

Introduction

« Savoir ce qui dans vos yeux berce
Une baie de ciel un oiseau
La mer, une caresse dévolue
Le soleil ici revenu
Beauté de l'espace ou otage
De l'avenir tentaculaire
Toute parole s'y confond
Avec le silence des eaux
Beauté des temps pour un mirage
Le temps qui demeure est d'attente
Le temps qui vole est un cyclone
Où c'est la route éparpillée
L'après-midi s'est voilée
De lianes d'emphase et fureur
Glacée, de volcans amenés
Par la main à côté des sables
[...]
Apitoyée cette île est pitoyable
Elle vit de mots dérivés
Comme un halo de naufragés
À la rencontre des rochers¹. »

Par ces vers, le poète martiniquais Édouard Glissant illustre de la plus belle des manières combien l'élément maritime rythme la vie aux Antilles. La mer et son usage sont vus comme gardiens du temps, des traditions, d'une culture et d'un mode de vie. De même, en 1964 fut créée la « Société des Yoles et Gommiers de Courses de la Martinique » ayant pour objectif de structurer la pratique de la course maritime traditionnelle de cette île. Depuis cette date, la pratique a gagné en notoriété et est aujourd'hui considérée comme sportive tout en ayant une forte valeur patrimoniale².

En regardant ces embarcations dites « traditionnelles » prendre le large, il est facile de se convaincre qu'il y a une grande part d'histoire dans cette pratique. Si nous prenons le cas des gommiers de la Martinique, aucun élément moderne n'est apparent, excepté le nom du sponsor figurant sur les vêtements des membres de l'équipage et sur la voile du navire. L'art de la navigation réside sur la seule force physique des membres d'équipage et sur le savoir maritime du pilote. Aucun moteur, ni aucune rame ne propulsent le bâtiment sur les flots. Depuis la plage, le gommier est poussé jusqu'à ce que le tirant d'eau soit suffisant pour entraîner l'embarcation grâce aux courants

1. GLISSANT Édouard, *un champs des îles*, Paris, Seuil, 1965.

2. PRUNEAU Jérôme, DUMONT Jacques et CELIMENE Nicolas, « Voiles traditionnelles aux Antilles françaises : « sportivisation » et patrimonialisation », *Ethnologie française*, 2006/3 (vol. 36), p. 519-530.

et aux vents. La grande voile carrée dressée le long du grand mât permet alors de s'élancer à travers les eaux. La suite de la navigation se fait par bordage. Le pilote situé à l'arrière de l'embarcation la dirige grâce à son gouvernail et gagne en vitesse grâce à l'écoute qui permet d'actionner la verge et d'orienter la voile en fonction des vents. Pour assurer une bonne navigation, les équipages doivent user des chevilles de bois qu'ils déplacent en fonction des besoins de la manœuvre et sur lesquelles ils prennent appui afin de faire tanguer le navire et lui faire changer de bord. Cette manière de naviguer demande une parfaite connaissance de la mer, des vents et des courants et exige une coordination exemplaire de la part de l'équipage. Si jamais celui-ci manque de concentration ou n'est pas assez aguerri, l'embarcation peut « démâter » c'est-à-dire chavirer. Or, ce savoir maritime n'est appris dans aucune école, il est enseigné en mer, au contact de marins chevronnés.

Nous comprenons pourquoi ces embarcations sont vues comme garantes de la préservation de techniques anciennes et d'une culture dite « caribéenne ». Inventée par les Amérindiens, transmise aux populations africaines, certainement par l'intermédiaire des populations européennes, la navigation traditionnelle incarnerait à elle seule ce que seraient les populations des Antilles. La pratique maritime aux Antilles renfermerait donc une part de l'histoire de cet espace³. Or, nous pouvons nous demander quelle est cette histoire ? Comment les échanges culturels entre populations amérindiennes et nouveaux venus ont pu avoir lieu ? Comment les populations esclaves ont-elles pu avoir accès aux savoirs amérindiens en termes de navigations alors même qu'elles étaient présentes sur place pour effectuer des tâches agricoles ? Ce sont toutes ces interrogations qui nous ont poussé à mener un travail de recherche dans le cadre d'études doctorales. Dans le cadre d'une publication, ne pouvant retranscrire l'intégralité de nos analyses, nous avons fait le choix de centrer nos propos sur l'étude des acteurs des navigations aux Antilles françaises au XVII^e siècle⁴.

Le choix géographique des Petites Antilles françaises

La Caraïbe mesure 233 000 km². L'espace est composé de 7 000 îles et îlots. L'étudier dans son ensemble serait inconcevable. À l'inverse, nous n'avons pas trouvé judicieux de concentrer notre regard sur une seule des îles de l'archipel puisqu'au XVII^e siècle chacune d'elles fait partie d'un ensemble bien plus vaste. Déconnecter l'une de ces îles de son ensemble priverait d'un certain nombre d'éléments de compréhension. Nous avons donc fait le choix de porter notre regard sur un ensemble d'îles afin de voir comment les populations locales interagissent entre elles à une période où les échanges ne se conçoivent que par le biais de la navigation.

Les Antilles, formées d'un chapelet d'îles, apparaissent comme un demi-arc de cercle reliant l'Amérique du Sud à partir des côtes vénézuéliennes à l'Amérique du Nord par le biais des côtes de la Floride. Cet ensemble peut être subdivisé en deux parties distinctes. Au nord, il y a les Grandes Antilles. Cet ensemble va de la pointe sud de la Floride jusqu'aux îles Vierges. Elles comprennent les îles qui ont la plus

3. Elle a même été hissée en symbole à la Martinique en 2019 lorsque le conseil régional a choisi de changer le drapeau de l'île en y incorporant un lambis même si cela a été très vite controversé.

4. RIBEIRO Nicolas, *La place de la mer au sein de la société coloniale des Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713*, thèse menée sous la direction de Martine Acerra, CRHIA, Nantes, soutenue à Nantes, novembre 2019.

grande superficie : Hispaniola, la Jamaïque, Cuba et Porto-Rico. Au ^{xvii}^e siècle, seul un espace y est sous domination française : la partie nord de l'île d'Hispaniola qui porte aujourd'hui le nom d'Haïti. Pour diverses raisons, dont le fait que cette île reste encore mal connectée aux autres espaces coloniaux français de la Caraïbe pour la période étudiée, nous avons fait le choix de ne pas intégrer cet espace à notre étude. Ainsi, nous avons choisi de nous concentrer sur l'espace plus au sud de l'arc antillais, celui qui est nommé Petites Antilles. Ce dernier est composé d'îles plus petites qui s'étendent des îles Vierges au nord jusqu'aux côtes du Venezuela au sud.

Notre étude porte donc sur la pratique de la navigation et sur les relations qu'entretiennent les résidents avec le monde maritime qui les entoure au sein des neuf îles qui ont été conquises et occupées par les Français au cours du ^{xvii}^e siècle. Parmi elles, la plus au sud est celle de la Grenade. Elle est située à moins de 150 kilomètres des côtes vénézuéliennes. Cette île mesure 344 km². En remontant vers le nord de l'arc antillais, nous pouvons atteindre la Martinique. C'est l'une des plus grandes îles des Petites Antilles avec une superficie de 1 128 km². Sa voisine, la Guadeloupe, est aussi parmi les plus grandes avec une superficie de 1 628 km². À proximité d'elle, deux autres espaces sont encore occupés par les colons français : Marie-Galante d'une superficie de 158 km² et les Saintes, archipel composé de deux îles principales et d'une superficie de 14,3 km². Plus au nord, le royaume de France possède encore Saint-Christophe d'une superficie de 174 km², Saint-Martin de 87 km² et Saint-Barthélemy de 25 km². Enfin, au ^{xvii}^e siècle, l'île de Sainte-Croix, aujourd'hui intégrée à l'archipel des îles Vierges, est considérée comme appartenant à cet ensemble nommé Petites Antilles. Cette île d'une superficie de 215 km² a donc été intégrée à notre étude.

Ces îles n'ont pas été conquises à la même date. Saint-Christophe est occupée dès 1625 alors que la Grenade ne le sera qu'en 1652. De même, Saint-Christophe et Saint-Martin sont divisées entre deux nations européennes. Ainsi, ces îles n'ont pas exactement la même histoire mais elles ont pour point commun d'avoir été occupées par des colons français au moins jusqu'en 1702. Le lecteur ne sera pas surpris que nous ne traitons peu des autres îles des Petites Antilles qui, à un moment ou à un autre, ont été intégrées à la couronne de France mais dont la colonisation n'a pas été entièrement orchestrée. C'est le cas de Sainte-Lucie, de Tobago et de Saint-Eustache qui ont, certes, appartenu au roi de France mais dont l'occupation n'a été que sporadique voire inexistante. De même, nous évoquerons les relations qui lient les colonies françaises aux îles neutres de Saint-Vincent et de la Dominique mais, là encore, nous n'étudierons pas en détail les relations qui unissent les populations amérindiennes de ces îles à l'espace maritime qui les entoure⁵. Enfin, nous aurons à prendre en compte la présence de Hollandais, d'Anglais et de Danois dans la région mais une fois de plus nous laisserons le loisir à d'autres chercheurs de mener des études sur les pratiques maritimes dans ces espaces non occupés par les Français.

Notre étude porte donc sur une société vivant au sein d'un archipel et dans un espace marqué par son insularité. Pour les géographes, le caractère insulaire est marqué par un sentiment d'isolement. En ce sens, les espaces insulaires sont éloignés de leur territoire de commandement. Les îles sur lesquelles porte notre étude entrent entière-

5. Suite au traité de 1660 dit « de la Dominique », les îles de la Dominique et de Saint-Vincent sont dites neutres en ce sens qu'aucune nation européenne ne peut y installer une colonie. Les îles restent donc sous le contrôle des populations Kalinas.

ment dans ce cadre. Entre le royaume de France et les Petites Antilles il y a une distance de plus de 6 000 kilomètres. Pour rejoindre ces îles depuis le royaume de France, les navires longent les côtes africaines. Ils prennent ensuite les vents dominants au niveau de l'archipel des Açores et voguent vers l'ouest en direction de l'Amérique. Une fois entrés dans l'archipel antillais, ils sont portés par des vents orientés nord-nord-est. Ils choisissent de longer les côtes en naviguant au sein de la mer des Caraïbes. Ceci présente un double avantage car les côtes de la Caraïbe appelées « côtes sous le Vent » sont les plus abritées. De plus, ils sont portés par les courants dominants qui partent vers le nord. Arrivés au nord de l'archipel, ils peuvent bénéficier des vents et courants du Gulf Stream pour envisager un voyage retour vers les côtes européennes. Le voyage reliant l'Europe aux Antilles dure en moyenne entre trois semaines à un mois et demi. Or, au XVII^e siècle, le modèle colonial rend les résidents très dépendants de leur métropole. En même temps, du fait de la distance qui les éloigne des organismes de contrôle, certains en profitent pour obtenir plus d'autonomie dans leur action.

Le cadre chronologique : 1650-1713

Les Antilles sont connues des Européens dès 1492. C'est à cette date que Christophe Colomb et son équipage mettent pied à terre dans les îles d'Amérique. Ce sont même les Espagnols qui donnent le nom à l'espace et qui attribuent à chacune des îles leur dénomination. Pourtant, les Petites Antilles ne sont pas encore l'objet de prédateurs européennes. Les Espagnols considèrent l'espace comme inutile à la colonisation. Le seul intérêt qui lui est concédé est celui d'escale sur la route reliant l'Europe à l'Amérique. Ce sont les Anglais qui, les premiers, prennent possession d'une des îles des Petites Antilles en 1620⁶. Ils vont très vite être imités par leurs voisins européens. Les îles des Petites Antilles sont alors conquises puis occupées par les Français à partir de 1625. À cette date, Pierre Belain D'Esnambuc met pied à Saint-Christophe et prend la décision d'occuper l'île au nom du roi de France. L'année suivante, l'île est régie par une compagnie appelée « Compagnie de Saint-Christophe ». D'Esnambuc et Du Rossey sont alors chargés de développer la colonisation de ce territoire et de le préserver des attaques espagnoles. Pour le roi Louis XIII et surtout pour son ministre Richelieu, posséder Saint-Christophe c'est pouvoir apporter dans le royaume de France des richesses issues du continent américain à moindre coût.

Depuis cette île, des colons français font l'acquisition d'autres territoires comme la Martinique et la Guadeloupe en 1635. À cette date, la compagnie de Saint-Christophe laisse la place à une nouvelle compagnie appelée des « îles d'Amérique ». Ainsi, des actionnaires installés pour la plupart dans le royaume de France confient à des gouverneurs et à des agents sur place le soin de développer les îles et d'orienter le commerce en priorité vers les ports du royaume de France⁷. En 1650, l'espace colonial français aux Antilles repose donc sur la détention de trois îles principales ainsi que de Saint-Martin, des Saintes et de Marie-Galante.

6. Même si cette première entreprise dans l'île de la Barbade est un échec, le projet est amorcé à cette date.

7. Le commerce étranger est prohibé aux îles dès la mise en place de la « compagnie de Saint-Christophe », pour autant, ce sont les marchands hollandais qui assurent la majorité des échanges commerciaux transatlantiques et ceux jusqu'en 1664, date de la mise en place de l'exclusif colonial aux îles.

Entre 1649 et 1651, l'ensemble des îles détenues par le roi de France sont achetées par des seigneurs propriétaires : Jacques Dyel Du Parquet, neveu de D'Esnameur et gouverneur de la Martinique, Charles Hoüel avec l'appui des membres de sa famille les Boisseret pour la Guadeloupe et Philippe Longvillier de Poincy agissant au nom de l'ordre de Malte pour Saint-Christophe. En acquérant ces îles, ces nouveaux seigneurs lient définitivement leur destinée à cet ensemble géographique. Il ne s'agit plus seulement de prélever en Amérique ce qui est nécessaire pour faire fortune mais bien d'exploiter l'espace de façon plus pérenne. Ce n'est pas que cette volonté soit nouvelle mais le fait que des hommes osent engager leur propre fortune dans l'œuvre coloniale indique un changement dans la perception de l'espace et fait naître un réel souci de préserver et de développer les biens acquis. C'est principalement pour cette raison que nous avons fait le choix de commencer notre étude au moment où un pouvoir seigneurial se met en place aux Antilles, même si, dans un souci de compréhension nous évoquerons les événements ayant eu lieu entre 1625 et 1650.

Fernand Braudel a, pour son étude sur la Méditerranée, démontré qu'il était bien plus pertinent d'étudier sur le temps long la construction des échanges maritimes et des relations qu'entretiennent des sociétés au monde qui les entoure⁸. En suivant ce conseil, nous avons choisi de porter notre regard sur un long XVII^e siècle, arrêtant notre étude à l'année 1713. Au cours de ces soixante-trois ans des événements marquants doivent être évoqués. En 1664, les îles repassent sous la domination d'une compagnie de commerce⁹. Ceci entraîne un premier bouleversement puisque les seigneurs propriétaires sont remplacés par des gouverneurs nommés par le roi et suppléés par les agents de la nouvelle compagnie de commerce. Cette compagnie disparaît en 1674, remplacée par une administration relevant directement du roi. Les guerres qui émaillent la fin du règne de Louis XIV sont aussi des temps marquants de l'histoire des Antilles puisque toutes ont donné lieu à des affrontements dans la mer des Caraïbes. L'impact de ces conflits se fait ressentir en 1692, date de la première perte de Saint-Christophe, puis en 1702, moment à partir duquel cette île ne sera plus reprise par la France. Si nous avons choisi de porter notre regard jusqu'en 1713, c'est parce que cette date correspond à la fin de la guerre de Succession d'Espagne et à la signature du traité d'Utrecht. Lors de ce traité, le royaume de France reconnaît officiellement la perte de l'île de Saint-Christophe. Les habitants de cette île qui ont trouvé refuge à la Martinique et à la Guadeloupe n'ont alors plus aucun espoir de retrouver leurs anciennes possessions. Il y a une certaine cohérence à étudier le rapport qu'entretiennent les membres de la société coloniale à une période où, au moins dans leur esprit, le territoire qu'ils occupent s'étend officiellement de la Grenade à Sainte-Croix.

Le choix des bornes chronologiques nous conduit à signaler que l'histoire antillaise est fortement marquée par des décisions qui sont prises à l'extérieur de l'ensemble colonial. C'est en se rendant dans le royaume de France que Philippe Longvilliers

8. BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966.

9. Après 14 ans de gouvernement autonome aux îles, le roi de France Louis XIV et son secrétaire d'état Jean-Baptiste Colbert décident de reprendre en main le commerce et la gestion de cet espace colonial. Ainsi est créée la Compagnie des Indes occidentales. Le projet est alors d'exclure les marchands hollandais du commerce colonial français. Pour ce faire, il est nécessaire de gérer à la fois les flux de marchandises partant et revenant dans le royaume mais aussi de s'assurer que le commerce interlope soit totalement prohibé aux îles. C'est ainsi que l'ensemble des seigneurs propriétaires se voient contraints de vendre leurs biens à la compagnie, qui par là même, nomme des gouverneurs afin de gérer ses nouvelles acquisitions.

de Poincy, Jacques Dyel Du Parquet et Charles Houel font acquisition des îles dans les années 1650. C'est encore auprès du roi de France que les familles de ces derniers revendent les îles à la Compagnie des Indes occidentales en 1664. Cette même année, Colbert incite le roi à mettre en place le principe de l'exclusif colonial. Ainsi, les îles ne doivent produire que pour le royaume de France et dépendent exclusivement de ce dernier pour son approvisionnement. La dépendance s'accroît lorsque les gouverneurs sont nommés directement par le roi à partir de 1674. De même, tous les conflits européens ont résonné aux Antilles. Les guerres hollandaises de 1665 et 1667 et de 1672 à 1674 provoquent des affrontements aux Antilles. La guerre de la ligue d'Augsbourg qui a eu lieu entre 1688 et 1697 a elle aussi donné lieu à son lot de conflits. Enfin, et nous l'avons déjà signalé, la guerre de Succession d'Espagne qui s'étend de 1702 à 1713 a eu son lot de bouleversements.

La période que nous étudions est donc marquée par de nombreux changements. Nous pouvons distinguer quatre grands temps. Le premier s'étend de 1650 à 1664. C'est le moment de l'installation à proprement dite. Avant 1650 les colonies ne sont qu'à leur prémisses. À partir de cette date, les colons semblent assez bien maîtriser l'espace pour pouvoir envisager d'installer leur modèle de façon définitive. Dès 1650, les colons se projettent dans d'autres espaces de la Caraïbe, toujours dans l'objectif d'étendre leur modèle et de faire acquisition de biens détenus par les populations amérindiennes comme à la Grenade, aux Saintes ou à Marie-Galante. Dans le nord de l'archipel, c'est la concurrence entre les nations européennes qui poussent aussi à la conquête de Saint-Martin, Saint-Barthélemy et Sainte-Croix. Seul le traité de 1660 passé avec les Kalinas met une pause à cette volonté expansionniste¹⁰. Les années 1650-1664 correspondent aussi à l'apparition de la culture de la canne à sucre. Alors que la première exploitation agricole fut celle du tabac, la chute de son prix sur le marché européen entraîne une volonté de diversification des pratiques agricoles et de développement de nouvelles cultures. La réussite de l'exploitation de la canne entraîne ainsi une réorganisation de la société des Petites Antilles. Les îles qui ont les meilleures qualités pour garantir son exploitation sont favorisées : la Martinique, la Guadeloupe et dans une certaine mesure Saint-Christophe. À l'échelle régionale, la Martinique prend de plus en plus de poids, attirant à elle les marchands venus des ports d'Europe. Au cours de cette période, une distinction se fait de plus en plus marquer entre les grands propriétaires détenteurs d'habitations conséquentes où servent engagés venus d'Europe et esclaves amérindiens et africains¹¹. À leur côté s'installent, dans les bourgs et villes naissantes, les « Petits Blancs », artisans et ouvriers pour la plupart. La société coloniale esclavagiste se développe et l'accaparement des terres par les plus grands propriétaires se fait de plus en plus ressentir.

La mise en place de la compagnie confirme ce poids de la Martinique dans la Caraïbe puisque ses représentants en font leur lieu de résidence à partir de 1670.

10. Les Européens arrivant dans la Caraïbe vont attribuer le nom d'« indiens Caraïbes » aux populations vivant dans les îles des Petites Antilles. Or, leur véritable nom est celui de Kalinas. Nous avons donc tenu à respecter cette dénomination, de même que nous parlerons de culture kalinago lorsque nous ferons référence à ces populations.

11. Jacques Petitjean Roget a fait la démonstration des différences qui existent entre les sociétés de planteurs des Grandes Antilles et la société d'Habitation des Petites Antilles. Le terme Habitant renvoie donc à ceux qui sont détenteurs d'exploitations agricoles aux îles. Afin d'éviter les confusions, nous appliquerons le terme d'habitants lorsque nous évoquerons l'action des détenteurs d'habitations. Les termes résidents et populations locales seront par contre employés lorsque nous parlerons de l'ensemble des populations qui résident dans les îles.

L'exploitation des îles est tournée en priorité vers l'exploitation du sucre pour le compte du royaume de France de façon exclusive. C'est en tout cas ce que souhaitent le roi et ses ministres. Les marchands hollandais qui assurent le commerce aux îles avant 1664, se trouvent exclus du marché antillais français à partir de cette date. Loin de se résigner, ils favorisent l'apparition d'un commerce interlope entre les îles hollandaises de Curaçao et Saint-Eustache et les îles françaises. Face à cet échec, la compagnie disparaît en 1674 laissant place à l'administration directe.

Les années 1674-1688 sont marquées par une période de paix et de développement. Les îles sont maintenant administrées par des représentants du roi de France. Le gouverneur général et les gouverneurs particuliers sont nommés par lui et responsables devant lui. Un intendant est nommé à partir de 1677. L'organisation administrative se développe, chacun ayant une tâche à accomplir dans l'optique d'apporter en France la richesse des îles. Le commerce interlope continue d'exister malgré la présence d'escadres royales et de soldats permanents. La colonisation continue aussi de se développer et les résidents sont de plus en plus nombreux. La canne à sucre continue à se répandre même si elle n'éclipse pas définitivement les autres cultures comme le coton, le tabac, l'indigo et les agricultures de subsistance. La dépendance des populations locales est aussi de plus en plus forte d'autant plus que de véritables fortunes naissent aux îles et que ces membres fortunés aiment adopter les mœurs des bourgeois européens.

Cette période de prospérité s'achève avec le retour des conflits en 1688. Les échanges avec le royaume de France s'amointrissent. Le développement des îles est ralenti. Saint-Christophe et les îles du Nord sont perdues à plusieurs reprises. Sainte-Croix est abandonnée et beaucoup des anciens résidents de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin trouvent refuge à la Guadeloupe et à la Martinique. La société coloniale se réorganise. Des grandes fortunes disparaissent pendant que d'autres émergent grâce à la course et au commerce.

Ces quelques éléments chronologiques montrent que la mer joue un grand rôle dans l'histoire antillaise. C'est par la mer que les colons sont arrivés. C'est en traversant l'Atlantique que les mains d'œuvres serviles sont débarquées aux îles. C'est le contrôle de la mer qui permet d'assurer le commerce, le développement des colonies et leur maintien dans la sphère d'influence du royaume de France. Ce sont ces considérations qui nous ont permis de pouvoir envisager une étude des relations entre les habitants des Petites Antilles et la mer.

Les sources sur l'histoire maritime aux Antilles : leur dispersion et la nécessité de les diversifier

Du fait des modes de conservations un grand nombre des documents produits au cours de la période étudiée ont disparu¹². C'est ainsi que nous savons que des actes notariés ont été produits aux Antilles au XVII^e siècle mais nous devons nous résigner à accepter le fait que nous ne pourrions jamais avoir connaissance de l'intégralité des transactions qui ont eu cours dans les îles. Heureusement, un certain nombre de copies

12. Dans le cas de la Martinique, l'irruption de la montagne Pelée en 1902 a entraîné la perte d'un certain nombre de documents. De même en Guadeloupe nous ne pouvons que déplorer le fait que des inondations ont provoqué la perte d'un certain nombre des archives qui y étaient conservées.

ont pu être conservés et sont aujourd'hui facilement consultables. Parmi ces sources, celles issues des instances dirigeantes ont été pour nous d'une grande importance. Nous avons basé une grande part de nos travaux sur l'étude de la documentation produite par l'administration et conservée aux Archives nationales de l'outre-mer. À Aix-en-Provence, les archives conservées dans les séries A et B ont été d'un apport certain et ont pu permettre d'éclairer quelques-unes des informations prélevées dans d'autres fonds. C'est sans conteste la série C qui nous a été des plus utiles. Dans ce fonds, la sous-série C7 renferme les correspondances au départ de la Guadeloupe et la sous-série C8 celles provenant de la Martinique¹³. Notre étude portant sur l'ensemble des colonies françaises des Petites Antilles, nous avons aussi étudié les documents conservés dans la sous-série C10, correspondances provenant de la Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Christophe et les îles du Nord. Ces fonds d'archives conservent les lettres et mémoires rédigés par les gouverneurs et intendants qui ont exercé aux îles au cours de la période étudiée. Ainsi la sous-série C8 est la plus riche puisque, en plus de conserver les écrits des gouverneurs particuliers de la Martinique, elle renferme aussi les écrits des gouverneurs généraux et permet souvent d'avoir une vue d'ensemble sur l'espace caraïbe. Soulignons tout de même que les gouverneurs des autres îles ont eu tendance à écrire aux ministres pour rendre compte des agissements de leurs supérieurs hiérarchiques, ce qui rend complémentaire l'analyse de l'ensemble des documents provenant de l'intégralité de la série C.

L'étude de cette série doit être complétée par l'analyse de la documentation conservée dans d'autres fonds des Archives de l'outre-mer. La série E renferme les dossiers du personnel colonial. La série F est composée des documents qui ont été collectés par un érudit du XIX^e siècle, Moreau de Saint-Méry. Quelques documents conservés dans la sous-série F2 A, commerce aux colonies et F5 A, missions religieuses ont été aussi d'un apport utile. Enfin, nous avons pu compléter nos travaux en étudiant les archives conservées dans la série cotée 07 DFC. C'est dans cet ensemble par exemple que nous avons pu consulter les mémoires de l'ingénieur Blondel, mémoires dans lesquels il fait état de la circulation maritime aux îles¹⁴.

Si nous avons pu baser un grand nombre de nos analyses sur l'étude des documents provenant des fonds d'archives cités plus haut, ceci n'aurait pu suffire. À la Bibliothèque nationale de France que nous avons trouvé d'autres documents officiels. Ces archives sont conservées en grande majorité dans les fonds des manuscrits conservés à la bibliothèque Richelieu à Paris. Parmi ceux consultés, nous pouvons citer les fonds des Mélanges Colbert qui renferment un certain nombre de correspondances entre le ministre et les instances dirigeantes aux îles. Nous avons aussi pu consulter les fonds des Manuscrits Français qui permettent de pallier le manque de documentation pour les années 1650-1664. Le département des Manuscrits conserve aussi de nombreux papiers d'érudits parmi lesquels les fonds Clairambault et Moreau¹⁵.

13. Étienne Taillemite a réalisé un inventaire d'une partie de la série C8 et l'a publié dans un ouvrage intitulé : *Inventaire de la Série Colonie C8A Martinique (correspondances à l'arrivée)*, Paris, SEVPEN, 1971.

14. Nous avons tenu à consulter nous-même les écrits de l'ingénieur Blondel même si ceux-ci ont été étudiés par Françoise Thésée, travaux sur lesquels nous nous sommes aussi fortement appuyés. THÉSÉE Françoise, « L'Ingénieur du roi François Blondel (1618-1686) : Sa mission aux Isles d'Amérique (1666-1667) », *Outre-Mers, revue d'histoire*, année 2008, 360-361, p. 223-240.

15. Si les manuscrits conservés à la Bibliothèque nationale nous ont permis de compléter les informations prélevées dans les sources conservées aux Archives nationales de l'outre-mer, l'objet des correspondances est rarement de faire

Ces correspondances officielles, si elles font état de la pratique de la navigation dans les îles, rendent souvent compte de la vision des instances dirigeantes, pour la plupart issues du royaume de France et pas toujours intégrées entièrement au monde colonial. Pour essayer d'atteindre au mieux la perception qu'avaient les habitants de l'espace qui les entoure, nous avons dû diversifier nos sources. Ainsi nous nous sommes tournés vers les récits des voyageurs. Très tôt les Antilles ont fait l'objet de récits de missionnaires et de quelques voyageurs qui ont eu l'occasion de circuler dans les îles françaises. Le premier fut le père dominicain Raymond Breton. Né en 1609 et mort en 1679, ce prêtre a vécu à la Guadeloupe et a publié plusieurs ouvrages dans lesquels il narre les événements survenus dans l'île au début de la colonisation. En 1665, il publie un dictionnaire Caraïbe-Français sur lequel nous avons pu nous appuyer¹⁶. À son exemple, d'autres missionnaires ont aussi publié leur récit de voyage comme Mathias Dupuis¹⁷. Il est imité par le père Maurille de Saint-Michel dont la relation paraît la même année sous le titre : *Voyage des isles Camerane de l'Amérique*. En 1645, c'est un laïc portant le nom de Guillaume Coppier qui publie lui aussi le récit de ses aventures sous le titre : *Histoire et voyage des Indes occidentales, et de plusieurs autres régions maritimes et esloignées*. Puis, l'année suivante, c'est à nouveau un père capucin, Pacifique de Provins, qui publie son ouvrage intitulé : *Brieve relation du voyage des Isles de l'Amérique*.

En 1658 est publié à Rotterdam un ouvrage intitulé : *Histoire Naturelle et Morales des isles Antilles de l'Amérique*. L'écriture de ce livre a d'abord été attribuée au gouverneur de Saint-Christophe, De Poincy et est aujourd'hui reconnu comme provenant des mains d'un pasteur nommé Charles de Rochefort¹⁸. Ce dernier, en 1665, publie un second ouvrage intitulé : *Le tableau de l'isle de Tobago ou la Nouvelle Oualchre*. Dans les années 1650, est aussi rédigée une relation dont nous ne connaissons pas l'auteur et qui traite de la conquête de l'île de la Grenade par les habitants de la Martinique¹⁹.

En 1659, paraissent : *Les dessins de son Éminence de Richelieu pour l'Amérique*, récit du père André Chevillard. C'est certainement à la même période qu'est publiée la relation du Sieur Laborde intitulée : *Relation des origines, mœurs, coutumes, religion et voyages des Caraïbes*. En 1664, Antoine Biet qui a participé à la conquête de la Guyane publie à son tour un ouvrage sous le titre : *Voyage de la France équinoxiale en l'isle de Cayenne, entrepris par les François en l'année MDCLII*. Dans ses écrits, Biet relate son passage aux Antilles alors qu'il a pris la mer et s'en retourne vers le royaume de France. Nous devons aussi citer l'ouvrage du père Pierre Pelleprat en 1669.

En 1671 paraît un ouvrage ayant pour titre : *Relation de ce qui s'est passé dans les Isles & Terre-Ferme de l'Amérique, pendant la dernière guerre avec l'Angleterre, & depuis en*

un état des lieux de la navigation aux Antilles. Nous avons donc dû poursuivre nos recherches dans d'autres centres d'archives. Pour cela, nous nous sommes rendus au centre des Archives nationales à Paris ainsi qu'aux archives du Kew où nous avons pu consulter certains documents conservés dans les Calendar of State Papers Colonial.

16. Breton est auteur d'autres témoignages plus anciens que nous avons étudiés mais c'est bien son dictionnaire qui a été le plus utile pour nos travaux.

17. Il se rend à la Guadeloupe entre 1644 et 1650. En 1652, alors retourné en France, il publie la *Relation d'une colonie française à la Guadeloupe*.

18. ROUX Benoît, « Le pasteur Charles de Rochefort et l'Histoire naturelle et morale des îles Antilles de l'Amérique », HAL, archives-ouvertes.fr.

19. Le récit est conservé à la bibliothèque Mazarine mais a été largement étudié par Jacques Petitjean Roget et publié sous le titre *Histoire générale de l'isle de la Grenade en Amérique, 1649-1659*, Montréal, Les Presses de l'université de Montréal, 1975.

exécution du traité de Bréda. L'auteur reste difficile à identifier car le texte est attribué à un écrivain d'un des navires du Sieur De la Barre, Jean de Clodoré, sans que nous en ayons la certitude. Nous avons alors choisi de ne pas remettre en cause cette attribution même si nous n'avons pas la conviction que les initiales apparaissant au début de l'ouvrage soient bien celles de cet homme.

Parmi les missionnaires qui ont relaté les événements survenus dans la Caraïbe au cours du XVII^e siècle, nous ne pouvions faire l'économie de la lecture des écrits du père Jean-Baptiste Du Tertre. En 1654, il publie un premier ouvrage intitulé : *Histoire générale des isles de S. Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique, et autres dans l'Amérique*. En 1667, il complète son premier ouvrage et l'augmente changeant le nom de son écrit en *Histoire générale des Antilles habitées par les François*. Ce missionnaire qui a séjourné longuement aux îles et qui s'est investi directement dans l'œuvre coloniale a eu le temps de côtoyer de nombreux membres de cette société en construction²⁰. Nous savons par exemple que de son amitié avec Guillaume d'Orange, il a pu extraire de nombreuses informations lui permettant de narrer les actes des premiers habitants des Antilles. S'il n'a pas pu côtoyer directement D'Esnambuc et ses premiers fidèles, les événements qu'il relate se basent sur un certain nombre de témoignages écrits. L'auteur a alors veillé à recopier des lettres et documents rédigés par les instances dirigeantes des années 1630, documents qui aujourd'hui ont, pour certains, disparu. De plus, il a aussi relaté sa façon de vivre aux Antilles et les événements qui y sont survenus quand il y résidait.

Après la publication des écrits de Du Tertre, le nombre de récits de voyages se réduit considérablement. Il faut attendre la fin du siècle pour revoir apparaître des écrits portant sur la vie aux îles. Parmi eux, nous pouvons citer le texte dit de l'Anonyme de Saint-Vincent et surtout les ouvrages du père Labat. Ce prêtre résidant dans les îles à la fin du XVII^e siècle se veut chroniqueur des événements qui surviennent dans les îles au cours des guerres de la ligue d'Augsbourg et de Successions d'Espagne²¹. En 1722 est publié pour la première fois son récit sous le titre : *Nouveau voyage aux isles de l'Amérique*²².

Dans les fonds des manuscrits de la bibliothèque Mazarine sont conservés deux écrits de missionnaires pour le début du XVIII^e siècle. Il s'agit des *Mémoires concernant la mission des pères de la Compagnie de Jésus dans les isles françoises de l'Amérique* rédigés en 1709 et des lettres du père Manguin présent aux îles à la fin du XVII^e siècle. Ces écrits permettent de compléter les informations issues des sources citées plus haut.

Enfin, même si son récit traite majoritairement de la vie des flibustiers de Saint-Domingue, nous nous sommes aussi appuyés sur l'ouvrage d'Alexandre-Olivier d'Oexmelin intitulé : *Histoire d'aventuriers qui se sont signalez dans les Indes*. Cet homme, lui aussi arrivé aux Antilles en temps qu'engagé, a pu s'illustrer comme flibustier et est l'un des seuls à avoir rédigé ses exploits qu'il a publié en 1674. Grâce à lui, nous pouvons avoir une vision générale de ce que fut la navigation aux Antilles et nous avons des éléments de comparaison.

20. Jean-Baptiste Du Tertre est envoyé aux îles à partir de 1640 et y séjourne certainement jusqu'en 1667.

21. Jean-Baptiste Labat embarque pour les îles en 1694 et y réside jusqu'en 1705.

22. Le père Labat a rédigé d'autres compte rendu de sa vie aux îles qui sont conservés en partie à la Bibliothèque nationale dans le département des Manuscrits, dans le fonds Moreau.

Les recherches dans ces fonds d'archives ont été complétées par l'étude approfondie des archives produites par les notaires des ports qui étaient en relation avec l'Amérique. Gabriel Debien avait déjà démontré quels pouvaient être les apports des fonds des archives des notaires de La Rochelle pour la construction d'une histoire des Antilles. Cet historien ayant concentré son regard sur les engagements passés devant les notaires du port charentais, nous avons fait le choix de nous intéresser à tous les actes passés par des résidents des Antilles devant les notaires du lieu²³. Dans ces fonds nous avons retrouvé les actes d'engagements signalés par Gabriel Debien mais nous avons aussi pu mettre la main sur des ventes de navires pour les îles, sur des inventaires de cargaisons ou encore sur de simples contrats commerciaux passés entre les habitants des îles et les marchands de La Rochelle²⁴.

La consultation d'autres sources a aussi été nécessaire tels que les rôles, recensements des habitants et registres paroissiaux produits aux îles. Le premier recensement nominatif qui a été effectué aux îles date de 1660. Il est conservé aux Archives nationales dans la série G Marine. Il s'agit du dénombrement nominatif des habitants de la Martinique. Grâce à ce document nous pouvons avoir une idée de la composition de la population martiniquaise à cette date. Au cours du xvii^e siècle, d'autres dénombrements et recensements de populations ont été effectués. Rares sont ceux qui font un relevé nominatif de l'intégralité des membres de la société coloniale. Peut-on tout de même citer les rôles des habitants réalisés dans les années 1680²⁵. Dans le cas martiniquais et dans celui de la Guadeloupe, nous avons pu nous appuyer sur les travaux d'historiens²⁶. Ces recensements nous permettent alors de mieux cerner la composition de la société coloniale et nous donnent des pistes pour mesurer l'importance des gens de mer au sein de cette société. Ils ne peuvent suffire, tout d'abord parce que ces recensements ne sont réalisés que de façon très aléatoires et surtout parce qu'après 1686, plus aucun de ces documents ne nous permet d'avoir une vision claire de la constitution de la société coloniale.

Heureusement, pour la seconde partie du xvii^e siècle et pour les premières années du xviii^e siècle, nous avons pu poursuivre notre analyse en nous appuyant sur les registres paroissiaux. Grâce à eux nous avons pu identifier un nombre important de marins aux îles et les replacer dans leur environnement social et familial. Bien évidemment, ces seuls documents ne pourraient suffire puisque tous les registres n'ont pas été conservés et ne concernent que les habitants catholiques. Pour autant, ils permettent d'apporter un nouvel éclairage sur notre sujet.

23. Au vu de l'étendue de la période étudiée, nous ne pouvions objectivement envisager de consulter l'intégralité des fonds des archives de La Rochelle. C'est ainsi que nous avons préféré réaliser un sondage tous les trois ans entre 1650 à 1713.

24. Nous ne ferons pas ici un compte rendu exhaustif des études notariales qui ont été les plus prolifiques en termes d'informations sur les Antilles. Nous invitons le lecteur à se référer à la « Bibliographie » pour avoir plus amples informations en ce domaine.

25. Entre 1680 et 1682, un état des lieux intégrales des populations libres résidant aux îles a été effectué. Ainsi au cours de cette période des recensements de populations ont été effectués dans l'ensemble des îles sur lesquelles porte notre étude. Ces rôles des habitants sont conservés aux Archives nationales de l'outre-mer dans le Dépôt des papiers publics des colonies.

26. Les recensements effectués à la Martinique au xvii^e siècle ont fait l'objet d'une publication par PETITJEAN ROGET Jacques et BRUNEAU-LATOUCHE Eugène, sous le titre *Personnes et familles de la Martinique au xvii^e siècle*, 2 tomes, Paris, Desormeaux, 2000.

Le monde maritime antillais, un oublié de la recherche historique?

La mer n'a pas toujours été un objet de recherche en tant que tel pour les historiens des Antilles françaises. Tout de même, affirmer qu'il y a un désintérêt de la part de ces derniers pour le domaine maritime serait mensonger. Pour le XVIII^e siècle, Jean-Sébastien Guibert²⁷, Myriam Alamkan²⁸, Tristan Yvon²⁹ et Michel Rodigneaux³⁰ ont porté une attention particulière à la pratique de la navigation dans les Petites Antilles et à ses acteurs. Soulignons aussi l'importance des travaux de Georges B. Mauvois³¹. Pour autant, alors que le monde antillais s'est construit dans un environnement insulaire, à l'exception des travaux de Myriam Alamkan et de Caroline Seveno, la mer n'a pas fait objet d'étude à part entière pour le XVII^e siècle. Ceci s'explique en grande partie par le fait que l'histoire scientifique antillaise est très récente.

Dès le XVII^e siècle, des auteurs tels Du Tertre ou Labat se veulent historiens des Antilles. Les érudits du XIX^e siècle vont fortement s'inspirer de ces écrits. Comme l'écrit Anne Pérotin-Dumon, il faut attendre les années 1930 pour que des historiens s'inscrivent à contre-courant de l'histoire « maritime et coloniale³² ». C'est donc entre 1930-1960 que se construit, d'abord dans le monde anglophone, une histoire scientifique avec les travaux d'Edgar T. Thompson sur la société de plantation, par exemple³³. Dans les années 1950, c'est une étude globale sur les Antilles qui apparaît, menée par Eric Williams³⁴. Dans le monde francophone, ce n'est que dans les années 1960 que des historiens se mettent à construire une véritable recherche scientifique sur le monde antillais³⁵. À partir des années 1970, la recherche sur l'histoire antillaise se développe et se diversifie. Certains auteurs en font son étude dans sa globalité comme Paul Butel³⁶, Jean-Pierre Sainton³⁷ et Félix Hilaire Fortuné³⁸. D'autres vont centrer leur recherche sur une île en particulier. La thèse de Jean Luc Bonniol sur Terre de Haut des Saintes, illustre très bien certaines particularités que peuvent avoir des espaces de la Caraïbe³⁹. Comme lui, Lucien Abenon, Armand Nicolas, Alain Yacou, Christian Schnakenbourg ou Gérard Lafleur vont concentrer leur regard sur une île ou sur un aspect spécifique de la société coloniale. Les travaux de Liliane Chauleau ont été pour nous parmi les plus

27. GUIBERT Jean-Sébastien, *Mémoire de mer, océan de papiers : naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVII^e-mi XIX^e siècles*, thèse soutenue sous la direction de Danielle Bégot à Point à Pitre, 2013.

28. ALAMKAN Myriam, *Histoire Maritime des Petites Antilles, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Broché, 2012.

29. YVON Tristan, « Les îlets du petit cul-de-sac marin et du grand cul-de-sac marin à la Guadeloupe, attrait économique et occupations coloniales aux XVIII^e et XIX^e siècle », *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, n° 163, 2012, p. 17-44.

30. RODIGNEAUX Michel, *La Guerre de Course à la Guadeloupe, XVIII^e-XIX^e siècle ou Alger sous les Tropiques*, Paris, L'Harmattan, 2006.

31. MAUVOIS Georges B., *Les marrons de la mer. Évasions d'esclaves de la Martinique vers les îles de la Caraïbe (1833-1848)*, Paris, Karthala, 2017.

32. PÉROTIN-DUMON Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île : Basse-Terre et Pointe à Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Paris, Karthala, 1999.

33. THOMPSON Edgar T., *The Plantation*, Chicago, University Of Chicago, 1932.

34. Dans le cas des Antilles françaises, il est aussi nécessaire de rappeler les travaux précurseurs d'ORUNO Denis Lara, *La Guadeloupe dans l'Histoire*, Paris, L'Harmattan, 1999.

35. BEGOT Danielle (dir.), *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise*, Paris, CTHS, 2012.

36. BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Broché, 2007.

37. SAINTON Jean-Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe*, Paris, Karthala, 2015.

38. FORTUNÉ Félix-Hilaire, *Les îles françaises d'Amérique, de la vision géopolitique de Richelieu à l'Union européenne*, Paris, L'Harmattan, 2000.

39. BONNIOL Jean Luc, *Terre de Haut des Saintes : écosystème, population, ethnicité dans une île de la Caraïbe : essai d'anthropologie historique*, thèse de 3^e cycle, histoire, Paris, EHESS, 1977.

enrichissants puisqu'elle accorde une place importante au monde maritime⁴⁰. Nous devons aussi souligner que les travaux d'Anne Perotin-Dumont ont été une source d'inspiration pour notre réflexion puisqu'elle laisse une grande place au fait maritime dans son étude sur la construction et le développement des villes de la Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre à la Guadeloupe.

Depuis les années 1970, la recherche francophone sur l'histoire antillaise s'est donc construite en opposition à celle des érudits du XIX^e et début XX^e siècle. Les chercheurs ont privilégié d'autres domaines de recherches comme l'esclavage aux îles françaises, l'histoire sociale du XIX^e siècle ou bien la place des minorités au sein de la société coloniale. Sans citer tous ces thèmes, nous pouvons souligner l'importance qu'ont eu pour nous les recherches portant sur les différents groupes que constituent la société coloniale, tels ceux de Gérard Laffeur, d'Émile Hayot et Arlette Gautier. Les travaux de Jacques Petitjean Roget et ceux de Caroline Seveno ont aussi été un réel appui pour notre recherche⁴¹.

Faire une recherche sur la navigation aux Antilles ne peut avoir de sens si nous ne nous intéressons pas au savoir maritime des sociétés amérindiennes présentement avant l'arrivée des colons dans cet espace. La lecture des travaux de Benoît Bérard a été nécessaire pour essayer de percevoir comment ces savoirs maritimes ont pu être transmis⁴². Enfin, les travaux d'Éric Roulet sur la compagnie des « îles d'Amérique », ont permis d'approfondir et d'améliorer les connaissances sur le fonctionnement du modèle colonial français avant les années 1650⁴³.

Si les historiens n'ont pas consacré de recherches sur les navigations inter-caribéennes en tant que tel, nous ne pouvons pas dire qu'ils se soient détournés de la mer des Caraïbes. Les échanges transatlantiques autant que la pratique de la course dans les eaux caribéennes ont été au cœur de nombreuses recherches. Les travaux de Huguette et Pierre Chaunu permettent de mieux comprendre comment se réalisaient les échanges entre l'Europe et l'Amérique. Ils ont inspiré les premières recherches de Jean-Pierre Moreau, travaux sur lesquels nous nous sommes appuyés pour mieux comprendre le choix dans les lieux d'installation des colons aux îles. Les travaux de Paul Butel, Gabriel Debien, Guy Saupin ou plus récemment ceux de Sébastien Martin⁴⁴ ou encore de Marion Tanguy⁴⁵ apportent une meilleure connaissance de la façon dont étaient organisés les échanges maritimes entre le royaume de France et les Petites Antilles. Pour l'étude des relations commerciales, nous nous sommes aussi beaucoup appuyé sur les travaux d'Éric Schnakenbourg⁴⁶ et de Wim Klooster⁴⁷ afin de mieux comprendre comment pouvaient être effectués les échanges

40. CHAULEAU Liliane, *Dans les îles du vent la Martinique, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1993.

41. SEVENO Caroline, *La Guadeloupe 1635 à 1685, d'une polyculture vivrière à une monoculture sucrière?*, mémoire de master soutenu à l'université Paris I Panthéon Sorbonne en 2004.

42. BÉRARD Benoît (dir.), « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVI^e et XVII^e siècles », *Journal de la Société des américanistes*, vol. 102, n° 1 (2016), p. 129-158.

43. ROULET Éric, *La Compagnie des îles de l'Amérique, 1635-1651 : une entreprise coloniale au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2017.

44. MARTIN Sébastien, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.

45. TANGUY Marion, *Le commerce entre Nantes et les Antilles sous le règne de Louis XIV (1661-1697)*, thèse de doctorat soutenue à Nantes sous la direction de Guy Saupin, 2014.

46. SCHNAKENBOURG Éric, *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2013.

47. KLOOSTER Wim, *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leyde, KITLV Press, 1998.

aits interlopes entre les différentes nations européennes présentes dans l'espace caribéen.

Écrire sur la navigation aux Antilles conduit aussi à aborder le thème de la course. Ainsi la lecture des travaux de Jean-Pierre Moreau⁴⁸, de Jean Meyer⁴⁹, de Patrick Villiers⁵⁰, de Peter Emmer, de Markus Rediker et le travail de synthèse mené par Gilbert Buti et Philippe Hrodej⁵¹ a été cruciale.

Il a aussi été nécessaire de porter notre attention à des travaux qui ont été menés sur d'autres espaces maritimes. Les travaux de Martine Acerra⁵², de Gérard Le Bouëdec⁵³ et ceux de Caroline Le Mao⁵⁴ nous ont permis de mieux apprécier la façon dont pouvaient être organisés les ports et comment les populations vivant dans ces espaces pouvaient interagir entre elles. Le modèle défini par Bernard Michon dans le cas nantais nous a incité à voir comment pouvait s'organiser l'aire portuaire aux Petites Antilles et si ce concept pouvait vraiment y être appliqué⁵⁵. Les travaux menés par David Plouviez sur la défense aux colonies nous ont ainsi permis de mieux apprécier la façon dont l'activité maritime pouvaient être employée dans ce cadre⁵⁶. Nous nous sommes aussi beaucoup inspiré des travaux portant sur les modes de navigations parmi lesquelles nous pouvons citer ceux de Fernand Braudel et ceux de Gilbert Buti dans le cas méditerranéen, le cabotage étant l'une des pratiques les plus courantes aux Antilles au XVIII^e siècle⁵⁷. Étudier la navigation aux Antilles demandait alors de se construire une base solide sur les techniques de navigation. Les travaux d'Éric Rieth, de Michel Vergé-Franceschi, de Sylviane Llinares⁵⁸ et de Liliane Hilaire Pérez⁵⁹ doivent être signalés. Nos travaux portant sur les relations qu'entretiennent les membres de la société coloniale avec le monde maritime qui les entoure et sur le rôle que celles-ci ont joué dans la construction d'une identité propre à la société coloniale antillaise, nous avons dû nous questionner sur la construction probable d'une identité maritime aux Antilles. Pour cela nous nous sommes basés sur les travaux d'Alain Cabantous⁶⁰, de Gilbert Buti et sur ceux de Peter Linebaugh et Marcus Rediker⁶¹ afin de définir ce qu'est être marin et ce que signifie appartenir à la catégorie des « gens de mer ».

48. MOREAU Jean-Pierre, *Pirates, Flibuste et pirateries dans la Caraïbe et les mers du Sud (1522-1725)*, Paris, Tallandier, 2006.

49. MEYER Jean, *Les Européens et les autres, de Cortés à Washington*, Paris, Armand Colin, 1975.

50. VILLIERS Patrick, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon I^{er}*, Paris, Pluriel, 2016.

51. HRODEJ Philippe et BUTI Gilbert (dir.), *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, CNRS Éditions, 2013.

52. ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde édition, 1993.

53. LE BOUËDEC Gérard, *Le port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.

54. LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne : XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

55. MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.

56. PLOUVIEZ David (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique, XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014.

57. BUTI Gilbert, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2010.

58. LLINARES Sylviane et HRODEJ Philippe, *Techniques et colonies, XVI^e-XX^e siècles*. Société française d'histoire d'outre-mer, 2005.

59. CARNINO Guillaume, HILLAIRE-PÉREZ Liliane et KOBILJSKI Aleksandra, *Histoire des techniques, mondes, sociétés, cultures*, Paris, PUF, 2016.

60. CABANTOUS Alain, *Dix Mille marins face à l'Océan*, Paris, Pluriel, 1991.

61. LINEBAUGH Peter et REDIKER Marcus, *L'hydre aux mille têtes*, Paris, Éditions Amsterdam, 2008.

Mettre en lumière les relations entre les membres de la société coloniale et le monde maritime antillais

Mettre en lumière les interactions qui ont existé aux Antilles entre les habitants et la mer au cours du ^{xvii}^e siècle ne fut pas toujours chose aisée. Il a fallu d'abord pallier l'absence de certaines sources, trouver des chemins de travers pour pouvoir atteindre des bribes d'informations, procéder à des recherches minutieuses au sein de documentation, étendre nos recherches dans un nombre important de fonds d'archives, tout ceci afin de pouvoir collecter une base de données suffisantes. Enfin, il fallait veiller à ne pas se disperser. La question maritime n'ayant pas été étudiée en tant que telle, la tentation était grande de vouloir la traiter dans un ensemble très vaste. C'est pour cela que nous avons élaboré une problématique formulée de la sorte : La société coloniale en construction dans les Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713 adopte-t-elle des traits pouvant la rapprocher d'une société maritime ou se construit-elle à l'écart de la mer, ne prenant en compte sa présence que par contrainte et de façon sporadique ?

L'objet de la présente publication n'étant pas de rendre compte de l'intégralité des résultats de notre recherche, nous avons choisi d'exposer ici les éléments traitant seulement de la vie des marins qui séjournent aux îles. Ainsi, nous évoquerons le cadre dans lequel ils exercent leur activité et les relations qu'ils entretiennent avec les populations locales. L'objectif final sera de dresser un portrait le plus complet possible de ces marins vivant aux Antilles au cours de ce long ^{xvii}^e siècle. Même si nous devons faire état des techniques maritimes par exemple, le cœur de notre sujet reste la place du marin au sein de la société coloniale. Il ne s'agit donc pas ici de faire un relevé exhaustif de l'ensemble de pratiques maritimes qui ont existé aux îles, ni même de faire un état des lieux des techniques maritimes et de leur transmission.

De plus, les sources à notre disposition ne nous permettent pas d'envisager une histoire statistique ou quantitative. Nous n'avons par exemple qu'un seul état des lieux des navires présents aux îles pour la période. Aucune comparaison ne pourrait être envisageable. Nous ne pouvons donc donner avec précision le nombre de marins présents aux îles, ni même donner un nombre exact de navires et surtout nous ne pouvons que percevoir l'impact de la navigation dans l'économie locale.

Il ne s'agit pas non plus d'une histoire par le bas, même si nous nous sommes parfois inspirés de travaux s'inscrivant dans ce courant. Les sources se font assez rares et sont produites par les élites et pour les élites. Ainsi lorsque nous voyons des esclaves naviguer, c'est avant tout à travers les yeux des hommes libres. Dans ce sens des questions restent en suspens, sans même que nous sachions si un jour nous pourrions y répondre. L'idée est bien d'essayer le plus possible de percevoir la société coloniale comme un tout, sans pour autant que nous fassions fi des différences qui existent en son sein. En effet, comment ne pas oublier que nous sommes au sein d'une société esclavagiste qui base sa légitimité sur une hiérarchisation sociale et ethnique.

Le fait que les archives consultées ont été produites pour un grand nombre d'elles dans les ports de France peut inciter par moment à regarder les Antilles depuis le rivage métropolitain. Nous avons tenté de nous garder de cela en essayant de percevoir cette société coloniale à travers les yeux de ceux qui l'ont côtoyé au plus proche, cherchant à situer notre sujet dans le cadre antillais le plus restreint possible.

Nous tenons à prévenir notre lecteur que nous ne prendrons pas prétexte d'une écriture de l'histoire maritime antillaise pour faire à nouveau une description du déroulement du processus colonial dans les Petites Antilles⁶². Nous ferons alors référence exclusivement aux événements qui ont un impact sur les questions maritimes. Ainsi, nous n'avons pas opté pour une approche chronologique. Nous avons choisi de le voir dans le temps long, nous inspirant des préceptes édictés par Fernand Braudel. Ce dernier rappelle que l'histoire du monde maritime n'est pas nécessairement touchée immédiatement par les événements survenus dans le monde terrestre. Les savoirs persistent, s'accumulent, se remplacent et, parfois, réapparaissent. Se borner à une étude événementielle ne permettrait pas de concevoir pleinement ces changements. C'est donc dans un cadre thématique que nous avons choisi de présenter notre sujet. Ceci permet alors d'éviter un certain nombre de répétitions, de limiter les coupures chronologiques qui n'ont pas réellement de sens et enfin de mieux percevoir les évolutions profondes dans le mode de fonctionnement d'une société.

Pour cela nous avons fait le choix de nous intéresser à l'espace maritime et à son appropriation par les membres de la société coloniale. Dans cette première partie, nous reviendrons sur les motivations des colons lors de leur installation. Nous verrons que nous avons affaire à des hommes qui s'appuient sur la navigation pour leur projet. Une fois installés, ces colons ont tenu à garder une maîtrise sur la mer qui les entoure. Nous aurons alors à cœur de démontrer que l'installation géographique des membres de la société coloniale est fortement régie par les routes maritimes et des ports dont il faudra faire la description.

Dans un second temps, il sera nécessaire de voir comment les habitants se sont organisés pour pouvoir faire usage de la mer de façon autonome. Nous nous intéresserons aux embarcations présentes aux Antilles. Nous aborderons aussi la question du recrutement des équipages. Enfin, nous aurons loisir de montrer que cette organisation nécessite l'élaboration de savoir et nous nous demanderons quelle est la part des interactions entre les différentes populations qui vivent dans la Caraïbe pour leur élaboration.

Viendra le temps de nous questionner sur les usages de la navigation aux Antilles. Nous étudierons l'organisation des navigations marchandes puis nous nous intéresserons à la guerre de course et à la présence des flibustiers dans les Petites Antilles. Enfin, cette troisième partie nous conduira à observer la façon dont se pratique la pêche.

C'est ainsi que dans une dernière partie nous pourrions plus facilement constater que la société étudiée est mobile et que ceci a un impact sur la construction d'une identité commune. Cette mobilité entraîne le fait que la mer n'est pas perçue comme un obstacle insurmontable pour ceux qui veulent circuler. Puis nous pourrions nous intéresser à l'image de la mer au sein de la société coloniale. Nous analyserons les peurs, les fantasmes mais aussi certains aspects de la réalité perceptible dans la façon dont les résidents se comportent face à l'élément maritime. Tout ceci conduira à observer l'image du marin au sein de la société coloniale et à mieux mesurer sa place et son importance en son sein. En est-il exclu ou fait-il partie intégrante de cette société?

62. En annexe le lecteur trouvera une large chronologie à laquelle il pourra se reporter pour situer les acteurs et les événements mentionnés.