Ardent*, both du roi, qui vogue de l'Île de France à Bourbon en 1776, sans esclaves parmi ses marins, précise que l'équipage sera formé dans cette dernière île[462]. Idem pour le both du roi *La Françoise* qui ne compte aucun esclave dans son équipage en 1778, mais il semble bien alors qu'il s'agisse de son premier armement et que l'équipage soit en cours de formation[463].

Le faible nombre des départs vers les Seychelles, deux navires seulement, rend hasardeux l'utilisation de statistiques, mais cette information signalée, il reste possible de noter que la population servile constitue 33,3 % de leurs équipages. De plus, une autre source montre également la présence d'esclaves parmi les marins d'un both qui va aux Seychelles et aux îles adjacentes au cours de la période[464].

Neuf navires déclarent se rendre à Madagascar. À leur bord les esclaves représentent 15,4 % de l'ensemble des équipages. Toutefois, si l'on excepte les bâtiments qui font ce voyage sans aucun personnel servile (trois sur neuf, soit un tiers des armements), ce chiffre passe à 19,8 % des équipages, c'est-à-dire pratiquement un cinquième du personnel naviguant.

Dans le cadre du grand cabotage, les quatre rôles d'armement pour l'Inde indiquent une proportion de 14,4 % d'individus issus de la population servile parmi les équipages. Quant à la côte de Mozambique qui n'est concernée que par une navigation, celle du brick *La Bavière* en 1772-1773, l'équipage ne comporte aucun esclave. Là encore, toute conclusion définitive demeure impossible, puisqu'au moins un témoignage signale la présence

---

[462] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du both du Roi *L'Ardent* (...). Campagne débutant le 23 décembre 1776.

[463] ADR, 14 C. Le both du Roi *La Françoise* (...). Armement 1778, du 1er août.

[464] Auguste Toussaint, *La route des îles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*. Paris : S.E.V.P.E.N., 1967, p. 335.

d'un esclave au sein de l'équipage d'un navire en opération de traite sur les côtes d'Afrique de l'est[465].

2. Provenance des esclaves qui servent à bord des navires

Théoriquement les esclaves qui servent à bord des bâtiments du roi lui appartiennent, cependant cette généralité admet quelques exceptions.

Si, en 1773, la totalité des esclaves matelots à bord de *La Dorade* sont au roi, tout comme ceux de *La Catherine* en 1785, et de *La Françoise* en 1782, en revanche, certains esclaves sont parfois loués par des membres de l'équipage. Ainsi le Sieur Guy Corvaisier, 1er pilote, capitaine de la goélette du Roi *La Françoise*, loue son esclave, Joseph L'Eveillé, comme matelot sur le même navire en 1780. Ce dernier touche un salaire de 15 lt par mois probablement reversé à son maître[466]. Idem en 1783 sur le même navire où le capitaine, Blaise Charpentier, possède deux esclaves, Sibarie et Lindor, qui travaillent comme matelots aux côtés de neuf autres qui appartiennent au Roi[467]. En 1784, son esclave René est mousse sur ce navire[468]. Il semble que le capitaine le vende ensuite au roi[469]. En 1775, Pierro, l'un des mousses de la pale du roi *L'Iphigénie* est au capitaine[470]. De même, René K/och, Créole de Bourbon, aide pilote à bord de *La Dorade* en 1776, loue son esclave, Joseph, comme mousse à bord du navire où il travaille[471].

Les navires de particuliers n'échappent pas à cette règle : en 1769, Marc, esclave créole, embarqué sur le *Postillon* armé par le Sieur Routier, appartient au capitaine du navire, Desblotières Vermont[472]. Parmi les sept esclaves matelots de *La Bonne Grâce* en 1777, trois sont à l'un des armateurs, le sieur Vally, et le capitaine, Advisse Desruisseaux, en possède trois autres. En 1774, à bord de *La Bavière*, tous les esclaves appartiennent à l'armateur à l'exception du domestique qui demeure au capitaine, le Sieur La Richaudie[473]. Thélémaque, le domestique malgache de *L'Heureuse* en 1775, est au capitaine, le sieur Boyer Ravineau[474].

Parfois, les esclaves sont la propriété de particuliers qui les louent le temps d'une campagne ou qui les fournissent peut-être aussi à l'armement au

---

465 ADR, 9 C. Déclaration du sieur Gilbert, du 1er novembre 1786.

466 ADR, 14 C. La goélette du Roi *La Françoise*, commandée par le Sr Corvaisier. Armement 1780, du 10 juin.

467 ADR, 14 C. Rôle d'équipage de *La Françoise*, du 21 janvier 1783.

468 ADR, 14 C. Rôle d'équipage de la goélette *La Françoise* commandée par le Sieur Charpentier, 1er pilote. Remise à l'eau le 14 juin 1784.

469 ADR, 14 C. Armement de la goélette *La Françoise*, remise à l'eau le 21 juin 1785.

470 ADR, 14 C. Armement de la pale du Roi *L'Iphigénie*. Armement de 1775.

471 ADR, 14 C. Le senault du Roi, *La Dorade*. 4e armement -1776. Pour aller de cette isle à l'isle de France. Du 1er janvier 1776.

472 ADR, 14 C. Armement et désarmement du senault le *Postillon* (...). Armé à l'isle de Bourbon le 16 avril 1769 et désarmé à laditte isle le 19 du mois de juin 1769.

473 ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brick *La Bavière* appartenant au sieur Béraud (...) armé à l'isle de Bourbon le 10 octobre 1772 (...).

474 ADR, 14 C. Rôle de l'équipage de la goélette particulière *L'Heureuse*, appartenant à Mr Soguy, armé l'isle de Bourbon. Campagne commencée le 1er janvier 1775.

titre d'une participation au capital de départ : Antoine, matelot à bord de *La Bavière* en 1774 est loué par M. Roze[475]. Un autre Antoine, matelot, qui navigue sur *L'Heureuse* en l'année suivante, appartient à un Sieur Fontenay[476]. Sur *La Françoise*, embarque le 16 septembre 1782, Vénédique, Cafre, à Mme O'Tool[477]. Enfin, parmi les six matelots qui composent l'équipage du *Benjamin*, armé par le sieur Ourry en 1787, deux appartiennent à M. Desfosses, deux autres à Maître Lavauquère et les deux derniers à M. Morel : trois particuliers qui participent probablement de cette manière au capital nécessaire à l'armement du navire. L'année précédente, les sept esclaves de ce navire étaient au sieur Greslan[478].

3. Les ethnies qui composent cette population servile de marins

Les rôles d'équipage signalent suffisamment souvent l'origine ethnique des esclaves qui servent sur les navires pour qu'il soit possible d'établir des statistiques relativement fiables dans ce domaine[479].

À bord de ces embarcations qui, au départ de Bourbon ou transitant par elle, pratiquent le bornage comme le petit et le grand cabotage, la surreprésentation des Cafres ne laisse aucun doute puisqu'ils constituent 72,6 % de la population servile travaillant comme marins[480]. Si on leur associe les esclaves déclarés comme Mozambique*s*[481], ce groupe atteint alors la proportion de 78 %, soit quasiment les quatre cinquièmes des esclaves de marine. Cela vaut tant pour la flotte du roi, comme sur la goélette *La*

---

[475] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du brick *La Bavière*, appartenant au Sieur Béraud. La campagne commence le 12 janvier 1774 et se termine le 8 juillet 1774. Augmentation d'équipage du 25 juin 1774. *Antoine, Cafre, esclave de Mr Roze, 30 lt.* (Payé à lui pour 14 jours de solde, du 25 juin au 8 juillet, 14 lt).

[476] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage de la goélette particulière *L'Heureuse*, appartenant à Mr Soguy, armé l'isle de Bourbon. Campagne commencée le 1er janvier 1775.

[477] ADR, 14 C. Rôle d'équipage de la goélette du Roi *La Françoise*, commandée par Jean Marie Hervault, maître d'équipage. Remise à l'eau le 20 août 1782. Remplacement du 8 octobre 1782. Cette dame a encore au moins un esclave qui travaille à bord de *La Sainte Catherine* en 1780 : ADR, 14 C. Rôle de *La Sainte-Catherine* (...) La campagne commence le 1er septembre 1779. Du 15 février 1780.

[478] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du both particulier *Le Benjamin*, appartenant à M. Ourry de l'Isle de France, réarmé à l'isle de Bourbon pour naviguer à la côte à compter de ce jour, le 17 octobre 1786. Dans l'armement suivant les six esclaves matelots appartiennent à trois propriétaires qui ne sont ni armateurs du navire ni dans l'équipage : ils sont donc loués ou placés au titre de capital.

[479] 219 origines ethniques signalées sur 383 esclaves recensés sur ces rôles d'équipages.

[480] Et il semble bien que la plupart des autres esclaves dont l'origine ethnique n'est pas signalée soient des Cafres si l'on se réfère aux rôles d'équipages successifs établis pour chaque navire. Par exemple, six des sept matelots du both le *Benjamin* sont signalés comme Cafres sur le rôle de ce navire en 1786 et un seul sur celui de 1787 : pourtant les esclaves Figareau et Tantot qui figurent sur ces deux rôles et dont l'origine ethnique n'est plus mentionnée en 1787 étaient recensés comme Cafres en 1786.

[481] L'un des Cafres matelots de *La Françoise* s'appelle « Mozambique ». Rôle d'équipage de la goélette du Roi *La Françoise*, commandée par Jean-Marie Hervault, maître d'équipage. Remise à l'eau le 20 août 1782.

Christine où, en 1776, six des sept matelots esclaves sont des Cafres, et sur le brick *La Catherine,* en 1783, dont les onze esclaves recensés appartiennent à cette ethnie, que pour les navires de particuliers, puisqu'à bord du *Postillon*, en 1773, ou du *Benjamin* en 1786, la totalité des esclaves recensés sont des Cafres.

Viennent ensuite, loin derrière, les Malgaches représentants 10,5 % de la population servile dans les équipages, les esclaves créoles 7,7 % et les Indiens 3,1 %[482].

Si de nombreux équipages d'esclaves se composent uniquement de Cafres, comme ceux du senault *Le Postillon* en 1773, de la goélette *L'Aimable Christine* en 1777, des bricks *La Françoise* en 1781 et *La Catherine* en 1782, la plupart d'entre eux sont mixtes et comprennent aussi des esclaves Malgaches, Créoles et Indiens en proportion variable, tels ceux des bricks *La Dorade*, en 1773, *La Henriette* en 1774, le *Quartier Français* en 1774-1775, *La Bonne Grâce* en 1776, du *César* en 1783 et de *La Françoise* en 1788. Il ne semble pas que cette mixité ethnique soit davantage présente sur les navires du roi que sur ceux des particuliers.

À bord des navires qui vont à Madagascar les esclaves marins sont par ordre décroissant, mentionnés comme Cafres ou Mozambiques (40 %), Malgaches (20 %) et Indiens (12 %). Chiffres qui corroborent à une moindre échelle ceux donnés précédemment, à l'exception des Créoles.

Les données ethniques pour les navigations en direction de l'Inde et des Seychelles ne sont pas suffisantes pour établir des statistiques fiables, mais à bord du brick *La Henriette* appartenant à MM. Fortin et de La Hogue, armé en 1775 pour *aller d'Inde en Inde*, l'un des marins est un esclave malgache, tandis que sur le brick d'un autre particulier, *La Bonne Grâce*, qui vogue vers la même destination en 1776, la population servile de l'équipage se compose de deux Créoles, quatre Malgaches et un Cafre. Quant au brick le *Quartier Français*, armé par deux particuliers en 1774-1775, pour aller notamment aux Seychelles, les huit esclaves de son équipage consistent en deux Créoles, un Indien, trois Malgaches et deux Cafres.

Tous ces esclaves ont des spécialités différentes sur la flotte des Mascareignes.

4. Les métiers exercés par les esclaves de marine à bord des navires

Les rôles d'équipages omettent parfois de signaler la fonction de chaque esclave à bord, cependant celle-ci est indiquée la plupart du temps et permet ainsi d'établir dans ce domaine également des statistiques intéressantes[483]. De plus, lorsque la fonction de l'esclave n'est pas

[482] Il reste un inclassable recensé comme « Cafre de Goa », dénomination qui étonne puisque ceux qui rédigent les rôles d'équipage connaissent l'océan Indien et ses populations, ils ne peuvent donc être à l'origine de cette classification inattendue. Aussi, ce « Cafre de Goa » ne pouvant être un Indien, serait-il l'un de ces esclaves originaire d'Afrique que l'on trouvait en nombre non négligeable sur les côtes de l'Inde ?

[483] 321 indications de fonction à bord pour 383 esclaves de marine recensés.

mentionnée il semble à peu près certain que le rôle sous-entend qu'il s'agit d'un matelot, car ce métier demeure celui de la majeure partie de la population servile. Sur les navires : il est exercé par 90 % des esclaves. Ensuite, par ordre décroissant, on trouve 6,2 % de mousses, 2,4 % de domestiques et 1,2 % de cuisiniers, ces derniers étant parfois assimilés aux mousses ou aux domestiques[484]. Si les trois fonctions de matelot, de mousse et de cuisinier donnent une idée assez claire du travail qu'elles impliquent, en revanche celle de domestique peut sembler assez floue dans cet univers maritime : il s'agit généralement du service des officiers, notamment lors des repas. Ainsi, en 1773, François, l'un des domestiques de la corvette du roi *La Dauphine* est le maître d'hôtel du capitaine.

Le recoupement que permettent les rôles d'équipages entre les différentes ethnies d'origine des esclaves et les quatre fonctions qu'ils peuvent occuper à bord restant trop fragmentaire, il n'autorise pas de conclusions quant à la spécialisation que pourraient avoir les Cafres, les Créoles, les Malgaches ou les Indiens dans un métier particulier à bord des navires[485].

Au milieu d'une immense majorité de matelots esclaves de toutes origines confondues, avec évidemment une forte proportion de Cafres, quelques données éparses apportent des informations inclassables. En 1777, sur le brigantin du roi, *L'Hélène*, le cuisinier, Thomas, est un Cafre[486], tandis que, la même année, Paul, celui du brick *La Henriette* est un Malgache[487]. À bord du *César*, en 1783, les matelots esclaves sont deux Mozambiques et deux *Bengalys*[488]. Ils sont deux Créoles, un Indien, trois Malgaches et deux Cafres à exercer cette fonction sur le *Quartier Français* en 1774-1775[489]. Quant aux mousses, René, celui de *La Françoise* est Créole[490], mais l'origine ethnique de ceux de *L'Iphigénie* en 1774, de *La Dorade* en 1776 et de *L'Hélène* en 1778 reste inconnue.

---

[484] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brigantin *L'Hélène* (...). La campagne commence le 1er janvier 1777. Voir aussi : ADR 14 C. Armement et désarmement du senault particulier le *Bellecombe*, le sieur Pignolet armateur, à compter du 1er octobre 1770 qu'i est armé en cette isle.

[485] Sur l'ensemble des esclaves marins recensés, quatre, parmi lesquels trois Cafres, possèdent un nom en rapport avec le milieu maritime : Jouan Desmer travaillant à bord de *La Françoise* en 1780. Basbord et Laviron qui appartiennent à l'équipage de ce même navire, respectivement en 1782 et 1783. Enfin, Lafrégate qui sert sur *La Catherine* en 1787.

[486] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brigantin *L'Hélène*, appartenant au Roi (...). La campagne commence le 1er janvier 1777.

[487] ADR, 14 C. Armement du brick particulier *La Henriette* (...). Campagne du 1er novembre 1775 au 23 mai 1777.

[488] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du brick particulier le *César* (...). La campagne commence le 1er septembre 1783.

[489] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brick le *Quartier Français* (...). La campagne commencée le 9 juillet 1774 et finie le 13 septembre 1775.

[490] ADR, 14 C. Armement de la goélette *La Françoise*, remise à l'eau le 21 juin 1785.

5. Les esclaves marins et le reste de l'équipage

À bord, la population servile peut composer l'essentiel de l'équipage, à l'exception du capitaine, de quelques officiers et officiers mariniers. C'est le cas sur *La Bourbonnaise* durant sa campagne de 1772, de *La Françoise* en 1784, du *Benjamin* au cours de l'année 1786. Mais, la plupart du temps, les esclaves marins se trouvent mélangés sur les navires avec d'autres hommes de mer qui exercent les mêmes fonctions qu'eux. En 1774, l'équipage de *La Christine* se compose dix matelots dont sept esclaves. Ce ratio est de deux esclaves pour dix matelots à bord de *L'Heureuse* durant l'année 1775. Il passe à six pour sept sur le *Saint-Jean Baptiste*, la même année. En 1786, *La Catherine* navigue avec treize matelots dont dix esclaves, *La Françoise* pendant l'année 1787, en comprend douze dont dix appartiennent à la population servile.

De même, au cours de l'année 1774, parmi les trois mousses de *L'Hélène* il y a Jean L'Archer de Nantes, Cézar, *noir Malgache* et Yves Jouanne d'Hennebont[491]. Sur le rôle de *L'Iphigénie* toujours en 1774, se trouvent inscrits : Pierro, *noir au capitaine* et Jean-Marie Allart de Lorient, deux des quatre mousses de l'équipage[492]. En 1775, sur les cinq mousses de *L'Heureuse*, trois sont des esclaves. En, 1776, *La Dorade* compte deux mousses : Joseph qui est esclave et Jacques Marcellin d'Hennebont[493].

Les domestiques connaissent certainement un sort identique puisque sur les trois qui se trouvent à bord du *Saint-Joseph* qui navigue à destination de l'Inde en 1775, il y a deux esclaves et un Européen.

En ce qui concerne les cuisiniers, désignés parfois sous le terme de *cocqs*, cette mixité n'existe pas pour la simple raison qu'il n'y en a généralement qu'un seul par équipage, cependant, à bord de la flotte des Mascareignes, ils peuvent être pris dans n'importe quelle catégorie sociale : Paul, Malgache, appartenant à M. de la Hogue, l'un des armateurs de *La Henriette*, est cuisinier du navire lors de sa campagne pour aller d'Inde en Inde en 1775[494], en revanche, Julien Gilbault, celui du bateau *La Bagatelle* en 1773, vient de Champagne[495]. A partir du 1er octobre 1770, François Savary, cuisinier du *Bellecombe*, est Européen[496], mais Augustin Le Roy, celui du

---

[491] ADR, 14 C. Le brigantin du Roi *L'Hélène* appartenant au Roi. Campagne du 1er janvier 1774 (...).

[492] ADR, 14 C. Armement de la Pale du Roi *L'Iphigénie*. (1774).

[493] ADR, 14 C. Rôle d'équipage de la goélette particulière *L'Heureuse* (...). Campagne commencée le 1er janvier 1775.

[494] ADR, 14 C. Armement du brick particulier *La Henriette*, appartenant à Mrs Fortin et de La Hogue. Campagne du 1er novembre 1775 au 23 mai 1777.

[495] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du batteau *La Bagatelle*, appartenant au Sieur Jean Joseph Parangue. Campagne du 30 avril 1773 au 4 janvier 1774.

[496] Dans le rôle d'équipage il est classé parmi les domestiques aux côtés d'Augustin et d'Alexandre, deux esclaves. ADR, 14 C. Armement et désarmement du senault particulier le *Bellecomb*e, le Sr Pignolet armateur, à compter du 1er octobre 1770, qu'il est armé en cette isle.

Postillon en 1771 et 1773, semble être un *Libre de couleur*[497], comme Jacques Philippe Romus, originaire du Sénégal, cocq à bord de *L'Hélène* au cours de l'année 1773[498], auquel a succédé à ce poste, en 1777, Thomas, esclave du Roi[499].

De fait, sur ces navires les esclaves côtoient non seulement des Européens mais aussi des *Libres de couleur*, des Lascars, des marins étrangers et des Créoles des Mascareignes, qui occupent souvent les mêmes fonctions qu'eux. En 1773, l'équipage du *Postillon* consiste en trois matelots portugais et malais, douze Lascars et six esclaves[500]. Sur la goélette le *Saint-Jean Baptiste*, en 1775, les sept matelots sont six esclaves et un *Libre de couleur*[501]. Durant l'année 1777, sur le *Robuste*, Mars, Pedre, Thiobé, Felle, Maringue et Alouze, matelots appartenant à la population servile, travaillent avec Jean-Baptiste L'Epinay, Janvier Técher et François Maçon, trois Créoles de Bourbon[502]. Au cours de l'année 1775, Manuel et Antoine, esclaves matelots, composent l'équipage de *L'Heureuse* avec six matelots philippins[503]. Parmi les matelots de *La Sainte-Catherine* pour la campagne commencée le 1er septembre 1779, on trouve deux Créoles et deux esclaves, tous de Bourbon ainsi qu'un Lascar[504]. En 1786, à bord de *La Françoise*, les dix esclaves matelots partagent leur labeur avec un Créole et un *Libre de couleur*, tous les deux originaires de Bourbon[505].

Tous ces marins peuvent se succéder aux mêmes postes au cours d'une même campagne ou bien d'un armement à l'autre, car les équipages se modifient très souvent pour des raisons diverses, même quand la destination du navire reste identique. Ainsi, les rôles d'équipages de *La Dorade* mentionnent dix esclaves en 1773, aucun en 1775 et un seul en 1776[506]. L'équipage de *L'Aimable Christine* ne compte qu'un seul esclave en 1774,

---

[497] ADR, 14 C. Le senault *Le Postillon*, armement 1771. Rôle de l'équipage du senault *Le Postillon*, appartenant à M. Ferrières, armé à l'isle de Bourbon pour aller à Madagascar. La campagne commence le 6 mars 1773.

[498] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brigantin *L'Hélène* (…). La campagne commence le 9 juillet 1773 et se termine le 31 octobre, faisant trois mois vingt-deux jours.

[499] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du brigantin *L'Hélène*, appartenant au Roi (…). La campagne commence le 1er janvier 1777.

[500] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du senault le *Postillon*, (…). La campagne commence le 6 mars 1773.

[501] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage de la goélette particulière le *Saint-Jean-Baptiste* (…), armé à l'isle de Bourbon pour aller le long des côtes de cette isle à compter du 11 juin 1775.

[502] ADR, 14 C. Le both du Roi le *Robuste* (…). Armé le 25 octobre 1777.

[503] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage de la goélette particulière *L'Heureuse* (…). Campagne commencée le 1er janvier 1775

[504] ADR, 14 C. Rôle de *La Sainte-Catherine* appartenant au Roi (…). La campagne commence le 1er septembre 1779.

[505] ADR, 14 C. Armement de la goélette du Roi *La Françoise*, (…). Remise à l'eau le 29 avril 1786.

[506] ADR, 14 C. Le brick du Roi *La Dorade*, (…). Parti pour l'isle de France le 9 décembre 1773. ADR, 14 C. Senault du Roi *La Dorade*, 3e armement, 1775. ADR, 14 C. Le senault du Roi *La Dorade*, 4e armement 1776.

sept en 1776 et quatre en 1777[507]. À bord de *La Bonne Grâce*, qui part naviguer d'Inde en Inde en 1776, ensuite à Madagascar en 1777, puis à Madagascar et en Inde en 1778, les esclaves marins sont sept la première et la deuxième année, mais il n'y en a plus dans l'équipage lors de la dernière navigation[508]. Sur *La Sainte-Catherine*, les esclaves marins passent de six individus en 1779 à treize en 1781[509].

Certaines indications dans les rôles d'équipages permettent de saisir le détail de ces modifications : à bord de *L'Hélène*, le 6 décembre 1773, Jean Dupré et François Priol, matelots, remplacent Ambobar et Bernard, esclaves du roi[510]. Le 1er septembre 1774, Lalie, *noir du Roi,* succède à Gilles Bouquin, matelot de Saint-Brieuc[511]. Le 31 août 1774, François le Briant, de Dinan est remplacé par Alexandre, esclave[512], lui-même remplacé le 22 avril 1775 par Jean Fortin, de Saint-Malo[513]. Le 15 juin 1774 Pierro, *noir au capitaine*, succède à Augustin Lefevre au sein de l'équipage de *L'Iphigénie*[514]. Sur *La Dorade*, le 1er août 1775, Joseph, mousse, prend la place de Jean Guello[515].

Quelques informations glanées à travers les rôles de chacun de ces navires montrent que ces esclaves marins partagent un quotidien identique à celui des autres membres de l'équipage qui occupent les mêmes fonctions.

En ce qui concerne l'alimentation, les esclaves matelots du roi disposent du même nombre de rations que les autres matelots du navire[516] et, en 1775, sur la goélette du roi *La Bourbonnaise*, chaque membre de l'équipage, le capitaine, l'officier marinier, le pilotin, les matelots libres et

---

[507] ADR, 14 C. Rôle d'équipage de la goélette du Roi *L'Aimable Christine* (...). La campagne commencée le 1er mai 1774. ADR, 14 C. La goélette du Roi *La Christine* (...). Mise à l'eau le 14 mai 1776. ADR, 14 C. La goélette du Roi *L'Aimable Christine* (...). Mise à l'eau le 19 avril 1777.

[508] ADR, 14 C. Le brick particulier *La Bonne Grâce*. Campagne du 1er novembre 1775 au 13 novembre 1776. ADR, 14 C. Le brick particulier *La Bonne Grâce*. Campagne du 14 novembre 1776 au 26 avril 1777. ADR, 14 C. Le brick particulier *La Bonne Grâce*. Campagne du 27 avril 1777 au 26 février 1778.

[509] ADR, 14 C. Rôle de *La Sainte-Catherine*, appartenant au Roi, (...). La campagne commence le 1er septembre 1779. Et ADR, 14 C. Rôle d'équipage du brick du Roi *La Sainte Catherine*, mise à l'eau le 27 septembre 1780.

[510] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du brigantin du Roi *L'Hélène* (...). La campagne commence le 1er novembre 1773 et se termine le 31 décembre 1773.

[511] ADR, 14 C. Le brigantin du Roi *L'Hélène* appartenant au Roi. Campagne du 1er janvier 1774 finie le 31 décembre 1774.

[512] ADR, 14 C. Le brigantin du Roi *L'Hélène* appartenant au Roi. Campagne du 1er janvier 1774 finie le 31 décembre 1774.

[513] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brigantin *L'Hélène*, appartenant au Roi, (...). La campagne commence le 1er janvier 1775.

[514] ADR, 14 C. Armement de la pale du Roi *L'Iphigénie*. 1774.

[515] ADR, 14 C. Le senault du Roi *La Dorade*. 3e armement, 1775.

[516] ADR, 58 C. Armement de la goélette du Roi *La Bourbonnaise* commandée par le sieur Duclos. Extrait de l'équipage de la goélette. A Saint-Denis, isle de Bourbon le 18 septembre 1773. ADR, 58 C. Armement du senault du Roy *La Dorade*, commandé par M. Advisse Desruisseaux. Au quartier Saint-Denis, isle de Bourbon, le 9 août 1773.

esclaves, a droit à trois livres de pain frais pour deux jours[517]. À bord, tous les marins mangent la même cuisine[518], les officiers mariniers ayant semble-t-il simplement une ration supplémentaire[519] et les capitaines un supplément de solde afin d'agrémenter leur nourriture à leur convenance. La seule différence réside peut-être dans la boisson, les européens buvant de préférence du vin et les esclaves de l'eau de vie[520].

Tous ces marins, les esclaves comme les autres, fréquentent assidûment l'hôpital au gré des escales du navire. Charlot, *matelot noir*, débarque malade de *La Dorade*, le 18 octobre 1773, le 25 du même mois Toussaint Héquet, de Saint-Malo le rejoint à l'hôpital[521]. Pierre Trublet de Lorient et Bastien, Mozambique, quittent *L'Hélène* pour prendre la direction de l'hôpital, le premier à Saint-Denis le 10 novembre 1775 et le second à Saint-Paul huit jours plus tard[522]. À bord de *La Françoise*, Joseph d'Houy, de Valenciennes, est à l'hôpital du 5 juin au 10 août 1779 et Joseph L'Eveillé, esclave, y séjourne du 2 décembre de la même année au 1er janvier 1780[523].

6. L'expérience de la mer pour les esclaves des Mascareignes : une vie en marge du milieu insulaire, de ses règles, de ses hiérarchies et de son cloisonnement social

Les esclaves marins du bornage, du petit et du grand cabotage, constituent une population servile qui n'a que peu de rapport avec celle du milieu insulaire. Leurs navigations qui entraînent de longs moments de vie à bord au sein de l'équipage les met en contact avec des individus libres issus de divers horizons géographiques et dans ce quotidien, au sein duquel ils partagent des conditions d'existence frustres et difficiles, mais aussi une certaine liberté liée au mode de vie du marin, une solidarité s'installe entre des hommes qui doivent pouvoir compter les uns sur les autres à chaque instant pour survivre face aux éléments. Les différences sociales s'estompent, car la promiscuité sur ces navires, la recomposition permanente des équipages, l'interchangeabilité des hommes pour une même fonction et les dangers toujours présents au large, font qu'en mer il n'y a plus que des

---

[517] ADR, 58 C. La goélette du Roy, *La Bourbonnaise*. Bon pour deux jours de vivres frais à l'équipage de laditte goélette. A Saint-Denis, le 12 octobre 1775.

[518] Les vivres embarqués sont toujours Les mêmes sur *La Françoise* de 1785 à 1787 et sur *La Catherine* de 1784 à 1789. Le bœuf salé est simplement parfois remplacé par du lard Salé (ADR 14 C.).

[519] ADR 58 C. Extrait de l'équipage du brick *La Dorade*. Au quartier Saint-Denis, le 7 décembre 1773. ADR, 58 C. Armement de la goélette du Roy *La Bourbonnaise*, commandée par le sieur Duclos. Extrait de l'équipage de la goélette. Au quartier Saint-Denis le 6 décembre 1773.

[520] ADR, 14 C. Vivres de campagne de *La Françoise*. Du 23 décembre 1785. Pour un mois à 17 rations.

[521] ADR, 14 C. Le brick du Roi *La Dorade* (…). Parti pour l'Île de France le 9 décembre 1773.

[522] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du Brigantin *L'Hélène* appartenant au Roi (…). La campagne commence le 1er janvier 1775. Omission du remplacement du 15 mars 1775. Du 31 août.

[523] ADR, 14 C. La goélette du Roi *La Françoise* (…). Armement 1779, du 9 avril.

marins qui travaillent et luttent ensemble pour leur vie. En effet, les *fortunes de mer* ne sont pas rares dans ces navigations[524].

Ensemble, les matelots partagent d'ailleurs le regard péjoratif que la société de l'époque jette sur eux quand elle daigne les regarder. En effet, le siècle des Lumières ne les voit que comme des bras, des mécaniques ne servant qu'à manœuvrer les navires[525]. Un de leur contemporain, Bernardin de Saint-Pierre, dit des matelots que « la promptitude qu'exige la manœuvre les rend grossiers dans leurs expressions ». Il ajoute : « Comme ils vivent loin de la terre ils se regardent comme indépendants (...). L'habitude de faire sans cesse de nouvelles connaissances les rens inconstants dans leurs sociétés et dans leurs goûts : sur mer ils désirent la terre, à terre ils regrettent la mer (...). Les mœurs des gens de mer sont beaucoup plus variées par leur vie cosmopolite et amphibie, et plus apparentes par la rudesse de leur métier et leur franchise, que celles des princes. C'est là que l'on peut connaître l'homme tout brut, luttant sans cesse et sans art, avec ses vices et ses vertus, contre ses passions et celles des autres, contre la fortune et les élémens »[526].

Ce mimétisme des comportements se retrouve jusque dans les désertions qui touchent fréquemment les matelots, tant *Libres de couleur* que Lascars, européens et esclaves : le 9 décembre 1773, Francisque, Indien, esclave matelot, déserte à Bourbon[527], l'année suivante, Julien Thollet, matelot timonier de Quimper, fait de même[528]. Puis, toujours en 1774, c'est Zéor, Cafre, esclave matelot à bord du *Quartier Français*, qui déserte aux Seychelles[529], imité en 1775 au même endroit par Louis Chamane, novice, du Port-Louis[530]. Quant à Jeannot, *noir libre*, calfat il déserte de *La Bavière* le 11 octobre 1772, suivi un mois plus tard par Dafort, Lascar[531]. Dans tous ces cas, c'est bien le qualificatif « déserteur » qui est appliqué par l'administration royale à l'ensemble de ces hommes sans aucune différence.

Ainsi les esclaves de marine entre 1767 et 1789 connaissent une situation éloignée de celle des esclaves qui travaillent sur les habitations, une situation qui les rapproche au contraire de ceux, Européens, Libres de couleur, Créoles, Etrangers, qui sur mer partagent leur nourriture et l'incertitude de leur existence. L'expérience de la mer pour ces esclaves modifie les hiérarchies traditionnelles qu'ils connaissent dans le milieu

---

[524] La liasse 14 C mentionne plusieurs décès de marins et aussi quelques naufrages au cours des navigations du bornage, comme de celles des petit et grand cabotage.

[525] Liliane Hilaire-Pérez, *L'expérience de la mer*. Paris : Editions Seli Arslan, 1007, p. 290.

[526] J.H. Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'Île de France*. Paris : Armand-Aubrée Éditeur, 1834, p. 17, 18 et 22.

[527] ADR, 14 C. Le brick du Roi *La Dorade* (...). Parti pour l'isle de France le 9 décembre 1773.

[528] ADR, 14 C. Le senault du Roi *La Dorade*. 3e armement, 1775.

[529] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage du brick le *Quartier Français* (...). La campagne commencée le 9 juillet 1774 et finie le 13 septembre 1775.

[530] ADR, 14 C. Armement du brick particulier *La Henriette* (...). Campagne du 1er novembre 1775 au 23 mai 1777.

[531] ADR, Rôle de l'équipage du brick *La Bavière* (...). Campagne commencée le 10 octobre 1772 (...).

insulaire et invente de nouveaux rapports au sein de cette micro société que constitue le navire. Sur ces petites embarcations la proximité des esclaves avec le capitaine et avec les autres membres de l'équipage construit un type de relation original qui n'a pas d'équivalent à terre, dont l'un des aspects le plus remarquable demeure la véritable relation de confiance qui existe entre ces marins[532]. Comment expliquer autrement que le capitaine de la chaloupe *La Belle Julie* puisse se risquer, en 1773, à effectuer une traversée de l'Île de France à Bourbon, avec un équipage uniquement composé d'esclaves[533] ? Que le *Benjamin* qui navigue le long des côtes de l'île en 1787 soit seulement manœuvré par six esclaves sous les ordres du capitaine Joseph Bréhaut[534] ? Et, d'une manière plus générale que sur de nombreux navires, la proportion d'esclaves soit supérieure à celle des libres au sein de l'équipage ?

[532] Dans *Les esclaves de marine de la Compagnie des Indes et du Roi, de 1718 à 1790* (*Op. Cit.*), j'ai souligné le fait que des esclaves pouvaient réaliser de véritables carrières dans la marine du roi, puisque certains devenaient patrons de chaloupe ou de pirogues, dans ce dernier cas l'équipage complet de l'embarcation appartenait alors à la population servile.

[533] ADR, 14 C. Rôle de l'équipage de la chaloupe *La Belle Julie* (…). La campagne commence le 23 octobre 1773.

[534] ADR, 14 C. Rôle d'équipage du both particulier le *Benjamin* (…). Le dit both réarmé le 18 juillet 1787, commandé par le même Bréhaut.