





LES ORIGINES
DE LA
COLONISATION FRANÇAISE AUX ANTILLES

LA COMPAGNIE DES INDES OCCIDENTALES

PAR

M. Philippe BARREY

Archiviste de la Ville du Havre

*Cet ouvrage a obtenu le second prix Goblet
à l'Acad. des Inscriptions et Belles-Lettres*



LE HAVRE
Imprimerie H. MICAUX, rue de la Bourse, 34^{bis}

1918

1

A la mémoire de
AUGUSTIN-CHARLES BARREY
mon grand-père

R 33

SOCIÉTÉ HAVRAISE D'ÉTUDES DIVERSES

Extrait du Recueil de ses Publications (1916-1917)

LES ORIGINES

DE LA

COLONISATION FRANÇAISE AUX ANTILLES

LA COMPAGNIE DES INDES OCCIDENTALES

PAR

M. Philippe BARREY

Archiviste de la Ville du Havre



N^o d'entrée : 4101

LE HAVRE

Imprimerie H. MICAUX, rue de la Bourse, 34^{bis}

—
1918



LES ORIGINES DE LA COLONISATION FRANÇAISE AUX ANTILLES

LA COMPAGNIE DES INDES OCCIDENTALES

INTRODUCTION

Les Sources

Dans l'excellent *Essai sur les sources de l'histoire des Antilles françaises (1492-1664)* (1), l'auteur, M. Jacques de Dampierre, déplorant l'indigence des textes jusqu'ici publiés sur les origines « de la plus florissante colonisation que la France ait jamais produite », remarque que « les minutiers des notaires de Paris et des ports de mer les plus fréquentés au ^{xvii}^e siècle par les navires allant aux Iles fourniraient aussi peut-être de précieuses indications » (2) sur les premiers développements de la puissance française dans les Antilles. Il en donne comme preuve les intéressants documents mis au jour par M. Charles

(1) Paris, 1904, in-8, formant le t. vi des *Mémoires et Documents publiés par la Société de l'École des Chartes*.

(2) Page 223.

Bréard (1), qui contiennent notamment une « série de contrats d'engagement que l'on chercherait en vain ailleurs ».

Si l'on met à part les mémoires rédigés par les contemporains sur ce sujet — et il n'en est qu'un seul, celui de Guillaume Coppier, qui relate des faits se rapportant aux commencements de la colonisation dont il ait été témoin oculaire — (2), mémoires où la documentation, conforme à l'esprit du temps, n'est pas à l'abri de critiques, cette méthode est, en effet, la seule qui soit susceptible d'apporter quelque clarté sur les circonstances qui ont déterminé les Français à se fixer dans la mer des Caraïbes (3). Elle a à son actif des précédents qui militent hautement en sa faveur. Pour ne parler que de la marine normande, dont le rôle apparaît plus déterminant et plus décisif à mesure que les documents sortent de la poussière des chartriers, on peut avancer hardiment qu'elle occupe une place prépondérante dans l'histoire de la marine nationale. Ce qu'on en connaît, on le doit presque entièrement aux recherches effectuées par M. Gosselin dans les minutes du tabellionage rouennais et dans les arrêts du Parlement de Normandie (4), à celles de M. Charles Bréard et enfin à M. de Fréville (5). Bien que datant d'un demi-siècle, l'ouvrage de ce dernier fait encore autorité.

On pourrait penser que les papiers provenant des greffes des amirautés établies dans les ports renferment des renseignements intéressants pour les périodes étudiées par ces historiens. — Cette juridiction est très ancienne à Rouen et à

(1) Paul et Charles BRÉARD, *Documents pour servir à l'histoire de la marine normande aux XVI^e et XVII^e siècles*, Rouen, in-8, 1889, publiés par la Société de l'Histoire de Normandie.

(2) Voir chapitre XI.

(3) Il y en aurait une autre, mais il est imprudent de l'escompter. Ce serait de pouvoir mettre la main sur les papiers des personnages qui furent mêlés aux affaires de la Compagnie fondée en 1626, principalement ceux d'Esnambuc et de Cavelet, de ce dernier surtout. C'est là, malheureusement, une hypothèse tout à fait improbable.

(4) E. GOSSELIN, *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI^e et XVII^e siècles*, Rouen, 1876, in-8, et *Nouvelles glanes historiques normandes. Les Normands au Canada*, Rouen, 1873, in-8.

(5) E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*. Rouen, 1857, 2 vol. in-8.

Honfleur. Au Havre, elle fut créée à l'origine de la ville, car l'amiral ne pouvait négliger un port destiné à devenir rapidement une appréciable source de revenus; on ignore la date précise de son établissement, mais on rencontre, dès 1532, des officiers attachés à ce siège, ce qui fait supposer que déjà il fonctionnait régulièrement — (1). Il n'en est rien, et on doit attribuer cette regrettable lacune, — irréparable dans la plupart des cas —, à la même cause qui a fait si rares les documents des hauts fonctionnaires antérieurs à Colbert, et notamment des premiers intendants départis (2). Les titulaires de ces charges, considérant ces papiers comme leur propriété personnelle, les ont emportés. Ceux qu'ils laissaient dans les greffes, vite considérés comme inutiles, ont subi le sort réservé aux choses encombrantes. Aussi, les archives de l'amirauté du Havre ne contenaient-elles guère, lors de l'inventaire qui en fut dressé le 1^{er} juin 1792, en vertu de la loi du 19 octobre 1791, que des registres et des dossiers, dont les plus anciens se placent aux environs de 1660 (3).

(1) A l'Assemblée générale des habitants, tenue le 6 avril 1532, comparaissent notamment Jean Lebris (ou Debrye), procureur de Mgr l'amiral, et Tristan Le Vavasseur, « greffier en la juridiction de l'admirauté en ladite ville » (Arch. comm. AA 8). En 1543, Jacques d'Estimauville est lieutenant pour le roi et l'amirauté (Arch. comm. CC 215), et il conserva sans doute ses fonctions jusqu'à sa mort, survenue postérieurement à 1558. Il eut pour successeur dans cet office son beau-frère Jean Tullon.

(2) En voici un exemple entre bien d'autres. Les documents ayant trait à la fondation du Havre et aux premiers armements maritimes qui s'y firent sont restés ignorés pendant trois siècles et demi, et on en avait conclu qu'ils avaient été enlevés ou détruits par les troupes anglaises quand elles occupèrent la ville en 1562-1563. Or, ils étaient restés en la possession des héritiers de Guyon Le Roy, sieur du Chillou, qui dirigea la construction du port. Retrouvés dans le chartrier du château d'Azay-le-Rideau, ils ont été publiés en 1875 et en 1906 par la *Société de l'Histoire de Normandie* et acquis, avec d'autres de même provenance, en 1903 et en 1905, par la ville du Havre.

(3) Arch. révol. du Havre, H^o 115. Dans cet inventaire, un certain nombre de numéros sont compris sous la rubrique « papiers anciens et illisibles ». Ce sont sans doute ceux-là qui s'échelonnent de 1590 à 1660, et dont l'existence est révélée par l'inventaire des archives départementales. Fâcheusement, et c'est l'inconvénient des dépôts trop riches, ce fonds n'a été l'objet que d'un classement très sommaire, ce qui rend les recherches à peu près impossibles.

Les archives de la Marine du Havre, déposées à l'Arsenal, ne sont d'aucun secours pour la première moitié du xvii^e siècle. La correspondance ministérielle, très active le siècle suivant, ne remonte qu'à 1706. Les volumes d'enregistrement des commissions, arrêts, etc., plus anciens, ne commencent qu'en 1649.

Les registres d'insinuations remis au greffe du Tribunal de commerce sont postérieurs à 1668.

On ne peut s'attendre à trouver des renseignements sur la marine havraise, pour le xvi^e siècle et la moitié du siècle suivant, que dans les minutes du tabellionage. Par une exception assez peu explicable, ces registres n'ont jamais attiré l'attention des historiens locaux, ou, tout au moins, il ne semble pas qu'ils y aient jamais puisé. Ce n'est pas ici le lieu d'en rechercher les motifs, qui sont probablement les mêmes partout (1). Aussi, ai-je été très heureux quand, sur l'aimable insistance de M. Augustin Bellenger, secrétaire-adjoint de la mairie, M. Hasselmann, notaire de la Ville, dont l'étude possède le précieux dépôt de l'ancien tabellionage du Havre-de-Grâce, a bien voulu consentir à ce que l'archiviste communal en prit une ample connaissance.

Ce n'est pas sans émotion qu'on relit ces vénérables témoins du passé havrais. Tant de noms inattendus surgissent, tant de faits mal connus se précisent, tant de points obscurs ou même ignorés apparaissent à la vive lumière des attestations contemporaines qu'il semble que se construit, sur des bases inébranlables, l'histoire du premier siècle de l'existence du grand port océanique de la France.

A l'encontre des documents des archives communales qui, en majeure partie, ont un caractère surtout local, beaucoup de ceux du tabellionage ont une portée générale et viennent compléter ce que nous connaissons sur les armements de la marine militaire, sur l'activité et l'importance de la marine marchande. C'est grâce à eux que l'on peut apprécier jusqu'en ses détails l'intensité, jusqu'alors insoupçonnée, de la navigation transatlantique, qui avait le Havre comme port d'attache, que se révèle la part énorme prise par les armateurs et les marins de la province à la conquête des marchés et des terres du Nouveau-Monde.

Les essais d'installation des Français aux Antilles qui ont précédé et déterminé la constitution de la Compagnie des Indes occidentales dite de Saint-Christophe sont jusqu'ici restés inconnus. On devine bien qu'il y en eut. On en trouve même l'affirmation, sans détails explicatifs du reste, dans les

(1) Les minutes notariales de Rouen, de 1360 à 1686, sont déposées aux archives départementales, ce qui en rend la consultation aisée. Quant à M. Charles Bréard, il a utilisé un fonds appartenant à l'étude de son frère, notaire à Honfleur.

renseignements qui nous ont été transmis par le P. Du Tertre, mais, à ma connaissance, aucun texte authentique n'est venu préciser dans quelles circonstances et pour quelles raisons ils ont été tentés.

On en peut dire presque autant de notre première Compagnie antillienne. Les conditions où elle s'est développée, son fonctionnement, sont mal élucidés, et c'est se tenir dans les limites de la vérité historique d'affirmer que, sans le P. Du Tertre, nous serions à cet égard dans une ignorance à peu près totale (1). Les actes du tabellionage du Havre viennent fort heureusement compléter nos connaissances sur cet organisme commercial. A défaut de ses délibérations, qui n'existent peut-être plus, en tout cas qui n'ont pas été retrouvées, ces actes forment la source la plus sûre, la plus exacte et aussi la plus abondante à laquelle, à l'heure actuelle, il soit possible de recourir pour les années précédant la reconstitution de la Compagnie sous le nom de Compagnie des Isles de l'Amérique.

Cependant, si riches qu'ils soient, en dépit de la négligence, de l'humidité et des rongeurs, ils laissent encore bien des détails dans l'ombre. Cette étude, rédigée surtout d'après les notes qui en ont été extraites, confirmera combien sont incertaines ces questions d'origine, quel mystère les enveloppe toujours. J'essayerai de le dissiper. Pour cela je serai obligé, malgré le nombre et la valeur des documents recueillis, d'user de déductions, de raisonnements qui, si plausibles qu'ils me paraissent être, ne seront jamais que des hypothèses. Je conviens volontiers que cette manière de procéder s'accorde mal avec les règles de l'érudition moderne. Faute d'une chaîne ininterrompue, force est bien d'assembler les parties existantes par des mailles d'un autre métal.

Je n'ai d'ailleurs pas l'ambition de faire l'historique proprement dit des premières années de la domination française aux Antilles. Mon but est uniquement de faire connaître les docu-

(1) « Les quinze premières années de notre colonisation* aux Antilles sont, du reste, extrêmement pauvres en documents de toute espèce. A part les récits postérieurs de Du Tertre et les pièces peu nombreuses qu'il publie, nous ne connaissons encore que quelques rares documents diplomatiques conservés aux Affaires étrangères et, à partir de 1635, le registre F² 19 des archives coloniales. » (J. de Dampierre, p. 76.)

ments existant sur ce point particulier dans le tabellionage. Mais, afin de les relier les uns aux autres, je serai souvent amené à faire appel aux renseignements déjà connus, principalement aux indications fournies par le P. Du Tertre, dont l'ouvrage reste le plus précis et le mieux ordonné que l'on puisse consulter sur ce sujet.

Bien que les actes relatifs à la Compagnie des Isles de l'Amérique soient infiniment plus nombreux que ceux de l'association qu'elle continua, ils présentent un intérêt sensiblement moindre pour l'histoire, d'abord parce qu'ils comportent moins de documents importants, ensuite parce qu'on peut suivre les affaires de cette Compagnie dans les textes qui nous sont restés, particulièrement à l'aide de ses délibérations, conservées aux archives du Ministère des Colonies (1). Aussi ai-je cru devoir restreindre cette étude à la Compagnie des Indes occidentales, fondée en 1626. C'est celle-ci qui se place à l'origine officielle de notre colonisation; toute limitée qu'ait été son influence, traversée qu'elle a été de difficultés de toute nature, elle n'en a pas moins été décisive puisque c'est d'elle que sont issues les colonies américaines qui, seules aujourd'hui, rappellent la merveilleuse expansion de la France du ^{xvii}^e siècle.

Indépendamment de l'*Histoire générale des Isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique* (2), du P. Du Tertre, les *Loix et Constitutions des colonies françoises de l'Amérique sous le Vent* (3), de Moreau de Saint-Méry, et, du même auteur, la *Description... de la partie françoise de Saint-Domingue* (4), la *Description topographique et politique de la partie espagnole de Saint-Domingue* (5), la notice

(1) En dehors de Margry, *Belain d'Esnambuc et les Normands aux Antilles*, Paris, 1863, in-8, qui a incontestablement mis ces documents à contribution, ils ont fait l'objet de deux publications récentes, auxquelles on peut recourir en toute sûreté : Georges SERVANT, *Les Compagnies de Saint-Christophe et des Iles de l'Amérique (1626-1653)*, publiée par la *Revue de l'Histoire des Colonies françoises*, 1913, pp. 385-482, et P. CULTRU, *La colonisation d'autrefois : le commandeur de Poincy à Saint-Christophe*, dans la même *Revue*, 1913.

(2) Paris, 1654, in-8. Je me fais un devoir de remercier ici MM. Labrosse et Pinchon, bibliothécaires de la ville de Rouen, qui ont bien voulu, et très obligeamment, me communiquer cet ouvrage, ainsi que celui ci-dessous.

(3) Paris, s. d., in-8, t. I, de 1550 à 1703.

(4) Philadelphie, 1797-1798, 2 vol. in-4°.

(5) Philadelphie, 1796, in-4°.

déjà citée de Margry, l'étude de M. Georges Servant sur les Compagnies des Antilles et un certain nombre de publications dont on trouvera les références au bas des pages, ont été mis à contribution et m'ont fourni des indications d'importance inégale et souvent de haute valeur.

Je n'aurai garde d'oublier deux ouvrages indispensables à qui veut s'initier aux débuts de la colonisation américaine : celui de M. de Dampierre et la superbe synthèse de la marine française due à M. Charles de La Roncière qui, non seulement a su mettre au point et condenser une innombrable bibliographie, mais est également et dans bien des cas une œuvre de première main par la sûreté des informations et l'étendue des documents inédits (1).

(1) *Histoire de la Marine française*, t. IV, Paris. 1900, in-8.

CHAPITRE PREMIER

Tentatives officielles de colonisation dans l'Amérique méridionale

De l'immense empire colonial que les efforts d'Henri IV, de Richelieu et de Colbert avaient donné à la France, il ne reste plus aujourd'hui que des lambeaux dont la métropole, indifférente, ne sait même pas tirer parti. Le domaine extérieur qu'elle possède est en majeure partie postérieur à Napoléon. Résultant de la poussée d'idées très différentes de celles qui s'étaient imposées aux gouvernants du ^{xvii}^e siècle, il s'est formé, pour une part, en conséquence d'événements plutôt saisis que créés. Nous avons subi l'attraction de l'Asie jaune, de ses masses humaines, de ses richesses inutilisées, terres d'un avenir presque indéfini, mais où nous nous trouvons sensiblement dans la même situation que les Portugais à l'époque des grandes découvertes géographiques, avec une population trop insuffisante pour exercer une influence ethnique appréciable sur des races dont les caractéristiques physiques et morales, façonnées par des siècles de vie commune, résistent à l'emprise européenne. Puis, plus près de nous, et bien plus ancienne dans l'ordre historique, la colonisation africaine, qui n'apparaît politiquement qu'au cours du règne de Louis XIV, quoique ses origines lui soient très antérieures, remontant aux tentatives encore peu connues faites par les marins normands et les marchands rouennais en vue d'établir des comptoirs sur la côte noire, de nouer des relations commerciales assurées avec les tribus de l'intérieur, les roitelets du littoral et les trafiquants arabes (1).

(1) Au ^{xvi}^e siècle, indépendamment d'une navigation suivie entre les ports de Normandie et les côtes de Sénégal, du golfe de Guinée et du Gabon, le trafic avec les escales de l'ouest marocain, particulièrement avec Safi et Agadir, était en grande partie concentré au Havre, où les navires armés pour cette destination avaient comme chargeurs et destinataires des marchands de Rouen. Pour donner une idée de l'intensité de ce commerce, il suffit de dire ici qu'en dix-huit ans, de 1571 à 1588, on trouve au Havre la mention de 101 navires expédiés au Maroc ou en provenant; parmi eux, 70 figurent avec leur contrat d'affrètement sur les registres du tabellionage. En une seule année, 1573, on enregistre 17 navires armés pour cette destination.

Quant aux établissements formés à diverses époques dans le continent américain et les îles qui en dépendent, on sait quelles catastrophes en ont entraîné la disparition à peu près complète. Si grandes, si lourdes qu'aient été à cet égard les responsabilités de nos hommes d'État, leur ambition ou leur incurie, il convient, devant l'impartial tribunal de l'histoire, de reconnaître la redoutable complexité du problème qui s'est imposé à la nation française depuis qu'elle a eu la conscience nette de ses destinées. Sollicité par deux tendances très opposées dans leur but et dans leurs moyens, la hantise souvent plus instinctive que raisonnée des limites naturelles et « le prestige de la mer et le chant des sirènes » (1), l'esprit français ne sut se fixer définitivement et arrêter une fois pour toutes les lignes directrices de sa politique. Il portait le poids des conditions de la formation du pays et aussi de sa situation géographique. Depuis l'écroulement de l'empire de Charlemagne, depuis le traité de Verdun qui le morcela, la France a été perpétuellement en travail pour atteindre les bornes que lui avait imparties la nature. « Quand Paris boira le Rhin, toute la Gaule aura sa fin », disait un vieux proverbe (2). Ce but, nos rois, ceux du moins dont le sens pratique fut l'expression de la tradition nationale, le poursuivirent obstinément, affrontant aux rives de la Somme et aux marches de Lorraine et d'Alsace les forces espagnoles et germaniques.

Parfois, parallèlement, un autre idéal de grandeur et d'extension donnait un but nouveau à nos ambitions. Nous voulions être partie prenante au partage des contrées situées au delà des océans, et comme ni l'audace ni le désir des aventures n'ont jamais fait défaut aux fils des Celtes et des Normands, il nous arriva d'ajouter des fleurons étincelants à la couronne de France.

Mais on ne peut être longtemps, sans un concours inouï et passager de circonstances, un pays d'unité inachevée et jalouse et une nation colonisatrice. Solidement implantée au continent, en même temps en façade sur les mers qui confinent à l'Afrique et au Nouveau-Monde, c'est la force de la France de pouvoir, à son gré, porter son attention sur l'un ou sur l'autre

(1) G. HANOTAUX, *La France en 1614*, Paris (collection Nelson), p. 113.

(2) G. HANOTAUX, *ibid.*, p. 17.

domaine; c'est aussi sa faiblesse en choisissant l'un de s'exposer à négliger l'autre.

Ce dualisme ne s'atténue qu'à de rares moments de notre histoire. Encore l'orientation que les événements déterminent revêt-elle un caractère temporaire qui en altère l'importance et empêche que ses résultats soient durables. Au lieu d'être l'expression d'une pensée unanime, bandée vers un effort soutenu, elle n'est que le produit d'une volonté énergique et clairvoyante, mais éphémère parce qu'elle est individuelle et ne jette pas de racines profondes dans le cœur du pays. Tandis que les agrandissements territoriaux et le maintien de l'indépendance de la France passionnent, à juste titre, l'opinion publique, les poussées coloniales se succèdent par à-coups, laissant indifférent le gros de la population, intéressant seulement les provinces qui, par goût ou par nécessité, professent une inclination marquée pour la mer. « Les Français aiment leur pays, ils ne peuvent le quitter que dans l'urgente nécessité de faire fortune ailleurs » (1).

Aussi, quand le mouvement de bascule de nos visées coloniales met au premier plan le problème méditerranéen, à l'époque où les fautes de Louis XV amènent l'abandon de toutes nos possessions dans l'Amérique septentrionale, lamentable avortement de la plus grande France rêvée au siècle précédent, n'y eut-il, en dehors des régions atteintes dans leur commerce et dans leur fortune, aucune protestation notable. La perte des vastes régions qui s'étendaient du golfe du Saint-Laurent aux grands lacs et de ceux-ci au Mississipi, émut bien moins le sentiment national que, quelques années auparavant, la sotte paix d'Aix-la-Chapelle. Avec une légèreté impardonnable, Voltaire pouvait, sans froisser aucune susceptibilité patriotique, évoquer le temps où l'on se battait pour quelques arpents de neige et où l'on dépensait pour cette belle guerre « beaucoup plus que tout le Canada ne vaut » (2).

Le Canada passé sous la domination anglaise, il ne nous restait plus que quelques-uns des établissements fondés dans l'Amérique tropicale sous Louis XIII, auxquels il faut joindre

(1) BARCLAY, *Euphormionis satyrici Icon Animorum*, éd. 1628, in-12, pp. 387-398. Cité par G. Hanotaux, *ibid.*, p. 469.

(2) VOLTAIRE, *Candide ou l'Optimisme*, Chapitre XXIII.

cette perle incomparable des Antilles qu'était alors Saint-Domingue. Et si, de la France d'outre-mer, ces vestiges de notre splendeur d'antan subsistaient encore, il faut l'attribuer au large déversement qui, de la mère-patrie et particulièrement de la Normandie, s'était dès leur origine opéré sur eux.

Car, en mettant de côté la Nouvelle-France, où le peuplement et la mise en exploitation avaient obéi à des préoccupations et à des méthodes différentes, et les îles de l'océan Indien, soumises jusque-là à la gestion de Compagnies, les Indes occidentales avaient de bonne heure attiré les aventuriers. A peine connues elles avaient séduit, plus même par ce qu'on en espérait que par ce qu'elles promettaient. Alors que, péniblement, l'Acadie et le Canada recevaient un maigre filet d'émigration impuissant à contrebalancer l'effort de nos rivaux, aux Antilles, dès que le pavillon fleurdelisé y fut déployé, un ample courant humain s'y dirigea. En dépit des vicissitudes politiques, des erreurs des Compagnies et des hommes qui les gouvernèrent, la colonisation française s'y implanta avec une telle vigueur que non seulement elle sauva certaines des îles à l'heure des revers, mais que ses traces, son souvenir, et jusqu'à notre langage, ont persisté depuis plus d'un siècle et demi dans quelques-unes des Antilles devenues anglaises (1). Aujourd'hui, elles évoquent les temps glorieux où le grand Cardinal jetait dans la mer des Caraïbes les bases solides de la France tropicale.

★
★ ★

Richelieu accordant son appui au consortium de marins et de marchands normands qui lui proposa d'occuper les Antilles non encore christianisées ni soumises aux Européens, saisit l'occasion propice qu'on lui présentait; il ne la fit pas naître puisque les origines de cette colonisation sont dues à l'initiative privée. En acceptant les ouvertures qui lui furent faites,

(1) C'est le cas notamment de la Dominique, dont la majeure partie des habitants parlent le français, et de Sainte-Lucie. Cette dernière, où la population atteignait 42,300 habitants en 1887, est, de toutes les Antilles autrefois françaises, celle qui, par sa population, ses mœurs, son langage, s'est le moins anglicisée. Aussi la métropole ne lui a-t-elle point concédé d'assemblée représentative; jusqu'à ces dernières années elle était administrée comme une terre conquise. (VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Dictionnaire de Géographie*, à ces mots).

en contribuant de ses deniers à l'entreprise, en la soutenant plus tard efficacement, non plus à titre privé mais au nom du roi, il fut là ce qu'il allait se révéler dans le ressort de la centralisation administrative, dans l'unification intérieure, dans la lutte contre les Maisons d'Espagne et d'Autriche : un continuateur. En même temps qu'il s'attache à détruire sur le continent la prépondérance étrangère, il combat de l'autre côté de l'Atlantique les prétentions des descendants des conquistadores à la domination des Amériques.

En cela, il reprend un dessein qui remonte à plus d'un siècle; il le fait d'abord d'une manière détournée et sur un terrain qui, à cette époque de foi ardente, était inattaquable. Afin d'éviter des conflits entre les Portugais et les Espagnols, le pape Alexandre VI a interdit à d'autres qu'à ces derniers de trafiquer à l'ouest d'une ligne idéale tracée à cent lieues des Açores. Ce méridien de démarcation est connu sous la désignation de ligne des Amitiés. En deçà c'est la paix, au moins diplomatique; au delà, c'est la course, la guerre, le perpétuel recours à la force, tous les excès d'une âpre concurrence dans un temps où la vie humaine compte pour bien peu.

Ce partage des mondes nouveaux fait l'objet de la bulle adressée aux rois de Castille et fulminée le 4 des nones de mai 1493 (1). Elle a pour sanction l'excommunication. Ses bénéficiaires lui donnent l'appui du bras séculier et traitent en forbans les marins étrangers soupçonnés de trafiquer en Amérique (2).

Tout le xvi^e siècle est rempli des échos de la rivalité inévitable qui met aux prises les marins français et les *beati possidentes* espagnols. Les nôtres n'ont cure des prohibitions ecclé-

(1) Le traité de Tordesillas, signé le 7 juin 1494, reporta cette ligne à 370 lieues des îles du Cap-Vert.

(2) Voir à ce sujet *Remonstrances très humbles en forme d'avertissement que font au Roy et à Nosseigneurs de son Conseil les capitaines de la marine de France*, imprimées dans les *Nouvelles Annales des Voyages*, 1-2, pp. 53-78; mais ce réquisitoire passionné, vraisemblablement écrit sous l'inspiration du Havrais Jacques Barc et du Rouennais Charles Fleury, tous deux capitaines de navires, doit être consulté avec circonspection. Rédigé à l'aide de renseignements oraux, souvent déjà lointains, il exagère volontiers. Plus officiellement, les ordres du roi de Portugal et de Charles-Quint, en 1522 et 1540, prescrivaient à leurs capitaines de couler tout navire et de jeter à la mer les marins surpris dans les parages prohibés. (Ch. de LA RONCIÈRE, *ibid.*, III, pp. 278 et 300).

siastiques; les menaces, les sévices les plus atroces sont impuissants à réfréner leur mépris du péril, leurs appétits de gain. Même les défenses qu'arrache à nos rois l'insistance de Charles-Quint ne peuvent les empêcher d'armer pour les côtes américaines (1), et, le cas échéant, de courir sus aux bâtiments ennemis (2). Les ordres royaux ne sont pas impératifs au point qu'ils ne trouvent la possibilité de les transgresser, et nos armateurs ont beau jeu avec des fonctionnaires accessibles à toutes les tentations.

L'éviction des Européens autres que les Espagnols implique néanmoins une obligation qui paraît la justification des avantages concédés par la bulle. C'est que tous les territoires compris dans cette zone recevront la parole de Dieu; à l'Espagne la charge de convertir les indigènes; c'est un devoir sacré qui lui incombe. Si elle ne l'accomplit pas ou qu'elle le néglige, elle frappe de caducité le monopole qu'elle revendique. Toute puissance catholique, s'appuyant sur les intérêts supérieurs de la Foi, pourra prétendre à la possession des terres ainsi abandonnées en prenant l'engagement d'évangéliser les indigènes. L'entorse donnée, au sens littéral de la bulle, sera ainsi légitimée par le but ostensible poursuivi. Suivant une expression célèbre, « on sortira de la légalité pour rentrer dans le droit ».

Toutefois, qu'on ne s'y trompe pas et qu'on n'aille pas assimiler les marins, les marchands, les politiques du xvi^e siècle à des apôtres, à des croisés, obéissant uniquement au devoir d'arracher des sauvages à l'ignorance religieuse. Les hommes de cet âge ne connaissent pas les distinctions subtiles que les modernes ont introduit dans les sentiments. Croyants, ils le sont parfois farouchement, jusqu'à la passion, jusqu'au crime. Catholiques et protestants se dressent les uns contre les autres en des luttes qui comptent parmi les plus sombres souvenirs

(1) En 1546 une flotte de 28 navires quittait le Havre se dirigeant au Brésil. L'un d'eux au moins, la *Marguerite*, appartenait au personnage qui avait pour mission de faire respecter les prohibitions royales, l'amiral d'Annebault. (Ch. de LA RONCIÈRE, *ibid.*, III, p. 303.

(2) Encore sous Richelieu. La Déclaration du roi, en date du 1^{er} juillet 1634, portant la défense d'attaquer les Espagnols et les Portugais en deçà du premier méridien et du Tropique du Cancer était promulguée avec réserve de réciprocité et sous la condition que les navires français ne seraient pas inquiétés dans le trafic américain.

de notre histoire; tous deux font appel à l'appui sacrilège de l'étranger. Mais les préoccupations spirituelles, noble façade qui dissimule trop souvent des objectifs purement matériels, ne les absorbent pas au point de leur faire négliger les intérêts temporels. Ceux-ci s'allient à celles-là de manière à ne se faire aucun tort. Dans la guerre de parti comme dans le commerce maritime, la course ou les essais d'établissement dans les pays neufs, la convoitise, la soif de larges gains et de vastes razzias, toute la lie d'instincts cupides et brutaux qui ferment au fond de l'humanité, s'abritent tant bien que mal sous le signe de la Rédemption.

Rencontrant un ostracisme que rien de positif n'autorisait, se heurtant partout à une hostilité qui repoussait tout accommodement (1) et maintenait intégralement des prétentions que n'étayait pas une occupation effective des territoires américains, nos marins ne tardèrent pas à prendre en haine des adversaires se recommandant uniquement d'un acte de la cour de Rome, dont l'entrée en lice de nations concurrentes avait détruit la valeur. Les doctrines prêchées par Luther et Calvin trouvèrent chez eux un favorable accueil. Le Havre, Dieppe, Honfleur, les trois ports normands particulièrement lésés par les défenses hispano-lusitaniennes, comptèrent nombre de religionnaires parmi leurs habitants; il en fut de même dans une grande partie de la Normandie. Lors de la première guerre de religion, la province presque entière se souleva en acclamant les Anglais d'Elisabeth, reçus comme les défenseurs de leur liberté confessionnelle.

Cette division intestine eut sur l'avenir de notre expansion coloniale la plus déplorable répercussion. Faute de pouvoir être autorisé en France, le protestantisme fut pour nous un objet d'exportation. Tenter de l'implanter en des contrées soumises nominalement à la puissance qui s'était affirmée l'ennemi irréductible de l'hérésie, c'était envenimer une contestation territoriale très délicate par les irritantes animosités religieuses. On s'en aperçut à l'événement.

Les premières tentatives que l'on peut considérer comme

(1) Encore aux pourparlers de la paix de Vervins, en 1598, Henri IV n'avait pu obtenir de Philippe II la renonciation à ce monopole. (Ch. de LA RONCIÈRE, *ibid.*, IV, p. 343).

officielles en vue de créer des établissements français en Amérique sont suffisamment connues pour qu'il soit permis de ne les rappeler qu'en quelques mots.

A vrai dire, ce terme ne peut être entendu dans le sens qu'il a présentement. Ces entreprises ne sont que semi-officielles. Combinées avec l'assentiment du roi par de grands officiers de la couronne, elles ne peuvent compter que sur un appui dissimulé. Les forces navales et militaires du pays ne leur seront jamais accordées ostensiblement, et quand elles succomberont sous les attaques de nos rivaux, leur chute ne suscitera au plus que des protestations diplomatiques sans sanction.

En ce qui concerne le continent nord-américain, il convient de signaler que, sans posséder à vrai dire des droits de premiers occupants, puisque nous n'avions nulle part fait œuvre de possession, nous avons tout au moins un droit de préemption. Les reconnaissances menées en 1524 et 1526 par Verrazano tout le long du littoral dépendant aujourd'hui des États-Unis, pouvaient être invoquées pour les projets que nous concevions. Mais le droit pur, en matière de rivalités internationales, pèse peu s'il n'est appuyé par l'épée.

Les voyages de Jacques Cartier et de Roberval au Canada, sous François I^{er}, bien qu'ils aient donné lieu à un commencement d'établissement, n'avaient laissé que des souvenirs. Pourtant je suis convaincu qu'entre 1543, date de l'échec de cette colonisation, et sa reprise définitive après les guerres de la Ligue, ces parages ne cessèrent d'être fréquentés par les navires normands et bretons, spécialement par les centaines de bâtiments terre-neuviers que l'on trouve attachés au port du Havre à partir de 1571. C'est là d'ailleurs une opinion qu'il n'y a pas lieu de développer ici.

Les expéditions de Villegagnon au Brésil en 1555, entreprises d'après les indications recueillies par le pilote havrais Guillaume Le Testu quatre ans auparavant, celles de Ribault à la Floride en 1562, de René de Laudonnière à la Caroline en 1564, toutes trois, ainsi que leurs renforts, ayant mis à la voile du Havre, d'autres aussi sans doute sur lesquelles, à défaut de textes précis (1), on ne peut hasarder que des suppositions,

(1) Notamment en 1575, le vaisseau le *Prince*, de 300 tonneaux, commandé par Oratio Roux, appartenant à Matteo Sapocco, gentilhomme de la Chambre du roi de

après avoir languì plus ou moins longtemps, ne laissent rien de viable. La première est victime des discussions byzantines qui absorbent l'attention des colons au détriment de leurs véritables intérêts, les secondes, exécutées sous l'inspiration et aux frais de Coligny, sont victimes de l'intolérance espagnole et disparaissent.

Le manque d'homogénéité dans les aspirations nationales, les divergences religieuses, furent fatals à ces essais colonisateurs. On doit convenir que les conceptions des chefs protestants étaient bien supérieures aux ambitions de la maison de Lorraine, et il est regrettable qu'ils n'aient pu les faire prévaloir. Peut-être eussent-ils pu, en donnant un exutoire aux ardeurs belliqueuses de la noblesse, en entraîner une partie au-delà des mers, suivre l'exemple des Cortez et des Pizarre (1), et plus tard des dissidents anglais.

L'affaire commencée, il eût fallu la continuer et la soutenir sans désespérer. C'était là que gisait le principal des obstacles, l'entrée en lice ostensible et avouée de la France entraînant inévitablement la rupture avec l'Espagne. Or, dans l'état instable du pays, ne possédant qu'une autorité aussi contestable que discutée, battu en brèche par les Guise, quelle grave éventualité pour le roi que de se déclarer contre la grande nation

Pologne et capitaine ordinaire en la marine, ayant comme victuailleurs, outre ce dernier, Honorat de Savoie, marquis de Villars, amiral de France, et Philippe Strozzi, colonel général de l'infanterie française (charte-partie du 26 avril 1575). Peut-être y a-t-il quelque lien entre cette expédition et le projet avorté conçu en 1572 au profit du duc d'Anjou, plus tard roi de Pologne, pour lui tailler un royaume en Floride. En tous cas, il y eut un commencement d'exécution puisque, d'après une déclaration du 6 juin 1606, le *Prince* aurait été pris par les Espagnols en la terre de la Floride et conduit à Carthagène. L'année suivante, une expédition composée de la *Salaman-dre*, de 350 tonneaux, capitaine Jean de Cauquigny, et de la *Foudre*, de 80 tonneaux, capitaine Jean de Granville, ayant comme commanditaires le même Strozzi, Cauquigny, des marchands du Havre, de Rouen, d'Orléans et de Châteaudun, avait probablement un objectif analogue. En 1583, le *Chardon* débarquait en Acadie Etienne Bellenger, de Rouen, avec une petite troupe de vingt hommes, etc.

(1) Duplessis-Mornay, le pape des Huguenots, dans son discours adressé à Henri III, le 24 avril 1584, « touchant les moyens de diminuer l'Espagne, » avait conçu le projet grandiose de dériver vers l'isthme de Suez le trafic des Indes, d'occuper Majorque, Gibraltar, Panama, d'interdire le Sund aux navires d'Espagne. La crise terrible que traversait la France à ce moment, jointe à la faiblesse d'Henri III, firent considérer comme une utopie ce plan qui, réalisé plus tard presque entièrement par la Grande-Bretagne, a été l'une des pierres angulaires de sa puissance.

catholique et de faire siens les projets d'expansion protestante. C'était risquer sa couronne et sa vie.

En dehors des entreprises faites avec la connivence plus ou moins tacite du roi, nos marchands et nos marins avaient eu l'occasion, au cours de leurs opérations commerciales, d'établir des comptoirs, de former des noyaux de colonisation sur quelques points du littoral sud-américain. L'histoire en est obscure et on la soupçonne plus qu'on ne la connaît. En 1530, c'est l'occupation de l'île Saint-Alexis, près de Pernambouc, par un navire appartenant au baron de Saint-Blancard. Au bout de quelques mois la garnison était contrainte de se rendre aux Portugais. En violation de la capitulation, vingt hommes furent pendus et deux autres livrés tout vivants aux Indiens pour être dévorés.

Cet épilogue tragique n'arrêta pas plus nos marins qu'il ne découragea les armateurs. Tout au plus les incita-t-il à moins se fier aux serments de leurs adversaires. Ils ne cessèrent de trafiquer sur ces côtes, où les périls ne pouvaient faire oublier les profits. Malheureusement, si l'on devine l'intensité de cette navigation, si même, à partir de la fin du règne de Charles IX, on en possède, pour le Havre, des témoignages aussi complets qu'irrécusables, il est plus malaisé d'en déterminer les escales et les particularités des traversées. On sait pourtant que lors de sa reconnaissance de 1551, Guillaume Le Testu toucha à un îlot qui, non loin du cap Saint-Augustin, au Brésil, commande l'entrée de la rivière de Saint-Domingue. Les marins havrais en avaient précédemment chassé les Portugais, et y avaient installé le marché où les indigènes venaient faire leurs échanges (1).

Vers la même époque, en 1550, les Français prenaient également pied aux Antilles. Au nombre d'une quarantaine, sous la conduite d'un nommé Rousselan, ils auraient commencé à coloniser l'île Sainte-Lucie, probablement sans résultat (2).

(1) Ch. de La RONCIÈRE, *ibid.*, IV, pp. 11-12.

(2) LÉON GUÉRIN, *Histoire maritime de la France*, édition de 1852, Paris, in-8°, II, p. 396. Raynal, V, p. 35 (édition de 1776), place cette descente un siècle plus tard. « Ils (les Français) y firent passer, dit-il, en 1650, quarante habitants sous la conduite de Rousselan, homme brave, actif, prudent et singulièrement aimé des sauvages pour avoir épousé une femme de leur nation. Sa mort, arrivée quatre ans après, ruina tout le bien qu'il avait commencé à faire ».

Entreprises d'un grand seigneur comme Coligny ou d'humbles marins et marchands dont l'histoire a négligé les noms, toutes étaient arrêtées par le même motif et se détruisaient pour des raisons identiques. C'est que la France, en grande majorité « terrienne », sollicitée par ses préoccupations d'extension territoriale, en proie à des conflits de doctrines qui absorbaient le meilleur d'elle-même et ne lui laissaient pas la faculté d'imposer sa volonté au dehors, se désintéressait de ses établissements d'outre-mer ; leur utilité ne fut jamais entrevue et comprise que par une élite trop peu nombreuse ; le reste du pays demeura indifférent. Il eût fallu, pour l'entraîner dans ces voies nouvelles, que le roi y prît de l'intérêt, agît par tous les moyens sur une opinion publique lente à se former, et surtout considérât la mise en valeur du Nouveau-Monde non comme un accessoire mais comme une chose capitale. A cet égard, la ligne de conduite suivie par la France présentait un contraste absolu avec les directives de la politique de l'Espagne et du Portugal.

Si la question de prééminence se fût débattue uniquement entre marchands français et marchands d'outre-Pyrénées, le succès, quelles qu'eussent été les péripéties et les vicissitudes de la lutte, n'eût pas été douteux. En dépit d'une législation oscillante, de la versatilité royale, des sévices et des confiscations, les nôtres avaient maintenu un trafic dont l'importance ne peut être que difficilement appréciée parce que nous ne le connaissons qu'à l'état fragmentaire, mais qui, toutes proportions gardées, et pour le Havre seulement, atteignait en certaines années une ampleur comparable à celle de notre époque (1).

Nul doute qu'abandonnés les uns et les autres à leurs ressources propres, les marins français eussent triomphé de leurs concurrents. Par malheur il n'en était pas ainsi. Ce que les marchands ibériques tiraient de leur fonds était presque négligeable en comparaison de l'énorme appoint que leur fournissaient toutes les forces organisées navales, militaires et diplomatiques des rois d'Espagne et de Portugal, coalisés pour le maintien d'un absolutisme précurseur de la doctrine de

(1) Au Havre, de 1571 à 1588, on relève 260 navires armés pour le Brésil et les Antilles. Les années 1581 à 1585 en comptent 114.

Monroë. Le système économique de ces Etats tendait moins à l'exploitation raisonnée des richesses exotiques qu'à leur mise en coupe réglée, sans souci d'aménagement et d'avenir.

Pour la France, les colonies constituaient un élément très appréciable de prospérité et de richesse; elles n'étaient toutefois pas indispensables à l'existence nationale. A leur défaut l'attention se fut portée vers des objets plus aisément accessibles, développement de l'agriculture, encouragement aux industries, spécialisation de la marine et application aux transports, ainsi que le firent les Hollandais avant même la reconnaissance de leur indépendance; les modalités particulières du travail et de l'activité du pays se seraient transformées et adaptées à des besoins différents et à des exigences nouvelles.

Tout autre était le processus économique de nos rivaux et principalement de l'Espagne que l'étendue de son territoire, le chiffre de sa population, la variété de ses ressources, mettaient bien au-dessus du Portugal. L'année même où Colomb découvrait les Antilles, elle avait conquis son unité territoriale; l'énorme barrière pyrénéenne la mettait à l'abri de toute invasion sérieuse; ses généraux, ses armées, ses flottes, lui assuraient la primauté en Europe. Enorgueillie par la facile acquisition d'un monde nouveau, elle avait dès lors fait reposer sa puissance et ses ressources sur l'exploitation intensive et exclusive de ses colonies. Pour y parvenir elle s'était livrée à d'effroyables hécatombes sur des populations inoffensives, et transgressant la loi divine qu'elle se vantait d'apporter aux terres occidentales, elle avait innové le trafic barbare de la traite des nègres. Ce qu'elle obtenait précédemment par son travail chez elle avait été négligé, puis méprisé, et dès lors, malgré les trésors de l'Amérique, avait commencé sa décadence. Elle apparaît déjà à certains moments des règnes de Charles-Quint et de Philippe II, alors que l'Espagne plie sous le fardeau des guerres et des conquêtes sans mesure. Elle s'accéléra quand, sous l'inspiration d'une fanatique intolérance au service d'un nationalisme exalté, les races laborieuses seront expulsées.

Vers ces terres vierges, à la poursuite de ces richesses qui allaient être fatales à leurs conquérants, tous les appétits avaient convergé, tous les héroïsmes et toutes les ardeurs acquises au cours de la longue lutte de libération s'étaient jetés.

La terre nourricière avait été abandonnée, les manufactures désertées. L'ordre normal de dépendance des colonies avec leur métropole avait été renversé. Pour l'Espagne, leur conservation, l'obligation pour elles de passer par son intermédiaire et, par voie de conséquence, l'exclusion absolue des commerçants et des navires étrangers, n'était pas un accessoire, comme un rejeton qui peut sans grand dommage être détaché du tronc : c'était devenu une question d'existence. Les habitudes prises ne permettaient qu'à ce prix le maintien d'un système politique devenu partie intégrante de l'état social. Aussi la rivalité commerciale entre les Espagnols et les marins des autres nations européennes fut-elle toujours inégale jusqu'au moment où Richelieu porta à la monarchie d'Espagne des coups dont elle ne devait pas se relever.

CHAPITRE II

La colonisation individuelle Français et Indigènes Les origines de la grande fibuste

Aussi bien sur le continent que dans les îles, les tentatives d'installation permanente n'avaient abouti qu'à des résultats négatifs. Si nous fûmes plus heureux au Canada, c'est que cette partie de l'Amérique septentrionale se trouvait de fait en dehors de la zone d'influence espagnole, et que les hommes de cette époque, avides de métaux précieux, dédaignaient les contrées où ils étaient rares (1), où un climat sévère contrastait avec le charme de l'atmosphère, avec l'exubérance de la flore, les facilités de vie des pays tropicaux. Si nous fûmes pendant longtemps enclins à nous diriger de ce côté, c'est que les pêcheurs de Normandie, de Bretagne et de Biscaye, familiers de ces côtes, nous en montrèrent obstinément le chemin. Encore le développement du Canada fut-il lent et son essor, à l'encontre de ce qui se produisit dans les latitudes plus basses, fut d'abord contrarié et enfin entièrement arrêté par des rivaux plus tenaces et plus clairvoyants que nous.

Cependant, si nos efforts collectifs en Amérique furent longtemps infructueux, il n'en fut pas de même des essais individuels dont on trouve la trace pendant un demi-siècle. Il y a là la manifestation d'un fait d'ordre psychologique constant dans notre histoire et qui s'étend à tous les domaines de l'activité humaine. Le caractère français est essentiellement individualiste, même personnel. S'il répugne aux besognes obscures d'application, aux longues patiences, aux coordinations anonymes des idées et des énergies, s'il est souvent réfractaire aux disciplines intellectuelles et matérielles, il est, en revanche, livré à lui-même et quand il agit seul, débordant

(1) C'était là un sentiment à peu près général et il explique la lenteur de notre colonisation dans l'Amérique septentrionale. « On ne retire jamais, disait Sully, de grandes richesses des lieux situés au-dessus de quarante degrés. » (Jean-H. MARIÉJOL, *Histoire de France*, de Lavisse, t. VI, II, Henri IV et Louis XIII, p. 84).

d'initiative, ingénieux à surmonter les difficultés, plein de fougue, d'esprit audacieux et créateur. Il excelle aux entreprises où le succès dépend de la hardiesse, de la sûreté du coup d'œil, de la décision rapide. Volontiers il quitte les sentiers battus et montre des voies nouvelles où il se laisse dépasser quelquefois. Il fait le lièvre, oubliant qu'il a derrière lui des tortues. Il innove, il invente, — ce sont chez lui dons naturels —; rarement il recueille pleinement la récompense de ses travaux.

A cette époque où l'individu n'était pas enserré par les entraves d'une administration trop tutélaire, où les spécialisations économiques s'esquissaient à peine, la valeur individuelle donnait sa pleine mesure, constituait le facteur le plus actif du progrès. Ses inconvénients ne devaient apparaître que plus tard, en raison de la résistance qu'il présentait à s'adapter à des conditions d'existence profondément modifiées par la science moderne, la concentration capitaliste et l'intensif développement d'une civilisation où la machine tient de plus en plus le rôle de l'homme.

Alors, aux rares qualités du Français, s'en ajoutait une autre dont l'importance sociale ne peut être exagérée. Dans les cas où isolé, et ne pouvant compter que sur son endurance et ses facultés d'assimilation, le recours à la force n'était pas possible, la meilleure de ses chances résidait dans sa sociabilité native. Elle était, on ne peut le nier, imposée ordinairement par les circonstances où il se trouvait placé, mais on ne crée pas et surtout on ne peut faire preuve d'une façon durable d'une telle qualité si elle n'est innée; le naturel revient trop aisément au galop.

Les relations entretenues par les Français avec les indigènes indépendants paraissent presque toujours avoir été cordiales. Les étrangers, même les Portugais, intéressés à nous dénigrer, sont obligés d'en convenir. Il arrive qu'elles deviennent plus intimes, et c'est non seulement la confiance mutuelle, mais aussi l'amitié qui facilite les tractations de commerce et permet l'établissement à demeure dans la sylvie équatoriale. Les marins restés à terre, soit qu'ils y descendent de leur gré, soit qu'ils y soient jetés par un accident de mer ou autre, sont reçus en hôtes par les tribus du littoral. Ils mettent à profit leurs fréquentations, la connaissance de la langue du pays,

leurs liens de famille quelquefois, dans le va et vient d'échanges auquel se livrent leurs compatriotes.

Il est commun d'en rencontrer provenant des débris des expéditions conduites au Brésil. Avec le temps ils se mêlent aux peuplades où ils ont trouvé refuge, s'y marient, y font souche et impriment une vague teinture européenne aux bandes rebelles à la domination portugaise.

Un indice certain de la présence et du séjour des Français sur les côtes brésiliennes réside dans le nombre élevé des truchements ou interprètes embarqués pour ces parages ; il s'en trouve au moins un dans chacun des navires qui s'y rendent (1). On ne peut douter que l'étude des idiomes de cette partie de l'Amérique ait été l'objet de la sollicitude de nos marins. Il est peu probable toutefois qu'il existât en France des écoles où on les enseignât. Bien plutôt les rudiments et la pratique en étaient-ils acquis au cours d'une résidence au Brésil, entre deux voyages, et complétés suivant les loisirs de la traversée par des vocabulaires qui pouvaient en donner une plus complète connaissance.

Il est exceptionnel de voir mentionner les motifs qui amenaient les navigateurs à quitter ainsi leur pays et leurs familles. Quand une allusion quelconque est insérée dans les récits contemporains, elle se limite aux circonstances ayant accompagné la cause de la déposition, et elle en dit juste assez pour être intelligible et ouvrir le champ des hypothèses. A l'imagination de suppléer à ce qui manque ; or, en matière historique, l'imagination est un guide qu'il faut suivre avec beaucoup de circonspection. Cependant cette concision n'est pas générale. Il est d'heureuses exceptions et leur découverte fait vite oublier ce que le déchiffrement des anciens actes a parfois de fatigant et de fastidieux. En voici un exemple topique. Il se réfère particulièrement aux suites du naufrage de la *Bonne-Aventure*, navire de soixante-quinze tonneaux, parti du Havre pour le Brésil vers le mois de mars 1584, avec un équipage de vingt-deux hommes (2).

(1) De 1571 à 1588, 102 navires sont indiqués pour le Brésil, avec ou sans escale en Afrique et aux Antilles.

(2) La charte-partie en fut signée le 9 mars ; le navire devait se rendre directement à la côte du Brésil, à l'amont, rivière de Saint-Domingue et autres lieux. Il

Furent présents Pierres Dumouchel, Toussaintz Gruyer, de la paroisse d'Octeville, et Nicollas Le Mor, demeurant en ced. lieu de Grâce, tous de l'estat de la mer, lesquelz, de leurs bonnes et franchises voullontés, sans aucune force ny contraincte, séduction ou fraude, ont dict, juré et affirmé par leur foy et sermens és mains desd. nottaires qu'ilz estoient de l'équipage des navires qui avoient esté brullez et depreddez en la coste du Brésil à l'amond par les Espagnolz et Portugays et que, après lesd. déprédations ainsy faictz, lesd. attestans avec les aultres mariniers de l'équipage desd. navires françoys estantz sur et retirés au lieu nommé Posezou (ou Posczou), plus avans le vent en lad. coste du Brésil, auquel lieu ilz avoient basti et construit une petite barque de XX tonneaux ou envyron, dans laquelle ilz auroient repassé de ce pays de vers terrye à la Rochelle par contraincte tant de la tourmente de la mer que pour recouvrer vivres à cause qu'ilz n'en avoient aucune et auroient peust mouryr de faim. Et à leur partement dud. lieu de Potezou auroient eu certain tesmoignage tant par les principaulx sauvages dud. lieu que par Nicollas Maillard, truchement du navire la *Bonne-Adventure*, dont estoit maître Pierre Gruyer, perdu en lad. coste du Brésil, au lieu nommé Taycaytur, comme le boys de brésil que led. Gruyer auroit eu et troqué desd. sauvages pour le porter dans sond. navire la *Bonne-Adventure*, estant encore en essence de avoir esté toujours conservé et gardé par les roys et supérieurs de lad. terre de Brésil pour la grande amitié qu'ilz portent aud. Maillard, truchement, lequel estoit encore demeuré en icelle coste dud. Brésil avec lesd. sauvages pour garder led. boys de brésil et retenu avec luy ung mareschal pour travailler en attendant que on luy envoie ung navire de ce pays pour retourner quérir lesd. boys et à ceste fin avoir renvoyé led. Toussaintz Gruyer en ce pays pour en advertyr ceux ayant inthérest aud. boys de brésil, auxquelz il avoit envoyé vers lesd. missives, lequel led. Toussaintz en avoit baillé à son arrivée à Allain Duchemin, bourgeois de ce lieu, bourgeois du navire la *Bonne-Adventure*. De laquelle présente attestation led. Duchemin a requis ledit pour luy et ses assottiez pour leur valloir et servyr ce que de raison. Présence Ysac Doreléans et Jehan Fournyer, de ce lieu de Grâce (1).

On voit par ce document à quel point était grande la confiance régnant entre les Français et les indigènes, puisque les

appartenait pour les trois quarts à Alain Duchemin, greffier en l'Hôtel commun, et pour le reste au capitaine et au beau-frère de Duchemin, Bertrand Campion. Les victuailleurs étaient tous de Rouen.

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances pour 1583; déclaration du 2 juillet 1583.

premiers n'hésitaient pas à rester au Brésil dans l'attente d'un navire venant charger une cargaison mise sous la garde des chefs des tribus, et que des naufragés, échappés aux violences des ennemis et à la colère des éléments, avaient eu toute latitude pour construire une embarcation, se mettre en rapport avec leurs compatriotes, et embarquer les provisions nécessaires pour une si longue traversée à un équipage vraisemblablement assez nombreux, puisqu'il devait comprendre en dehors de celui de la *Bonne-Aventure* les hommes ayant réussi à prendre terre après le pillage et l'incendie de leurs vaisseaux.

Si l'on ne peut que louer le courage et la probité du truchement Maillard, que dire de l'audace de ces marins qui se risquaient à franchir l'Atlantique dans une aussi chétive embarcation, à peine du tonnage d'un bateau pilote, ou d'une « plate » de pêche de Trouville, et certainement moins solidement construite (1).

L'espoir de Maillard ne fut pas déçu. Les intéressés de la *Bonne-Aventure* armèrent un petit bâtiment, le *Nicolas*, de soixante-dix tonneaux, dont le commandement fut confié à Pierre Gruyer, avec mission de se rendre au lieu du naufrage (2).

La déposition ci-dessus fait allusion à une de ces déprédations, si fréquentes alors, dont étaient l'objet les marins français. En 1582, un certain nombre de navires, parmi lesquels se trouvaient le *Griffon* et la *Salamandre*, du Havre (3), avaient été attaqués par des vaisseaux de guerre hispano-portugais sortis du Château-Marin, au Brésil, « qui avaient pris de force » leurs dits navires et tous les autres navires étant lors en

(1) Il en est de plus téméraires encore. En 1572 l'équipage du navire du capitaine Cardin Advisse, perdu à son voyage au Brésil, était revenu au Havre dans une barque de 10 à 12 tonneaux. (Tabellionage, déclarations des 28 juin et 12 juillet 1572). En 1588, les trente-cinq hommes de l'*Espérance*, de 120 tonneaux, jetée à la côte au Brésil, avaient également regagné le Havre dans une barque de 12 tonneaux. (Tabellionage, déclaration du 14 août 1588).

(2) La charte-partie du *Nicolas*, passée le 22 août 1583, indique que le navire devait cingler en droite ligne à la côte du Brésil, à l'amont, à la rivière de Saint-Domingue, et au lieu nommé Taycahietur, distant de la rivière de huit lieues ou environ. Par une exception unique pour les voyages transatlantiques, l'état des victuailles, marchandises et frais de mise-hors avait été déposé au tabellionage. Le *Nicolas* était de retour avant le mois de mai 1584.

(3) Les chartes-parties de la *Salamandre*, de 60 tonneaux, et du *Griffon*, du même tonnage, avaient été signées les 27 janvier et 14 février 1582.

» ladite côte, et iceux brulés, de sorte que lesdits hommes des
» équipages desdits navires avaient été contraints de leur sau-
» ver en terre dans leurs barques et bateaux en la côte des
» Cannibales, avant le vent de ladite côte du Brésil (1) ». Pour
comble d'infortune, les équipages avaient eu affaire à des
Indiens inféodés aux Portugais. Les hommes de l'une des
barques fugitives, surpris dans une descente qu'ils faisaient,
avec bien du mal avaient pu regagner leur bord, non sans avoir
laissé quatre des leurs sur le terrain (2).

Des accidents de cette nature n'étaient pas sans laisser quelques traces dans les contrées où ils se produisaient. De même que la mer en se retirant abandonne sur les grèves les épaves qu'elle a ramenées de ses profondeurs, ainsi l'intense circulation qu'on observe alors le long des côtes américaines y dépose une écume humaine plus ou moins stable, quelquefois de pureté douteuse, qui s'y attache et y reste. Au nombre des matelots que les violences, les fortunes de mer, l'insubordination ou le simple caprice fixaient dans ce pays presque désert, il s'en trouvait certainement beaucoup qui avaient des raisons majeures pour fuir les nations civilisées ; pour d'autres, venus là par hasard ou poussés par leur fantaisie, aucun lien ne les rappelait en Europe ; ils n'y avaient ni femme, ni famille, ni intérêts. Leur indépendance était entière, sans frein, sans joug. En ce xvi^e siècle où le charriage humain est énorme, où l'insécurité, fruit des guerres civiles, règne à demeure et rend précaire tout établissement stable, la résidence dans la brousse équatoriale n'entraîne pas un changement notable dans les habitudes acquises. Pour les marins particulièrement, constamment menacés, dont l'existence est une lutte sans trêve plus encore contre les hommes que pour se prémunir des dangers de la mer, c'est presque une quiétude. Et puis, aux esprits aventureux, et y en eût-il jamais plus qu'en ces temps, le séjour dans l'immense forêt brésilienne était un gage de vie large et affranchie, de liberté absolue ; il débridait les ins-

(1) Tabellionage. Déclarations des 30 juin et 2 juillet 1584.

(2) La *Remonstrance*, etc., place un événement analogue en 1579 au Brésil, dans la rivière de Saint-Domingue, mais les dates et les faits cités dans cet écrit sont souvent approximatifs. Les plaintes des marchands de Rouen, du 20 août 1584, signalent deux attaques de même nature à cette époque. En 1582, dix-huit navires auraient été brulés, et sept l'année suivante. (FRÉVILLE, *ibid.* t. II, pp. 503-505).

tincts d'indépendance, encourageait les espoirs de fortune. Ces Français, arrêtés et retenus par l'austère séduction de ce retour à la nature, se transformaient aisément en coureurs des bois.

En maint endroit on surprend ainsi la formation de cellules de colonisation, minuscules évidemment et condamnées, faute d'aliment, à se fondre dans les masses indigènes, mais qui eussent pu, si des circonstances favorables se fussent présentées, offrir des bases solides à des installations définitives de plus d'envergure. Dans ce cas, elles auraient facilement servi d'intermédiaires entre la France et les indigènes, et constitué par là même des centres de peuplement mixte, doués d'assez de vitalité pour irradier aux alentours. C'eût été, et c'est la plus sûre des méthodes parce qu'elle s'appuie sur l'expérience acquise, la colonisation par fissiparité.

Ces pratiques de colonisation individuelle durent se prolonger au Brésil pendant tout le siècle. Leur début remonte très loin; peut-être est-il contemporain des premiers marins qui se hasardèrent sur ces côtes. Elles restèrent sans influence sur l'ensemble de la population autochtone, étant donnée la faiblesse relative de l'apport et probablement ses variations. Il n'est pas certain, malgré tout, qu'il ait été entièrement dénué d'action ethnique dans les parages les plus souvent visités par nos marins, et il est possible qu'une race métisse se soit formée, analogue aux bois-brûlés de l'Amérique septentrionale. Elle dut se maintenir jusqu'au moment où la domination portugaise, puis le gouvernement hollandais en occupant plus effectivement le Brésil, mirent obstacle à l'infiltration française. C'est à cette époque d'ailleurs qu'elle se tarit d'elle-même, détournée au profit des Antilles, et que le grand courant commercial s'affaiblit jusqu'à n'être plus que l'ombre du prospère trafic précédent.

Il est malaisé de pénétrer les motifs qui engageaient les aventuriers à quitter leurs navires. Mauvaise tête quelquefois, ainsi qu'il arriva à Amadis Mathenas, marin sur la *Bonne-Aventure*, que son capitaine fut obligé de débarquer au Brésil (1). Mais le plus fréquemment la résidence est délibérément voulue.

(1) Tabellionage. Transaction avec la femme de Mathenas, 9 janvier 1581.

Sans renoncer définitivement au retour, des matelots s'y adonnaient pour un temps variable, peut-être jusqu'à ce qu'ils aient recueilli un gain suffisant, vivaient avec une tribu, y exerçaient un métier, jouaient un peu avec leurs compatriotes le rôle de courtiers ou de commissionnaires. C'était un soin qui présentait des compensations, car s'il était l'occasion de bénéfices pour ceux qui l'assumaient, on peut supposer que le séjour des navires sur les côtes en était abrégé et qu'il est vraisemblable que l'intervalle entre un voyage et le suivant était mis à profit pour amasser une cargaison.

Les navires français, opérant généralement dans les mêmes escales, tenaient d'autre part ces déracinés au courant des affaires de la mère-patrie; au besoin ils se chargeaient de leurs commissions, de leurs envois. En mai 1577, le capitaine Richard Eustache, de Harfleur, remet à Marie Champagne, femme de Philippe Le Cerf, demeurant à Honfleur, un ponson (1) de poivre qui lui avait été confié par celui-ci, alors habitant au Brésil.

C'est tout-à-fait par hasard qu'on rencontre des documents à ce propos. On devine néanmoins que ces hommes n'étaient pas perdus sans rémission et que bien souvent ils se trouvaient en rapport avec les marins descendus à terre. Quand la nostalgie les prenait, il ne leur était pas difficile de revenir en France.

La déposition suivante est curieuse par les renseignements qu'elle contient à ce point de vue. Bien qu'il ne soit pas possible d'identifier les localités qu'elle énumère, et c'est fâcheux, on saisit sur le vif la permanence de l'habitat et la tranquillité dont jouissaient alors les blancs dans un pays resté cependant, au moins dans une partie, à l'état primitif.

Michel Bénard, serrurier, âgé de quarante ans, et Pierre Gouallard, du métier de la mer, âgé de trente-six ans, demeurant au Havre, attestent qu'il y a environ six semaines ils étaient retournés et rapassés en la ville de Dieppe dans certain navire dud. lieu de Dieppe, nommé la *Rose*, dont est maître Pierre Alletz, du voyage du Brésil, où ils auraient résidé et demeuré l'espace de viron deux ans; et qu'au mois d'août ou

(1) Un ponson contenait 168 pots, d'après l'ordonnance de Charles Bignon, lieutenant de la vicomté d'Arques, du 16 juin 1583, ou 164, suivant une ordonnance du bailli de Caux du 30 janvier 1584. Arch. comm. C C 36.

commencement de septembre dernier Guillaume Mallezartz, de Fourneville près Honfleur, et demeurant en la paroisse de Sainte-Catherine de Honfleur, était allé de la vie à trépas en lad. côte du Brésil, au lieu nommé Pirangou, en certain village nommé Varrauouyn. Le disant savoir parce que aucuns autres hommes français qui étaient habitants en lad. côte aud. lieu susd. leur auraient ainsi certifié et fait entendre, voire leur auraient montré le lieu ou tombeau où il avait été inhumé ; même que par iceux leur fut montré et exhibé à l'œil les accoutrements et hardes dud. Mallezartz, lequel Mallezartz ils avaient vu précédent son décès résidant, vivant et fréquentant avec eux aud. lieu, lequel était manqué d'un bras. De laquelle présente attestation Fleurye Poulain, femme dud. Mallezartz a requis lettre (1).

L'enseignement qui se dégage de cet acte est corroboré par le document ci-après. Il en ressort d'une part, que des matelots, pour des raisons inconnues, demeuraient longtemps au Brésil, et qu'ils n'hésitaient pas à user de menaces pour obtenir des recrues, ensuite que la sécurité était assez assurée pour y permettre des installations sédentaires. Au surplus, le genre de trafic suivi sur cette côte nécessitait non seulement des dispositions quasi-permanentes, mais également, une complète entente avec les indigènes, puisqu'il s'agissait surtout de l'abatage et du chargement des bois (2).

Jean Lecoq, du métier de maréchal, allant ordinairement en mer, demeurant à Dieppe, atteste qu'il s'était embarqué dans le navire du capitaine Emmanuel Ménart, de Dieppe, vers Noël 1597, en intention de faire voyage au Brésil. Étant arrivé avec l'équipage à Maucouru, en la côte des Cannibales, avaient dressé une forge à terre pour servir aux affaires du navire, et y ayant besogné quelque temps, fut forcé et contraint par Nouel Gouppil, Jacques Le Choulleur, de Dieppe, étant en lad. terre du Brésil déjà depuis longtemps, de besogner avec eux pour besogner dud. métier de maréchal, ce qu'il aurait fait durant quatre mois pour éviter qu'ils ne l'offensassent, vu les violences et menaces qu'ils lui faisaient, et même le voulaient tuer s'il s'absen-

(1) Tabellionage, 23 juillet 1598. Dans cette déposition, tout en respectant scrupuleusement l'énonciation, il n'a pas été jugé utile d'en garder l'orthographe, sauf en ce qui concerne les noms propres.

(2) A ce propos, il est intéressant de signaler que le Musée départemental d'antiquités, à Rouen, conserve un curieux haut-relief du xvi^e siècle, provenant de l'Hôtel du Brésil, rue Damiette. L'artiste y a retracé les différentes opérations de l'abatage, du transport et de la charge de bois par les indigènes. C'est là une scène réaliste qui a dû se répéter des milliers de fois sur les côtes américaines.

tait d'avec eux, ce qui a été juré et attesté par Galobye Lecoq, du Havre, du métier de la mer, lors étant en lad. terre du Brésil, y demeuré du voyage du capitaine Ollyve, pour avoir ouï dire auxd. Gouppil et Le Choulleur comme ils avaient débauché et forcé led. maréchal à demeurer avec eux, néanmoins que led. Lecoq ne l'eût voulu faire de sa volonté.

Comme aussi s'est présenté Yvon Guillou, capitaine de navire, demeurant au Havre, naguère de retour avec son navire la *Levrette* (1) du voyage du Brésil, qui, de sa bonne volonté, atteste qu'il avait embarqué dans sond. navire, gracieusement et libérale volonté, en lad. terre du Brésil, tant lesd. Lecoq, Lecoq, que Pierre Touzey, de Dieppe, pour les repasser par deçà, suivant la supplication qu'ils lui en avaient faite. Auquel Guillou iceux Gouppil et Le Choulleur s'étaient adressés avec menaces de le vouloir tuer et offenser s'il embarquait led. maréchal, faisant journellement plusieurs mauvais comportements avec autres leurs adhérents en lad. terre du Brésil (2).

Qu'ils fussent retenus par l'attrait d'une vie libre, dans tout ce que comporte ce terme, ou pour des motifs de lucre ou de... prudence, ces enfants perdus d'Europe, pionniers inconscients de son influence, étaient en bien des cas de précieux alliés pour les expéditions essayant d'attaquer le Brésil. Partageant les occupations des indigènes, familiers avec leurs mœurs et leurs langages, leur rendant et en recevant des services, une aversion commune forgeait solidement les liens qui les unissaient : la haine contre tout ce qui rappelait les maîtres théoriques du pays.

L'intransigeance des Hispano-Portugais amenait fatalement une contre-partie à peine moins inflexible. Au-delà de la ligne des Amitiés, le commerce n'était séparé de la piraterie qu'à par une démarcation bien plus conventionnelle que réelle. C'est, dans toute sa rigueur, l'application de l'implacable sentence du brenn celte : *væ victis*. Si, dans les grandes Antilles, l'extermination de la population autochtone oblige les corsaires à ne compter que sur leurs propres forces, à ne se fier qu'à leur

(1) La charte-partie de la *Levrette*, barque de 45 tonneaux, lui donnait pour destination les côtes de Guinée, des Bonnes-Gens, le cap de Conserve et autres lieux, pays et escales « et même faire la guerre de toute sa puissance contre les ennemis du Roi ». (Tabellionage, 11 janvier 1598.) C'est peut-être ce dernier objectif qui amena la *Levrette* aux âterragés américains.

(2) Tabellionage, 23 février 1599.

chance, il n'en est plus de même au Brésil. L'immensité des espaces a limité les hécatombes; la cruauté des conquérants a reculé devant les impénétrables retraites des bois; refoulées, mais non anéanties, les tribus aborigènes se prêtent volontiers aux desseins des Européens. Tandis qu'elles harcèlent, armées et en partie rompues à la tactique française ou anglaise, encadrées par des corps de débarquement, les garnisons portugaises, les navires corsaires bloquent les côtes, démolissent les défenses des ports et livrent combat aux vaisseaux ennemis.

Pour ces opérations, il semble que s'oublent les dissensions religieuses, que s'effacent les compétitions étrangères. Les marins du Havre, de Dieppe, de La Rochelle, appartenant aux deux confessions rivales, y prennent part sans qu'une pensée divergente porte atteinte à cette « union sacrée » contractée en vue du pillage (1). Quand l'occasion se présente, ils joignent leurs forces à celles des Anglais (2), suivant l'exemple du Havrais Guillaume Le Testu, qui, en 1572, s'entendait avec l'Anglais Francis Drake pour tomber sur les Espagnols.

Ce sont là les lointaines origines de la grande flibuste. Bien avant que les occupants de l'île de la Tortue aient acquis leur terrible célébrité, les capitaines de la Normandie et de l'Aunis avaient essayé d'entamer l'immense empire sur lequel le soleil ne se couchait pas.

La flibuste est née du jour où les Espagnols et les Portugais prétendirent au monopole des terres et du commerce du Nouveau-Monde. Au testament d'Adam, que réclamait ironiquement François I^{er}, nos marins se chargèrent d'ajouter un codicille. Ecartés comme trafiquants, ils se muèrent en contrebandiers; soyons francs : la nécessité en fit des pirates. Le recours

(1) Notamment en 1597, lors de l'attaque conjuguée contre les défenses de Parahyba et le fort de Cobedelo, qui dominait l'entrée de la rivière de Saint-Domingue. (Tabellionage, quittances des 10 septembre et 29 octobre 1597 au sujet de onze pièces de canon rapportées au Havre par les capitaines La Fèrière et Basilicat, provenant de l'échouement au Brésil du vaisseau de Daniel Ruffault, capitaine de navire de La Rochelle.)

(2) Attaque, en mai 1595, par cinq navires anglais, deux navires de Dieppe et un de La Rochelle, du Château-Marin, au Brésil. Les équipages étant descendus à terre, furent vivement reconduits par des forces supérieures après une perte de 55 hommes. Au nombre des disparus se trouvait Guillaume Lyesse dit Barc, embarqué sur le navire rochelais, le père de Jacques Barc, l'un des auteurs de la *Remonstrance* (Tabellionage, 14 décembre 1595.)

à la violence admis et en quelque sorte légitimé, développa les instincts qui sommeillaient au fond du cœur des fils des Vikings; il attisa les convoitises, il surexcita les appétits à une époque à peine dégagée du moyen âge. Ces passions tumultueuses, difficilement comprimées en temps de paix, furent portées à leur paroxysme par les guerres religieuses. L'exclusivisme des prétendants à la domination universelle eut pour rançon la course, le brigandage, la dévastation, le meurtre et, en fin de compte, ils en supportèrent tout le poids. La flibuste, c'est la revanche des peuples écartés de la libre concurrence.

Il serait déplacé d'esquisser, même à grands traits, l'histoire des origines de la flibuste dans l'étude des commencements de nos colonies antilliennes. Pourtant, il y a entre ces deux ordres de faits une connexité incontestable. Les tentatives faites à diverses reprises, le long du continent sud-américain, par des équipages français ou anglais, n'ont pas uniquement pour objectif le pillage; elles se relient par un lien ténu, dont il ne subsiste aujourd'hui que des fragments, à des aspirations déjà anciennes d'établissement dans les régions tropicales, aspirations que les échecs répétés ne pourront étouffer. Déçues au Brésil, elles se réaliseront plus au nord, quand le quartier général des coureurs des mers se sera transporté dans les Antilles.

Tous les navires au long-cours armés au Havre pendant le xvi^e siècle ont pour but avoué le trafic américain avec ou sans escale préalable en Afrique. On peut admettre la sincérité de ces déclarations en ce qu'elles disent, quoi qu'il soit constant qu'en bien des cas elles sont incomplètes. Il est vrai que ce terme de trafic est extrêmement élastique et s'applique probablement aux marchandises traitées à terre autant qu'à celles « trouvées » en mer sous pavillon étranger. Il en est des exemples, car, pour le troc et les échanges en vue de navigations périlleuses sur des côtes où les cartes précises font défaut et dont la connaissance de l'hydrographie est fonction de la pratique individuelle des pilotes hauturiers, point n'est besoin de navires de trois cents à trois cent cinquante tonneaux, d'équipages de cent cinquante à cent soixante-cinq hommes, encore moins d'emprunter à l'arsenal du Havre les pièces de bronze du roi. Et j'ai peine à croire que René de Laudonnière, l'amiral Honorat de Savoie, Jacques de Matignon, lieutenant géné-

ral en Basse-Normandie, Philippe Strozzi, l'amiral de Joyeuse, le grand prévôt de l'hôtel, François de Richelieu, et bien d'autres, aient obéi uniquement à des préoccupations mercantiles!

Il arrive que le masque qui dissimule la cause exacte des armements tombe; c'est quand les hostilités permettent d'équiper officiellement les corsaires. Au cours de la guerre contre l'Espagne, de 1595 à 1598, onze navires du Havre, très ostensiblement, prennent la mer avec la double mission « de trafiquer » avec les Indes sauvages et autres nations habitant les dites « terres, et en outre de faire la guerre tant par terre que par » mer contre les ennemis » (1). Cela sans compter les navires spécialement armés en course. Ils forment de véritables escadres qui vont « faire la guerre contre les sujets du roi d'Espa- » gne, tant aux îles du Pérou qu'en terre ferme et faire » descente si besoin est » (2).

(1) Charte-partie de la *Françoise*, de 45 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas, 23 octobre 1597.

(2) Association en course entre les capitaines des navires l'*Ange-Gabriel*, de 200 tonneaux, capitaine Nicolas Dufou, écuyer, amiral de l'escadre; la *Croix-de-Pardieu*, de 120 tonneaux, capitaine François de Hauteport; le *François*, de 70 tonneaux, capitaine Guillebert Giron, sieur de La Férière, et le *Saint-Georges-Catholique*, de 60 tonneaux, capitaine Guillaume Menessier (Tabellionage, 5 février 1596). Ces navires prirent part à l'attaque de Parahyba.

CHAPITRE III

L'Évolution coloniale

A l'origine de presque toutes les anciennes colonies se décèle l'action individuelle. Cette proposition, exacte en tous temps, se vérifie particulièrement au moment où les deux nations du Nord-Ouest de l'Europe entrent en lice et se préparent à accaparer les terres nouvelles délaissées ou dédaignées de l'Espagne. Tandis que l'appui de l'État a été prépondérant dans la conquête du domaine extérieur de cette dernière puissance et du Portugal, que son influence, sa réglementation, ses tendances se sont immédiatement imposées, se sont cristallisées, si l'on peut dire, dans le cadre administratif élaboré dès le commencement de la période héroïque de conquête, les méthodes suivies en France et en Angleterre ont été l'œuvre de personnalités audacieuses, affranchies des entraves officielles, jetant à leur gré, suivant les circonstances et leurs intérêts, leur dévolu sur des territoires neufs et sans maîtres.

Qu'ils fussent mus par le désir de se réserver un lieu de repos à proximité de leurs croisières habituelles, pouvant, à l'occasion, leur servir d'arsenal et d'entrepôt, ou tentés par les avantages plus prosaïques et plus sûrs que leur offraient la flore et la faune des tropiques, le processus colonisateur varie peu. Écumeurs de mer ou marchands font choix d'un endroit dont le site, les facilités d'accès, la situation près d'une grande route maritime, les ressources, les productions ont retenu leur attention. Nid de forbans ou exploitation agricole se développent d'une façon sensiblement parallèle. L'agglomération primitive s'étend, englobe un hinterland plus ou moins vaste, variable avec la nature de l'arrière-pays et son étendue, recrute de nouveaux colons et constitue dans un temps plus ou moins long, quand les conditions sont favorables, un centre prospère de navigation et de commerce.

Mais cette prospérité même est un péril pour les pionniers de la première heure. En s'affirmant, elle attire inévitablement

des éléments souvent d'origine différente, séparés par la religion ou la nationalité; elle éveille des convoitises, elle soulève des jalousies d'autant plus difficiles à maîtriser que les créateurs ne disposent que de ressources restreintes, et que ces ressources, entièrement affectées à des opérations de négoce ou à la mise en valeur des terres défrichées, ne peuvent en être distraites; leur autorité vaut juste celle de premiers arrivés. Et que pèse une autorité qui ne repose que sur un droit dénué de la sanction de la force?

C'est là un des écueils de ces entreprises. Pourtant ce n'est qu'un obstacle provenant du jeu naturel de la concurrence et de l'inflation de population. Quand il s'agit de la résistance d'indigènes évincés ou, pis encore, si le nouvel établissement porte ombrage à une puissance quelconque, les efforts de l'association primitive se trouvent paralysés, parfois même arrêtés. De toute manière, ou elle est réduite à composer avec les colons tard venus, et alors une dépossession de fait, dont l'échéance ne peut tarder, lui fait promptement perdre toute influence et, par suite, compromet l'actif engagé et entraîne la renonciation aux espérances caressées, ou cette dépossession est violente et immédiate. Dans ce cas, en plus des dommages matériels, les conséquences d'une éviction brutale sont toujours à craindre.

Ces éventualités peuvent, cependant, être écartées. Si l'attachement à une indépendance qui n'a dans les contrées à coloniser d'autre limite que les droits conventionnels des associés est particulièrement vif pendant la période d'organisation, alors que les profits ne sont encore qu'en espérance, il n'en est plus de même quand ils commencent à être réalisés. Il est dur alors de s'en voir privé sans compensation, de perdre le fruit de longs travaux et de son esprit d'entreprise. Leur conservation vaut bien le sacrifice d'une liberté en passe de devenir théorique, l'aliénation partielle d'une indépendance appelée à disparaître à bref délai. Pour garder ces gains, afin de s'opposer aux infiltrations indésirables et résister à la pression armée de l'étranger, il n'est qu'un moyen efficace : recourir à la mère-patrie et, en faisant valoir les avantages et l'avenir de la colonie, réclamer son appui et solliciter son estampille. Alors l'agrégation d'hommes et d'intérêts du début se transforme en une Compagnie à charte dotée de pouvoirs régaliens.

Si sa liberté d'allures en est quelque peu amoindrie, elle a, en compensation, assuré sa sécurité.

Cette substitution est toujours temporaire. A une échéance plus ou moins lointaine, la Compagnie, qu'elle ait ou non conservé son fonctionnement originel, fait place à l'administration de l'État souverain, à moins que, ainsi qu'il s'est produit en France, plusieurs concessions soient groupées ensemble sous la tutelle officieuse du gouvernement.

Cette évolution dans l'organisation des colonies anciennes est d'ordre général, bien qu'on y puisse relever des différences de détail suivant les cas. Elle répondit, aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, à la politique d'expansion indirecte que la France et l'Angleterre suivirent en contestant à l'Espagne la propriété des terres qu'elle n'occupait pas; elle représente un progrès notable sur la méthode hispano-américaine; elle a contribué notablement à exciter les énergies et les initiatives des marins et des marchands qui s'y adonnèrent. Les gouvernements s'épargnèrent de la sorte les ennuis, les erreurs, les « écoles », qui résultent inévitablement de l'intervention de fonctionnaires incompetents. S'épargnant les dépenses et les responsabilités de premier établissement, on peut dire que la métropole récolta ce que les Compagnies avaient semé.

Lorsque, après des tentatives mal conçues de juxtaposition sous une direction unique de colonies d'origine, de climat et de peuplement trop divers, le pouvoir royal mit définitivement sous sa main nos établissements des Antilles, ils étaient, depuis longtemps, sortis de la période des tâtonnements et se trouvaient en pleine vigueur, ils pouvaient vivre sans rien demander à la France que la paix dans le travail, la garantie de leur développement et le maintien de leur intégrité.

CHAPITRE IV

État des Antilles au début du XVII^e siècle

Le manque de persévérance à poursuivre les essais d'établissement sur le continent américain, joint aux convulsions religieuses, avait causé l'échec de notre politique coloniale, à vrai dire plutôt esquissée que nettement définie. Pour la conduire, il faut une opinion publique avertie et bien dirigée; or, elle était sinon hostile, au moins indifférente; à défaut et en tenant lieu des dirigeants convaincus, énergiques, opiniâtres dans leurs desseins; il ne s'en était pas rencontré dans la France du xvi^e siècle, en proie à une profonde détresse morale, ne parvenant pas, entre les factions opposées et l'étranger aux aguets, à la claire vision de ses intérêts, de ses destinées.

La paix de Vervins la laissait pantelante, victorieuse cependant et de ses passions et des convoitises extérieures, mais l'immense effort de réorganisation d'un pays dévasté par trente ans de guerres civiles lui interdisait pour l'instant les longues besognes des entreprises coloniales. Le commerce maritime, pour n'être pas ruiné au point qu'on l'a prétendu, avait singulièrement souffert de l'insécurité des mers, de la restriction des transactions, de la disparition ou de l'émigration d'une partie de nos marins. Surtout les désastreuses conditions qu'il avait subies, particulièrement depuis 1589, la diminution des armements, avaient laissé le champ libre à nos concurrents hollandais et anglais; lorsque la tranquillité revient, leur avance est telle que la décadence de notre marine marchande, loin de s'arrêter, se continue comme au temps où la piraterie régnait en maîtresse sur les mers (1).

Sans marine marchande puissante, pas de colonisation viable possible. On s'en aperçoit vite au Brésil. N'étant plus alimentés, les groupes français disparaissent bientôt, noyés dans la masse indigène, détruits par l'immigration des Hispano-Portugais. Les sympathies de nationalité et de langue implan-

(1) Pour le Havre on avait relevé 260 navires transatlantiques de 1571 à 1588; ce nombre tombe à 55 de 1589 à 1598, et à 48 de 1599 à 1610.

tées par nous depuis un siècle s'effacèrent et, sur ces terres sauvages, dans ces escales si souvent visitées par nos navires et dont quelques-unes sans doute nous devaient leur fondation (1), notre influence, notre trafic, allaient tomber au profit des armateurs hollandais. Ceux-ci, maîtres de Bahia dès 1624, étendirent rapidement leurs conquêtes et occupèrent en fait la partie habitée du Brésil jusqu'en 1654.

Obligés ainsi de lutter contre les anciens et les nouveaux possesseurs du Brésil, il devenait chimérique de songer à s'établir sur le continent avec quelques chances de succès. Un avenir prochain allait le démontrer en amenant la chute de la colonie de Saint-Louis-du-Maragnon, créée en 1612 par François de Razilly.

Si nous devons renoncer à tout espoir de ce côté, s'ensuivait-il qu'il nous était désormais interdit de caresser l'espoir d'asseoir la domination française dans les régions tropicales de l'Amérique? N'existait-il pas des terres dont l'occupation était possible, soit par l'action d'associations purement commerciales, soit par des Compagnies soutenues par l'État, des terres où nous puissions nous installer sans être exposés à empiéter sur des droits appuyés par la présence d'Européens rivaux?

A la mort d'Henri IV, une voie s'ouvre encore aux conquêtes et aux trafiquants de la onzième heure; c'est elle que vont suivre nos marchands et nos marins, suivis de près, devancés quelquefois par les pionniers de la Grande-Bretagne. Les deux grandes nations occidentales prennent pied presque en même temps dans les mêmes parages; leur émulation dans cette course aux îles, commencée d'abord courtoisement, dégénérera bientôt en luttes à main armée entre leurs colons, et quand les métropoles s'engageront à leur tour dans ces querelles, il s'ensuivra la main-mise anglo-saxonne sur la plupart des petites Antilles (2).

(1) Ce dut être, entre autres, le cas de Parahyba, qui devrait son origine à des Dieppois.

(2) Cet accaparement des Antilles par les Anglo-Saxons est même bien près d'être complet, si l'on admet que les États-Unis du Nord descendent en majeure partie de cette race. Sur les quatre grandes Antilles, la Jamaïque appartient à l'Angleterre, Puerto-Rico et Cuba aux États-Unis; seule Haïti semble avoir conservé son indépendance... jusqu'au moment, qui n'est probablement pas éloigné, où le pavillon

Au cours de ses quatre voyages d'exploration, Christophe Colomb avait découvert les îles qui constituent l'archipel antillien (1). La domination espagnole irradiant d'Hispaniola (Haïti), où elle avait eu son premier établissement, s'était implantée principalement dans le groupe des grandes Antilles. De là elle s'était portée de préférence sur les pays continentaux en bordure du golfe du Mexique, délaissant rapidement l'île d'Haïti qui, un siècle après sa découverte, était en pleine décadence.

Aussi bien dans ces îles que partout où ils passèrent, les Espagnols avaient fait suivre l'expropriation du sol de l'extermination des habitants, tantôt directement, systématiquement, tantôt par les fatigues excessives de l'extraction des métaux précieux. Le résultat, d'ailleurs, par l'une ou l'autre méthode, avait été le même. Si l'on en croit le dire de l'apôtre des Indes, Barthélemy de Las Casas, rien que dans les îles d'Haïti, de Puerto-Rico et de Cuba, cinquante millions d'indigènes auraient disparu dans les quarante premières années de la colonisation (2).

L'exploitation abusive jusqu'à l'épuisement des grandes Antilles, combinée avec l'occupation des terres continentales comprises entre l'Orénoque et le Rio del Norte, avait très largement suffi aux plus vastes ambitions des conquérants. Encore, au commencement du ^{xvii}^e siècle, ni les îles ni la terre ferme n'étaient-elles très peuplées. Aussi les autres parties de l'archipel avaient-elles été négligées.

Les grandes Antilles, prolongement oriental de la presqu'île

étoilé, en lui enlevant une souveraineté dont ses deux républiques ne savent que faire, lui assurera en échange une prospérité que ses actuels possesseurs sont bien incapables de lui donner.

(1) Le nom d'Antilles, qui se substitua à celui d'îles Camercanes, paraît à première vue se rapporter à leur situation en avant du continent, *ante insulæ*. Il n'en est rien. Il se rattache à la légende du moyen âge d'une île *Antilia* placée au loin dans l'Atlantique. Peut-être n'y a-t-il dans cette mention d'une terre enfoncée dans les profondeurs de l'Océan occidental qu'une réminiscence de l'antique tradition de l'Atlantide. Dans cette hypothèse, on ne peut que rapprocher la catastrophe finale qui engloutit cette terre du caractère incontestablement plutonien des Antilles et des archipels situés au large de l'ancien continent.

(2) DU TERTRE, *ibid.*, p. 3, sans doute d'après *Brevissima relacion de la destruccion de las Indias*. En ce qui concerne les Antilles, ce chiffre fantastique doit être considérablement exagéré.

du Yucatan, dont elles ne sont séparées que par le détroit du même nom, — entre le cap Catoche, au Mexique, et le cap San Antonio, à Cuba, il n'y a guère que 200 kilomètres —, s'annoncent dans l'Atlantique par les innombrables îles et îlots des Lucayes. C'est l'une d'elles, Guanahini ou San-Salvador, que la vigie de Colomb aperçut au crépuscule du 11 octobre 1492, et c'est là que le grand Génois foula pour la première fois le sol du Nouveau-Monde. Désertes et arides pour la plupart, elles étaient restées inoccupées. Un Dieppois, Guillaume Decaën, allait bientôt en obtenir, du cardinal de Richelieu, l'illusoire souveraineté (1).

A l'est de Puerto-Rico, le groupe des îles Vierges est l'amorce d'un immense demi-cercle, s'étendant du 18° au 12° degré de latitude nord. Restes d'un continent effondré, îles, îlots, rochers, écueils s'y succèdent, semblables aux piles de quelque formidable chaussée de géants. D'origine pluto-nienne, ces îles forment la bordure orientale de la mer des Caraïbes, s'opposant au groupe actif des volcans de l'Amérique centrale; elles gardent encore de redoutables vestiges des convulsions dont elles restent les témoins. Les splendeurs magiques de la végétation de la plupart des Antilles ont pour contre-partie, en dehors d'ouragans désastreux, de fréquentes secousses sismiques, des éruptions volcaniques qui ont marqué parmi les drames les plus douloureux de l'humanité (2). Une des plus profondes fractures de l'écorce terrestre, allongée entre Puerto-Rico et l'isthme de Panama, imprime à cette riche partie du globe un caractère d'instabilité qui n'a d'équivalent qu'aux antipodes, dans le voisinage des grandes dépressions marines du Pacifique (3).

(1) Lettres patentes du cardinal de Richelieu donnant au sieur De Caen, en propriété, les îles d'Inague, Ibacque, Mergane, Guanasyan et Citatur, 28 janvier 1633. — Lettres d'érection de ces îles en baronnie, 1640. — MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Lois et Constitutions, etc.*, I. pp. 24-25, 48-50.

(2) Les montagnes ignivomes des petites Antilles ont généralement leur cratère orienté dans le sens de l'axe de l'archipel. Leurs éruptions sont parfois connexes. On n'a pas oublié qu'en 1902 le réveil de la Montagne Pelée, qui détruisit Saint-Pierre-Martinique, coïncida avec une violente éruption de la soufrière de Saint-Vincent, éloignée d'environ 180 kilomètres.

(3) A l'est d'Haïti, par 70° W. et 20° N., la sonde a accusé une profondeur de 8,530 mètres; au sud de la même île, par 72° W. et 17° N., le fond n'était atteint qu'à 5,200 mètres (C. FLAMMARION, *Annuaire astronomique*, 1916, p. 227). Un peu

Les petites Antilles se terminent géologiquement à la Grenade qui, par son extrémité méridionale, touche au 12° parallèle. Tabago, qu'on comprend dans le même archipel, fait partie, ainsi que la Trinité et la rangée d'îles qui longe la côte du Venezuela jusqu'au golfe de Maracaïbo, d'une formation géologique différente. Alors que les Antilles apparaissent isolées dans l'Océan et sont séparées du continent sud-américain par de grandes profondeurs, les îles qui le signalent au nord lui sont reliées par de petits fonds et lui forment une avant-côte fragmentaire (1).

A peine effleurées par les navigateurs espagnols, ces îles conservaient presque toutes une population indigène venue à une époque inconnue de l'Amérique du Sud. Sa civilisation très primitive, ses habitudes agricoles, ses mœurs assez douces, dont fait foi l'accueil qu'ils firent aux colons européens et que le P. Du Tertre nous a retracé, en faisaient une proie facile pour les conquérants. Peut-être, au lieu de recourir à la spoliation et à la brutalité, ceux-ci eussent-ils pu essayer d'amener ces sauvages à un degré de culture suffisant pour les rendre utilisables. On n'y songea pas et, malgré des résistances locales que des conditions particulières firent durer assez longtemps dans certaines îles, le seul effet de contact entre les blancs et les Caraïbes eut pour ces derniers le même résultat que l'invasion espagnole pour les naturels des grandes Antilles. Pourchassés impitoyablement, leur nombre décru vite. Français, Anglais, Hollandais, dans une sphère moins étendue que leurs rivaux, agirent de la même manière inhumaine. Les îles n'étaient pas occupées depuis une génération que la race autochtone avait disparu à peu près entièrement de la Martinique et de la Guadeloupe.

Du fait que ces indigènes n'étaient pas convertis, que les Espagnols n'avaient rien tenté dans ce but, découlait pour les nations chrétiennes le droit, et en se plaçant dans l'esprit de l'époque le devoir, de les évangéliser. Ce sera le principal

plus haut, à l'est de la Floride, au large du cap Cañaveral, la différence de niveau du talus sous-marin est de 1,098 mètres pour 2,773 mètres de distance (E. RECLUS, *La Terre*, Paris, in-8, 1876, II, p. 7).

(1) VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Dictionnaire de Géographie*, au mot *Tabago*.

objectif mis en avant par la France quand il s'agira de justifier l'occupation de l'archipel.

Bien que les petites Antilles n'aient été colonisées que dans la première moitié du ^{xvii}^e siècle, à part peut-être Sainte-Lucie qui ne l'avait été que momentanément, il ne s'ensuit pas qu'elles fussent restées jusque-là sans relations avec les nombreux navires partis d'Europe pour l'Amérique. Sur leurs côtes relativement libres, plus éloignées que les grandes îles du rayon d'action des gardes-côte espagnols, il était facile de trouver des asiles bien protégés dans les anses et les indentations du rivage, d'y charger les produits indigènes, de trafiquer avec les habitants, au besoin de se radouber, de panser les plaies faites aux navires par la mer, la tempête et le canon.

De même qu'au Brésil, l'élément principal du fret était constitué par les bois, essences propres à la teinture ou bois précieux et durs destinés à se transformer par l'art industriel de nos ébénistes, et par les cuirs. Mais il se trouvait des marchandises de moindre encombrance et de haute valeur : petun, rocou, coton, écaille de tortue, etc., tous les produits de prix qui se rencontrent en ces îles privilégiées.

Il est un terme courant d'usage à peu près général dans les armements transatlantiques de cette époque. Les « îles du Pérou », pour les marins du ^{xvi}^e siècle, ce sont ces terres échelonnées du Mexique au Venezuela sur une longueur de près de mille lieues, ce sont les grandes et les petites Antilles. C'est là qu'ils font leurs plus fructueuses opérations; là qu'ils trouvent les objets manufacturés de l'Europe civilisée; là que, mettant à profit de brèves descentes, ils se procurent les denrées rares, les matières exotiques recherchées sur les marchés d'Europe. C'est là, au sein d'une nature exubérante qui transforme et magnifie les choses familières, que s'élaborent les histoires et les légendes, une véritable « légende dorée ». C'est de retour de ces pays, dont l'attrait les poursuit jusqu'en nos climats brumeux, qu'ils enflamment les imaginations éprises d'aventures, éveillent les désirs de vie large et facile, racontent la douceur de l'existence au doux engourdissement des brises tièdes et parfumées, en ces paradis où « les patates sont plus savoureuses que nos truffes, les goyaves » du goût d'une pomme de reinette, les bananes plus douces » que les figues, les ananas remplis d'un suc délicieux qui

» surpasse le muscat » (1). Et à ces descriptions plantureuses, dignes d'un de ces poètes de la chair qui se succèdent de Rabelais à Paul Harel, ils ajoutent l'énumération des animaux monstrueux, des oiseaux merveilleux qui s'y rencontrent, baleines, souffleurs, lamentins, tortues caret, dont l'écaille vaut jusqu'à six francs la livre (2), des arras, aux plumes feu, jaune, azur et cramoisi, des colibris aux ailes vert brun, d'un lustre qui « ferait honte à celui du velours et du satin » (3), des lézards grimpeurs, dont « les œufs, sans hyperbole, valent » mieux en potage que nos œufs de poules » (4).

Sur les rudes marins normands, durs à eux-mêmes et aux autres, le charme prenant des îles Caraïbes agissait avec plus de vigueur encore que sur l'esprit mieux affiné des colons du XVIII^e siècle. Le temps, les catastrophes politiques et commerciales, les nouveaux champs d'activité ouverts à la navigation, ont pu affaiblir l'extraordinaire séduction des « isles » sur l'âme des descendants des aventuriers et des premiers planteurs; ils ont été impuissants à la faire publier. Jusqu'à nos jours, combien de rêves d'êtres jeunes et frémissants se sont encadrés dans les paysages éblouissants et tourmentés de nos vieilles Antilles, que d'imaginations ont erré avec complaisance sous les voûtes solennelles des forêts somptueuses qui lancent à l'assaut des mornes dénudés les sombres bataillons des goyaviers, l'incandescence des balisiers, le rose discret des bégonias.

Le trafic pacifique n'était pas l'unique motif qui attirait dans les Antilles les navires français. S'il comportait des dangers, il présentait des avantages d'un autre ordre très appréciés. En se postant en croisière aux « débouquements », dans les intervalles qu'il fallait nécessairement franchir pour passer d'une mer dans l'autre, il était des aubaines imprévues, celles qu'on gagnait au prix de son sang, l'arquebuse en main, le couteau

(1) *Les exploits et logement des François dans l'isle de Gardeloupe*. Du bureau d'adresse, le 26 février 1638, n° 23 de la *Gazette de France* (cité par M. de La Roncière, *ibid.*, IV, p. 660).

(2) Le P. Du TERTRE, *ibid.*, p. 285.

(3) Le P. Du TERTRE, *ibid.*, p. 302.

(4) Le P. Jacques BOUTON, *Relation de l'establisement des François depuis l'an 1635 en l'isle de la Martinique*, Paris, 1640, in-8, p. 35 (cité par M. de La Roncière, *ibid.*, IV, p. 660).

aux dents, en enlevant les galions où l'Espagne amoncelait les trésors des Indes occidentales, les caraques ventruës que leur puissant armement ne sauvait pas toujours de l'intrépidité des flibustiers. Vraiment, à cette époque, la mer des Caraïbes est bien, selon l'expression d'Alcuin, le champ des audacieux.

Il n'est pas aisé de connaître, même approximativement, l'importance de la navigation qui, de France, se dirigeait vers les îles du Pérou. Il faudrait pour cela que les chiffres relatifs aux divers ports intéressés à ce trafic fussent connus, et ils sont loin de l'être. Pour le Havre seulement, — et c'est probablement le seul pour lequel, à l'heure actuelle, il soit possible de serrer de près la vérité, — plus des quatre septièmes des navires destinés pour l'Amérique les visitaient (1). Toutefois on ne peut, vu le vague des indications contenues dans les chartes-parties, désigner les îles plus particulièrement fréquentées.

Il est cependant des indices certains. Les navires havrais débordaient les petites Antilles et se hasardaient aux atterrages des grandes îles espagnoles, non toujours sans dommage. Ces jardins des Hespérides étaient jalousement surveillés et il eût fallu être Héraclès pour en supprimer les gardiens.

En voici un exemple. Il n'est pas intéressant seulement parce qu'il montre que nos marins s'aventuraient sur les côtes d'Haïti, et cela depuis longtemps (2), il l'est aussi par la qualité peu ordinaire des armateurs du navire. Les trois quarts en appartenaient à Georges Brancas, sieur de Villars, gouverneur du Havre ; l'autre quart était la propriété de la princesse Catherine de Gonzague et de Clèves, duchesse de Longueville et d'Estoutteville. Parmi les victuailleurs, c'est-à-dire les particuliers qui fournissaient la cargaison, se trouvait la propre femme d'Henri IV, la reine Marie de Médicis :

Le 25 août 1607, Guillaume Le Tourneur, ci-devant maître et

(1) En quarante ans, de 1571 à 1610, sur 363 navires partant pour l'Amérique, 205 sont indiqués comme touchant aux îles du Pérou.

(2) La *Remonstrance* mentionne, dès 1564, à Saint-Domingue, la *Jeannette* et l'*Espoir*, capitaine Bontemps ; en 1570, le *Lièvre*, de Saint-Valery ; en 1586, le *Joly*, du Havre. D'autres navires sont indiqués comme ayant été capturés ou naufragés sur les côtes de Cuba, de Puerto-Rico et de la Jamaïque. La majeure partie de ces bâtiments était équipée au Havre.

conducteur du *Saint-Georges* (1), de cent tonneaux, parti du Havre au commencement de 1604, sous le commandement de François Boutton dit Cavaillon, pour le cap Vert, la côte de Sierra-Leone, Saint-Omer (2), le Brésil, le Pérou et autres endroits, Thomas Vallée, canonnier, et Henri Maret, compagnon, attestent devant les notaires du Havre que le 4 mai 1606, le *Saint-Georges* se trouvant au port de Leogane, dans l'île de Saint-Domingue, Hugues Poirier, chirurgien, était descendu à terre en compagnie des déclarants et de plusieurs hommes de l'équipage afin de « recouvrer des victuailles à porter dans led. navire pour leur vivre et nourriture ». Poursuivis par les habitants, ils avaient été obligés de se rembarquer en toute hâte, sauf Poirier et les nommés Olivier Lescuyer, Nicolas Pattey et Jacques Crosnyer, qui avaient été pris, « tués et homicidés » par les Espagnols, ainsi qu'ils l'avaient su de quelques habitants de l'île (3).

C'était le sort qui attendait les équipages assez malchanceux pour tomber entre les mains de leurs concurrents. Quelquefois, au lieu d'être tués sur le champ, les prisonniers étaient enchaînés sur les bancs des galères. Cette mésaventure était arrivée, un quart de siècle auparavant, aux hommes qui montaient le *Lion*.

L'événement dont il s'agit eut pour théâtre non plus la partie occidentale de Saint-Domingue, mais la partie du nord, vis-à-vis de l'île de la Tortue. Il démontre que les navires français visitaient avec assez d'assiduité ces parages interdits et qu'ils y trafiquaient couramment. Au reste eux seuls, concurremment peut-être avec les Anglais et plus tard avec les Hollandais, entretenaient quelque activité avec cette grande île, de plus en plus négligée par ses maîtres. Ceux-ci même, totalement incapables de desservir une population cependant peu nombreuse, et ne voulant pas qu'elle pût s'approvisionner par la contrebande, s'arrêtèrent à une mesure aussi héroïque qu'in-

(1) De retour à Calais en 1608. Dans son escale à la côte de Sierra-Leone, sa grande barque, montée par dix-neuf hommes, fut coulée, alors qu'elle remontait le Rio-Grande, par deux navires de guerre; seuls deux hommes purent se sauver et regagner leur bord (Tabellionage, déclaration du 7 mars 1608).

(2) San-Thomé, dans le golfe de Guinée. Cette île fut très fréquentée alors par les marins havrais. Les actes relatifs aux armements citent son nom pour 74 navires allant en Afrique avant de se diriger sur l'Amérique.

(3) Tabellionage. Registre n° 119, 23 août 1607. Au xviii^e siècle, une paroisse de la partie sud de Saint-Domingue, au fond du golfe où se trouve l'île à Vache, portait le nom de Cavaillon.

sensée. En 1606, les places maritimes servant d'entrepôts à ce commerce furent démolies et les habitants de plusieurs parties de la côte nord contraints de se retirer dans l'intérieur (1).

Cette précaution à la Gribouille eut des conséquences que n'attendaient pas ses auteurs. En raréfiant ainsi la population sur le littoral nord de l'île (2), elle rendit impossible une résistance efficace aux courses des aventuriers qui établirent, s'ils ne l'avaient déjà fait occasionnellement à cette époque, leur base d'opération à l'île de la Tortue, d'où ils pouvaient à leur aise opérer des descentes sur la côte voisine.

En 1582, la situation n'en était pas encore arrivée à ce point critique et le cabotage « en cueillette » s'opérait facilement, sauf l'imprévu toujours possible, ainsi que le raconte la déposition suivante, circonscrite avec précision, ce qui est trop rare dans les documents analogues de cette époque :

Furent présents Jehan Retout, demeurant en lad. ville, capitaine du navire nommé le *Lyon*, du port de trente-cinq tonneaux ou environ, estant parti de ce havre pour faire le voyage au Pérou et aultres endroitz, suivant la charte-partie faicte pour led. voyage (3), auquel lieu estant en icelluy navire esté prins et ne faire retourne dud. voyage; Jehan Tessyer, aussy demeurant en lad. ville, canonnier aud. navire pour led. voyage, et Pierre Bonnannée, de la paroisse de Saint-Nicollas de Lheure, aussy de l'equipage dud. navire, lesquelz dessus nommez ont juré, assuré et attesté véritable par devant lesd. notaires et tabellions que ilz estoient avec led. navire et equipage partis de ce port et havre de Grâce dès le 21^e jour d'août mil V^e quatre-vingtz deux et avoient singlé et conduict led. navire jusque à la ryvière de Sénéga, suyvant qu'ilz y estoient tenuz par leur contract et charte-partie, auquel lieu auroient seu avoyr de traicte. Voyant quoy avoit faict voylle et roulte pour aller droyet aux isles du Pérou, et arryver au port ou escale de Port-Real (4) où ilz auroient eu en traicte quelque

(1) MOREAU DE SAINT-MERY, *Description topographique et politique de la partie espagnole de l'île Saint-Domingue*, I, p. 139.

(2) « Au commencement du xvii^e siècle, il ne semble pas qu'il y ait eu plus de cinq à six mille habitants à l'île Espagnole, encore moins à Puerto-Rico, le double à peine à Cuba, et ce n'étaient guère que des métis et des mulâtres ». P. CULTRU, *ibid.*, p. 292.

(3) Passée le 10 août 1582 sous le nom du *Lion-d'Or*, de 40 tonneaux, pour aller à la côte d'Arguin, rivière du Sénégal, terre de Barbarie, côte de Sierra-Leone et Indes du Pérou.

(4) Il est incertain s'il est question de Puerto-Real, dans le canton de Caracol, (Saint-Domingue), ou le port du même nom situé à la pointe méridionale de l'île de la Tortue. Le premier était déjà abandonné avant 1606.

nombre de cuirs, et par apprez partis dud. lieu pour aller au port à mousquittes (1), pour semblablement traicter et trocquer leur marchandise, où illec estantz et pretendantz avoyr et recueillir le nombre de trois centz cuirs qu'ilz auroient jà paieiz au marchand de lad. escale (2), estoit arryvê deux gallères d'Espagne. Voyant quoy et que lesd. gallères avoient désir de les prendre, avoyent couppé le câble sur l'esqueubyer et fait voylle pour essayer de eulx saouvez desd. gallères, ce qu'ilz n'avoient peu faire à cause de la contraryeté et du peu de vent qu'il faisoit et contrainctz de eschouer led. navire à la coste pour eulx rethirer en terre et abandonner leurd. navire pour éviter de perdre leurs vyes Et estantz à terre, auroient esté tellement poursuivis tant par les soldatz et ecquipage desd. gallères que naigres y estantz qu'ilz auroient tous esté prins et grand nombre de leurd. ecquipage tuez jusques à treize à quatorze hommes, et les autres prins et mis en gallères à la chayne, réserve six dud. ecquipage qui s'estoient saoufvez d'entre les mains desd. Espagnolz, du nombre desquelz six sont lesd. Retout, Tessyer et Bonneannée, ayant néanmoins esté tous despouilleez, nudz et fort blessez, et s'estant saoufvez dans les boys où ilz auroient esté l'espace de six à sept septmaines en grande souffrance et sans aucun vivre, jusqu'à ce que la bareque du navire du cappitaine Roussel estant aud. lieu les avoyt recueilliz à l'isle de la Tortue, où ilz estoient passez et transportez comme ilz avoient peu (3), et rapassez dans lad. bareque en ce païs et arrivez en la Baye prez Brouage, et eulx acheminez par terre en lad. ville. Disantz les dessusd. comme telle a esté la cause et moyen de la prinse et perte de leurd. navire et ecquipage et n'en ont aucunement depuis oy parler. (4).

On voit que, même dans cette possession espagnole sévèrement surveillée, un équipage obligé de se réfugier dans les bois avait encore des chances de se faire rapatrier par des

(1) La baie ou pointe des Moustiques (mosquito = cousin en espagnol) se trouvait sur la côte nord, à la vue de la Tortue.

(2) Ce détail du payement d'avance laisse à penser que le marchand pourrait bien n'avoir pas été étranger à la venue des galères d'Espagne.

(3) Le canal qui sépare les deux îles a environ 6,000 toises de largeur moyenne; la mer, d'après MOREAU DE SAINT-MERY, y est quelquefois houleuse et fatigante, mais dans des conditions favorables et en s'aidant des courants et des vents, il n'y a pas de danger réel à s'y hasarder. Les ressources y étaient plus abondantes que sur la grande île; les cochons qui y pullulaient conduisirent les Hollandais à donner à la Tortue le nom d'Ile-aux-Pourceaux. De plus ses forêts sont peuplées de ramiers que leur étonnante multiplication offre toujours par milliers. MOREAU DE SAINT-MERY, *Description de la partie française de Saint-Domingue*, I, pp. 526, 529, 731-744).

(4) Tabellionage, 22 juillet 1583.

compatriotes, et que le passage de navires français n'était pas rare.

Des incidents de ce genre se reproduisaient assez souvent; ce n'est toutefois que par exception qu'on en trouve des traces. Ils suffisent à montrer avec quelle audace nos marins bravaient les périls constants qui les guettaient aux abords de cette île, dont l'attrait paraît avoir exercé sur eux, dès le ^{xvi}^e siècle, une véritable séduction (1).

Presque dès les débuts de leur installation en Amérique, les Espagnols avaient eu à se défendre contre le commerce interlope; ils ne réussirent jamais à l'écarter complètement, même quand la France et l'Angleterre, établies dans les Antilles, appliquèrent à leurs colonies le système rigoureusement prohibitionniste qu'elles avaient combattu avec tant d'acharnement chez l'Espagne.

Le danger de ce régime, nécessaire pendant la période d'organisation afin de sauvegarder les intérêts de la puissance colonisatrice, consiste dans sa rigidité et le monopole de fait qu'il confère aux armateurs et aux négociants de la métropole. L'exclusion de toute concurrence amène inévitablement l'absence d'émulation et la conservation d'habitudes préjudiciables à la longue aux intérêts des colons. De là un antagonisme économique qui s'exaspère graduellement et aboutit à une tension dangereuse, susceptible d'arriver à la rupture, si des concessions opportunes ne sont pas consenties à temps.

Exposés dans les Antilles espagnoles aux dépredations et aux violences de toutes sortes, nos marins avaient les coudées

(1) La *Remonstrance*, p. 75, indique également qu'en 1605 douze hommes du sieur de La Bataille furent massacrés en « l'isle espagnolle » au moment où ils traitaient avec les habitants, et qu'en 1603, au port de Mansenille, La Ferrière et onze de ses hommes subirent le même sort dans des conditions analogues; leurs têtes furent coupées et portées à Saint-Domingue. Ce dernier navire appartenait à M. de Villars. Ni les dates ni les détails ne peuvent être acceptés sans correction. Le *Saint-Georges*, capitaine Pierre Le Normand, sieur de La Bataille, navigant de conserve avec la *Marie*, capitaine Isafe Poitou, ne partit du Havre qu'en 1607. (Chartes-parties des 24 et 25 mai). Quant au capitaine Guillebert Girou, sieur de La Férière, commandant en 1601 le *Saint-Georges-Catholique* (charte-partie du 26 novembre), il se souvint peut-être trop de ses précédents exploits de corsaire, car un arrêt du Conseil d'Etat du 2 août 1605 condamna son armateur, Antoine de Forssin, écuyer, de Rouen, au remboursement de la valeur de cuirs et autres choses dépédés par La Férière sur Gonsalle Passalin, Portugais. (Tabellionage, 22 novembre 1606).

plus franches dans les petites Antilles. Leur dépendance était très nominale et la surveillance de leurs atterrages bien plus relâchée. L'objectif de l'Espagne était moins de les occuper que d'empêcher qu'une nation européenne, en s'en emparant, pût s'en servir de point d'appui pour des projets ultérieurs. Que faire en effet de ces îles où ce qui attirait les commerçants d'outre-Pyrénées, métaux précieux, diamants, perles, ne s'y rencontrait pas ou seulement en proportion infime ? Nos marchands, par contre, y recueillaient les produits bruts utiles à notre industrie. En les y allant chercher directement, ils s'affranchissaient du prélèvement toujours onéreux des intermédiaires, fournissaient un aliment sérieux à notre marine, sans parler des avantages éventuels que nos marins en retiraient.

Il serait pourtant excessif d'affirmer que les voyages aux Antilles aient été exclusifs de toute arrière-pensée d'occupation territoriale. Quoique très vraisemblable, on doit convenir pourtant qu'elle ne fait qu'exceptionnellement l'objet d'une stipulation dans les actes relatifs aux armements ; il n'est, ostensiblement, question que de trafic. Néanmoins en voici un exemple. Sans doute il est unique, mais il n'est pas téméraire de supposer que si au lieu de ne connaître que les prévisions des expéditions nous pouvions, par des relations ou des journaux de bord, en apprécier les résultats, nous verrions apparaître à maintes reprises et bien antérieurement à l'époque où se placent les débuts de la colonisation des petites Antilles, des tentatives plus ou moins heureuses et prolongées d'installation dans ces parages.

La charte-partie du *Dragon*, de cent soixante tonneaux, commandé par Louis Jouyn, pilote ordinaire pour le roi en la marine, signée le 12 janvier 1575, donnait pour destination au navire les côtes du cap Vert, de Sierra-Leone, la Guinée, les Indes du Pérou et autres lieux et côtes, pour faire vente et trafic, « ou découvrir aultres terres pour le proffict d'un chacun » (1).

La qualité de pilote royal du capitaine rend vraisemblable

(1) Les bourgeois du *Dragon* étaient Charles Panyot, de Rouen, pour une moitié, Guillaume et Jean Berry et Etienne Geffrey, du Havre, pour l'autre moitié. Ils figuraient également comme victuailleurs en compagnie de Nicolas de Baucquemare, de Rouen, de Jean Bourgouin, d'Orléans, de Jean Dauge et du capitaine Jean de Villette, du Havre.

un armement mixte ayant pour but le trafic proprement dit et l'exploration de terres nouvelles. On peut supposer un motif analogue au voyage entrepris par la *Normande*, de 1585 à 1587.

Ce navire de cent vingt tonneaux, commandé par Guillaume Le Héricy, écuyer, sieur de Pontpierre (1), de Fierville-en-Bessin, emmenait comme principal pilote Jacques Devaulx, pilote entretenu pour le roi en sa marine. Le commerce était le prétexte du voyage, tout en en dissimulant mal le véritable motif. L'ampleur de son programme indiquait bien, en effet, qu'il s'agissait d'une entreprise d'une autre envergure. Le navire devait se rendre en droite route à la côte du Brésil, côte des Cannibales, et suivant icelle côte jusqu'au Pérou et îles d'icelui, côte de la Floride (2), Terre-Neuve et autres lieux et endroits (3).

Cet armement était entrepris avec l'assentiment et peut-être à l'instigation de l'amiral Anne de Joyeuse. Le 20 novembre 1584, Devaulx recevait du trésorier général de la marine 50 écus d'or soleil « en intention que ledit Devaulx puisse » rapporter par écrit du dit pays, tant par carte que autrement, des moyens de commerce d'iceluy pays » (4).

C'était donc d'un voyage de reconnaissance qu'il était question. Si peu encourageantes qu'aient été nos précédentes tentatives, et malgré la crise politique qui s'aggravait, nous ne renoncions pas à porter nos ambitions au delà de l'Atlantique; nous étions toujours en quête de terres *res nullius* à occuper.

Cela d'autant plus légitimement que, si nous ne possédions rien en Amérique, nos marins nous avaient créé une situation de fait, par leur constante fréquentation du continent et des îles, qui valait bien, en droit, les prétentions que les Hispano-Lusitaniens tiraient des termes de la bulle d'Alexandre VI. Sous

(1) Il en était le seul propriétaire et victuaillier.

(2) Cette indication n'avait pas le sens restreint que nous lui attribuerions aujourd'hui. Elle comprenait en outre de la Floride proprement dite toute la côte américaine jusqu'à l'Acadie. Dans les armements pour la pêche à la morue on rencontre parfois la mention de la Floride.

(3) Charte-partie du 7 mars 1585; le congé de l'amiral est du 24 septembre 1584.

(4) GOSSELIN, *ibid.*, p. 167. La *Normande* était de retour à Honfleur en juin 1587. Parmi les prêteurs aux aventures se trouvait Pierre Cavelet, pour 343 écus et demi à 50 pour cent.

Charles IX, déjà, nous trafiquions avec la grande île de la Trinité (1). Malheureusement, ce n'est qu'à partir de 1610 qu'on rencontre la mention nominative de quelques-unes des petites Antilles : la Martinique, la Dominique, la Barboude, et même la Tortue, suivie ordinairement du complément très élastique « et autres îles circonvoisines ». Malgré cette imprécision, qui ne permet que des conjectures, on peut inférer, sans trop s'avancer, que tout l'archipel était familier aux capitaines armant pour les îles du Pérou.

Au surplus, leurs voyages ne s'y limitaient pas. De là à la terre ferme ce n'était plus qu'un cabotage facile. Les navires qui, profitant de la direction régulière des vents, et du grand courant de l'Atlantique tropical abordaient les côtes brésiliennes, longeaient ensuite les régions peu connues comprises entre l'Amazone et l'Orénoque, c'est-à-dire entre le cap du Nord et la Trinité. De cette île ils gagnaient aisément Tabago, à moins qu'ils ne fussent destinés pour les îles sous le Vent, et particulièrement pour la Marguerite, où les attiraient les pêcheries de perles auxquelles elle devait son nom (2).

De la Trinité ou de Tabago à la Grenade, la distance dépasse de peu cent milles. Pour un marcheur ordinaire, avec brise favorable, c'était l'affaire d'une vingtaine d'heures au plus. Il n'avait alors qu'à se laisser porter d'île en île jusqu'à son entier chargement.

Il est naturel que la soif des aventures, que des accidents de navigation, quelquefois l'obligation de fuir la justice de leur pays, aient poussé des marins à résider dans les îles où les indigènes leur donnaient volontiers l'hospitalité. Il ne l'est

(1) Chartes-parties du *Serpent* en 1571, du *Jean* et du *Sacre* en 1572.

(2) La *Marie* (désignée aussi sous le nom de la *Marguerite*), ayant appartenu à Corbeyran de Cardailhac, sieur de Sarlabos, gouverneur du Havre, qui l'avait vendue à Anne de Joyeuse, partie du Havre en 1584 pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone et les îles et terre-ferme du Pérou, sous le commandement d'Adrien Letellier, capitaine pour le roi en la marine, se perdit par tempête par le travers de la Marguerite. Les survivants se sauvèrent sur leur barque (Tabellionage, 1^{er} avril 1586). En 1586 le capitaine Guillaume Malherbe, parti du Havre à la fin de 1585 (charte-partie du 22 octobre), se trouvant à la Marguerite, « fut agredy par les galères et armée du roi d'Espagne et tellement battu qu'il aurait été déprédé et fait couler au fond de la mer » et perdit 70 hommes tués ou noyés (Arrêt du Parlement, 3 février 1587). La *Remonstrance* rapporte le fait mais inexactement. Dans divers documents il est question de navires du Havre faisant escale à la Marguerite.

pas moins que, de retour chez eux, ils aient attiré l'attention de leurs armateurs sur les ressources qu'elles possédaient, sur les avantages qu'un établissement à demeure comportait. Le revers de la médaille, c'est que sa réalisation exigeait des mises de fonds relativement considérables, une entente continue de la part des capitalistes français, sans compter l'appui nécessaire contre l'hostilité inévitable du gouvernement espagnol. C'étaient là des choses que l'on pouvait difficilement attendre de simples particuliers, pour qui les bénéfices immédiats doivent rémunérer les avances.

Les tentatives faites jusqu'ici avaient toutes abouti à des insuccès. Était-il possible, en en écartant les causes, d'obtenir un résultat différent et, sous couleur de commerce, de doter la France de possessions coloniales susceptibles de prospérer sans demander de sacrifices exagérés? Voilà ce qui était en suspens au commencement du xvii^e siècle : le Français était-il ou non apte à conquérir, à exploiter et à conserver les terres encore libres du Nouveau-Monde?



CHAPITRE V

Les Français à Saint-Christophe

Les hommes d'action, marins ou marchands, auxquels la France est redevable de ses premières colonies, n'eurent pas le loisir, peut-être non plus la possibilité, d'écrire les commentaires de leurs entreprises. Les correspondances que les plus lettrés des capitaines de navires purent entretenir avec leurs commanditaires, les journaux de bord qu'ils rédigeaient certainement, les relations de leurs voyages que les ordonnances sur la marine leur prescrivaient de déposer, à leur retour, aux greffes d'amirauté, sont perdus, et nous ne pouvons y suppléer que par les trop rares documents des tabellionages et des juridictions souveraines. Ce qu'on sait d'eux nous a été transmis par des écrivains qui, plus tard, ont recueilli les récits des événements où ils ont été acteurs, récits où la vérité est plus ou moins respectée, à leur insu certainement, par des transmissions orales, les moins fidèles qui soient.

Les circonstances qui ont amené des navigateurs normands à prendre pied dans l'île Saint-Christophe, cette « mère des Antilles », comme on l'a justement qualifiée, sont consignées par le P. Du Tertre dans son *Histoire générale des Isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique*. C'est encore la source la plus sûre à laquelle on puisse recourir pour démêler les origines de notre établissement aux Antilles. Je serai, il est vrai, dans l'obligation de rectifier quelques-unes de ses assertions ; je le ferai avec tout le respect dû à l'œuvre d'un écrivain d'une haute probité et qui s'est efforcé d'apporter dans ses allégations et dans ses jugements une impartialité et une rigueur historique peu communes au temps où il vivait.

Entre plusieurs capitaines qui tâchaient de faire fortune dans l'Amérique, un gentilhomme nommé Desnambuc, cadet de la maison de Vauderop, se voyant privé des biens dûs à sa qualité et à sa naissance, à cause de la rigueur des lois du pays, résolut, ou de mourir généreusement, ou de suivre les traces de quantités de braves

hommes qui avaient fait une fortune très avantageuse dans cette nouvelle et opulente partie du monde.

Il part de Dieppe, l'an 1625, dans un brigantin armé de quatre pièces de canon et de quelques pierriers, avec environ trente-cinq hommes, tous bons soldats et bien aguerris. Arrivé aux Caymans (1), il se trouve aussitôt déconvert par un galion d'Espagne d'environ 400 tonneaux et monté de trente pièces d'artillerie, lequel le prend à son avantage dans une baie, et l'attaquant soudainement à coups de canon, lui donne à peine le temps de se reconnaître. La surprise ne fit point perdre la tête à notre capitaine généreux; au contraire, redoublant ses forces par la résistance, il soutient le choc pendant plus de trois heures avec tant d'opiniâtreté que l'Espagnol fut contraint de l'abandonner, après la perte de la moitié de ses gens.

Mais que la victoire sembla funeste à notre cadet: il voit apparemment sa fortune renversée. Son vaisseau ne peut plus tenir la mer, ses voiles sont déchirées, ses cordages sont rompus, huit ou dix de ses hommes ont été tués et la plus grande partie des autres sont blessés dangereusement. A quoi se résoudra-t-il en un état si déplorable? Inspiré de Dieu, qui l'avait choisi comme le père des habitants et comme le fondateur des colonies françaises dans les îles Cannibales (2), il aborde l'île de Saint-Christophe, située au 17^e degré de latitude septentrionale, pour y faire raccommorder son brigantin et y faire panser tous ses blessés par le chirurgien qu'il avait embarqué avec lui.

Il rencontre dans cette île vingt-cinq ou trente Français, réfugiés en divers temps et par diverses occasions, s'entretenant en grande paix avec les sauvages, et se nourrissant des vivres qu'ils leur fournissaient fort libéralement. L'arrivée de M. Desnambuc avec ses gens leur donna beaucoup de consolation. Ils vécurent avec lui l'espace de sept ou huit mois, l'aimant comme un père et l'honorant comme leur chef. Il faisait du petun avec eux, lequel valait en ce temps-là, dans nos havres, de 12 à 15 francs la livre, pendant que l'on réparait son vaisseau ou qu'il attendait la commodité de quelqu'autre navire pour repasser en Europe.

« Il faut ici observer qu'un capitaine anglais, Waernard, aussi maltraité par les Espagnols que M. Desnambuc l'avait été, se jeta presque en même temps que lui dans Saint-Christophe. Cet Anglais vivait en même intelligence avec les sauvages que M. Desnambuc..... »

(1) Les îles Caimans se trouvent au sud de Cuba et à l'ouest-nord-ouest de la Jamaïque, par 19° 19' de latitude nord et 83° 6' de longitude ouest. Elles appartiennent à l'Angleterre et ont été longtemps habitées par les descendants des flibustiers.

(2) Cette expression était inusitée au Havre. On ne la voit employée qu'une fois, en 1572, dans la charte-partie du *Cerf-Volant*.

Après avoir déjoué un complot tramé par les indigènes, ces deux capitaines « concertèrent ensemble sur le dessein qu'ils avaient d'habiter cette île. Et après avoir projeté le partage des terres... ils » partent de l'île de Saint-Christophe presque en même temps, pour » travailler à l'établissement de quelque Compagnie qui pût subvenir » aux frais nécessaires ».

Cet exposé, si simple et si vraisemblable dans ses grandes lignes, s'inspire évidemment des informations prises à la Guadeloupe lors du séjour qu'y fit le P. Du Tertre, à partir de 1640, quelques années après la mort d'Esnambuc, alors que la plupart des acteurs de la primitive occupation de Saint-Christophe avaient disparu. Il a pu s'enquérir auprès de quelques vieux habitants, contemporains de l'envoi de 1627, mais ces témoignages de gens qui ne connaissaient les faits que de seconde main manquaient de précision; leur souvenir s'était déjà altéré. Si éminentes qu'eussent été les qualités d'Esnambuc, il est impossible qu'il n'ait pas provoqué quelques mécontentements; le P. Du Tertre les passe sous silence; il met une affectation visible à vanter tous les actes d'Esnambuc et à rabaisser, peut-être n'est-ce qu'une opposition fortuite, les autres personnages associés à sa fortune. En outre, il réside la plupart du temps à la Guadeloupe, ce qui était une condition médiocre pour obtenir des renseignements certains sur ce qui s'était passé à Saint-Christophe quinze à vingt ans auparavant.

On doit remarquer aussi qu'il ne commence l'histoire de la colonisation qu'au moment où Esnambuc apparaît. Il laisse dans l'ombre, certainement faute de certitude, le point essentiel de cette occupation, car son héros en est plutôt le bénéficiaire que l'inventeur. De très bonne foi aussi il rapporte des détails qui doivent être erronés, ainsi qu'on le verra par la suite d'après les documents du tabellionage du Havre.

Margry, en rétablissant le nom véritable d'Esnambuc, inexactement indiqué par le P. Du Tertre, s'est emparé de son récit, en l'enjolivant quelque peu. Il y introduit notamment Urbain de Roissey, qui sera, en 1626, l'un des prête-noms de la Compagnie des Indes occidentales, et en fait un vieux compagnon d'Esnambuc. Pourquoi? c'est ce qu'il ne prend pas la peine de dire; et cette coopération, inspirée apparemment par

le préambule de la commission à eux donnée en 1626 par le cardinal de Richelieu, est douteuse (1).

Cet auteur, suivant le Dominicain en ce qui concerne l'arrivée à Saint-Christophe, avance qu'Esnambuc y trouva des compatriotes dont le chef avait conquis une partie de l'île sur les Caraïbes et que celui-ci lui céda ses droits sur les terres qu'il détenait. Il ajoute même, en note, qu'il dira ailleurs son nom, comme s'il n'eût pas été plus simple de le dire tout de suite, mais il omet d'exécuter cet engagement, à moins qu'on ne veuille en voir l'accomplissement dans les quatre lignes (2) où il parle de Le Vasseur, « le capitaine inconnu » qui, en 1625, aurait vendu à Esnambuc ses droits sur Saint-Christophe (3).

Pour la clarté de cette discussion, il est utile de sérier les questions que soulèvent le texte du P. Du Tertre et le commentaire qu'en a fait Margry, et de les examiner l'une après l'autre, en s'aidant pour cela des documents du tabellionage havrais et des déductions qui en découlent logiquement. La plus importante est incontestablement celle qui a trait au mode et à l'époque de l'établissement de ces Français, — pour l'instant peu en importe le nombre —, qui, à Saint-Christophe, aux environs de l'année 1625, auraient donné l'hospitalité à un corsaire désemparé. C'est donc elle dont l'étude s'impose tout d'abord.

Saint-Christophe est une petite île découverte en 1493 par Christophe Colomb, qui lui donna son prénom. D'une longueur extrême de 33 à 35 kilomètres, elle a de 8 à 10 kilomètres de largeur dans sa partie nord-ouest, tandis que la moitié sud-est se rétrécit jusqu'à n'avoir que quelques centaines de

(1) L'imprévu de certaines allégations de Margry n'avait pas échappé à M. de Dampierre, surtout que, dans sa notice sur Belain d'Esnambuc, aucune des sources n'est indiquée avec exactitude. « Et pourtant, dit-il (p. 179), bien des affirmations de Margry sont très hardies, très nouvelles, et devraient être appuyées sur des documents nets et précis. »

(2) Margry, *ibid.*, p. 68.

(3) Le Vasseur réclama à la Compagnie des Isles de l'Amérique, le 6 janvier 1638, les 3,000 l. accordées à Esnambuc en 1626 pour l'indemniser de la construction des forts et de leur armement. (Arch. col., F² 19, p. 377, cité par M. Georges Servant, *ibid.* p. 435, note 1.) Il faudrait avoir le texte entier de cette requête afin de pouvoir en apprécier le bien-fondé et savoir jusqu'à quel point il y pouvait prétendre seul, exclusivement à Esnambuc.

mètres pendant 5 à 6 kilomètres. Un détroit de 14 kilomètres la sépare de l'île Saint-Eustache au nord-ouest; un autre, au sud-est, de très petit fond et parsemé d'écueils, existe entre l'île de Nièves, qui appartient de fait à la formation de Saint-Christophe.

L'île, montueuse dans sa partie large, est dominée par un ancien volcan, le Mont Misère, haut d'environ 1,300 mètres, dont le cratère, percé de fumerolles, renferme un petit lac alimenté par des sources thermales.

L'île n'a que des rades foraines, dangereuses dans la saison des ouragans. Elle est, de plus, exposée à des sécheresses désastreuses.

C'est une des plus peuplées des petites Antilles anglaises; sa population de 38,876 habitants lui donne, proportionnellement à sa superficie de 168 kilomètres carrés, une densité kilométrique de 183 habitants (1).

Il n'est pas sans intérêt d'indiquer que son nom ne se rencontre jamais dans les chartes-parties des navires armés au Havre pour les Antilles. On a vu, au chapitre précédent, que, par contre, quelques-unes des îles principales y figurent quelquefois. Comprise, ainsi que d'autres, sous la désignation bien vague « d'îles circonvoisines », ce silence laisse penser qu'elle ne présentait qu'un intérêt secondaire pour les navigateurs.

Pourtant, sa position dans l'archipel ne pouvait les laisser indifférents, principalement ceux qui demandaient à la course un supplément de profits. Placée à la charnière qui relie les grandes aux petites Antilles, elle est à peu près à égale distance des deux extrémités de l'archipel. Il est facile, de cette position centrale, de surveiller les débouquements sur l'Océan ou de tenter des raids sur les côtes des possessions espagnoles. Aux corsaires à l'affût, Saint-Christophe fut ce que devait être plus tard la Tortue pour les héros de la flibuste : un lieu de repos, de relâche ou de ravitaillement, où ils prenaient des forces pour de nouveaux exploits.

Si, à ce point de vue particulier, Saint-Christophe est restée sans renommée, il faut l'attribuer à sa rapide colonisation par

(1) Ces renseignements sont extraits du *Dictionnaire* de Vivien de Saint-Martin.

une Compagnie qui a fait du repaire primitif un lieu pacifique, ensuite au défaut de spécialisation qui donnait aux navires un caractère mixte, en même temps trafiquants et aventuriers, ce qui n'a pas eu lieu par la suite pour les hôtes de la Tortue, exclusivement adonnés au pillage.

Les Français résidant à Saint-Christophe y étaient-ils venus par suite de naufrage, de désertion, d'indépendance de caractère ou en vertu d'un de ces engagements pour un temps déterminé comme on en trouve par milliers à partir de 1635? Ces causes ont dû agir parallèlement, mais dans une proportion qu'on ne peut déterminer. Deux documents du tabellionage permettent d'apporter sur cette question indécise des précisions précieuses.

En 1624, sans qu'on puisse prétendre qu'un courant prononcé d'émigration existait ni depuis combien de temps, l'usage s'était établi d'aller résider quelques années aux Antilles pour commercer et cultiver le tabac. Je n'ai trouvé que les actes suivants à ce propos; la façon dont ils sont rédigés indique bien qu'il ne s'agissait pas d'une aventure sans précédent, d'une innovation extraordinaire, mais d'une tractation courante. Fâcheusement l'indication des lieux est multiple; on y sent encore une liberté d'allures qui, d'ailleurs, disparaîtra bientôt. De plus, le registre qui contient ces documents a subi d'une manière bien regrettable les atteintes de l'humidité (1). Une partie de l'angle supérieur est mangée, ce qui a obligé à remplacer par des points les passages disparus.

Nous, soussignés..... à Saint-Vallery-en-Caux....., avec Nicollas Letellier..... Martel, aagé de vingt ans ou environ, Jehan Hérault, charpentier, demeurant au Havre-de-Grâce, aagé de dix-neuf ans, Joachin Forment, de Rouen, aagé de dix-neuf ans, Guillemme Taveau, dud. lieu de Grâce, aagé de vingt ans environ, congnoissons et confessons par ces présentes nous estre soumis et obligés, nous submections et obligeons et faisons paction et accord avec honneste personne Pierre Gourney, bourgeois dud. lieu de Grâce, estant prest de s'em-

(1) Il en est de plus gravement atteints. Plusieurs registres des premières années du xvii^e siècle sont à ce point altérés que les feuillets adhèrent les uns aux autres; la moisissure, la décomposition du papier, ne permettent que difficilement de les détacher. Inutile d'ajouter que l'encre a subi, au même degré, l'irréparable outrage de la négligence.

barquer du premier temps convenable qu'il plaira à Dieu envoyer dans le navire du sieur de Saint-Georges, de présent en la rade de ce port et havre, pour aller aux isles de la Martinique, Dominique et autres circonvoisines, auxquels lieux icelluy Gourney prétend faire résidence l'espace de troys et quatre ans pour y naviguer et y trafiquer toutes sortes de marchandises quy s'y trouveront et seront proppres par deçà en lieu de celles qu'il en emportera pour faire jardiner ausd. lieux pour y faire du pétun. Pendant lequel temps nous dessusd seront tenus et obligés travailler ausd. jardinaiges et faire suivant qu'il nous sera commandé par led. Gourney, lequel nous a promis et s'oblige nous payer chacun an, assavoir : à moyd. Le Marchand quarante-cinq livres; à moyd. Letellier quarante livres; à moyd. Herault quarante-cinq livres; à moyd. Joachin Forment trente livres; à moyd. Taveau quarante livres, et à moyd. Monnier quarante livres..... Gourney ne..... aulcune faceon ou manière..... quicter par delà, ains tousjours demeurer à son obéissance comme personnes doivent faire à leur commandeur et sans quoy il n'eust faict sy grands frais à faire-lad. marchandise en ce lieu pour porter par delà. Et ausquels lieux de par delà led. Gourney sera tenu querir nostre nourriture ainsy qu'il appartient. Et au cas que quelcun le quitte par delà, il se prive dors à présent du provenu de ce à luy promis et s'oblige par corps et biens pour les intherestz de non travail et perte de sad. marchandise. Faict, accordé et arresté en lad. ville de Grâce ce cinq^{me} jour de octobre mil six cents vingt-quatre. Et outre que s'il arrivoit quelque malversation à ung de nous et que led. Gourney feust troublé en sa marchandise, trafic et jardinaige, nous en rapportons à justice d'en faire punition suivant l'exigence du cas. En tesmoing de quoy avons signé la présente (1).

Cet acte fut suivi, le lendemain. d'un acte d'association qui nous fait connaître que trois personnes s'étaient réunies pour cette entreprise exotique; avec Pierre Gournay se trouvaient Jean Cramollet (2), un nom qu'on verra souvent figurer dans les armemens pour la colonie naissante, et le beau-frère de

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances de 1624, n° 172. L'acte fut reconnu au tabellionage le jour même.

(2) Les prénoms sont donnés dans les procurations dressées le 4 octobre. La famille Cramollet devait être originaire d'Octeville, paroisse qui a donné au Havre une quantité d'excellents marins. En 1573, un Pierre Cramollet est maître dans l'*Alouette*, pour Terre-Neuve. En 1606, dans le voyage entrepris au Canada par le navire de Nicolas Morel, de Dieppe, de retour à Honfleur, Pierre Cramollet, pilote, et Robert Cramollet étaient morts soit pendant la traversée, soit au cours du séjour en Amérique.

celui-ci, Jean Lagrue. Malheureusement, on voit, par la transcription ci-dessous, qu'il est encore plus endommagé que le précédent :

Nous, soussignés..... Cramollet, demeurant..... par ces présentes avoir..... aux fraiz et avances du voyage..... sommes pretz à faire aux Indes occidentales..... y mener ausd. lieux avec les personnes par nous..... pour y faire magasin et nombre de marchandises pour avoir occasion les envoyer ou apporter en ce..... à l'achapt et fraiz desquelles entreprises nous..... scayoir led. Gournay les deux cinquièmes, led. La Grue deux autres cinquièmes et led. Cramollet ung autre cinquième..... et sur le provenu de quoy seront levés pour leur part les louiés des hommes par nous allouez pour l'effet que dessus, et la somme de quatre-vingtz livres pour..... de Gournay et cinquante livres pour led. Cramollet..., par chacun an. En tesmoins de quoy avons signé la présente en la ville de Grâce ce six^e octobre mil six centz vingt-quatre (1).

Suivant une coutume à peu près universellement suivie, Gournay et Cramollet avaient chacun passé une procuration. Celle de ce dernier au profit de son frère, Pierre Cramollet, ne comporte que la formule ordinaire conçue en termes généraux. Il n'en est pas de même pour Gournay. Le pouvoir qu'il donne à Jean Lagrue, « son frère en loi », est « pour recevoir » toutes et chacunes les marchandises qu'il enverra des Indes » occidentales, où il est prêt à faire voyage et y mener avec les, » personnes par lui ayant été fait allouer ». Lagrue était autorisé à vendre et à distribuer ces marchandises et à en renvoyer d'autres, suivant les ordres qu'il recevrait (2).

A l'origine de l'installation de nos compatriotes aux Antilles on se trouve en présence de l'association en quelque sorte classique qui se multipliera considérablement, surtout après 1635, tout en restant cristallisée dans ce moule type. Elle se compose de trois éléments qui se retrouveront toujours parce que leur juxtaposition répond à des besoins dont les modalités resteront invariables, au moins jusqu'à la généralisation de l'emploi des esclaves noirs : les planteurs, chargés de l'exploitation et qui sont en même temps intéressés dans le capital

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances de 1624, n° 172. La date du dépôt chez les notaires a disparu.

(2) Tabellionage. Minutes, registre n° 174, 1624.

de l'entreprise; le commanditaire, resté en France et qui servira de commissionnaire à ses co-associés; enfin, les engagés pour une période déterminée, généralement de trois ans, de là le sobriquet de trente-six mois sous lequel on les désigna quelquefois.

Une particularité est pourtant à signaler dans le contrat d'engagement. Gournay déclare d'abord qu'il a l'intention de résider aux Indes pour y naviguer et trafiquer; le jardinage, entendons la culture, ne vient qu'en second lieu. On peut donc déduire de cette rédaction très claire que Gournay avait l'intention d'aller d'île en île troquer ses marchandises, « sa pacotille » dira-t-on plus tard, en revenant s'approvisionner dans l'exploitation pour laquelle il avait recruté ses hommes. Pour s'exprimer de la sorte, il fallait qu'il eût déjà des connaissances pratiques sur les habitudes d'échange des Antilles, soit par lui-même, soit d'après les renseignements recueillis auprès de colons ou de navigateurs familiers avec ce commerce.

Aucun de ces deux actes ne contient le nom du navire du sieur de Saint-Georges, sur lequel les associés et leurs hommes prenaient passage. Il n'avait pas été armé au Havre car, non seulement son capitaine n'est pas mentionné dans les bâtiments envoyés cette année en Amérique (1), mais le fait qu'il était en rade lors de la signature de l'engagement indique, d'après les modes de rédaction pratiqués au Havre, qu'il venait d'un autre port. Ce port, il n'y a pas loin à le chercher, c'est Honfleur.

En 1618, Georges de Naguet, écuyer, sieur de Saint-Georges (2), signait au Havre la charte-partie de la *Françoise*, de soixante tonneaux (3), qu'il commandait; elle était destinée, avec un équipage de cinquante hommes, à aller au cap Vert, à Sierra-Léone, au Brésil, au Pérou et autres endroits.

(1) Il n'y en a que deux en 1624, l'*Agneau-Pascal*, de 200 tonneaux, capitaine Jean Le Blond, pour la Barboude ou Sainte-Alouzie (Sainte-Lucie), affrété à Antoine Le Jeune, du Havre, pour couper, peler, dâler et embarquer sa charge de bois jaune, ce qui suppose un séjour assez prolongé à terre, et la *Sainte-Anne*, barque de 43 tonneaux, maître Guillaume Badet, pour le cap du Nord, la Dominique, la Martinique et autres îles, faire également la coupe de bois.

(2) Fils de Jean de Naguet, sieur de Héliens, demeurant, en 1616, à Pennedepie (Calvados), et de Françoise de La Fresnaye.

(3) Le 11 juillet.

Ce voyage, ostensiblement commercial, avait aussi la course pour objectif. Peu de temps après son départ, Georges de Naguet envoyait au Havre, sous la conduite d'un nommé Saint-Pierre, une prise chargée de cuirs du Pérou (1). C'était courant dans les mœurs maritimes de l'époque et cette capture s'explique d'autant mieux qu'il semble avoir navigué de concert avec le corsaire havrais Jacques Barc (2), capitaine de l'*Espérance* (3).

La *Françoise* était de retour en 1620. Quels parages avait-elle visités, dans quelles îles avait-elle trafiqué ? on ne sait. Il n'est pas douteux toutefois que Naguet ait fait son profit des connaissances acquises au cours de ses escales, d'autant mieux qu'il n'était plus novice en ces matières, et qu'il sut orienter convenablement l'esprit d'aventure de ses compatriotes.

Il n'est pas absolument prouvé que les colons aient eu pour destination Saint-Christophe ou même, malgré les termes de l'engagement, l'une des petites Antilles. Sans comporter une précision absolue, la désignation d'Indes occidentales s'appliquait de préférence aux grandes îles espagnoles ; elle était fréquemment employée dans les chartes-parties et semble distincte de celle d'Îles du Pérou, qui concernait plutôt les petites Antilles. Mais, en raison de la difficulté de localiser les endroits réellement visités, c'est un *distinguo* fragile, insuffisant pour asseoir une déduction solide. Il est nécessaire cependant de l'indiquer ici, car Jean Cramollet, qui reparait dans le document ci-après, ne borna pas son ambition aux Îles sous le

(1) Plège de Jean Esnault au profit de Jacques Périer, 30 décembre 1619.

(2) De compagnie avec le capitaine rouennais Charles Fleury, Barc, sur l'*Espérance*, avait pris, en 1613, le *Saint-Jean-Baptiste*, navire espagnol chargé de marchandises de grande valeur, notamment de cochenille. Cette capture avait donné lieu à un long procès où l'ambassadeur d'Espagne s'était porté partie. Barc et Fleury, de leur côté, n'étaient pas restés inactifs. C'est à eux que l'on doit attribuer le sanglant réquisitoire connu sous le nom de *Remonstrance*.....; c'est à eux également qu'est due cette forte définition de la liberté des mers : « La mer n'appartient à aucun prince plus avant que la balle du canon peut aller ! » Des événements récents ont montré que, malgré la transformation inouïe du matériel naval, cette maxime est plus que jamais appliquée.

(3) De 40 tonneaux ; la charte-partie fut passée au Havre le 14 juillet 1618, pour les mêmes destinations que la *Françoise*. Georges de Naguet avait déjà fait un voyage avec Barc deux ans auparavant dans la *Bonne-Aventure*, de 100 tonneaux, en rade au 20 mai 1616 pour l'Amérique.

Vent; on le verra plus tard, en 1629, essayer infructueusement de s'établir sur la côte nord de Saint-Domingue (1).

Si l'imprécision parfois désolante des indications à cet égard laisse place à des interprétations diverses, il n'en est pas de même des renseignements fournis par une déposition faite au tabellionage le 9 août 1628. On pourrait évidemment désirer des dates moins vagues, des faits plus serrés et surtout plus circonstanciés, mais enfin, telle qu'elle existe, elle donne des précisions importantes et qui révèlent des faits n'ayant pas jusqu'ici d'analogues dans la littérature antillienne.

S'est comparu et présenté en personne Jean Périer, de la paroisse de Bléville, proche cested. ville de Grâce, lequel vollontairement a dict, attesté et affermé véritable qu'il s'estoict embarqué sur la fin de l'année mil six centz vingt-troys dens le navire donc estoict cappitaine et conducteur Estienne Decqueville (2) pour faire voiage aux parties de l'aval. Et en faisant lequel apprez le decedz arrivé aud. Decqueville, cappitaine, estantz ès illes de la Dominique et la Martinique, ilz avoient esté contrainctz de quitter et abandonner leur navire pour estre incappable de les rapasser en France, et eux deggradder èsd. illes où il avoit resté avec autres de leur esquipage viron deux ans, auquel temps ilz passèrent desd. illes en l'ille Saint-Christophle dens le navire du cappitaine Nicollas Le Long (3). Et estant en lad. ille Saint-Christoffle luyd. Périer se seroict mis soubz l'obéissance de Guillemme Prenpain dict Chambeau, de Caen, qui estoict assotié avec autres de lad. ille à faire jardinages pour planter, cultiver et recœuillir nombre et quantité de petun, et ayant esté quelque temps les assotiez dud. Prenpain l'ayant laissé seul en lad. ille Saint-Christoffle avec luyd. Périer et autres travaillantz viron (lacune) à dix-huict moys apprez le sieur d'Esnambusc estant arrivé en lad. ille pour (lacune) habituer soubz l'auctorieté du Roy (lacune), Périer avoict veu comme quelque peu de temps apprez led. Prenpain avoict laissé et quitté aud. sieur d'Esnambusc les jardinages qu'ilz avoient encommencez de planter et cultiver, et veu aussy comme led. sieur d'Esnambusc avoict faict bailler et délivrer aud. Prenpain le nombre et quantité de mil livres de pétun,

(1) Voir chapitre XII, III, la déposition du 18 avril 1630.

(2) La barque la *Levette*, de 50 tonneaux (charte-partie du 18 novembre 1623), pour aller, avec un équipage de vingt-cinq hommes, au cap Vert, à Sierra-Léone, au Brésil, au Pérou et autres lieux, suivant congé de l'amiral, du 15 mai.

(3) Le *Saint-Louis*, de 130 tonneaux; sa charte-partie, du 6 janvier 1623, lui donne un équipage de quarante hommes pour aller aux îles du Pérou et au Brésil vendre et troquer ses marchandises et faire coupe de bois de brésillet.

ne scay dire pourquoy, mais avoict bien ouy dire lors aux nommez Jean Cramollet, de ce lieu de Grâce, Pierre surnommé le Jardinier, de Fescamp, Michel surnommé le Provençal et autres hommes travaillant soubz led. Prempain, que led. nombre de mil livres de petun avoict esté dellivré aud. Prempain à cause du travail que luy, sesd. assossiez et personnes estantz soubz eux avoient fait ausd. jardinages, dont led. sieur d'Esnambusc s'estoict mis en poccession. Tout ce que dessus led. Périer a de rechef dict et affermé véritable en son âme et conscience. Et de plus que led. Prempain avoict fait mettre led. petun à bord du navire commandé par le cappitaine Victor, de Flesingue, en Zélande, dens lequel ilz estoient rapassez aud. lieu de Flesingue, auquel lieu led. Prempain a fait vente dud. pétun. En tesmoing de quoy, etc. (1)

Les incidents que relate Jean Périer méritent un sérieux examen; ils sont en effet de nature à éclairer cette obscure question des origines.

La *Levrette* devait trafiquer aux deux îles mentionnées dans cette déposition; de la Martinique à la Dominique il y a 20 milles à peine, et le navire pouvait indifféremment jeter l'ancre soit à l'une soit à l'autre en attendant de pouvoir compléter sa cargaison. Le chapelet des îles sous le Vent est au reste si serré et les sommets si élevés qu'on perd rarement la terre de vue; les retards dans une traversée aussi courte proviennent moins des vents contraires, qu'on peut vaincre en louvoyant, que des calmes. Il est donc très possible que le capitaine, après avoir débarqué quelques hommes dans chacune des îles afin de procéder à l'abatage des bois, ait attendu au mouillage le moment propice pour les charger.

Decqueville étant décédé et le navire étant reconnu incapable de naviguer, l'équipage avait préféré rester à terre, — Périer ne spécifie pas si c'était à la Martinique ou à la Dominique, — et ce séjour s'était prolongé deux ans.

Cette durée amène immédiatement une remarque. Que dans une île perdue de l'Océan des naufragés voient s'écouler les années sans trouver la possibilité de la quitter rien que d'explicable. La navigation suit autant que possible les mêmes routes, et seule une circonstance accidentelle, obligation de

(1) Déclaration faite à la requête de Simon Philippes, de Honfleur (Tabellionage. Registre des reconnaissances n° 186, pour 1628).

fuir devant la tempête, nécessité de la recherche d'une aiguade, voie d'eau à réparer, mâture endommagée à remettre en état, peut conduire un bâtiment à aborder aux terres placées en dehors de l'itinéraire habituel. Mais, pour l'équipage de la *Levrette*, tel n'est pas le cas. La mer où il se trouve est constamment sillonnée par les navires longs-courriers, sortis aussi bien du Havre que des autres ports de France et de l'étranger. A moins qu'il ne s'agisse d'une perte corps et biens, « en tels voyages on a accoutumé d'entendre nouvelles des » navires ou de leurs équipages (1) ». Il arrive que des navires havrais partis pour les Antilles y abordent à un jour d'intervalle (2).

Il est donc tout à fait invraisemblable qu'au cours de ces deux années l'équipage de la *Levrette* n'ait pas eu l'occasion de repasser en France, d'autant mieux que ces deux îles présentent de grandes ressources et, à en juger d'après les chartes-parties de l'époque, recevaient de nombreuses visites. S'il ne l'a pas fait, c'est que l'existence qu'il y menait lui plaisait, c'est qu'il ne se trouvait pas dans un dénuement absolu et que peut-être il venait grossir un noyau d'établissement alimenté par des matelots provenant de naufrages ou de débarquements volontaires. Ils trouvaient aisément à s'employer à la coupe des arbres, à la culture des productions indigènes, à louer leurs services ou à vendre leurs récoltes aux capitaines européens,

Dans ce cas particulier, qui a dû n'être pas unique, le chargement, les agrès, les armes, les outils du navire avaient été sauvés, puisqu'il n'est question que d'un abandon volontaire et non d'un sinistre. Il eut été possible à l'équipage de construire une embarcation assez grande pour gagner l'une des îles habitées et même la France, ou plus simplement aller à la recherche d'un navire. Les matériaux de construction abon-

(1) Déposition de Guillaume Fontaine et autres, du Havre, relative à la disparition de la barque le *Neptune*, de 40 tonneaux, capitaine Richard Moulin, sieur d'Angerville, partie de Honfleur en janvier 1608 pour les îles du Cap-Vert et le Pérou. (Tabellionage, 14 avril 1614.)

(2) Déposition du 16 février 1624 par des matelots ayant fait voyage en 1621 à l'île de la Barboude dans le *Croissant*, et y ayant fait charge de bois jaune, au sujet de la perte probable de la *Sirène*, arrivée dans la même île un jour après le *Croissant*.

daient et bien des parties de la coque devaient être en état d'être utilisées; en outre, comme il n'est parlé que de la mort du capitaine, on doit supposer que les officiers marins étaient restés à terre. Or, ils pouvaient parfaitement se diriger en pleine mer et suppléer à l'absence du capitaine (1). Si donc il ne l'a pas fait, c'est qu'il n'en a pas ressenti le besoin et qu'il s'est trouvé bien où le sort l'avait jeté.

Il est superflu d'ajouter qu'une résidence aussi prolongée implique des relations cordiales avec les indigènes, que tous les récits nous représentent d'ailleurs comme accueillants tant qu'ils n'eurent pas d'appréhension fondée sur les desseins des blancs.

Périer et ses camarades restèrent environ deux ans à « robinsonner ». Ce laps de temps n'est pas donné d'une façon précise, mais on peut l'accepter comme tel. Leur mise à terre doit être reportée aux premiers mois de 1624, mettons avril pour fixer les idées. Ce serait même plutôt avant puisque, dans son précédent voyage, la *Levrette* n'avait mis que cinq mois pour aller à la Barboude et en revenir (2).

C'était là une traversée rapide mais non sans précédent. Par exemple, en 1621, le *Croissant*, parti du Havre dans les derniers jours de mars (3), avait appareillé de la Barboude le 30 juin pour les îles des Indes (probablement Saint-Domingue). Il y avait séjourné vingt jours pour y trafiquer et avait fait voile ensuite pour le Havre, où il était de retour au commencement de septembre (4). C'était donc une durée peu supérieure à cinq mois pour un voyage aller et retour avec un

(1) En dehors du contremaître (quartier-maître), Guillaume Laurens, il y avait le maître de la barque, Marin Deshayé, et trois pilotes : Pierre Mignot, Jean Picot et Nicolas Aubery. Un seul de ces derniers suffisait.

(2) En admettant toutefois, ce qui est probable, que la charte-partie du 5 juin 1623 ne fasse pas double emploi avec celle du 18 novembre. L'importance de l'équipage n'est pas la même, il existe des différences dans sa composition, la valeur des marchandises est légèrement différente, mais, ce qui laisse un doute sur la réalité du premier voyage, c'est que, dans les deux conventions, la date mentionnée pour le congé de l'amiral est la même.

(3) Sa charte-partie est du 27 mars.

(4) Déposition du 16 février 1624. Dans ce navire, Nicolas Le Long était pilote, et Guillaume Mirbeau, contremaître. Ce dernier marin, commandant alors le *Saint-Georges*, de 200 tonneaux, devait, vers 1644, sauver à Cayenne les tristes débris de l'expédition de Poncet de Brétigny.

déroutement qui, séjour et trajet, avait bien exigé un mois au moins.

J'inclinerais même à croire que le temps pendant lequel l'équipage de la *Levrette* resta à la Martinique ou à la Dominique dût être plus court que celui indiqué dans la déposition. La charte-partie du *Saint-Louis* est du 6 janvier 1625; il est improbable qu'il soit resté un an dans la mer des Antilles, à moins cependant que les stipulations insérées dans cet acte aient été suivies à la lettre. Il devait, en effet, aller aux îles du Pérou et au Brésil. S'il s'est d'abord rendu au Brésil, sa route normale, en remontant les petites Antilles, le faisait passer par la Martinique avant de toucher à Saint-Christophe.

C'est, par conséquent, au début de 1626 au plus tard que les hommes de la *Levrette* furent transportés à Saint-Christophe. Le capitaine Le Long n'eût certainement pas refusé de les passer en France, en considération surtout qu'ils étaient du même port; c'est là un service que tous les navigateurs se rendent par solidarité bien entendue. S'ils préférèrent s'arrêter à Saint-Christophe c'est que l'existence qu'ils ont goûtée dans les Antilles leur plaît, qu'ils y trouvent des possibilités de gain plus avantageuses que celles qui les attendent en France, terres gratuites, facilité d'amasser un petit pécule, vie relativement indépendante, et des compatriotes déjà nombreux fixés dans l'île.

A leur arrivée, ils se placent sous l'obéissance d'un immigré de Caen, faisant partie d'une société formée pour cultiver le petun. On ne dit pas moyennant quelles conditions, mais il est aisé de voir qu'ils ne sont pas, eux, des associés mais des engagés, des salariés. Elle est, en somme, constituée sur le même modèle que celle où sont entrés Gournay et Cramollet.

Les associés, pourtant, se quittent. Pourquoi? la déposition est muette sur ce point. On verra, dans le chapitre suivant, à serrer de près ce problème.

Une lacune du papier ne permet pas de préciser si c'est quinze? à dix-huit mois après l'arrivée de Périer à Saint-Christophe qu'Esnambuc vint « y habiter sous l'autorité du Roi », ou si ce temps s'était écoulé à la déclaration. Prenpain laisse à Esnambuc les jardinages qu'il avait commencé à cultiver et dont celui-ci prend possession, en lui accordant 1,000 livres de petun à titre d'indemnité.

Périer avait entendu dire qu'elle était attribuée à cause du travail que Prenpain, ses associés et les personnes étant avec lui, avaient fait précédemment. D'après ce libellé, on pourrait croire qu'elle ne représentait que la valeur du travail seulement et non la dépossession des terrains défrichés et mis en culture par les associés et leurs gens. On est amené à penser qu'Esnambuc, en s'en emparant, ne faisait que rentrer dans une propriété dont il avait antérieurement concédé la jouissance aux exploitants.

Un dernier trait de cette déposition est à retenir. Ce n'est pas sur un navire français que le petun est embarqué mais sur le navire du capitaine Victor, de Flessingue. C'est peut-être là ce navire zélandais que le P. Du Tertre cite comme ayant plus tard sauvé les premiers colons de la Compagnie de la famine.

L'acte d'engagement des colons embarqués en 1627, qui sera reproduit in-extenso au chapitre XI, contient, *in fine*, une disposition concernant le maintien des intérêts des exploitants antérieurs de Saint-Christophe. Fâcheusement, ce document est très altéré par l'humidité sur un côté, de sorte que le recto des feuillets est partiellement disparu; seule l'écriture du verso, à cause de la marge, est intacte. Des lacunes aussi étendues ne permettent pas de décider avec certitude si le passage en question s'applique uniquement aux produits récoltés ou s'il faut en étendre le bénéfice à la propriété du sol; il laisse entendre cependant que des indemnités étaient prévues pour le rachat de ces marchandises. Au reste, le voici; les mots entre parenthèses sont ceux que j'ai rétablis d'après le sens du contexte :

Et d'autant qu'il (y aurait) personnes habituées aux dites isles qui peuvent (cultiver) et améliorer quelque portion de la terre et (recueillir) nombre et quantité de marchandises, il (est) convenu que toutes les marchandises qu'ils (auront) recueillies et traitées lors de l'arrivée des dits (vaisseaux) aux dits lieux demeureront et appartiendront (à ceux qui les) auront recueillies et traitées (), et s'il y en a d'autres encore sur le pied, (valeur) et estimation de ce qu'elles pourront leur valoir par lesdits sieurs du Roissey et d'Esnambuc pour, de ladite estimation, leur en être fait satisfaction au retour des dits navires en ce pays, ou bien à ceux à qui ils en donneront le

pouvoir; au moyen de quoi elles demeureront au dit sieur de Harteley et associés (1).

Visiblement il n'est ici question que de marchandises. Il est permis de supposer que les terres exploitées restèrent à ceux qui les occupaient et que, sauf les droits prélevés au profit de la Compagnie, et dont, ainsi qu'on le verra, la perception souleva de grosses difficultés, les choses restèrent en l'état.

Une clause de la charte-partie du *Saint-Thomas*, passée le 21 février 1628, contient une allusion à ces exploitants de la première heure; elle laisse entendre qu'il n'y avait eu à cette date aucun changement dans leur situation. Entre autres obligations, le capitaine se soumet à ne trafiquer, dans son escale de Saint-Christophe, qu'avec des habitants français et à ne passer aucun des hommes des anciennes ou des nouvelles Compagnies.

Des documents précédents on peut conclure avec certitude que Saint-Christophe, avant la prise de possession de l'île par la Compagnie des Indes occidentales, possédait déjà une organisation économique de même nature que celle qu'on verra fonctionner plus tard. Mais les habitants n'étaient assujettis à d'autres règles que leur intérêt et les convenances du voisinage; leur autonomie était entière et leur liberté complète.

La seule ombre au fonctionnement de ce self-government était la présence des Anglais. Là, comme dans presque toutes les assertions du P. Du Tertre, les documents du tabellionage du Havre corroborent ses affirmations.

L'île aurait été, dans sa partie médiane, occupée par un capitaine anglais, Thomas Warner. Après entente avec Esnambuc, il se serait rendu dans son pays afin d'obtenir de l'appui et recruter des colons pour son nouveau domaine. Il était en effet à Darmouth le 16 août 1626. A cette date, il reconnaissait devoir à Jean Scye, décédé à Saint-Christophe, la somme de 1,000 livres, et il confiait à Jean Gosselin, maître de navire de Dieppe, à charge de les remettre aux héritiers de son créancier, huit rouleaux tant grands que petits de petun

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances n° 183, de 1627.

torque, avec une corbeille de petun en plusieurs sortes de morceaux (1).

Si Warner observa dans les premiers temps de ses relations avec les Français une correction à laquelle le récit du P. Du Tertre rend hommage, ses compatriotes ne l'imitèrent pas toujours. La piraterie était si bien entrée dans les habitudes que des marins qui avaient tous les motifs imaginables pour s'entendre et faire cause commune se pillaient mutuellement. Cette malchance arriva au *Saint-Pierre*, en 1627.

Ainsi donc, que les affirmations du P. Du Tertre soient fondées ou non en ce qui concerne les circonstances où prit naissance la Compagnie qui devait par la suite, développée et augmentée, étendre son influence sur la majorité des petites Antilles, un fait est entièrement acquis. C'est qu'elle n'a été qu'une continuatrice; c'est que ses méthodes d'exploitation, loin de présenter une originalité quelconque, n'ont été que l'imitation et l'amplification de méthodes employées, depuis un temps qu'il n'est pas encore possible de déterminer, par des colons particuliers à Saint-Christophe certainement, dans d'autres îles, telles que la Martinique, la Dominique et même la Tortue, peut-être.

Dans les préliminaires d'occupation qui aboutirent à notre première Compagnie à charte, quel fut, au juste, le rôle d'Esnambuc; de quelle manière et dans quelles conditions est-il intervenu? A-t-il été seul en jeu, est-ce un coup du hasard ou de la fortune qui l'a conduit à Saint-Christophe, ou est-il le représentant, l'homme d'action d'un syndicat de marchands et d'armateurs désireux de s'assurer au delà de l'Océan des terres et des produits exotiques à bon compte? En un mot, le titre de pionnier de la puissance française aux Antilles, décerné par Margry au navigateur cauchois, est-il mérité?

(1) Tabellionage. Reçu par Jacqueline Maillart, belle-sœur de Jean Seye, 4 septembre 1626. Il est probable que Warner avait dû acheter les droits de Seye sur un terrain de Saint-Christophe, à moins, ce qui est possible à cette époque où les marins suivaient volontiers les chefs avec lesquels les profits étaient grands, que cette somme et ce tabac aient représenté la part d'un homme de son équipage.

CHAPITRE VI

Pierre Belain d'Esnambuc

Dans la Normandie, où l'on peut suivre sans trop de difficulté, grâce à l'onomastique locale, les stratifications ethniques qui se sont superposées depuis la déliquescence de l'Empire romain, il existe au ^{xvi}^e et au ^{xvii}^e siècle, encore à moitié engagé dans le peuple quoique s'en détachant avec netteté, un élément social actif, remuant, batailleur même, épris d'aventures, toujours prêt à courir où il y a des coups à donner, de l'argent à gagner, de la gloire à acquérir : c'est l'innombrable petite noblesse dont le nom patronymique disparaît le plus souvent sous la profusion des désignations empruntées à ses villages ou aux lieux dits de ses domaines.

Partout on la rencontre; sur terre aux armées, sur mer dans nos escadres, à bord des corsaires ou des navires équipés pour les pays du soleil, pour les Eldorados prestigieux où l'épée sert plus que la cognée. En elle circule vif et ardent le sang des races audacieuses qui toutes lui ont laissé un peu de leurs qualités; c'est un mélange complexe et homogène pourtant où se retrouvent les qualités conquérantes et organisatrices des envahisseurs septentrionaux, attirés et fixés par les doux horizons, par les grasses plaines de la Neustrie (1). Elle a conservé en puissance leurs goûts belliqueux, leur passion pour les entreprises lointaines, et aussi, convenons-en, leur inclination à la violence et au pillage. Chichement traitée dans ses manoirs rustiques, elle ne tient guère plus au foyer ances-

(1) L'invasion scandinave dans les régions normandes à cheval sur la Seine maritime y a laissé de nombreux vestiges linguistiques qu'il n'est pas, il est vrai, toujours aisé de distinguer de ceux dus aux infiltrations saxonnes. Après DEPPING (*Histoire des expéditions des Normands*, Paris, 1826, in-8°, II, 339), M. PRENTOUT, dans son excellent *Essai sur les origines et la fondation du Duché de Normandie* (Caen, 1911, in-8°, 256-257), fait remarquer que, pour la province, c'est dans le pays de Caux, — qui correspond à peu près aux arrondissements du Havre, d'Yvetot, et d'une partie de celui de Dieppe —, que se serrent, pressés les uns contre les autres, les noms de lieux à forme nordique. Voir aussi sur ce problème du peuplement de la Normandie, Ch. JORET, *Les noms de lieux d'origine non romane et la colonisation germanique et scandinave en Normandie*, Rouen, 1913, in-8°.

tral que les héros chantés par les scaldes scandinaves. Aux cadets un rigoureux droit d'aînesse fait presque une obligation de s'en éloigner. A la médiocrité d'une existence terne et anonyme, à peine plus relevée que celle des paysans qui les entourent, ils préfèrent les intenses émotions de la guerre et de la course, la renommée qu'ils y peuvent recueillir et, comme ils sont gens positifs, la fortune, qui s'attarde volontiers avec les ambitieux.

La mer les attire par ses randonnées sans limites, ses espoirs de profits, ses promesses de butin, ainsi que jadis elle a séduit les grands ancêtres, ceux qui, par leur bravoure, leur hardiesse, leur volonté obstinée, ont arraché aux mains débiles des derniers Carolingiens le plus beau fleuron de leur couronne, se sont taillé des royaumes en Méditerranée, ont assis sur le trône d'Angleterre les descendants d'un pirate norvégien; elle les retient et leur est clémente, comme elle l'a été à Jean de Béthencourt, seigneur de Grainville-la-Teinturière, vice-roi des îles Canaries. Et elle les retiendra longtemps. Ils seront la pépinière inépuisable où la marine royale recrutera une partie de ses officiers, bien avant la grande époque de Colbert, sous Richelieu, pendant tout le *xvi^e* siècle et antérieurement même. Sous les Valois-Angoulême il n'est pas d'armement un peu important qui ne compte dans son état-major, parfois dans l'équipage, parmi les volontaires et les matelots, des représentants de la noblesse de Caux ou de Basse-Normandie.

Pierre Belain appartenait à cette classe de gentilshommes qui eurent à choisir entre la vie précaire du cadet de famille modeste et les chances d'une profession que nos rois se plurent constamment à encourager, en déclarant à maintes reprises que le commerce maritime ne dérogeait pas à la noblesse (1). Depuis plus d'un siècle ses parents détenaient les fiefs de Canouville, d'Esnambuc et de Creuilly. Le plus éloigné que l'on connaisse avec certitude, Raoulin Belain, rendait, en 1503, les aveux de ces terres nobles et d'une autre qu'il possédait au Mesnil-Andrieu, dans la sergenterie de Harfleur (2).

(1) L'ordonnance de 1629, art. 432, confirme à cet égard les dispositions d'une ordonnance de 1566; elle reçut une sanction nouvelle par le célèbre édit d'août 1669 et l'ordonnance sur la marine de 1681, livre II, titre 8, article premier.

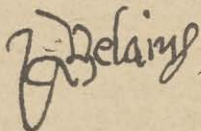
(2) A. BEAUCOUSIN. — *Registre des fiefs et arrière-fiefs du bailliage de Caux en 1503*. — Rouen, 1891, in-8, 203, pp. 204 et 263.

Peut-être la famille Belain était-elle originaire de cette dernière partie du pays de Caux où, sans être commun, ce nom se rencontre quelquefois (1).

Né à Allouville, aujourd'hui Allouville-Bellefosse, dans l'arrondissement d'Yvetot, où il fut baptisé le 9 mars 1585, Pierre Belain était fils puiné de Nicolas Belain, sieur de Quenouville (2). On ignore tout de son enfance; on sait seulement qu'il dut embrasser la carrière maritime, puisqu'on le voit en 1620 exercer un commandement à la mer.

Le tabellionage du Havre permet d'ajouter quelque chose à cette connaissance sommaire, et de projeter de la lumière dans cette existence restée jusqu'ici dans une ombre trop discrète. En 1603, Pierre Belain fait partie de l'équipage de la barque le *Petit-Orguy*, de quarante-cinq tonneaux, capitaine Jean Duval, envoyée avec un équipage de vingt hommes « à Cannibales et autres lieux en la côte du Brésil (3) ».

Belain avait alors dix-huit ans. Était-ce son premier voyage?



24 février 1603
Pierre Belain

on l'ignore. Bien que son nom ne soit pas suivi du qualificatif habituel d'écuyer, il n'est pas douteux qu'il s'agit bien du Belain qu'on verra par la suite. Comme de coutume, l'acte est signé par l'équipage. Or, il suffit de comparer la signature reproduite ci-contre et qui est cal-

quée exactement sur celle existant au bas

de la charte-partie du navire, avec celles qu'il appose sur un certain nombre d'actes, entre 1620 et 1629, pour être convaincu que, malgré les légères différences résultant des années, il s'agit bien du même scripteur. La correction des lettres et la fermeté du trait indiquent de plus qu'il possédait une instruction plus soignée que la moyenne des gentils-hommes de sa classe.

(1) Au xvi^e siècle on trouve à Montivilliers une famille Belin ou Belain. Montivilliers n'est pas loin d'Hermeville, paroisse où était situé le fief du Mesnil-Andrieu. En 1572, un Nicolas Bellain, de Dieppe, était maître d'une allège qui essayait des avaries alors qu'elle était amarrée au quai de la Barre, au Havre.

(2) Canouville ou Quenouville, s'écrivent indifféremment l'un pour l'autre.

(3) Charte partie du 24 février 1603.

Ce n'était pas la première fois que ce nom figurait dans un acte d'armement havrais. En 1577, sur le *Florissant* (1) se trouvait un marin, dont la fonction à bord n'est pas indiquée, Antoine Belain, écuyer, qui pouvait être parent de Pierre Belain ou plutôt, puisque celui-ci n'était pas né, de son père.

Ce dernier entretenait au Havre des relations d'affaires. Se trouvant dans une situation embarrassée, situation qu'il devait léguer à ses enfants et qui les amènera à se défaire du domaine paternel (2), il avait eu recours au mode d'emprunt universellement pratiqué alors et cherché au Havre des bailleurs de fonds. En 1586, il vendait à Charles Raisin, drapier, et à Nicolas Toustain, sieur de Castillon, 33 écus un tiers de rente hypothéquée à chacun d'eux, au denier dix (3), taux normal dans ce genre d'opérations. L'année suivante, de compte et demi avec Jean Martin, habitant « Saint-Maurice-d'Estelenc », il cédait à ce même Toustain une rente d'égale valeur (4).

Je signale en passant que Nicolas Belain, fils de Jean Belain et petit-fils de Raoulin Belain, avait un frère Jean Belain, écuyer, sieur de La Pinchonnière, dont la succession échet à François Belain, sieur de Quenouville. Outre les deux fils qu'on lui connaît il eut aussi plusieurs filles, Adrienne Belain qui épousa Pierre Dyel, sieur de Vandroques, et lui donna plusieurs fils, qui accompagnèrent leur oncle aux Antilles, puis Catherine et Jacqueline Belain. Ces deux dernières se fixèrent de bonne heure au Bec-de-Mortagne (5) avec leur frère François.

Une tendre amitié unissait les enfants de Nicolas Belain. Dans un acte du 19 avril 1623, par lequel François Belain vendait à Jean Cavelet, écuyer, sieur de Harteley, une pièce de

(1) De 55 tonneaux, commandé par un Harfleurais, Adrien Letellier, monté par un équipage de trente-cinq hommes, devait faire le voyage du cap Vert, des côtes et de la terre ferme du Pérou. (Charte-partie du 2 mars 1577.)

(2) Acte de vente du fief d'Esnambuc le 18 septembre 1599, de celui de Canouville le 16 juin 1614. (MARGRY, *ibid.*, pp. 87-98.)

(3) Contrats des 13 mars et 20 juillet 1586.

(4) Contrat du 17 mars 1587.

(5) Commune de l'arrondissement du Havre, canton de Goderville.

terre assise en la paroisse Saint-Michel-de-la-Chapelle (1), le long du chemin tendant de Saint-Romain-de-Colbosc à Tancarville, contenant deux acres et quatorze perches (2), son frère Pierre lui sert de plège et caution. Le lendemain celui-ci donnait une procuration en règle à ses sœurs Catherine et Jacqueline.

Pas plus que leurs frères, elles ne paraissent s'être mariées. Toutefois si, pour des motifs qu'il sera bien difficile de préciser, Pierre Belain ne convola pas en justes noces, il ne s'ensuit pas que ses lourdes occupations et les soucis de sa vie errante l'aient empêché de céder à de douces inclinations. Comme on eut dit au siècle suivant, elles portèrent même des fruits. En 1638, Catherine Belain est désignée comme « ayant la garde de Marie et Catherine (3), filles naturelles dudit feu sieur d'Esnambuc et porteresse de pouvoir des parents et amis des sous-âgés (4) », reconnu devant les tabellions de Goderville le 25 juin précédent (5), elle fait accord avec Guillaume Hermel, bourgeois du Havre, au sujet des marchandises qui lui avaient été consignées par Esnambuc (6).

Quand la colonie de Saint-Christophe fut définitivement affirmée, c'est-à-dire à la fin de 1629, après les traverses orageuses consignées par le P. Du Tertre, Esnambuc, cheville ouvrière de l'entreprise, s'y fixa et ne la quitta plus que pour étendre le domaine de la Compagnie. Il y mourut à une date incertaine, décembre 1636 d'après Moreau de Saint-Méry (7), quelques mois plus tard suivant le registre des assemblées de

(1) Nom ancien de Saint-Michel-du-Haisel, paroisse réunie à Saint-Romain-de-Colbosc.

(2) Pour 320 l.

(3) Une d'elles était, en 1632, mariée avec Jacques Fauquet, du Bec-de-Mortagne. (Arch. comm., F F 1 bis, 23 août 1632.)

(4) L'acte orthographie Catherine de Blain, en conformité avec la signature. Dans les documents concernant Pierre Belain, la particule précède souvent le nom de famille.

(5) Abel Le Thuillier, tabellion royal à « Godarville », et Jacques Maillard, son adjoint.

(6) Sur les sommes dont il se reconnaissait redevable, il employa 1,120 l., au nom de Catherine Belain, à acheter de la rente sur l'Hôtel de Ville du Havre.

(7) *Lois et constitutions des colonies françaises*, I, XXIX.

la Compagnie des Isles de l'Amérique (1). En tout cas, ou il n'était pas mort au 4 avril 1637 ou la nouvelle n'en était pas encore connue au Havre puisque, ce jour-là, David Duchesne l'ainé et Simon Eustache, tant pour eux que pour les autres intéressés à l'*Espérance*, capitaine Paul Languillet (2), donnent pouvoir à Vincent Grenier, capitaine d'un navire du même nom, de recevoir des mains d'Esnambuc 4,500 livres de petun que celui-ci avait promis de remettre à Languillet ou à ses mandants (3).

Il est regrettable qu'on ne soit pas mieux instruit sur la mort d'un homme qui a joué un rôle aussi important dans la formation de notre empire colonial ; il ne l'est pas moins qu'on ignore même où il repose, sur cette terre qui a été le foyer de la France antillienne, terre aujourd'hui étrangère.

Sa succession échet pour moitié à sa sœur Catherine. Le 11 novembre 1637, elle signait une procuration afin « de » prendre, poursuivre, pourchasser et demander moitié des » héritages du dit feu sieur d'Esnambuc, en quelques lieux » qu'ils soient situés et assis, comme aussi la moitié de toutes » et chacunes les marchandises, or, argent, monnaies, crédits, » cédules et obligations, habits, ustensiles et meubles et » autres choses qui se trouveront être dues et appartenir » au dit feu sieur d'Esnambuc, lors et après son décès, soit en » ladite île Saint-Christophe, îles circonvoisines, France, Bretagne, Picardie, Hollande, Angleterre et en quelques autres » lieux que ce puisse être. De plus, s'emparer des habitations » qui se trouveront appartenir au dit feu sieur d'Esnambuc » aux îles de l'Amérique, en faire faire la vendue de moitié » d'icelles par lesdits procureurs ou l'un d'iceux à telles per-

(1) MARGRY, *ibid.*, p. 65, note 1.

(2) Ce navire, de 200 tonneaux, avait, en 1633 et 1634, sous le même commandement, fait partie de l'escadre envoyée, sous la direction de Jean Vrolicq, à la pêche de la baleine « à la coste de la Terre-Verte, au port de Saint-Pierre, Refuge des » François et autres lieux circonvoisins scittuez de soixante degreez et au-dessus ». David Duchesne, du Havre, et Thomas Legendre, de Rouen, étaient directeurs de la Compagnie formée à cet effet.

(3) Charte-partie de l'*Espérance*, de 150 tonneaux, en date du 8 avril 1637, prête à porter des passagers à Saint-Christophe « et de là aller faire la guerre contre les » Espagnols, Portugais, Bisscaïns, sujets du roi d'Espagne et autres ennemis de la » Couronne le long des côtes d'Espagne, îles orientales, occidentales, comme aussi » contre les corsaires d'Afrique le long des côtes de Barbarie et autres endroits ».

» sonnes et par telles marchandises qu'ils aviseront bien être
» et tout ce qui en proviendra faire embarquer dans un ou
» plusieurs navires..... pour apasser en l'un des ports de ce
» royaume aux risques de lad. demoiselle (1) ».

Après 1603, on peut présumer qu'Esnambuc continua la navigation aux ports du Nouveau-Monde, qu'il s'initia complètement à sa profession et acquit le titre de capitaine, fonction alors accordée, en dépit des prescriptions formelles des ordonnances (2), à des personnages à peu près étrangers à la marine. Ce n'est là qu'une hypothèse plausible mais qu'aucun document ne vient étayer car, de 1603 à 1620, on ne le rencontre pas mentionné au Havre, tout au moins mes recherches sur ce point ont-elles été infructueuses. Cela ne prouve pas qu'il n'ait pas navigué durant ces dix-sept ans, car il a très bien pu s'embarquer dans d'autres ports : à Dieppe, à Honfleur, ou même en dehors de la Normandie. Mais, en 1620, on le voit commander un navire sans qu'il apparaisse précédemment dans les grades inférieurs. Cela n'a rien de surprenant, les marins appartenant à la noblesse débutant assez fréquemment d'emblée comme capitaines. Désormais on pourra le suivre sans interruption.

Le 17 janvier 1620, devant Jean Frecquet, notaire, il signe comme capitaine et conducteur après Dieu la charte-partie de la *Marquise*, de quatre-vingts tonneaux, armée pour le cap Vert, Sierra-Léone, le Brésil, le Pérou et autres endroits (3).

(1) La procuration est en blanc.

(2) L'ordonnance sur la marine, de mars 1584, édicte, art. 86, que « nul ne sera » à l'advenir receu à conduire ou estre maistre de navire s'il n'est expérimenté et » examiné par deux anciens maistres, présence dudict amiral ou ses lieutenants et » deux eschevins de la ville et notables bourgeois du lieu où se fera l'examen », PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1837, IV, p. 320. Mais que valait cet examen, quelles garanties présentait-il ? C'est ce qu'il est difficile de dire. Au reste la direction du navire reposait bien plutôt sur la capacité des maîtres ou pilotes hauturiers que sur la valeur nautique parfois bien contestable des capitaines.

(3) La *Marquise* était en armement depuis plusieurs mois déjà. Le 21 août 1619, Belain prenait d'un marchand de Rouen 400 l. à 50 % sur le corps et quille du navire, pour le voyage qu'il était prêt à faire pour la « coste de la Guinée et coste » du Brésil et autres lieux portés dans la commission à lui délivrée par M. de Montmorency, amiral de France, datée du 10 août précédent ». Ch. de BEAUREPAIRE, *La Marine normande sur les côtes de Guinée et particulièrement près du Castel de la Mine*, dans le *Bulletin de la Société de l'Histoire de Normandie*, 1887-1890, p. 268.

La précision apparente de ces destinations ne doit pas faire illusion; on ne saurait trop mettre en garde à ce propos; elles n'ont qu'une valeur conventionnelle. C'est alors une question d'usage, de forme, de mode presque, que d'insérer dans les chartes-parties ces énumérations, qui varient d'ailleurs suivant les temps. La terminaison « autres endroits » indique suffisamment qu'elles n'avaient pas un caractère limitatif et que le capitaine, après avoir pris l'avis des principaux de l'équipage, pouvait cingler et faire escale où bon lui semblait. En fait, s'inspirant des circonstances, des renseignements qui lui provenaient, il avait la faculté, tout en s'en tenant aux termes généraux de son engagement, de parcourir, après avoir touché en Afrique, l'immense étendue de côtes comprenant le Brésil, les Antilles et les possessions espagnoles de la terre ferme.

Dans une reconnaissance du 19 janvier 1620 (1), relative à une somme qui lui avait été avancée par Adrien de Nourry, écuyer, sieur de Mombrun (2), afin de subvenir aux dépenses qui lui incombait pour sa part de bourgeoisie, victuailles et avances de l'équipage, Esnambuc déclare que la *Marquise* est prête à faire le voyage des parties de l'aval. Or, cette expression ne s'employait ordinairement que pour les armements en course, ceux au commerce énumérant dans les actes qui les concernaient les endroits pour lesquels ils étaient destinés.

L'importance de l'état-major était toujours en rapport avec le véritable but du voyage. A moins qu'il s'agisse d'un navire de fort tonnage, — et dans ce cas la destination réelle du bâtiment était souvent masquée par une nomenclature de pure forme —, le nombre d'officiers était restreint. Généralement même il n'en comprenait qu'un, le capitaine, et des officiers marins tels que pilotes, maître, contremaître, maître-

(1) C'est la date de la reconnaissance devant notaire; celle de la rédaction de l'acte lui-même a disparu par suite du mauvais état du document, dont il ne reste plus que la moitié. Pour être moins endommagée, la charte-partie a subi l'influence de l'humidité; l'écriture en est, par places, absolument illisible.

(2) C'était probablement un des fils d'Hector Nourry, sieur de Bénouville, de Bordeaux (arrondissement du Havre), qui, en 1572, commandait la lettre de marque, le *Signe*, de 35 tonneaux, appartenant à Corberan de Cardaillac, baron de Sarlabos, gouverneur du Havre. Le 19 février 1620, Adrien de Nourry servait de caution à François de Nourry, écuyer, sieur du Carron, demeurant à Fécamp.

valet (1), des spécialistes comme les interprètes ou truchements et des chirurgiens ou barbiers. Si, au-dessous du capitaine existait un lieutenant, un ou plusieurs enseignes, il était tout à fait probable que le motif du voyage se doublait d'un objectif moins pacifique.

Cette remarque s'applique à la *Marquise*. En dehors du maître Clément Bacon (2), du pilote Acher, de François Jouenne, contremaitre, de Michel Dubois, maître-valet, de Jacques Barrier et de Paul Croyset, bas état-major d'un équipage de soixante hommes (3), il y a un lieutenant, Jacques de Le Gete, sieur du Rentier, et un enseigne qualifié d'écuyer, dont le mauvais état de l'écriture ne permet pas de lire le nom. Heureusement les signatures de la charte-partie, mieux conservées, suppléent à ce que cette partie du texte présente de défectueux. Cet enseigne de la *Marquise*, cet officier aux ordres d'Esnambuc, qui signe très lisiblement au-dessous de son capitaine et à côté de son lieutenant, c'est Henry de Chantail, écuyer.

La rédaction primitive de la charte-partie confirme le but originel de l'armement. Ainsi qu'il était procédé quelquefois, le libellé ordinaire de l'acte avait été écrit suivant la formule habituelle, en laissant les blancs nécessaires à l'inscription des détails de l'expédition (4). Il y avait été inséré des spécifications qui furent biffées à la signature de l'acte, et qui trahissent l'intention où l'on avait été en premier lieu d'armer officiellement pour la course. C'est ainsi qu'il était définitivement convenu que le tiers des marchandises, mis comme d'habitude à la charge de l'équipage, serait fourni par les bourgeois et les victuailleurs, moyennant l'intérêt courant de cinquante pour cent pour le produit de ladite aventure.

(1) Dans les navires de cette époque le maître-valet avait les attributions du commis aux vivres d'aujourd'hui.

(2) C'était un compagnon d'Esnambuc à son voyage de 1603, où il servait de truchement. En 1606, il est contremaitre dans la *Levrette*, de 50 tonneaux (charte-partie du 24 janvier), et, en 1614, il fait partie de l'équipage du *Régent*, de 400 tonneaux, réarmé au Havre pour Saint-Louis-de-Maragnon (charte-partie du 21 mars). Je n'ose avancer que sa présence est une présomption qu'Esnambuc n'avait pas perdu tout contact avec ses anciens compagnons.

(3) La charte-partie n'en désigne nominativement que cinquante et un.

(4) Il arrivait même qu'on oubliait de remplir tout ou partie de ces blancs.

Ces expressions remplaçaient celles qui y avaient été mises tout d'abord : « cent pour cent pour le profit de ladite haute aventure. » Ce taux est habituel pour les armements en course, et le terme « haute aventure » est général dans ces cas, au lieu que, pour les voyages au commerce, on disait soit pour l'aventure, soit aux aventures de la mer, ou de la mer et de la guerre.

En outre, tout un membre de phrase est supprimé quelques lignes plus bas. Après la formule visant le partage des marchandises du retour, « qui se fera Dieu aidant en cedit port et » Havre de Grâce, sauf les périls et fortunes de la mer », il y avait : « Et en cas que ledit provenu ne fut suffisant pour le » paiement de ladite somme (le tiers incombant à l'équipage) » en principal et profit, iceux tiercements en demeureront » déchargés en quittant ledit provenu, ainsi qu'il est usagé » pour lesdites aventures. » Ce passage disparaît également de la charte-partie.

Il est de la sorte incontestable qu'Esnambuc et ses associés eurent en premier lieu le dessein d'entreprendre un de ces voyages mixtes si en faveur alors et que, pour des raisons inconnues, ils jugèrent utile de le couvrir d'une étiquette mercantile, étiquette qui ne pouvait tromper personne. Quel marin, quel marchand pouvait, au Havre, ignorer que trafiquer dans les parages où se dirigeait la *Marquise*, c'était s'exposer à des rencontres heureuses ou fâcheuses, suivant la force des bâtiments (1).

Dans les frais d'armement, de mise-hors, Esnambuc entra pour la moitié, Daniel Quehoux, sieur Du Bouc, de Saint-Ambroisy, en Languedoc, pour cinq seizièmes, Henry Hutte (ou Rutte), de Honfleur, pour deux seizièmes, et Jean Cavelet, écuyer, pour le dernier seizième (2).

Le départ de la *Marquise* dut avoir lieu peu de jours après la signature de la charte-partie; le 21 janvier, Esnambuc pas-

(1) On le savait si bien qu'il existe alors une disproportion considérable entre les équipages, suivant que les navires sont destinés seulement pour le Brésil ou pour la mer des Antilles. Les premiers n'ont habituellement qu'un homme par trois tonneaux de jauge, les seconds en ont deux.

(2) Tabellionage. Registre des reconnaissances n° 169, de 1620.

sait une procuration générale, formalité qui coïncidait ordinairement avec les derniers préparatifs de l'appareillage.

En mettant à la voile où se dirigea-t-il? Certainement vers les mers américaines qu'il connaissait déjà, vers ces côtes et ces îles si familières aux navigateurs normands, mais aucun indice ne nous est parvenu sur son itinéraire, non plus que sur les incidents du voyage et sa durée réelle.

Il fut long, puisque trois ans s'écoulèrent sans qu'Esnambuc apparaisse dans les minutes du tabellionage. Doit-on considérer cet espace de temps comme ayant été consacré uniquement à la double traversée de l'Océan et aux nombreuses escales où s'arrêta la *Marquise*, chose bien improbable; doit-on y voir la conséquence de séjours prolongés dans une ou plusieurs localités, séjour dû à l'obligation d'attendre des récoltes assez abondantes pour suffire à l'entier chargement du navire; ou bien encore, hypothèse qui n'a rien d'inadmissible, Esnambuc, après s'être assuré des commodités de ravitaillement et de réparation de son navire de l'une des îles de la mer des Caraïbes, l'a-t-il prise comme base d'opérations, comme un arsenal et un entrepôt, pour, dans un rayon étendu, courir sus aux navires espagnols? Y a-t-il, afin de parer aux éventualités, laissé à demeure un poste d'une force suffisante pour y cultiver des vivres, la garder et au besoin la défendre? Toutes questions que l'on peut, que l'on doit même poser, tout en reconnaissant qu'il est pour l'heure impossible d'émettre autre chose que des propositions dubitatives.

Ce n'est qu'en 1623 que l'on retrouve Esnambuc, dans la charte-partie ci-dessous, que son intérêt incite à transcrire intégralement :

Du lundy apprez midy premier jour de mai mil six cent vingt trois, en la ville Françoisse de Grâce, pardevant Jehan Frecquet, notaire et tabellion royal en icelle, et M^e Charles Le Manquais, procureur commun audit lieu, pris pour adjoint.

Furent présents : Pierre de Blain, écuyer, sieur d'Enambusc, capitaine et conducteur après Dieu du navire appelé l'*Espérance*, du port de cent tonneaux ou viron, étant de présent en ce port et Havre de Grâce, prêt à partir pour faire Dieu aidant le voyage du Pérou, Brésil et autres îles et parties de l'aval, ledit sieur d'Enambusc tiercement audit navire, pour lui et les pages d'icelui, pour trois pleins tiers, les bourgeois victuailleurs pour un tiers, Henry de Chantail, écuyer, lieu-

tenant audit navire pour un tiers et demi, Jehan Le Vasseur, enseigne, Guillaume Lescuier, maître, Charles Dufour, Jacob Le Berquier, pilote, Jacques Lemery, aussi pilote, tiercements chacun pour un tiers, Michel Dubois, contremaitre, Nicolas Jacques, Charles Le Charpentier, Daniel Lefebvre, maître valet et tonnelier, Nicolas Aubery, canonnier, Pierre Fremont, maître Nicolas Bunoche l'ainé, chirurgien, chacun pour deux tiers de tiers, Jehan Thorel, Pierre Le Frère, (en blanc) Poirier, Nicolas Bunoche le jeune, Clément Bacon, Ysaac Reville, Jehan Collombel, aide de charpentier, Joran Lair, Pierre Le Normand, Bernard de La Baratière, Bastien Fessard, Jacques Courel, Nicolas Vignereulx, serrurier, Roc Buhot, maréchal, Jacques Vienebault, Pierre Pradier, Jacob Dubusc, Emare Lalignée, Jehan Perdu, cuisinier, Lucas Lou, Ellie Mereglize, Jacques Dammery, Denis Mouchel, Nicolas Naze, Jean Le Masle, Guillaume Ouin, Jacques Le Compte, Sinfon Philippes (1), Guillaume Quévillon, Anthoine Ydret, Pierre Baillardel, Jean Dumanoir dit La Garenne, tiercements pour chacun demi-tiers, Charles Dubosc, François Roulland, David Acher, Pierre Aubourg, Louis Jollis, Nicolas Le Gay et François Poictevin, tiercements audit navire pour chacun un tiers de tiers, tous lesdits dessus demeurant en ladite ville de Grâce, réserve lesdits sieurs Le Vasseur, Thorel, Bunoche, Bunoche, Ydret, Dumanoir et Legay, de Rouen, Poirier, de Renes (?). Lemery et La Lignée, de Dieppe, sieur Dufour, Nicolas Jacques et Vinebault, de Fecamp, Réville et Le Conte, de Montivilliers, Courel et Philippes, de Honfleur, Dubusc, Naze, Lemasle et Ouin, de Harfleur, Mereglize et Dannery, de Cherbourg, et tous présents, réserve lesdits sieurs Dufour, Le Charpentier, Lou, Louis et Poictevin, que lesdits présents se sont soumis faire signer à ces présentes toutefois et quantes pour toute ratification (2), tous lesquels volontairement confessent et reconnaissent avoir pris ledit navire pour le susdit voyage au tiers de Jehan Lhurier, demeurant en ladite ville de Grâce, bourgeois en total audit navire, victuailles, haute somme et avances d'hommes, présent et acceptant, fournissant ledit bourgeois pour le droit de sondit navire une tierce partie des marchandises en général mises, fournies et livrées à bord dudit navire en cedit Havre de Grâce, une autre partie d'icelles pour victuailles, même fournissant de (?) l'autre et dernière tierce partie d'icelle marchandise par avance pour le fait et regard desdits tiercements, qu'ils étaient tenus fournir et livrer pour leurdit tiers. Pour Dieu aidant et du premier temps convenable qu'il plaira à Dieu envoyer partir par ledit navire,

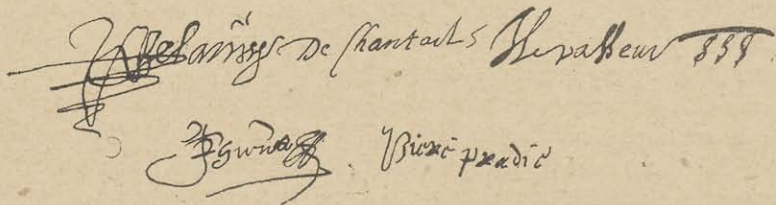
(1) C'est à la requête de ce même Simon Philippe que fut recueillie la déposition de Jean Pérrier, citée au chapitre précédent.

(2) « Approuvé en glose Ysaac, Pierre Baillardel, sieur Dufour et Vinebault. »

capitaine, tiercements et équipage, qu'ils seront tenus fournir jusqu'au nombre de soixante hommes, leurs personnes et pages compris, de cedit port et Havre de Grâce, pour aller cingler, conduire et mener ledit navire jusqu'au cap de Vert, Cerlionne, Brésil, Pérou et autres endroits, suivant le congé qui leur en a été donné par Monseigneur l'Amiral de France en date du quatrième jour de février an présent mil six cent vingt-trois, et auxdits lieux, chacun ou l'un d'iceux, vendre, troquer, échanger, permuter et débiter toutes et chacunes les marchandises ici prises à autres marchandises renouvelités, bêtes et oiseaux qu'ils y pourront recouvrer qui soient bonnes et propres par deçà et au mieux qu'ils pourront pour le profit d'un chacun. L'achat total desquelles marchandises s'étant trouvé monter, jouxte le calcul qui en a été fait, à la somme de trois mil cinq cents livres tournois, qui ferait pour le tiers desdits tiercements que ledit bourgeois victuaillieur aurait pour eux avancé comme dit est la somme de onze cent soixante-six livres treize sols quatre deniers, laquelle somme iceux tiercements n'avaient quant à présent moyen rendre ni restituer audit bourgeois victuaillieur, le priaient de vouloir bailler icelle à profit aux risques de la mer dans le navire pour le susdit voyage, ce que ledit bourgeois victuaillieur leur avait bien voulu accorder à la raison de cinquante pour cent pour le profit de ladite aventure. Laquelle somme de onze cent soixante-six livres treize sols quatre deniers, avec le profit à la susdite raison, lesdits tiercements, chacun en leur regard, ont promis rendre et restituer audit bourgeois victuaillieur au retour dudit navire et voyage aisnément et par privilège sur ce que leur proviendra dudit voyage. Et permis et avant que aucun desdits tiercements puissent aucune chose prendre ni enlever dudit navire audit retour, lequel retour se fera Dieu aidant en cedit port et Havre de Grâce, sauf les périls et fortunes de la mer, auquel retour, en la présence et du consentement dudit bourgeois victuaillieur et tiercements ou de personnes faisant pour eux, seront toutes et chacunes les marchandises rapportées dudit voyage prises, levées et partagées par tiers, assavoir : un tiers par ledit bourgeois pour le dû de sondit navire, un autre tiers pour lesdites victuailles et l'autre et dernier tiers pour tous lesdits tiercements, sauf les bêtes et oiseaux, si aucuns sont rapportés, qui seront semblablement partagés, scavoir : moitié pour ledit bourgeois victuaillieur et l'autre moitié pour lesdits tiercements. Sur lequel total tiers revenant auxdits tiercements, ils seront tenus et sujets de payer et contenter tous les compagnons à loyer qui auront fait ledit voyage. et en garder ledit bourgeois victuaillieur de peine et inconvénient. Promettant lesdits tiercements préférer audit retour ledit bourgeois victuaillieur de l'achat des marchandises qui leur proviendront de leurdit tiers audit retour sur les peines à ceux qui audit retour cachent, latiteront ou enlèveront aucune chose autrement que en la pré-

sence et du consentement dudit bourgeois victuaillieur ou de personne faisant pour lui comme dit est d'être atteints et inquis comme de larcin et de perdre tout ce qui leur proviendra dudit voyage. Et pour le pot de vin dudit capitaine lui a été promis et accordé l'onzième partie des marchandises en général qui seront rapportées dud. voyage après le dixième dudit seigneur amiral levé. Duquel pot de vin ledit capitaine en aura le tiers pour son particulier et les deux autres tiers seront répartis à ceux à qui pot de vin aura été promis pour ledit voyage, ainsi qu'il est usagé. Promettant en outre lesdits capitaine et tiercements se conduire fidèlement pendant ledit voyage en toute observation des édits et ordonnances du Roi sur le fait de la marine et teneur de leur congé. Que s'il est fait au contraire ledit bourgeois victuaillieur a dès à présent déclaré les en désavouer et proteste n'en demeurer fait et garant, s'en rapportant à justice d'en faire la inqyon (?) selon l'exigence du cas, et à ce tenir lesdites parties, chacun en leur regard obligent tenir bien. Présence, Laurens Le Berquier le jeune et Louis Le Marchand, de ladite de Grâce.

Signé : Belain, de Chantail, J. Le Vasseur, Lhurier, Borel, Duer, Jas Lemere, P. Le Frère, Jehan Coullombel, Le Berquier, Philippe, Pierre Pradié, Charles Duboc, Quevillon, Jehan Dumanoir, David Acher, Guill. Ouin, Bunache, Jehan Perdu, etc., les meres de Baillardel, etc. (1).

The image shows three handwritten signatures in dark ink. The top signature is 'Jean Belain de Chantail Le Vasseur 1623' written in a cursive script. Below it are two more signatures, 'Jehan Perdu' and 'Pierre Pradié', also in cursive.

Quelques signatures de la charte-partie de l'*Espérance*, en 1623

A première vue une remarque s'impose. Alors que pour la *Marquise* les frais d'armement étaient supportés par Esnambuc et divers intéressés, dans l'*Espérance* le seul bourgeois et victuaillieur est Jean Lhurier, marchand au Havre.

Ce nom ne se retrouve jamais comme participant aux voyages pour l'Amérique, et d'une façon générale dans les armements de cette époque. Il n'y a qu'une exception, il est vrai intéressante; elle ne suffit cependant pas pour infirmer la règle.

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances n° 159, de 1623.

Cette exception concerne l'équipement du corsaire le *Saint-François*, de deux cents tonneaux, commandé par le curieux personnage dont le P. Fournier a conté les exploits (1), et que nous verrons en 1629 faire partie de l'escadre de Cahusac, Jérôme Caverley dit Giron (2). Par acte du 22 septembre 1628, il reconnaissait que Jean Hurel et Jean Lhurier avaient fourni et payé de leurs deniers, le premier 3,000 l. et le second 6,000 pour les victuailles, haute somme et avance des compagnons.

Par contre, si Lhurier s'intéresse peu aux affaires maritimes, il est souvent cité comme fournisseur. Il apparaît aussi comme un de ces entrepreneurs qui assumaient la charge de travaux publics pour lesquels ils n'avaient aucune compétence; ce n'était pour eux qu'un moyen de prélever une part sur la cession qu'ils faisaient à des gens de métier des entreprises qu'ils avaient soumissionnées. C'est ainsi que, quoique marchand graissier, il obtient, le 20 novembre 1624, l'adjudication des ouvrages à exécuter à la jetée du sud-est et aux environs. A cette occasion il dut, conformément à la règle, fournir une caution solidaire, « un plège » (3). Ce répondant fut Jean Cavelet, sieur du Harteley, l'un des intéressés à la *Marquise* et qui sera plus tard ce qu'on peut appeler le directeur administratif et technique de la Compagnie des Indes occidentales.

Les relations d'affaires qu'implique cette caution font penser que Jean Lhurier pourrait bien jouer l'office de personne interposée et n'être que l'homme de paille de Cavelet, d'Es-nambuc et peut-être de plusieurs autres armateurs ou marchands. Il serait étrange que ceux-ci, pour un voyage qui se présentait sous les mêmes auspices que le précédent, avec le même capitaine, avec même quelques hommes de l'ancien équipage, s'en soient entièrement désintéressés et aient passé la main à un nouveau venu, à un marchand sans expérience dont c'étaient les débuts; il serait aussi inexplicable qu'Esnam-

(1) Le P. Fournier. — *Hydrographie*, 2^e édit. (1667), p. 28, 176, cité par M. de LA RONCIÈRE, IV, p. 637.

(2) Il signe Jérónimo Caverle.

(3) Procuration du 10 novembre 1623. Dans une reddition de compte en date du 24 septembre 1618, entre Pierre Cavelet et son fils Jean, Jean Lhurier signe comme témoin (Tabellionage).

buc à son retour, trois ans après, se soit adressé non à son armateur mais à l'un de ceux qui l'avaient aidé antérieurement. La conclusion qui s'impose, c'est qu'Esnambuc et Cavallet, pour des motifs ignorés, se dissimulèrent derrière un prête-nom.

Dans l'*Espérance* comme pour la *Marquise*, bien qu'il y ait une différence de tonnage d'un quart, l'équipage est de soixante hommes (1). De ceux-ci, quelques-uns provenaient de la *Marquise*. Henry de Chantail, monté en grade, est maintenant lieutenant; il est remplacé dans ses fonctions d'enseigne par Jean Le Vasseur, dont l'emploi dans la *Marquise* n'était pas spécifié. Bien que dans cet embarquement il soit déclaré comme résidant à Rouen alors qu'il habitait Dieppe en 1620, il n'y a aucun doute à avoir sur l'identité de ce personnage; la comparaison des signatures montre qu'il s'agit bien du même marin. Et à ce propos on doit se rappeler que c'est un Le Vasseur, professant la religion réformée qui, en 1640, à l'instigation de Poincy, partira de Saint-Christophe afin de prendre possession de la Tortue. Or, à Dieppe, les protestants étaient encore nombreux au commencement du xvii^e siècle. Au cours de la crise finale de la Ligue, pendant que le Havre restait soumis à l'influence de son gouverneur Villars, lieutenant-général en Normandie pour la Sainte-Union des catholiques, Dieppe tenait pour le roi de Navarre et accueillait les royalistes chassés du Havre (2).

Parmi les officiers mariniers et les matelots, il y avait eu renouvellement presque intégral. Clément Bacon y est encore,

(1) La charte-partie n'énumère que cinquante-trois hommes.

(2) Voir sur Le Vasseur la note du chapitre V. La réclamation d'indemnité formulée après la mort d'Esnambuc, et alors qu'il n'était plus là pour défendre ses droits, est une probabilité de plus que ce fut dans ce voyage que se décida définitivement le choix d'Esnambuc. On comprend très bien que Le Vasseur, comme d'autres peut-être, put se croire des droits à partager la somme attribuée à Esnambuc, et qu'il en eut effectivement si, comme il est possible, le rudiment de fortification et d'établissement de Saint-Christophe fut une œuvre collective, entreprise avec la collaboration financière de tout ou partie de l'équipage. Mais il est excessif de supposer que ce soit Le Vasseur qui ait occupé exclusivement l'île, puisqu'il n'était qu'un officier subordonné à son capitaine et qu'il paraît bien y être resté pendant que ce dernier allait chercher des secours en France.

sans qu'on sache en quelle qualité, Michel Dubois n'est plus que contremaitre, Bernard de La Baratière, Jean Lair, Jacob Dubusc sont restés, mais tous les autres sont d'embarquement récent. Au nombre de ces derniers se trouvait le maître Guillaume Lescuyer ou Lescuyer, un praticien des Antilles; il avait navigué comme contremaitre ou comme pilote dans la *Marie* en 1613, dans le *Saint-Pierre*, à bord duquel se trouvait François Cavelet, sieur de Roudemare, en 1615, et dans l'*Espérance* en 1617. En outre, le pilote Jacob Le Berquier devait entrer en la même qualité dans le *Saint-Pierre* en 1626, et dans la *Cardinale* qui, avec le *Flibot*, devait, en 1628, porter, sous le commandement d'Urbain de Roissey, des renforts à la colonie naissante, et Nicolas Bunoche le jeune qui se montrera par la suite un actif recruteur de colons.

Enfin, il y a encore à citer deux noms qui se retrouveront douze ans plus tard, à la prise de possession de la Dominique par Esnambuc (1) : Pierre Pradier qui, revenu en France avec son capitaine, fera partie du premier convoi envoyé par la Compagnie en 1627, et Pierre Baillardel, capitaine du navire sur lequel Esnambuc avait pris passage (2).

Il n'y a pas lieu d'être surpris que si peu de marins aient suivi Esnambuc dans son second voyage. Un éloignement de trois ans dépassait considérablement la durée normale des traversées et les profits qu'il promettait n'en compensaient pas la longueur. Pendant ce temps, on pouvait facilement faire trois voyages aux Antilles. De plus, et ce n'est pas spécial à cette époque, l'instabilité et la fantaisie sont la règle des gens de mer. Sur le même navire et pour des armements plus rapprochés le personnel change presque entièrement. Comme

(1) MARGRY, *ibid.*, p. 8.

(2) Il existait plusieurs familles havraises de ce nom à la fin du xvi^e siècle et au commencement du suivant. Pierre Baillardel, baptisé à l'église Notre-Dame le 15 août 1605, était fils de Pierre Baillardel, maître de navire, et de Barbe Hue, mariés en janvier 1601 (Tabellionage. Contrat de mariage du 28 décembre 1600), et petit-fils de Raoulin Baillardel, marin, et de Jeanne Langlois. Un de ses descendants, Clément Baillardel de La Reinty, assistait, le 9 septembre 1862, à la pose de l'inscription commémorative de Pierre Belain d'Esnambuc, dans l'église d'Allouville. Suivant un acte du 6 juillet 1640, passé au profit de Jacqueline Baillardel, tante de Pierre. Baillardel, celui-ci serait déjà décédé à cette époque, ce qui est en contradiction avec Margry, p. 71, note 1.

le vent et l'onde ils sont versatiles; ils cèdent aisément à l'amour du changement et aux tentations qui se présentent.

De cet armement, renouvelé à trois ans d'intervalle, il apparaît bien que le dire du P. Du Tertre relatif au départ d'Esnambuc de Dieppe est erroné. Cela s'explique facilement. Le Dominicain, là non plus que pour le nom véritable d'Esnambuc, n'a pas cru devoir s'enquérir d'une façon spéciale. Comme il était parti de Dieppe pour la Guadeloupe en 1640, à un moment où la navigation pour les îles était au Havre en pleine décadence et où Dieppe tendait à absorber le commerce américain (1), il a naturellement supposé, étant donné qu'il a surtout habité la Guadeloupe, colonisée par une expédition dieppoise, que c'était de ce port qu'Esnambuc avait fait voile pour tenter la fortune.

A plus forte raison l'assertion de Desmarquets (2) que les Dieppois lui auraient confié d'abord pour la course et ensuite pour aller occuper les îles habitées par les Caraïbes un vaisseau de trente canons monté par un équipage de trois cents hommes doit-elle être rejetée; c'est là un doublet amplifié des affirmations du P. Du Tertre, en contradiction absolue, d'ailleurs, avec l'importance que ce dernier rapporte du brigantin attaqué par le galion espagnol aux Caïmans.

Le voyage de la *Marquise* avait duré à peu près trois ans, le départ du Havre ayant eu lieu fin janvier 1620 et le retour avant le 4 février 1623, date de la délivrance du congé de l'amiral; celui de l'*Espérance* a pu atteindre la même durée, ce

(1) Une lettre écrite, le 18 mai 1663, à Colbert par le chevalier de Clerville, montre qu'à ce point de vue le fléchissement de la navigation havraise s'était grandement accentué depuis lors. Dieppe avait son principal négoce dirigé aux îles du Pérou, au Canada et à la pêche du hareng, Rouen avec les côtes d'Espagne, et le Havre avait tout le sien tourné à la « Terre Neuve » (*Corresp. administrative de Louis XIV*, III, p. 334). L'enquête conduite par le même, l'année suivante, donne au Havre 92 navires armés pour la pêche à la morue; cette indication doit comprendre des navires appartenant à d'autres ports, car l'information faite en mai de cette année, en vertu d'un arrêt du Conseil des finances, ne révèle que 62 navires de haute-mer attachés au port; 51 se trouvaient en voyage à Terre-Neuve, 3 au Canada, et 2 seulement aux îles « de la Méricque ». (Ph. BARREY, *Notice sur les Constructeurs de navires havrais*, Le Havre, 1908, in-8°, pp. 20-22.)

(2) *Mémoire chronologique pour servir à l'histoire de Dieppe et à celle de la navigation française*, 1785, in-8°, I, pp. 348-349. ASSELINE, dans *Les Antiquitez et Chroniques de la ville de Dieppe* (Dieppe, 1874, 2 vol. in-8°), n'en parle pas.

qui est présumable, les objectifs envisagés étant les mêmes. On se trouve alors reporté vers le milieu de 1626; c'est l'époque où Esnambuc, voulant conserver à la France la partie d'île qu'il a conquise, vient solliciter l'appui du tout puissant cardinal (4).

(4) On doit cependant signaler que tout l'équipage de l'*Espérance* ne resta pas dans la mer des Antilles jusqu'au retour d'Esnambuc. Quelques hommes durent le précéder en France, tel Jacob Le Berquier, pilote, qui conserve les mêmes attributions sur le *Saint-Pierre*, dont la charte-partie est du 30 mars 1626, tel aussi, peut-être, Nicolas Aubery, canonnier.

CHAPITRE VII

Henry de Chantail à Saint-Christophe et à la Guyane

Dans l'état-major de la *Marquise* et de l'*Espérance* figure, en qualité d'enseigne, puis de lieutenant, Henry de Chantail, écuyer. Ce nom est à retenir, car cette association prolongée avec Esnambuc va mettre sur la trace de la véritable origine de l'établissement des Français dans le continent sud-américain.

Moins favorisé que pour Esnambuc, on ignore de quelle manière Henry de Chantail, qui serait de Lyon (1), tout comme Guillaume Coppiet, le chroniqueur qui fit partie du second envoi de colons à Saint-Christophe sous les auspices de la Compagnie, a débuté dans la carrière maritime. En elle-même sa présence au Havre n'a rien d'extraordinaire, les chercheurs aventureux se dirigeant de préférence vers les ports en relations suivies avec le Nouveau-Monde, endroits d'élection les plus favorables pour satisfaire leurs inclinations. Dans les chartes-parties on en voit venir de tous les points de la France. Pour Lyon en particulier, ses marchands et ses banquiers s'intéressaient depuis longtemps, — on peut même affirmer dès les premières années de la ville, — aux armements havrais, tant au commerce qu'en découverte (2), ainsi qu'à la mise à exécution des lettres de marque qu'ils obtenaient en guise d'indemnité des dépredations dont leurs navires étaient victimes (3).

(1) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 668, le donne comme Lyonnais.

(2) En 1523, Jean Verrazzano avait été commandité par des banquiers florentins établis à Lyon. En 1566, Guillaume Palherme, bourgeois de Lyon, donnait pouvoir « de bailler deniers à profit » sur des voyages entrepris par des navires de Fécamp. (FRÉVILLE, II, p. 456.)

(3) Par exemple, dans le curieux cas suivant, Jean Paequelon, bourgeois de Lyon, demeurant sur la paroisse de Brochin, avait obtenu, le 5 mai 1557, des lettres de représailles pour le recouvrement de la somme de 21,378 écus représentant la valeur, navire et cargaison, de la *Marie-Bonnes-Nouvelles*, « enfondré et péri en mer » par des vaisseaux portugais; elles furent confirmées par des lettres patentes en date des 22 mai 1566 et 12 novembre 1567. Afin d'en avoir le bénéfice,

Il est présumable que Chantail ne venait pas pour la première fois au Havre et qu'il y possédait ou y avait eu déjà des intérêts. En effet, dans une procuration du 20 janvier 1620, où il est indiqué comme demeurant de présent au Havre, il donne pouvoir à Laurent Yvon dit Lafosse, sergent d'une compagnie de gens de guerre à pied en garnison dans la ville, de poursuivre la restitution d'une obligation de 60 l. qu'il avait entièrement payée, et dont était porteur Thomas Clérice, maître de navire. Le 22, il en passait une autre à Giraud Doublet, sergent de la compagnie de La Férière, afin de recevoir les deniers qui lui étaient dus.

Ces documents, le premier surtout, font présumer que Chantail avait déjà voyagé. Thomas Clérice, au cours des dix années précédentes, avait navigué en Afrique et en Amérique, en 1611 comme maître du *François*, barque de la *Françoise*, capitaine Girard Le Testu (1), et en 1613 où il commandait le *Henry*; enfin, en 1618, il venait d'effectuer deux saisons de pêche consécutives à Terre-Neuve sur ce dernier navire.

Ces bâtiments appartenaient en la plus grande partie à Pierre Cavelet, sieur de Lymare. A l'aurore de la colonisation française aux Antilles, on rencontre à chaque pas le nom de cette famille; il ne faut pas se mettre en grands frais d'imagination pour deviner que Pierre Cavelet et son fils ont dû bien des fois, en s'entretenant avec les officiers de leurs équipages, s'enquérir des moyens d'exploiter les richesses presque vierges des îles d'une façon plus suivie et moins sommaire que celle jusqu'alors en usage.

Les porteurs de procuration désignés par Chantail laissent entrevoir des relations courantes avec les bas officiers des

sa veuve et ses héritiers donnèrent commission, en 1574, à Mathurin Mouchet, de Bordeaux, capitaine du *Lyon*, à Étienne Sieurin, capitaine de la *Victoire*, et à Jean de Cauquigny, capitaine de la *Foudre*, pour courir sus aux navires portugais. Ce dernier corsaire prit un navire chargé, entre autres marchandises, de 27,386 livres de sucre de Saint-Aumer (Saint-Thomas). (Tabellionage, 30 janvier, 3 février, 19, 21 et 28 juin, 23 septembre 1574.)

(1) Girard Le Testu, fils de Girard Le Testu et de Anne Bruyère. Son père, qui était décédé à l'expédition des Açores en 1583, où il commandait le *Charles* (charte-partie du 7 mai 1583), était le plus jeune frère de l'hydrographe havrais Guillaume Le Testu, tué en 1572 au cours d'une expédition de flibuste entreprise avec Francis Drake dans l'isthme de Panama (Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 130-131.)

troupes tenant garnison au Havre, sans qu'on sache, même approximativement, comment elles s'étaient établies. Il y a peut-être là une indication de sa profession; avant de courir les mers ne fut-il pas un de ces soldats de fortune venus de tous les points de la France, que la vie maritime prenait et faisait siens? On ne peut ici que poser la question.

La présence d'Henry de Chantail dans les deux navires d'Esnambuc, non seulement projette un jour nouveau sur les conditions de l'installation à Saint-Christophe, mais nous conduit de plus à envisager une relation de causalité entre ces voyages et les premiers essais de colonisation à la Guyane.

Il est établi que Chantail possédait avant 1626 une habitation à Saint-Christophe; son nom est rappelé, — sous la forme altérée Chantal, — dans le traité du 13 mai 1627 conclu entre Esnambuc et Warner en vue de délimiter les positions respectives des Français et des Anglais (1). D'autre part, le rudiment primitif de notre établissement en Guyane serait dû, au dire de Malouet (2), à quelques marchands de Rouen qui, en 1626, envoyèrent les sieurs de Chantail et de Chambaut sur les bords de la rivière de Sinnamari; ils avaient avec eux vingt-six personnes. M. de La Roncière, de son côté, écrit que le Lyonnais qui planta notre pavillon sur l'île de Saint-Christophe fut également le premier à s'établir avec Guiry et Séraut, ses parents, et le Normand Chambaut au Sinnamari. Une barque du Dieppois Belleville, la *Fleur-de-Lis*, suffit à transporter les colons (3).

Ici se place un passage de la déposition de Jean Périer. Il déclare qu'avec ses compagnons de l'équipage de la *Levrette* il

(1) « Premièrement, pour la Basse-Terre, les limites du capitaine Waernard aud. nom prendront depuis la rivière qui fait la moitié du chemin depuis l'habitation de Mirenar et celle qu'a faite autrefois le sieur Chantal... » B. N. Nouv. acquis. franc. Papiers Margry 9323, fol. 22. (Je dois la copie de ce document à l'obligeance de M. Camille Blôch, inspecteur général des Archives et des Bibliothèques.)

(2) MALOUEY, *Mémoires sur les colonies*, I, p. III, d'après Ternaux-Compans. — *Notice historique sur la Guyane française*, Paris, 1843, in-8°, p. 38.

(3) CH. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 668. Cette tentative échoua malgré les renforts envoyés à la colonie. En 1644 un détachement de l'expédition dirigée sur Surinam recueillait au passage les cinq hommes qui restaient du poste fondé au Maroni par Chambeau. C'était là le tragique commencement d'une série d'échecs lamentables. La plus ancienne de nos colonies est aujourd'hui la plus misérable. Elle a toujours été la victime des administrations incompétentes.

se mit au service de Guillaume Prenpain dit Chambeau (1), de Caen, lequel faisait partie d'une association formée pour cultiver du petun à Saint-Christophe. Quelque temps après, pour des raisons qui ne sont pas données, les associés le quittèrent. Malheureusement Pèrier oublie de dire où ils se dirigèrent.

D'après le synchronisme des dates de la déposition, c'est en 1626 que se produisit cette scission. Elle coïncide avec le départ d'Esnambuc pour la France, qui dut s'effectuer aux environs de juin, en même temps que Warner faisait voile pour l'Angleterre. Ce dernier, on l'a vu, se trouvait à Dartmouth au 16 août. En supposant une traversée de deux mois, durée normale à cette époque, on voit que les deux capitaines durent quitter Saint-Christophe tout au début de l'été, peut-être même un peu avant.

Chacun d'eux comptait bien obtenir des secours de la métropole par la constitution d'une Compagnie souveraine et moyennant la renonciation à une indépendance de toute manière condamnée à disparaître. Cette éventualité, si elle se réalisait, portait atteinte aux droits de premiers occupants que les Français installés à Saint-Christophe pouvaient revendiquer. Doit-on rechercher dans cette divergence de sentiments, dans cette opposition de vues, la cause du départ de Chantail et des colons qu'il avait su grouper autour de lui? Tout le laisse à penser. Il fallait un motif bien puissant pour amener à rompre avec un chef tel qu'Esnambuc, pour engager ces hommes, relativement tranquilles et assurés du lendemain, à tenter la fortune sur le continent. Y avait-il déjà dans cette petite troupe cette horreur des convenances sociales, ce mépris du conventionnel, cette aversion de toute sujétion qui distingueront bientôt les cosmopolites forbans de la flibuste?

J'ai peine à supposer que le hasard seul guida Chantail dans cette transplantation et qu'il n'ait pas eu précédemment l'occasion de jeter les yeux sur l'emplacement qu'il choisit. Les

(1) Le traité du 13 mai 1627 porte sa signature « Chambaut ». Ainsi d'ailleurs que l'indique Pèrier, il n'aurait pas accompagné ses associés lors de leur départ. Il s'agirait donc d'un homonyme, à moins que Malouet ait confondu les dates en le faisant passer avec Chantail à la Guyane. Il est toutefois possible que son arrivée soit postérieure de quelques années et qu'il l'ait rejoint à bord d'un de ces navires hollandais qui fréquentaient assidûment les côtes voisines du Brésil.

atterrages de la région indécise comprise entre l'Amazone et l'Orénoque, ses points de relâche, étaient beaucoup mieux connus des marins normands, et particulièrement havrais, qu'on peut le supposer. Bien entendu, la connaissance qu'ils avaient de ces régions se limitait aux côtes et à une faible profondeur de pays; c'était une vue de périple, à la façon des cartes hydrographiques, où ce qui apparaît et ce qui importe surtout est le contour des côtes et leurs approches. Au delà, ils n'en savaient que ce qu'ils avaient appris des indigènes, des à peu près, des renseignements vagues, terrifiants ou séduisants suivant les cas. Mais les indentations du littoral, les embouchures des fleuves, les îles qui les flanquaient au large, n'avaient guère de secrets pour eux. Précisément parce que leurs navigations se faisaient d'escale en escale, — l'Atlantique franchi ce n'était plus qu'un grand cabotage, — en jetant l'ancre à leur gré suivant les facilités qu'ils trouvaient pour leur chargement et la traite avec les tribus sauvages, ils acquéraient à la longue, puissamment aidés au surplus par l'expérience de leurs prédécesseurs, une pratique minutieuse de ces parages.

Comme il a été dit plus haut, au moins depuis 1571, les Havrais se dirigeaient vers l'île de la Trinité, devant les bouches de l'Orénoque; dès 1584, et sans doute avant, ils arment pour l'Amazone (1).

L'exploration et l'essai d'établissement de La Ravardière à la Guyane en 1604 n'avaient abouti à aucun résultat positif, en dépit des lettres patentes de lieutenant général (2) que lui conféra Henri IV à son retour. Les préliminaires de cette entreprise sont restés ensevelis dans l'ombre, comme tant de faits de notre histoire coloniale; il semble cependant qu'elle ait été précédée d'un voyage d'éclairage effectué en 1598 et 1599 par deux navires havrais, le *Saint-Georges-Catholique* et la *Croix-de-Pardieu*, « pour faire et exécuter le commandement fait par l'amiral de France au nom du Roi » (3).

(1) Chartes-parties de l'*Espérance* en 1584, de la *Bonne-Aventure* en 1586.

(2) 3 juillet 1605.

(3) Le congé de ces navires était du 8 août 1598 et leur charte-partie du 18 septembre suivant.

Par la suite, et bien avant la création de la Compagnie du Cap du Nord (1), les navires du Havre allaient en droiture à l'île du Cap du Nord et remontaient de là aux Antilles (2). Au reste, ainsi que la remarque en a été faite, passer du Brésil ou du Venezuela à la Guyane et aux Antilles, était une navigation si facile que les Galibis, qu'on donne comme la souche des peuplades ayant essaimé dans les îles occidentales, n'avaient pas hésité à l'entreprendre bien souvent.

Se rendre de Saint-Christophe à la Guyane n'était pas pour inquiéter des gens familiers avec les colères de l'Atlantique. Il ne faut d'ailleurs pas oublier qu'Esnambuc et Chantail, sinon dans leurs deux voyages, au moins dans le premier, avaient dû chercher un emplacement convenable en bien des endroits avant de réaliser leur dessein, et qu'ils avaient pu classer l'estuaire du Sinnamari comme une des localités à occuper suivant les éventualités.

De cette collaboration des deux navigateurs, ou plutôt de leur étroite association, un fait paraît ressortir avec évidence : c'est qu'Esnambuc a débarqué son lieutenant à Saint-Christophe avec mission de cultiver les produits exotiques, le petun en particulier, et les denrées nécessaires à la subsistance d'un noyau de colonie, en attendant que la récolte fût suffisante pour charger son navire. Cet essai pourrait être antérieur à 1623 et remonter au voyage entrepris en 1620, ce qui en expliquerait la prolongation inusitée. Ce centre ainsi créé avait constitué une amorce d'exploitation et attiré les entrepreneurs agricoles, les planteurs, comme Cramollet et Gournay, les marins dégoûtés de la mer et en quête d'occupations moins mouvementées, tels que Pèrier et ses camarades. Rien que d'explicable que, dans ces conditions, le recrutement se soit opéré de préférence en Normandie, puisque les organisateurs et les navires en provenaient.

Ce n'est pas là une certitude; ce n'est qu'une hypothèse qu'inspire naturellement l'étude des rôles respectifs impartis

(1) En 1633 et en 1638.

(2) Voici, de 1622 à 1626, les navires qui, aux termes de leurs chartes-parties, devaient toucher au Cap du Nord avant de se rendre aux Antilles : en 1622 la *Marie-Marthe*, en 1623 la *Marthe* et la *Marie-Marthe*, en 1624 la *Sainte-Anne*, en 1626 la *Marguerite* et le *Saint-Pierre*.

à chacun des marins dont l'action paraît avoir été prépondérante dans cet événement important que fut la formation embryonnaire d'une France tropicale. Elle diffère incontestablement de la manière dont on en concevait jusqu'alors l'origine; mais cela est dû à ce que les historiens qui s'en sont occupés, et notamment le P. Du Tertre, ont ignoré les documents du tabellionage du Havre, et cela n'altère nullement la confiance qu'on doit leur continuer pour tout ce dont ils ont été les témoins oculaires ou qu'ils ont pu connaître à l'aide des textes contemporains.

Maintenant il se peut, et je le répète, qu'en dehors de ces bénéfices licites, Esnambuc ait demandé à la course un supplément de gain. C'est même très probable, étant donné la composition déjà signalée de ses équipages. Il est donc possible que, chassant deux lièvres à la fois, il lui soit arrivé la mésaventure racontée par le P. Du Tertre. Cependant je pense, pour employer une expression du Palais, qu'il y a erreur sur la personne, et qu'en réalité elle est survenue au capitaine en la marine Urbain de Roissey.

CHAPITRE VIII

Urbain de Roissey

Le préambule de la commission délivrée à Esnambuc et à Roissey par Richelieu, le 31 octobre 1626, déclare que, depuis quinze ans, ils ont fait de grandes dépenses pour la recherche de quelques terres fertiles, mais il ne dit pas qu'ils les aient faites ensemble. On pouvait le supposer, on n'était pas en droit de l'affirmer.

Une association aussi intime et aussi continue ne peut se soutenir en présence des documents révélés par le minutier du Havre. Dans les deux chartes-parties précédemment citées il n'existe aucune mention de Roissey; par contre, on y voit Chantail et Le Vasseur, que des informations ultérieures nous montrent comme fixés à Saint-Christophe avant son occupation officielle.

Les armements des années voisines ne contiennent pas non plus de trace de Roissey, aussi bien parmi les marins qu'à l'égard des intéressés aux navires. Margry, modifiant sur ce point le récit du P. Du Tertre, fait de Roissey le collaborateur d'Esnambuc, mais cet auteur s'inspire uniquement des actes constitutifs de la Compagnie, et ce commentaire, en l'absence de preuves, me paraît dénué de valeur. Le combat aux Caïmans, mis sur le compte d'Esnambuc, et considéré comme la cause de son arrivée à Saint-Christophe, doit en réalité avoir été soutenu par Roissey.

Celui-ci, qu'un acte retrouvé par M. Bréard (1) indique comme demeurant à Réville (Manche) et qui résidait à Rouen en 1626, avait enlevé, le 15 juin 1624, un forban près des Sorlingues. Conduite à Brest, la prise provoqua un conflit de procédure entre les juges locaux et l'Amirauté (2). Les cent cinquante-quatre caisses, pipes et barriques de sucre qu'une sentence lui attribua furent vendues 15,018 l. 15 s. (3).

(1) En 1624, BRÉARD, p. 212.

(2) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 649, note 1, d'après Arch. Nat. Z^{1d} 6, fol. 103.

(3) BRÉARD. Quittance du 29 novembre 1624.

Il n'en était pas à sa première aventure. Les Anglais se plaignaient de lui, le représentant comme un pirate de Dieppe qui leur aurait capturé nombre de navires (1).

Encouragé par cette opération, Roissey obtint de l'amiral de Montmorency, le 8 août suivant, un congé pour trois navires : le *Royal*, de quatre cents tonneaux (2), l'*Espérance*, de cent vingt, et la patache la *Marguerite*, de soixante, « estant de présent au port de Havre de Grase », pour donner la chasse aux « pirates qui infestent la mer et déprèdrent les navires » marchands des villes maritimes de ce royaume..... et de « faire son retour au port du Havre de Grase avec les navires » qu'il aura prins ou recouvertz sur les pirates et gens sans « adveu ou sur ceux qui empeschent aux marchans français » la navigation du côté du Sud au delà du tropic du Cancer et « du premier méridien des Essores et du côté de l'Ouest... » (3).

A Roissey, l'appétit était venu en mangeant. Il n'avait pas calculé la mise de fonds nécessaire à un armement de cette importance. Au lieu de conduire une escadrille, il dut se contenter d'un seul bâtiment. Dans les trois prêts consentis en 1625 (4), l'un à cinquante pour cent, les deux autres aux hautes aventures, à cent pour cent, il n'est question que de l'*Espérance*, prête à faire voyage à l'aval (5).

(1) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 649, note 2, d'après B. N., Cinq-Cents Colbert, 465, fol. 258.

(2) Les navires de cette taille étaient alors exceptionnels au Havre et d'une façon générale dans la Manche, où les dénivellations des marées sont considérables. Quelques années auparavant il y en avait eu un de ce tonnage, le *Régent*, ayant fait, en 1613 et 1614, le voyage du Maragnon; acheté en 1616 par Antoine de Monchrestien, il avait été vendu le 7 avril 1621 par Guillaume Berry, sieur de Hayneville, probablement pour démolir.

(3) Communiqué par M. Camille Bloch, inspecteur général des Bibliothèques et des Archives. Il est presque superflu de souligner que ce congé n'est autre chose qu'une lettre de marque contre les bénéficiaires de l'exclusion commerciale, Espagnols et Portugais. (Arch. Nat. Z¹^d 6, fol. 98.)

(4) BRÉARD, p. 213. Actes des 23 janvier et 25 avril 1625. Avec Roissey se trouvait François Rozeau, de Honfleur, qui mourut en 1632, au cours d'une expédition assez énigmatique.

(5) Il dut contracter d'autres dettes ou emprunts pour compléter son armement, car, le 28 décembre 1626, Jean Cavelet désignait Esaïe Loue, sieur de la Renadie, pour réclamer en son nom et au nom de la Compagnie des Indes occidentales le

C'est en ce modeste équipage qu'il rencontra au groupe des Caïmans le galion espagnol. L'attaqua-t-il comme le prétend Margry, qui, on le sait, attribue le fait à Esnambuc, fut-il surpris et assailli ainsi que le raconte le P. Du Tertre? et heureux de se tirer de ce mauvais pas les grègues nettes, on peut hésiter entre les deux versions. Ce qui est incontestable, c'est qu'il fut maltraité au point de chercher un refuge pour se réparer et permettre à son équipage de se remettre d'une si chaude alerte.

Il y a une erreur évidente dans les chiffres que donne le P. Du Tertre au sujet de l'importance de l'équipage. Un navire destiné à faire la course, un navire de cent vingt tonneaux tel que l'*Espérance*, comptait plus de trente-cinq hommes à son bord; il devait y en avoir à peu près le double(1). En ce qui concerne l'artillerie, elle était de peu d'importance sur ces petits croiseurs. Les capitaines se fiaient bien plus à leur audace, à la terreur qu'inspirait l'abordage, que sur la lutte à distance à coups de canon, qu'une disproportion trop grande pouvait rendre fatale à l'assaillant.

Les dates connues d'après les documents déjà publiés confirment l'opinion que le navire attaqué aux Caïmans était celui de Roissey. Au 25 avril 1625, celui-ci est encore à Honfleur. Admettons qu'il ait pris la mer quelques jours après, tout au commencement de mai, qu'il ait mis trois mois à se rendre dans la mer des Antilles et, après être sorti de l'étreinte de son adversaire, à se réfugier à Saint-Christophe; cela nous remet au mois de juillet. A l'égard du séjour du corsaire dans l'île, on possède deux données assez différentes, l'une du P. Du Tertre, qui le fixe à sept ou huit mois, l'autre du préam-

cidre, poisson et autres marchandises de victuailles achetés à Honfleur par Roissey et arrêtés en cette ville par un nommé Dumesnil ou autres.

Au reste, Roissey paraît avoir été bien pourvu en matière de chicanes. Le 1^{er} janvier 1627, François Simonneau, maître du *Saint-Pierre*, de Brouage, passait procuration aux fins d'interjeter appel d'une sentence rendue la veille par l'Amirauté autorisant Roissey à faire vendre les agrès et appareils de son navire.

(1) Au xvi^e siècle, les navires armés en interlopes pour les Antilles disposaient ordinairement d'un homme par deux tonneaux de jauge : en 1575, le *Prince*, de trois cents tonneaux, a un équipage de cent soixante-dix hommes; l'année suivante, la *Salamandre*, de trois cent cinquante tonneaux, de cent soixante hommes. En 1628, les corsaires armés au Havre appliquent, à une exception près, la vieille règle des navires de combat : un tonneau, un homme.

bule de la commission, qui le porte à un an. Il existe donc un écart assez sensible et on ne sait trop à laquelle de ces indications on peut accorder la préférence. Dans le premier cas, le départ pour la France aurait eu lieu en février ou mars 1626; dans le second, en juillet. Il est probable que l'une comme l'autre ne sont que des approximations et qu'elles n'ont aucune prétention à une exactitude rigoureuse. On est, par conséquent, autorisé à les concilier en en prenant la moyenne, soit dix mois. En les ajoutant à juillet 1625, on arrive à mai 1626. Or, selon toute vraisemblance, la mise à la voile simultanée d'Esnambuc et de Warner pour l'Europe doit être placée à la fin de mai ou au début de juin.

On ignore dans quelles conditions les colons français se trouvaient installés à Saint-Christophe et quels emplacements ils occupaient. Si l'on s'en rapporte à la délimitation faite entre Esnambuc et les Anglais en 1627, et qui n'est sans doute que la reconnaissance officielle de la situation antérieure, ils auraient possédé les deux extrémités de l'île, la Capesterre au nord-ouest, la Basse-Terre au sud-est avec la longue péninsule projetée vers l'île Nièves; entre deux, et ne leur laissant de communication que par la mer, les Anglais s'étaient étendus dans la partie centrale la plus montagneuse et la plus large.

Il y a dans cette répartition un indice sûr d'occupations successives, sans qu'on puisse affirmer à quelle nation en revient la priorité (1). Le fait que l'île entière ne fut pas soumise à une domination unique ne prouve rien, car les colons étaient trop peu nombreux pour s'étendre beaucoup dans l'île et ils avaient intérêt, d'autre part, à ne pas effaroucher les indigènes.

Arrivant à Saint-Christophe, Roissey y trouva Esnambuc et le noyau de compatriotes qui s'y étaient fixés, soit par son

(1) Les Anglais auraient été ravitaillés, en juin 1624, par le *Hope-Wale*, capitaine Jefferson, c'est-à-dire avant même le départ de France du navire sur lequel avaient pris passage Cramollet et Gournay. (Georges SERVANT, *ibid.*, p. 387.) On ne peut tirer argument de cette indication pour prétendre que Warner précéda Esnambuc, puisque l'*Espérance* avait appareillé du Havre dès l'année précédente, et que d'ailleurs le recrutement pour Saint-Christophe n'a pu naître qu'après qu'on eut reconnu les avantages de cette île. Mais il ne s'accorde pas du tout avec la simultanéité attestée par le P. Du Tertre du débarquement des deux capitaines.

initiative, soit d'une façon indépendante. Des relations amicales ne tardèrent pas à se nouer entre ces deux groupes de Français. Une circonstance fortuite contribua à les resserrer et les obligea à envisager sous un autre angle l'établissement déjà en bonne voie. Le capitaine anglais Thomas Warner, réfugié paraît-il pour des raisons analogues à celles qui y avaient conduit Roissey, avait trouvé de son côté l'endroit agréable, la situation avantageuse, et pris la résolution d'y rester. La Grande-Bretagne ne faisait que commencer l'édification de son tentaculaire empire colonial; à l'encontre de ce qui s'était observé chez nous, ses dissensions intestines allaient même servir son influence extérieure; mais, pour qui était au courant de ses méthodes, il n'était pas douteux que, son but une fois défini, elle le poursuivrait avec sa ténacité coutumière. Seul jusqu'alors dans le petit cercle de colons dont il était le chef, Esnambuc voyait se dresser à côté de son œuvre une concurrence éventuellement redoutable. Si pour le moment l'entente entre les blancs était entière, son maintien était subordonné à la sagesse des individus qui l'avaient contractée et, condition plus précaire encore, à la continuation de la paix entre les deux couronnes.

En dehors de cette légitime préoccupation, une complication très grave s'était greffée sur les inquiétudes des Français. Jusqu'alors la faiblesse numérique de la colonie l'avait fait tolérer des indigènes, dont elle n'avait eu qu'à se louer. Il est remarquable que les premières relations entre indigènes et Européens dans les petites Antilles aient été, à leurs origines, empreintes de ce caractère de cordialité; il disparaît bien moins du fait même des premiers que par l'ambition et l'avidité des blancs. Dans les vicissitudes tragiques de la colonisation de quelques-unes de ces îles, on sait pour certaines et l'on devine pour les autres que les torts vinrent de ces derniers, que leur attitude agressive, leur mépris de toute équité, transformèrent rapidement en haine les sentiments débonnaires manifestés d'abord par les sauvages. C'est, hélas! une loi implacable du progrès qui condamne à disparaître les races inférieures mises sans transition en présence d'une civilisation qu'elles ne comprennent pas et aux exigences de laquelle elles ne peuvent s'adapter. Ceci est une explication, ce ne peut être une justification.

A Saint-Christophe, où jusqu'alors l'entente avait régné, le débarquement à peu d'intervalle de deux équipages, les brutalités d'hommes grossiers, peut-être les exploits de quelques Paris, éveillèrent à bon droit les craintes des sauvages. Afin de se prémunir contre un péril qui n'avait rien d'imaginaire, ils projetèrent de massacrer tous les colons. — C'est ce que le P. Du Tertre qualifie d'horrible conspiration. — Ceux-ci, prévenus à temps par une indiscretion féminine, prirent les devants. Entre ce subit changement d'allures des Indiens et l'arrivée des corsaires, il y a mieux qu'une coïncidence.

Roissey n'eut vraisemblablement pas de peine à convaincre Esnambuc du double danger de l'hostilité des indigènes des îles voisines et de l'installation étrangère. Lui-même, trouvant une terre en partie défrichée, dotée de rades accessibles, de forêts, de salines, assez grande pour nourrir une population nombreuse, pas assez vaste pour en rendre la défense difficile, jugeait l'occasion favorable de se tailler une semi-royauté. Il s'y joignait l'avantage, puisque les îles les plus proches étaient sans possesseurs chrétiens, d'une extension colonisatrice susceptible de satisfaire à tous les besoins futurs, si étendus qu'ils pussent être, et de s'assurer, indépendamment d'une situation matérielle inespérée, la bienveillance royale, qui ne pouvait faillir à une entreprise de cette envergure.

L'accord conclu, il ne restait plus qu'à l'exécuter. Tandis que Warner, après entente avec les Français, se rendait en Angleterre, Esnambuc et Roissey, chargeant leurs navires de pétun et de produits du sol destinés à attester la valeur de leur conquête, mettaient à la voile pour la France. Avant d'exposer leur dessein au Cardinal, ils devaient d'abord mettre dans leurs intérêts leurs amis, leurs correspondants, leurs bailleurs de fonds.

Pendant leur absence, la colonie ne restait ni sans habitants ni sans défense. Deux forts protégeaient les ports des deux extrémités de l'île; quatre-vingts hommes et un chapelain les gardaient. Pour mieux faire accepter leur voyage, ils leur avaient promis le rapatriement ou du renfort. C'était là un viatique permettant d'attendre les événements.

Cet armement, cette garnison, ne corroborent-ils pas l'hypothèse d'une colonisation déjà ancienne, alimentée par des

navires français ou étrangers, indépendante du hasard qui avait amené Roissey. Ses quatre pièces de canon, ses quelques pierriers, n'auraient jamais suffi à constituer une protection efficace, d'autant plus qu'il était obligé d'en conserver contre les écumeurs des mers. Et même en ajoutant aux vingt-cinq ou trente Français trouvés dans l'île, suivant le P. Du Tertre, les trente-cinq hommes de son brigantin, on n'arrive encore qu'à un total de soixante-dix à quatre-vingts hommes, car il est inadmissible de supposer un instant qu'Esnambuc et Roissey aient compris dans leur chiffre les Anglais restés à Saint-Christophe.

Si le déclenchement de la colonisation officielle doit être reporté en partie à Roissey, il ne s'ensuit pas qu'on doive lui en attribuer tout le mérite. Un peu plus tôt, un peu plus tard, l'instinct de la conservation eût conduit Esnambuc à la même démarche. D'ailleurs, ces deux hommes, qu'un incident a rapproché dans une commune ambition, sont séparés par une profonde dissonance de caractère. Bien qu'il soit peut-être téméraire de prendre au pied de la lettre les accusations du P. Du Tertre, qui semble avoir obéi au désir de rehausser par contraste la personnalité d'Esnambuc, il est incontestable que l'heure des responsabilités, quand il s'agira de défendre Saint-Christophe contre la flotte espagnole, sera pour eux la pierre de touche. Esnambuc, prudent dans la conduite de l'entreprise, obstiné dans sa poursuite, fera preuve d'une énergie et d'une loyauté parfaites, qualités qui tiennent de famille, puisqu'un de ses neveux, tombé dans une lutte disproportionnée, suscitera l'admiration d'un ennemi chevaleresque. Il liera son sort à celui de ses compagnons lorsque la colonie naissante sera ballotée sur les mers; ils l'entoureront de leur respect filial, de leur affection, parce qu'ils l'auront vu attaché à ses devoirs de conducteur d'hommes au moment où tout espoir paraissait perdu.

Roissey, brillant peut-être dans un coup de main, accusera par comparaison son infériorité morale. Devant le danger, son insuffisance deviendra de la couardise, et il ne tiendra pas à lui que l'œuvre commencée ne soit irrémédiablement perdue. Incapable de se ressaisir, affolé, on le verra uniquement soucieux de sortir au plus vite d'une aventure qu'il jugera avortée; à ceux qui l'auront suivi, aux colons qu'il aura

entraînés, il ne montrera que les voiles de son navire disparaissant à l'horizon. Richelieu fut équitable : à Esnambuc le titre et les avantages de capitaine général de Saint-Christophe; à Roissey la Bastille (1).

(1) Il n'y resta pas longtemps. Quand il en sortit, il réclama à la Compagnie une grosse somme d'argent pour les frais de l'expédition. (Georges SERVANT, *ibid.*, p. 400, note 2.)

CHAPITRE IX

**Un associé de Belain d'Esnambuc : Jean Cavelet,
sieur du Hertelay,
directeur de la Compagnie des Indes occidentales**

C'est une question encore irrésoluble de savoir si Esnambuc, lors de son voyage de 1623, qui devait avoir de si décisives conséquences, agit avec ses capitaux personnels ou si, ainsi qu'il a été exposé précédemment, il ne fut que l'instrument d'un armateur havrais. Jean Lhurier, indiqué comme bourgeois et victuailler pour la totalité de l'*Espérance*, me paraît n'être qu'un prête-nom dissimulant, j'ignore pourquoi, Esnambuc, et peut-être aussi un marchand du Havre avec lequel il avait déjà entretenu des relations d'affaires, Jean Cavelet, écuyer, sieur du Hertelay (1).

La maison de commerce dont il était alors le chef avait été fondée une cinquantaine d'années auparavant par son père Pierre Cavelet, plus tard qualifié d'écuyer et de sieur de Lymare (2). Celui-ci, vraisemblablement originaire de Caudebec-en-Caux, était arrivé au Havre antérieurement en 1572, comme receveur de la Romaine, nom sous lequel on désignait la Ferme des droits d'entrée et de sortie des marchandises. Il conserva longtemps cette charge, puisqu'en 1608 il faisait

(1) Le Hertelay qui, dans les documents de l'époque, s'écrit indifféremment Harteley ou Herteley, était une paroisse dépendant du bailliage de Montivilliers; elle fut réunie à Bréauté postérieurement à 1790. Pierre Cavelet, propriétaire d'une partie des terres de la paroisse, était également, depuis le 21 février 1589, adjudicataire des rentes dues au domaine pour raison de la prévôté. Des lettres patentes données à Paris au mois de février 1625 érigerent le Hertelay en demi-fief de haubert, tenu et mouvant des francs fiefs du comte de Gueldres, en faveur de Jean Cavelet, afin de reconnaître les services qu'Henri IV avait reçus du sieur de Lymare, « en plusieurs signalées occasions importants son service et le bien de notre estat, mesmes de ceux que nous a renduz le fils depuis notre advenement à la couronne et pour lui donner subiect de continuer à l'advenir ». Le Hertelay, passé, à la mort de Jean Cavelet, en la possession de son fils Pierre Cavelet, échut après ce dernier à sa fille et unique héritière Catherine Cavelet; celle-ci en fit don, par acte du 14 juillet 1711, à Louis Le Seigneur, chevalier, son frère utérin. (Arch. de la Seine-Inf., C 2873.)

(2) Le fief de Lymare était tenu du fief de Lanquetot, vicomté de Caudebec.

remise de son office de receveur ancien pourvu par le roi aux bureaux particuliers de la Romaine et traites foraines établis au Havre, à Harfleur et à Fécamp au profit de son fils Jean (1).

Entre temps, d'après une pratique fort commune et très lucrative, il servait de fondé de pouvoirs à de hauts personnages. En 1605, il traite au nom du sieur de Gondy, chevalier d'honneur de la reine, de la livraison de cailloux de silex destinés probablement à servir au pavage de l'un des édifices royaux (2).

Habitant en 1572 une maison rue François (3), appartenant à Jean Férey, il n'avait pas tardé à être tenté par les profits du commerce maritime. A cette époque, la plus active qu'ait connue le Havre avant son grand développement de la seconde moitié du XVIII^e siècle, la fièvre du négoce gagnait infailliblement les nouveaux immigrants disposant de quelques ressources. Ce serait un chapitre curieux de l'évolution économique locale que de citer ces légions d'habitants appartenant à toutes les classes sociales qui se laissaient entraîner à courir les chances de la mer, depuis les petits boutiquiers, les « manouvriers de bras », jusqu'aux soldats, jusqu'aux gentilshommes — dont certains d'ancienne noblesse — exerçant ou non une autorité quelconque dans la ville. Parfois même ils y prenaient part de leurs personnes et tel officier de la garnison, « tertiaire », venu du pays de Bigorre ou du Comtat Venaissin (4), d'abord intéressé dans les armements, se risquait à s'embar-

(1) Procuration du 24 novembre 1608. Le 24 janvier 1616, il passait une autre procuration dans le même but, mais cette fois sans nom de bénéficiaire.

(2) Quittance de Guillaume et Jean Auber frères, de Saint-Denis-Chef-de-Caux, ayant fourni 13,700 de caillou gris et noir épincé. (Tabellionage, 9 mars 1605.) — Le même jour ces artisans et Robert Brunet, du même métier, reconnaissent avoir reçu, au nom du célèbre financier Zamet, 360 l. pour la façon du pavé qui leur avait été commandé par le roi, à raison de 16 l. le mille, pour les bâtiments de Fontainebleau. — Ce silex provenait des éboulements des falaises. Au XVI^e siècle les architectes avaient obtenu les plus heureux effets en l'alliant dans les constructions avec la pierre et la brique.

(3) Accord avec Jacob Fournier, son voisin, pour avoir une vue sur la cour (17 décembre 1572). La rue François forme aujourd'hui les rues de la Gaiffe et Bazan.

(4) Ce sont les pays d'où étaient originaires Corbeyran de Cardailhac, sieur de Sarlabos, et les deux Villars, qui gouvernèrent le Havre pendant plus de soixante ans (1563 à 1626); ils attirèrent et retinrent nombre de leurs compatriotes.

quer et s'intitulait bientôt « capitaine pour le roi en sa marine du Ponant ».

Le développement de la maison de commerce fondée par Pierre Cavelet fut rapide. En dehors de ses participations dans les navires affectés à la pêche de la morue et à la navigation avec la péninsule ibérique, tant de façon directe qu'en qualité de commissionnaire et par les prêts aux aventures, il s'adonna spécialement aux armements dirigés vers l'Amérique méridionale et les Antilles. Dans cette branche des affaires havraises, il intervint pour la première fois comme victuaillieur pour un huitième dans le *Tigre*, de quarante-cinq tonneaux, envoyé au cap Vert, à la côte de Sierra-Léone et au Pérou (1). Les bénéfices qu'il en retira l'engagèrent délibérément dans cette voie; de 1577 à 1610 on le rencontre intéressé pour des parts diverses dans soixante-deux navires transatlantiques. A cet égard, c'était la seconde maison de la place; la première appartenait à un armateur originaire de Rouen, Andrieu Letellier, avec soixante-quinze navires, et la troisième à Nicolas Toustain, sieur de Castillon, l'un des prêteurs de Nicolas Belain, avec cinquante-huit navires.

Les années qui suivirent la Ligue, et plus encore celles comprises entre la mort d'Henri IV et l'occupation définitive de Saint-Christophe, sont marquées au Havre par une sensible régression de la navigation américaine; la prise de possession des petites Antilles ne pourra même l'enrayer, et cette atonie se prolongera longtemps, jusqu'au retour, en 1717, du régime de la libre concurrence entre particuliers, qui avait régné jusqu'en 1626 (2). Pierre Cavelet, surtout après 1610, sa fortune faite, se retira presque entièrement des affaires; au delà de 1615, âgé (3), malade, perclus de goutte qui l'empêchait même de signer (4), il se reposa absolument de toute gestion sur son fils Jean.

(1) Charte-partie du 8 janvier 1577. Ce navire était de retour au Blavet en juillet et au Havre le mois suivant.

(2) Lettres patentes d'avril 1717 accordant à treize ports la liberté de commercer avec les Antilles françaises. Ce nombre fut augmenté par la suite.

(3) En supposant qu'il ait eu vingt-cinq ans en 1572, il aurait été presque septuagénnaire à cette date.

(4) Le 24 septembre 1618, à la reddition des comptes que lui fait Jean Cavelet, il ne put signer « à cause de la maladie de goutte qu'il a dans la main ».

Suivant une coutume dont on peut citer de nombreux exemples, Pierre Cavelet avait, de bonne heure, songé à éviter les contestations qui surgissent si aisément au partage de successions importantes. Ces Normands, qu'on se représente comme si processifs, au point que Racine a consacré cette réputation dans un chef-d'œuvre qui la transmettra longtemps après que la Normandie ne sera plus qu'une expression vide de sens, accumulaient au contraire les précautions afin de prévenir les ennuis judiciaires entre leurs proches. Il faut l'avouer, ils n'y parvenaient pas toujours. En 1603, ayant encore des enfants mineurs, peut-être à l'occasion d'une maladie, il rédigeait de sa main le testament suivant, dont l'intérêt s'accroît par l'intention formelle qu'il révèle de répartir également entre ses fils les biens qu'il possédait :

Pierre Cavelet, sieur de Lymare, reconnaissant que tout ou la plus grande partie des biens par lui acquis sont assis au bailliage de Caux ; considérant aussi quelle est la coutume de succéder et les privilèges que l'aîné remporte sur ses puînés (1), à cette cause il veut et entend que advenant son décès, Jean et François dits Cavelet, ses enfants puînés, aient et remportent le tiers en essence de tous ses conquets en quelque part qu'ils soient situés ou assis au bailliage de Caux. Duquel tiers dès à présent il leur fait don pour eux et leurs hoirs et ayant-cause, à rétion toutefois de l'usufruit sa vie durant, même de sa femme sa vie durant d'elle. Veut et entend aussi que si l'un de sesd. enfants puînés décède sans hoirs issus de lui en loyal mariage, en ce cas la contingente du puîné accroisse et vienne en l'autre puîné survivant ou aux enfants et héritiers du survivant sans que l'aîné de tous ses enfants y puisse réclamer aucune part si ce n'est que la ligne des puînés fut de toute éteinte. Et à cette fin et pour attestation de ce que dessus, qu'il veut et entend avoir lieu et être observé et entretenu en son contenu, il a signé ce présent ce 15^e de mai 1603.

CAVELET (2).

(1) Dans le pays de Caux le droit d'aînesse était d'usage coutumier ; le fils aîné du paysan recevait ses terres. DEPPING, éd. de 1845, p. 11, incline à y voir un vestige de l'occupation scandinave de cette partie de la Normandie, qui serait originaire de Norvège où il se retrouve. Par une exception d'origine fort lointaine, le Havre et la partie de la plaine comprise entre Harfleur et la mer n'y étaient pas soumis. En 1386, lors de l'enquête pour la réformation de la coutume de Normandie, les habitants des paroisses de Gravelle, Leure, Ingouville et Sanvic demeurant au-dessous du chemin allant de Harfleur au Chef-de-Caux, déclaraient que, de toute ancienneté, les héritages étaient partagés également entre frères et sœurs. (Arch. comm., FF. 106.)

(2) Conservé pendant douze ans par Cavelet, ce testament fut déposé au tabellio-

De son mariage avec Anne Leblanc (1), native de Rouen, Pierre Cavelet eut au moins une fille et quatre fils; tous sans doute nés au Havre (2). Anne Cavelet, mariée le 5 septembre 1594 avec Jean Mathieu, avocat, fils de Jean Mathieu, procureur du roi en l'Amirauté, et qui lui succéda dans cet office (3); Pierre Cavelet (4), Jean Cavelet, sieur du Hertelay, nés tous deux antérieurement à 1590, et François Cavelet, sieur de Roudemare, baptisé en l'église de Notre-Dame du Havre le 13 mars 1592; il avait un frère jumeau, Henry Cavelet, qui dut mourir en bas âge.

Si diminuée que fût l'importance de la maison de commerce, elle continuait cependant ses armements. Un acte du 24 septembre 1618 fait connaître que depuis le dernier compte de la négociation de ses affaires rendu par Jean Cavelet à son père, le 14 mai 1615, la recette s'était élevée à 23,202 l. 13 s. et la dépense à 13,382 l. 13 s. Dans ces chiffres étaient compris la vente du *Henry*, dont était maître Thomas Clérice, ainsi que le produit des deux voyages effectués par ce navire à Terre-Neuve, et des deux derniers voyages entrepris par le *Saint-Pierre*, capitaine Girard Le Testu, l'un aux îles du Pérou et l'autre à la côte « de Canadas » (5).

Il est possible de compléter ces renseignements à l'aide des

nage le 21 mai 1615 (Registre des reconnaissances numéro 144) et ratifié le lendemain par Pierre Cavelet, écuyer, sieur de Bosrosey, son fils aîné et présomptif héritier. Quelques mois après, le 12 décembre, Cavelet, complétant ces dispositions, donnait à chacun de ses deux fils puînés leur part de ses héritages assis sur les paroisses de la Chapelle du Hertelay et de Houquetot.

(1) Le 27 mai 1620, elle donne procuration à ses trois fils afin de soutenir une action intentée par Jonas Leblanc, de Rouen, très probablement un de ses parents.

(2) Les registres des baptêmes de la paroisse de Notre-Dame du Havre, conservés aux Archives communales, ne remontent qu'à 1590. Ceux du greffe du Tribunal civil sont plus anciens, depuis 1551, mais avec de regrettables lacunes au xvi^e siècle.

(3) Par son contrat de mariage du 18 novembre 1593, Cavelet donnait 8,000 l. de dot à sa fille, outre son trousseau, et Mathieu s'engageait à loger les deux époux en sa maison, à leur servir feu et hôtel, ou bien 450 l. de rente ou sa charge de procureur en l'Amirauté, au choix. (Tabellionage.)

(4) Il prit le titre de sieur de Lymare au décès de son père; il était alors président au présidial de Caudebec. Il avait épousé Jeanne Glénart ou Glanart, dont il eut Pierre Cavelet, sieur de Houquetot, de Caux et de Beauvais, seigneur châtelain de Vertbosc.

(5) Tabellionage. Registre des reconnaissances pour 1618, numéro 155.

actes du tabellionage. En 1611, Pierre Cavelet était bourgeois pour sept huitièmes et victuailleur pour cinq huitièmes au *François*, de cent tonneaux, et à sa barque la *Françoise*, de trente tonneaux; en 1613, pour sept et trois huitièmes au *Henry*, de soixante tonneaux; en 1615, pour quatre et deux huitièmes au *Saint-Pierre*, de cent cinquante tonneaux. Rapprochés des armements multipliés de la période antérieure, on ne peut considérer ces participations à la navigation américaine que comme un moyen de ne pas se désintéresser d'un commerce auquel Cavelet s'était consacré pendant tant d'années.

Sur le tard, alors que les loisirs étaient venus avec la fortune, tout en continuant l'exercice de son office fiscal, il avait trompé son besoin d'activité en s'intéressant aux affaires communales. Il remplit les fonctions échevinales en 1605, en 1606, en 1607 et probablement une autre année, 1604 ou 1608, les échevins étant nommés pour quatre ans. En 1591, il avait été trésorier-comptable de la paroisse de Notre-Dame.

Il mourut au Havre au commencement de 1619, sans qu'il soit possible d'indiquer une date précise, les registres des inhumations n'existant plus pour cette époque. La « choisie » de sa succession, faite sous seing privé, fut reconnue devant Maurice Le Febvre, notaire à Caudebec, le 15 mai 1619 (1).

Des trois fils qu'il laissait, l'aîné se confina dans ses fonctions de magistrat et fit souche à Caudebec; le plus jeune, tout en continuant à résider au Havre, ne joua qu'un rôle effacé (2). Quant au second, Jean Cavelet, il maintint la maison et prit une part prépondérante dans l'organisation de la Compagnie des Indes occidentales et de la Compagnie des Isles de l'Amérique, qui lui succéda.

(1) Tabellionage, 9 août 1624.

(2) Il se peut que ses conseils n'aient pas été inutiles à son frère. Tandis que celui-ci paraît n'avoir jamais été en Amérique, François, à l'âge de vingt-trois ans, avait fait le voyage des îles du Pérou dans le *Saint-Pierre*. — Trésorier-comptable de l'église de Notre-Dame en 1639, contrôleur au grenier et magasin à sel du Havre, François Cavelet fut plusieurs années échevin. Son fils, François Cavelet, sieur de Roudemare, résidait à Hermeville en 1673. Une fille de ce dernier, Marie-Françoise Cavelet, était, en 1711, veuve de François de Vateboc, marquis de Gonneville. (Racquit de rente, 17 janvier 1711.)

Initié de bonne heure aux affaires commerciales de son père, Jean Cavelet était parfaitement préparé à les continuer. Le vieux praticien, au cours d'une carrière de près d'un demi-siècle, avait acquis une intime connaissance du négoce américain et des parages où il s'opérait de préférence. Ses fonctions de receveur de la Romaine lui permettaient de compléter et d'étendre ces notions, puisque tous les capitaines, aussi bien que leurs armateurs, étaient tenus d'y faire leurs déclarations. De plus, tant par ses relations avec les marchands havrais que par son alliance avec le procureur du roi en l'Amirauté, il pouvait, ainsi que d'ailleurs beaucoup de ses confrères, se tenir au courant des traversées et des relâches.

A la mort de son père, Jean Cavelet avait complètement assumé la direction de ses armements. Il était lui-même intéressé dans le *Henry* et le *Saint-Pierre*. Dans les années suivantes, il entre pour une partie dans la *Marie*, de quatre-vingts tonneaux, capitaine Jean Hérault, destinée pour la Dominique et la Martinique, en 1623; dans la *Sainte-Anne*, de quarante-cinq tonneaux, maître Guillaume Badet, pour le Cap du Nord et les Antilles, en 1624; dans le *Saint-Pierre*, capitaine Girard Vaullart, pour la Tortue et autres lieux, en 1626 et 1627. On sait qu'il était aussi intéressé dans la *Marquise*, et qu'il le fut probablement dans l'*Espérance*.

La vente d'une pièce de terre, consentie en 1623 par François Belain, sieur de Quenouville, à la veille du départ d'Esnambuc, témoigne d'autre part qu'il était lié avec les autres membres de sa famille.

Au retour d'Esnambuc, en 1626, celui-ci fut naturellement conduit à s'adresser à Jean Cavelet, aussi bien pour la vente de sa cargaison qu'afin d'utiliser, pour la réussite de ses projets, peut-être communs, ses connaissances et son influence. Ni l'une ni les autres n'étaient négligeables; il ne pouvait guère, dans le cercle de ses amis et de ses associés, trouver un intermédiaire mieux placé.

En effet, bien qu'on ignore la date de départ des relations de Cavelet avec le cardinal de Richelieu, on est amené à supposer qu'elles remontent au moins à la prise de possession du gouvernement du Havre par le Cardinal, c'est-à-dire en 1626, année où Georges de Villars lui en fit la cession. On pourrait même les

placer avant (1). Il est, en tout cas, un point incontestable : c'est qu'il eut jusqu'à sa mort la procuration du Cardinal, aussi bien pour la gestion de son marquisat de Graville que pour les entreprises dans lesquelles il agissait comme exécuteur de la volonté royale.

L'objet de cette procuration, passée par devant Pierre Parque et Pierre Guerreau, notaires au Châtelet de Paris, le 20 septembre 1627, était fort étendu. Cavelet intervenait constamment comme agent du ministre. C'est en cette qualité qu'on le voit opérer les paiements pour la construction et l'exploitation de la fonderie de canons établie en vertu de l'ordonnance du 31 mars 1627 dans les dépendances du château de Graville, pour les armements de la marine militaire, et si, dans la construction de la citadelle, la réfection des fortifications et les ouvrages d'aménagement du port il agit souvent comme commis du trésorier général de la marine du Ponant, réparations et fortifications de Normandie, on peut être assuré que la protection de Richelieu fut déterminante pour l'attribution de cette fonction lucrative. En fait, pendant onze ans, de 1627 à 1638, Jean Cavelet fut au Havre le représentant direct de Richelieu dans la résurrection de la marine française et dans les grands travaux qui donnèrent à la ville et à son port la physiologie qu'ils conservèrent jusqu'à l'agrandissement de 1787 (2).

(1) Il est possible que l'appui de Richelieu n'ait pas été étranger à l'érection du Hertelay en demi-fief de haubert.

(2) J'ignore pour quelle raison Borély, dans son *Histoire du Havre et de son ancien gouvernement*, attribue à Nicolas Dumé, capitaine en la marine, ce qui est à l'actif de Cavelet, dont il ne cite même pas le nom, bien que cet ouvrage, publié en 1880-1881, soit postérieur à celui de Margry. Dumé n'habitait pas le Havre à cette époque, mais bien Dieppe. Voici ce qu'il en dit (II, p. 351) : « Les Dumé, ou plutôt les Leroy-Dumé, vinrent s'établir au Havre sous le règne de Henri IV, attirés sans doute dans cette ville par les encouragements que ce prince donnait au développement de la marine et du commerce. Leur maison de commerce et d'armement, sous le nom de Leroy, ne tarda pas à s'élever au premier rang des maisons les plus importantes de la place. Le sieur Leroy-Dumé, qui semble avoir été le chef de cette famille, présidait aux armements de toute nature et fut le chargé des affaires particulières ou, comme on disait, le procureur de Richelieu en son gouvernement du Havre ; il percevait le traitement, les divers revenus attachés à ces hautes fonctions, tels que les vins d'honneur, et, au nom du cardinal, en donnait quittance au receveur des deniers communs. » — Borély a lui-même annoté des documents prouvant l'inexactitude de cette affirmation. (Arch. comm., CC 241.) — « Cette maison qui, en quelques années, acquit une importance considérable, devint au Havre le siège de la puissante association qui, dès 1626, obtint par lettres patentes

Le premier, Margry attira l'attention sur le rôle de Cavelet dans le fonctionnement des Compagnies des Indes occidentales et des Isles de l'Amérique. Il en trouva principalement les éléments dans le registre des actes d'assemblée de cette seconde Compagnie (1). Dans la précédente, il avait la charge de son administration au Havre et au Port-Louis, avec commission d'équiper les vaisseaux d'hommes et de provisions nécessaires aux voyages et à l'approvisionnement de la colonie; c'était à lui également qu'était réservé l'achat des marchandises importées.

En 1635, à la reconstitution de la Compagnie sur des bases plus larges, Cavelet, par une délibération du 4 février, fut prié de vouloir bien, après l'apuration des comptes, continuer à recevoir les choses et les hommes à embarquer au Havre, à vendre le tabac et les différents produits des îles (2). Ses attributions furent en réalité plus étendues encore, et il conserva jusqu'à son décès la manutention des affaires de la Compagnie.

Si lourdes qu'elles fussent, ces occupations multiples et la responsabilité qu'elles entraînaient n'absorbaient pas une activité qui semble avoir été très grande. Comme son père, il fut une année, en 1624, trésorier-comptable de l'église de Notre-Dame du Havre, mais, plus que lui, il participa à la vie communale. Capitaine enseigne quartenier en 1611, capitaine quartenier en 1615 (3), il fut nommé échevin l'année suivante.

la propriété de toutes les îles qu'elle mettrait en valeur, avec le droit exclusif d'y commercer, association qui prit un grand développement et donna lieu, une dizaine d'années après, à la fondation de la Compagnie des Isles de l'Amérique. » Borély, dont la documentation n'a le plus souvent pas dépassé les limites des Archives communales, n'y a, je l'affirme, rien trouvé qui pût confirmer ou même donner un semblant de vraisemblance à sa thèse. Avec un passage du même goût, page 406, voilà tout ce qu'il consacre à la participation du Havre dans la colonisation des Antilles. Cet écrivain, qui s'exprima sévèrement sur le compte de ses prédécesseurs, est, en ce qui concerne la marine et le commerce havrais, à laisser de côté; jusqu'au milieu du XVIII^e siècle ses allégations sont fantaisistes et émaillées d'erreurs plus ou moins inconscientes. C'est ainsi que, rencontrant en 1543 un navire terre-neuvier en rade du Havre, il en fait le premier navire envoyé par la France à Terre-Neuve! (I, p. 376.)

(1) Arch. colon. F² 19.

(2) MARGRY, p. 16 et 49.

(3) Il était de tradition qu'on ne pouvait accéder à l'échevinat qu'après être resté

Par une exception commune dans la suite, quand le fonctionnement de l'organisme communal perdit le caractère démocratique qu'il avait conservé depuis la fondation de la ville, mais très rare à cette époque, il fut maintenu dans sa charge jusqu'en 1622, c'est-à-dire qu'il fut réélu à l'expiration de sa période de quatre ans.

D'échevin, magistrature administrative et de police, il devint en 1624 receveur des deniers communs, patrimoniaux et d'octroi, en remplacement d'un bourgeois du Havre, Nicolas Varin, qui s'était fait pourvoir de cet office moyennant finances. Pour permettre à la communauté de le retirer des mains des traitants et maintenir intact un droit de nomination dont la ville, à juste titre, se montra toujours jalouse, il lui prêta les 8.300 livres nécessaires au remboursement du titulaire (1).

Cavelet n'abandonna cette fonction qu'en 1629 (2), tout en restant conseiller de ville, suivant l'usage observé au Havre. En 1628, on le trouve également receveur du Pré-de-Santé.

Marié au Havre, le 7 mars 1609, avec Louise Hue, fille de Laurent Hue, lieutenant au comté de Tancarville, il eut un fils, Pierre Cavelet (3), baptisé le 22 avril 1620, et plusieurs filles, dont trois : Anne, Marie et Françoise Cavelet, épousèrent les trois frères, Claude, Jonas et Michel Eustache. Leurs contrats témoignent que la situation de fortune de leur père le plaçait au premier rang de la bourgeoisie havraise. Celui du 12 décembre 1630, entre Anne Cavelet et Claude Eustache, lui promet, en dehors du trousseau ordinaire, une dot de 10,000 livres; il en est de même pour Marie Cavelet et Jonas Eustache. Au contrat entre Françoise Cavelet et Michel Eustache, Jean Cavelet étant mort, c'est son fils qui donne à sa sœur 10,900 livres

un temps plus ou moins long, habituellement trois ans, dans chacune des charges de capitaine enseigne et de capitaine quartenier de la garde bourgeoise. Ces officiers prenaient rang dans les Assemblées générales et s'initiaient ainsi au manie-
ment des affaires communales.

(1) Tabellionage. Reconnaissance par les échevins, 20 janvier 1623.

(2) Le 24 janvier 1633, il est remboursé d'une rente de 571 l. 8 s. 6 d. qui lui avait été consentie par la communauté des habitants en paiement de ce qui lui restait dû sur les 8,300 l. qu'il avait prêtées et de l'argent avancé à la ville en qualité de receveur.

(3) Prêtait serment en qualité de capitaine enseigne quartenier le 7 janvier 1640. (Arch. comm. BB 3.)

pour le droit auquel elle aurait pu prétendre à la succession de son père, et 1.200 livres pour le droit à l'héritage de sa mère (1).

Une des arrière-petites-filles issues de l'union entre Jonas Eustache et Marie Cavelet, Jeanne-Marguerite-Armande Eustache, née au Havre le 23 juillet 1722, épousa le comte de Kersaint, mort sur son vaisseau le *Thésée*, le 21 novembre 1759, à la bataille des Cardinaux. Elle fut la mère de Guy Coëtnempren de Kersaint, vice-amiral, décapité en 1793. C'est là un exemple, entre beaucoup, de ces alliances qui ont fait entrer des filles de bourgeois enrichis par le négoce dans des familles de vieille noblesse.

Jean Cavelet mourut en 1638. Il eut pour successeur dans les fonctions d'agent de la Compagnie des Isles de l'Amérique son commis Robert Couette, qui lui était depuis longtemps attaché, nommé par délibération de l'Assemblée générale de la Compagnie tenue à Paris le 1^{er} décembre 1638 (2).

On a vu plus haut qu'en 1572 Pierre Cavelet demeurait rue François. Avec la fortune lui vint naturellement le désir de s'affranchir de toute dépendance locative et de s'assurer les emplacements indispensables au dépôt des marchandises apportées par les navires dans lesquels il était intéressé. A défaut d'un entrepôt collectif, qui ne fut réalisé qu'au xix^e siècle, les négociants devaient se pourvoir de magasins, ce qui, en raison de la faible étendue de la ville, présentait d'assez grandes difficultés (3). A une date inconnue, il acquit un des

(1) Contrats de mariage des 12 décembre 1650, 30 octobre 1633 et 26 février 1639. Un autre contrat, concernant François Cavelet, fille de François Cavelet, sieur de Rougemare, passé aussi le 26 février 1639, stipule également une dot de 10,000 l.

(2) Caution par Anne Aubery, veuve de Robert Couette, à son fils, chargé des affaires de Nos Seigneurs de la Compagnie de l'Amérique, pour ce qui est à faire au Havre et lieux circonvoisins, de se conduire et gouverner bien et fidelement à ladite charge et d'en rendre bon et fidele compte. (Tabellionage, 16 décembre 1638.)

(3) La faculté d'étape ou d'entrepôt accordée par la déclaration de septembre 1664 ne fut guère appliquée au Havre. L'entrepôt ne naît véritablement qu'en vertu des lettres patentes d'avril 1717, relatives au trafic des colonies; encore était-il toujours fictif. L'entrepôt réel ne date que de l'arrêté consulaire du 11 thermidor an X et de la loi sur les douanes du 8 floréal an XI. Il ne commença à fonctionner au Havre que le 12 décembre 1810.

plus vastes immeubles du Havre, en plein centre des affaires, près de l'Hôtel de Ville et à quelques mètres de l'église de Notre-Dame.

Cette maison avait été édiflée dès l'origine de la ville par Jacques d'Estimauville, le dévoué lieutenant du vice-amiral du Chillou (1). Située en façade de la plus large rue du Havre, alors rue de Sainte-Adresse ou d'Estimauville, — elle porte aujourd'hui ce dernier nom —, et de la rue de la Vierge, — maintenant très élargie et dénommée rue Frédéric-Sauvage —, son ancienneté se révèle par un léger encorbellement au-dessus du rez-de-chaussée, particularité peu commune au Havre. Le banal crépi moderne dissimule l'appareil d'assises de pierre et de silex noirs d'heureux effet, si usité au xvi^e siècle pour les bâtiments importants.

Depuis la Révolution, cet immeuble, singulièrement transformé dans ses aménagements intérieurs, est affecté à l'hôtel des « Armes de la Ville ».

C'est dans cette habitation que décéda Pierre Cavelet en 1619; elle échut en partage à Jean Cavelet et devint, de 1626 à 1635, le siège de la Compagnie des Indes occidentales et des Isles de l'Amérique ensuite.

A la mort de celui-ci, son fils unique, qualifié plus tard de « maître Cavelet, écuyer, sieur du Herteley, conseiller du roi en son Parlement de Normandie, demeurant à Rouen », en devint possesseur. Il la vendit moyennant 12,000 livres à Michel Eustache, conseiller échevin du Havre, l'un de ses beaux-frères (2).

(1) Sur un terrain « contenant VII^{xx} piedz carrez, jouxte d'un costé la rue Sainte-Adresse, d'autre costé la rue de la Fontaine, d'un bout lediet Mahieu et lesdictz le Bailly et le Mère, et d'autre bout une rue qui maine vers les murs ». Enquête de 1532. Stéphan DE MERYAL, *Documents relatifs à la fondation du Havre*. Rouen, 1875, in-8, p. 364.

(2) Arch. comm. CC 50, 397. Contrat passé le 29 janvier 1650 devant Abraham Ferment et Jacques Maurice, tabellions à Rouen. La maison fut vendue le 3 décembre 1729 par les héritiers de Michel Eustache à Simon Deneufville, pour 17,500 l.

CHAPITRE X

La création de la Compagnie des Indes occidentales

On manque de données positives sur le port où Esnambuc aborda à son retour des Antilles. A défaut de documents sur ce détail particulier, on peut y suppléer en rappelant qu'il était parti deux fois, comme capitaine, du Havre-de-Grâce, qu'il s'y était créé des amitiés, y avait trouvé des capitaux, et qu'au surplus ses chartes-parties lui faisaient une obligation d'y revenir. On peut donc avancer avec une quasi-certitude que c'est dans cette ville qu'il vint accomplir la suprême étape dont il espérait, avec la fortune, la notoriété.

Le Havre n'était pour lui qu'un objectif secondaire dans l'accomplissement de son dessein ; ce n'était pas là qu'il pouvait obtenir le puissant appui qui, plus que jamais, lui était nécessaire. Depuis son origine, ce port était le débouché de Paris sur la mer, la grande porte vers le Nouveau-Monde de la région riche et industrielle qui se continue par les seuils de Bourgogne jusqu'aux pays tributaires du Rhin. C'était donc à Paris qu'il devait chercher des commanditaires et surtout intéresser à sa cause, à la cause qui pour l'heure était celle de l'expansion coloniale de la France, l'homme qui en incarnait les ambitions et la grandeur et devait, par son implacable volonté, en réaliser partiellement les aspirations séculaires.

Esnambuc avait eu le soin de charger son navire des produits recueillis à Saint-Christophe, et notamment de tabac, lequel, au dire du P. Du Tertre, valait à cette époque douze ou quinze francs la livre. — Ce prix diminua rapidement à la mise en valeur de Saint-Christophe —. La vente de cette cargaison lui procura en premier lieu de notables ressources ; elle eut de plus un avantage de propagande indéniable en montrant à l'avance et d'une façon irréfutable, les profits que pouvait donner une extension de culture dans les îles dont il projetait la conquête.

Jean Cavelet l'accompagna à Paris. Il pouvait lui être d'un

grand secours par sa pratique des affaires dans les tractations indispensables, et en effet on le voit intervenir avec lui dans les divers actes qui donnèrent à la Compagnie une existence régulière.

L'un et l'autre ne pouvaient choisir un moment plus favorable. Georges de Villars, gouverneur du Havre depuis la mort de son frère l'amiral, tué en 1595 à Doullens, était en pourparlers pour vendre son gouvernement au Cardinal (1); ils aboutirent bientôt et Richelieu eut désormais la haute main sur la ville et le port que son arrière-grand-père, Guyon Le Roy, sieur du Chillou, vice-amiral de France, avait fondés en 1517. Par là il arrachait à des seigneurs particuliers la clef de l'entrée de la Seine.

La même année, l'édit d'octobre supprimant la charge d'amiral de France remettait à Richelieu la grande maîtrise de la navigation et du commerce. Libéré des entraves qu'il pouvait justement redouter de ce côté, il pouvait commencer la réorganisation d'une marine qui avait de fait cessé d'exister depuis le chaos de la Ligue; il allait apporter ses soins à la constitution de ces Compagnies de commerce et de colonisation pour lesquelles il envisageait une importance et une prospérité dont son génie impatient ne mesurait pas les difficultés.

Des préliminaires de la formation de la Compagnie des Indes occidentales nous ne savons rien. Toutefois, les projets d'Es-nambuc et de ses associés cadraient trop bien avec les désirs avoués du Cardinal pour qu'il ne les agréât pas. S'il eut pu soulever les voiles impénétrables qui cachent l'avenir, il eut vu que de toutes les combinaisons, souvent grandioses, au moyen desquelles il s'efforçait d'orienter les énergies nationales vers la constitution d'une France extérieurement, seule celle que lui suggéraient le gentilhomme cauchois et le marchand havrais devait

(1) Le 3 novembre 1626 il approuvait les termes d'un contrat de vente conclu en son nom par sa femme Ypollite d'Estrées, — la sœur de la belle Gabrielle, — le 23 octobre, devant Beaufort et de Beauvais, notaires au Châtelet, ayant pour objet la cession au Cardinal des marquisats de Gravelle et de Grandcamp, moyennant 245,000 l. (Tabellionage.) D'après une note de Richelieu, du 1^{er} décembre 1626, citée par M. de La Roncière (IV, p. 578, note 1), le gouvernement du Havre aurait été payé 345,000 l., dont le roi remboursa 45,000 l. J'ignore si le chiffre précédent était compris dans celui-ci.

résister à l'accumulation des fautes et se révéler supérieure aux événements.

Pourtant, ces petits établissements lui paraissaient bien mesquins en regard des Antilles espagnoles et de nos colonies de l'Amérique septentrionale. « Les petites îles de Saint-Christophe et autres situées à la tête des Indes, écrivait-il, peuvent rapporter quelque tabac, quelques pelleteries (!) et autres choses de peu de conséquence. (1) »

Ce dédain s'explique aisément. Les premières années des Antilles françaises donnèrent surtout des espérances; c'était insuffisant comme dividendes. Les deux grandes richesses de ces îles sont le sucre, à tel point qu'elles méritèrent le qualificatif « d'îles à sucre », et le café. Or, à la mort de Richelieu, la culture de la canne était d'introduction récente (2); quant à celle du café son origine doit être reculée au premier quart du XVIII^e siècle (3).

Cette tiédeur dans l'avenir des Antilles était probablement la conséquence des traverses qu'elles éprouvèrent tout d'abord dans leur développement. Elle n'apparaît pas à la création de la Compagnie, car Richelieu y prend une part prépondérante, directement et indirectement. Rien de plus significatif que les noms des associés que nous connaissons. Ce ne sont pas des marchands, ceux-ci répugnant à entrer dans des sociétés où leur individualisme se sentait mal à l'aise, mais de hauts fonctionnaires désireux de faire leur cour au ministre : le marquis Rusé d'Effiat (4), surintendant des finances et maréchal de France; Flecelles, conseiller d'État, président en la Cour des comptes de Paris; Duplessis-Guénégaud, trésorier de l'Épargne; Bardin-Royer, conseiller d'État, président en la Chambre des comptes de Bourgogne; Cornuel, président, l'un des intendants et contrôleurs des finances en 1636; le secré-

(1) Richelieu, *Testament politique*, 2^e partie, p. 133-134, cité par Lemonnier, *Hist. de France*, t. VII, II, p. 422, note 1.

(2) Le 6 janvier 1643, la Compagnie, voulant entreprendre la culture de l'indigo et du sucre, contracte un emprunt de 45,000 l. (Arch. colon., F^o 19, p. 476, cité par Georges Servant, *ibid.*, p. 415.)

(3) Le premier pied de café fut apporté à la Martinique en 1723, par le capitaine de Clieu.

(4) En 1630, Jean Cavelet avait pouvoir du marquis d'Effiat pour l'armement de navires au Havre.

taire du Cardinal pour la marine, Isaac Martin de Mauvoy ; et enfin Jean Cavelet (1).

Chacun d'eux devait fournir un apport de 2,000 livres ; Richelieu y ajoutait un vaisseau de 8,000 livres. De sorte que, suivant la juste remarque de M. de La Roncière, chez une nation qui passe pour n'avoir guère aux colonies que des fonctionnaires, on vit ce prodigieux paradoxe : « des colonies de peuplement commanditées par un syndicat de fonctionnaires de la métropole ! (2) »

L'acte d'association fut passé le 31 octobre 1626 au domicile de Martin de Mauvoy, rue Bourgtibourg, à Paris. Quoi qu'il n'ait rien d'inédit, puisque sa publication intégrale remonte au XVIII^e siècle, je crois devoir le transcrire in-extenso, en raison des retentissements considérables de cette première ébauche de nos ambitions antilliennes, et aussi parce que les historiens havrais ont, je ne sais pourquoi, passé cette entreprise sous silence, bien qu'elle ait été capitale pour cette ville et pour la Normandie, et que ses conséquences, se prolongeant dans le temps, soient encore appréciables aujourd'hui.

Nous, soussignés, reconnaissons et confessons avoir fait et faire par ces présentes fidelle association entre nous pour envoyer sous la conduite des sieurs d'Enambue et du Rossey, capitaines de marine, ou tels autres que bon nous semblera de choisir et nommer, pour faire habiter et peupler les Isles de Saint-Christophe et la Barbade et autres situées à l'entrée du Pérou, depuis le onzième jusqu'au dix-huitième degré de la ligne équinoctiale, qui ne sont point possédées par des Princes chrétiens, et ce tant afin de faire instruire les habitans desdites Isles en la religion catholique, apostolique et romaine, que pour y trafiquer et négocier des deniers et marchandises qui se pourront recueillir et tirer desdites Isles et de celles des lieux circonvoisins, les faire amener en France au Havre de Grâce, privativement à tout autre, pendant le temps et espace de vingt années, ainsi qu'il est plus particulièrement marqué par la commission et pouvoir qui en sera

(1) MARGRY, p. 25. Il cite également les sieurs Camille et Ladvoct sans faire connaître leurs qualités. G. SERVANT, *ibid.*, p. 390-391, mentionne en plus Ferrier et Morand et remplace Camille par de Cauville, ce qui est vraisemblable, puisqu'on retrouve ce nom en 1635, à la reconstitution de la Compagnie. D'après les chiffres qu'il indique pour chacun des associés, on n'arrive cependant qu'à un total de 30,000 l.

(2) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 9.

donné auxdits d'Enambuc et du Rossey par Monseigneur le cardinal de Richelieu, Grand-Maitre, Chef et surintendant du commerce de France, et lesquels sieurs d'Enambuc et du Rossey ont fait la déclaration par devant de Beaufort et de Beauvais, notaires, que tout ce qu'ils ont fait et feront sera pour et au profit de Nous, Associés, auxquels ils ne font que prêter leurs noms pour l'exécution de ladite entreprise, le contenu en laquelle déclaration sera suivi; pour l'effet et exécution duquel dessein, il sera fait fond de la somme de quarante-cinq mille livres qui sera fournie et payée par nousdits sous-signés pour les parts et portions qui seront écrites de nos mains au dessous des seings que nous ferons au pied de la présente association, le tout jusqu'à la concurrence de ladite somme de quarante-cinq mille livres, sans que nous puissions être tenus ni engagés d'y mettre plus grand fond et capital, si ce n'est de notre volonté et consentement; à laquelle raison dudit premier fonds que nous y mettons, nous participerons au profit et à la perte qu'il plaira à Dieu d'y envoyer, tant par mer que par terre; laquelle somme de quarante-cinq mille livres sera employée tant à l'achat de trois navires qui seront payés leur juste valeur, selon l'état et équipage auxquels ils seront — (étant néanmoins convenus de l'achat du vaisseau nommé la *Victoire* en l'état qu'il est, du port de deux cent cinquante tonneaux ou environ, avec les agrès et munitions et autres dépendans d'icelui, étant à part tant dans ledit vaisseau qu'en magasins au port de Saint-Louis, en Bretagne, où est ledit navire, qui sera délivré à nous Associés, ou à celui qui aura charge et pouvoir de nous, dans le premier jour de décembre prochain, après lequel jour la garde, risque en sera pour le compte de nous Associés, le tout pour la somme de quatre-vingt mille livres (1) —; et pour les deux vaisseaux ils seront fournis

(1) Ce chiffre est inacceptable; il doit provenir d'une mauvaise lecture. En 1624, Isaac de Razilly achetait la *Chaste-Fleur*, de deux cent cinquante tonneaux, avec ses agrès, voiles, armes (dont quinze canons et quatorze pierriers), munitions et ustensiles, pour 10,000 l. (Tabellionage, 4 mars 1624.) L'année précédente, les navires du même tonnage, la *Fortune*, l'*Espérance* et le *Saint-Jacques*, étaient vendus au Havre deux pour 8,500 l. chacun, le dernier pour 9,400 l., corps, agrès et maîtrise compris. (Tabellionage, 20 août 1623.) On pourrait prétendre qu'il ne s'agissait que de bâtiments usés. Voici un autre exemple. Le 8 août 1588, le gouverneur du Havre, André de Villars, cédait à Thomas Gravé, marchand à Saint-Malo, un navire neuf de trois cent cinquante tonneaux, le *Villars*, non encore complètement terminé, pour 7,500 écus ou 22,500 livres. Villars s'engageait à le livrer entièrement achevé et équipé, muni de tous ses agrès, cordages et voiles, de trois pièces de canons breteuil. Il promettait de plus de mettre à bord, à titre de prêt pour un an, neuf canons de bronze. (Tabellionage, 6 février, 8 et 24 août, 6 septembre 1588, 24 novembre 1590.) On ne comprend d'ailleurs pas comment les associés auraient pu acquitter cette somme de 80,000 l. sur un fonds de 45,000 l., d'où il faut déduire 8,000 l. représentant la valeur du navire fourni par Richelieu.

et délivrés dans le temps par (en blanc), duquel jour ils seront demeurés dans la garde de nous Associés, suivant l'estimation qui en aura été faite de gré à gré ou par personnes dont les parties auront convenu, que pour avictailler, armer et équiper lesdits vaisseaux d'hommes et de provisions nécessaires pour faire ledit voyage et habitation desdites Isles, ensemble acheter marchandises qu'il conviendra et seront jugées utiles pour porter auxdites Isles. La conduite et disposition de laquelle sera faite de l'ordre de nousdits Associés ou de ceux qui auront charge et pouvoir de nous en la ville de Paris, et l'exécution de tout ce qu'il y aura à faire tant audit Havre que port Saint-Louis et autres lieux que besoin sera faite par le sieur de Har-teley Cavelet, auquel nous donnons pouvoir et commission de ce faire et de pourvoir aux choses qui seront nécessaires tant en France qu'auxdites Isles, selon la commission qu'il en aura entre les mains. Auquel pour cet effet tout le fond susdit qui sera fait par nousdits Associés sera mis et déposé pour en faire ainsi qu'il est dit ci-dessus et selon les occurrences des affaires qui arriveront, à la charge de rendre bon compte, de tout payer le reliquat quant et à qui besoin sera, aux frais et dépens de nousdits Associés, même de nous envoyer à Paris un état sommaire de tout ce qui aura été fait. Et sera rapporté au retour de chacun pour en partager le profit entre nousdits Associés, tous frais déduits, selon nos parts et portions ou avances, et en disposer ainsi que nous aviserons bon être. Fait à Paris, le dernier d'octobre 1626 (1).

Le même jour, Richelieu délivrait à Esnambuc et à Roissey une commission les habilitant à diriger l'entreprise. Les termes en sont intéressants à connaître; ils montrent sur le vif ce singulier mélange de religiosité et de mercantilisme qui étaient alors inséparables. C'est la marque de l'époque, mais cet état d'esprit qui lie des choses si éloignées ne lui était pas particulier. Il ne serait pas difficile, dans l'histoire coloniale de ces dernières années, de retrouver des manifestations sensiblement analogues dans lesquelles seuls les mots seraient changés.

De plus, le préambule de cette commission est un exposé complet de la manière dont l'affaire avait été représentée au Cardinal. Tout y est, le long temps passé en armements, la recherche de terres fertiles, la découverte (!) d'îles répondant

(1) MOREAU DE SAINT-MERY, *Lois et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le Vent*, t. I, p. 18-19.

aux désirs des deux capitaines, leur utilité et leur richesse. C'est bien ainsi que les promoteurs voulaient qu'elle fût considérée et que l'attribution du monopole et des avantages qu'il comportait ne pût être regardée que comme la légitime compensation de leurs dépenses et de leurs peines.

Armand Jean Duplessis de Richelieu, cardinal, etc. . . . , savoir faisons que les sieurs d'Enambuc et de Rossey, capitaines entretenus de la marine du Ponant, nous ayant fait entendre que depuis quinze ans, sous les congés du Roi et Amiral de France, ils auraient fait de grandes dépenses en équipages et armure de navires et vaisseaux pour la recherche de quelques terres fertiles et en bon climat, capables d'être possédées et habitées par des Français, et ont fait telle diligence que depuis quelque temps ils ont découvert les îles de Saint-Christophe et de la Barbade, l'une de trente-cinq et l'autre de quarante-cinq lieues de tour, et autres îles voisines, toutes situées à l'entrée du Pérou, depuis l'onzième jusqu'au dix-huitième degré du nord de la ligne équinoxiale, faisant partie des Indes occidentales, qui ne sont possédées par aucun Roi ni Prince chrétien. Auxquelles ayant pris terre et séjourné l'espace d'un an pour en avoir plus parfaite et particulière connaissance, ils ont vu et reconnu par effet l'air y être très doux et tempéré, et lesdites terres fertiles et de grand rapport, desquelles il se peut tirer quantité de commodités utiles pour l'entretien de la vie des hommes, même ont avis des Indiens qui habitent lesdites isles qu'il y a des mines d'or et d'argent en icelles, ce qui aurait donné sujet de faire habiter lesdites isles par quantité de Français pour instruire les habitants en icelles en la religion catholique, apostolique et romaine, et y planter la foi chrétienne en l'honneur de Dieu et l'honneur du Roi, sous l'autorité et puissance duquel ils désireraient lesdits habitants vivre et conserver lesdites isles en l'obéissance de Sa Majesté. Pour cet effet, en attendant qu'il plût à Sa Majesté en ordonner, lesdits sieurs d'Enambuc et du Rossey auraient fait construire et bâtir deux forts et havres en l'île de Saint-Christophe et laisser quatre-vingts hommes avec un chapelain pour célébrer le service divin et leur administrer les sacrements, des canons et autres munitions de guerre pour leur défense et conservation tant contre les habitants Indiens desdites isles que tous autres qui voudront entreprendre sur eux chasser d'icelles; et promis qu'ils retourneraient promptement pour y conduire le secours et les choses dont ils auraient besoin ou pour les retirer selon le bon plaisir de Sa Majesté. Nous requérant qu'il nous plût sur ce les pourvoir, attendu la charge de Chef et Surintendant du commerce dont il a plu à Sa Majesté nous honorer. Pour ce est-il que nous désirant l'augmentation de la Religion et Foi catholique et l'établissement du négoce

et commerce autant que faire se pourra, et attendu que lesdites îles sont au-delà des amitiés, nous avons donné et donnons congé auxdits d'Enambuc et du Rossey d'aller peupler, privativement à tous autres, lesdites îles de Saint-Christophe et de la Barbade et autres circonvoisines, icelles fortifier, y mener et conduire nombre de prêtres et de religieux pour instruire les Indiens et habitants d'icelles et tous autres en la religion catholique, apostolique et romaine, y célébrer le service divin et administrer les sacrements, y faire cultiver les terres et travailler à toutes sortes de mines et métaux, moyennant les droits de dixième de tout ce qui proviendra et se retirera d'icelles, qu'ils seront tenus de rendre au Roi franc et quitte et dont ils rapporteront bons certificats; le tout pendant le temps et espace de vingt années, et à la charge de tenir lesdites îles sous l'autorité et puissance du Roi et réduire les habitants en l'obéissance de Sa Majesté. Et pour cet effet tenir en état et apprêt de défense tel nombre de vaisseaux, navires et pataches que besoin sera; les armer et équiper d'hommes, canons, vivres et munitions requises et nécessaires pour faire lesdits voyages, et se pourvoir contre tous dangers, efforts et incursions des pirates qui infectent la mer et déprèdient les navires marchands, auxquels, en quelque lieu qu'ils se rencontreront ils pourront faire la guerre; ensemble à tous ceux qui empêcheront le trafic et la liberté du commerce aux navires marchands français et alliés; feront leurs efforts et diligence de les combattre, poursuivre, aborder et attaquer, vaincre, saisir et prendre par toutes voies d'armes et d'hostilité. Lesquels vaisseaux partiront du Havre de Grâce et port Saint-Louis, en Bretagne, où ils seront tenus faire leur déclaration du nombre des vaisseaux qu'ils mettent en mer pour lesdits voyages, et de tout ce qui sera dedans; de garder et faire garder par ceux de leur équipage durant leur voyage les ordonnances de la marine et de faire leurs retours avec leurs navires audit Havre de Grâce. Et rapporteront ce qu'ils auront pris et recouvert sur les pirates et gens sans aveu et sur ceux qui empêchent aux marchands français et alliés la navigation du côté du Sud, au-delà du tropique du Cancer et premier méridien des Essores du côté de l'Ouest. Et avant le déchargement des navires qu'ils auront amenés, ils nous feront rapport de tout ce qui sera fait et passé pour sur ce en ordonner ce que nous jugerons utile et nécessaire au service du Roi et à l'avantage de nos sujets et chose publique. Si prions les Rois et Princes, Potentats, Seigneurs et Républiques, etc. . . . Comme aussi nous mandons et enjoignons aux lieutenants, gens de commandement et tous soldats et matelots qui voudront aller audit voyage sous la charge desdits sieurs d'Enambuc et du Rossey, de leur prêter et rendre tout respect et obéissance comme à leurs chefs et capitaines, sous les peines portées par les ordonnances. Et que nul ne soit reçu pour aller à ladite entreprise qu'il ne s'oblige

pardevant lesdits lieutenants de l'Amirauté ou autres juges en leur absence des lieux où se feront lesdits embarquements de demeurer trois ans avec eux ou ceux qui auront charge et pouvoir d'eux pour servir sous leur commandement. Le tout en vertu des présentes. Donné à Paris, le trente-unième d'octobre 1626. Signé : Armand, cardinal de Richelieu, et sur le repli : par mondit seigneur, Martin (1).

Ce qui ne pouvait entrer dans un acte d'association entre particuliers est dit plus ou moins explicitement dans celui-ci. C'est une commission au commerce, mais c'est également une commission en guerre. Ces pirates et gens sans aveu dont il est question, ce ne sont pas seulement les forbans sans foi ni patrie qui rôdent sur les mers, attaquant indistinctement les navires à quelque nation qu'ils appartiennent et en quelque lieu qu'ils se trouvent; ce sont surtout les Espagnols et leurs intolérables prétentions qui sont visés, puisque le 23^e parallèle nord passe entre Cuba et la côte américaine. En autorisant un établissement définitif dans ces parages contestés, en y permettant la création de bases navales et l'armement de vaisseaux de guerre, Richelieu porte un coup droit à un exclusivisme que nos rois n'avaient jamais reconnu. Il fait mieux. Par cette estampille officielle, il s'engage implicitement à porter secours à la Compagnie si elle est molestée; ce faisant, c'est la France qu'il engage. Dix ans avant de se prononcer ouvertement contre l'Espagne (2), il attaque au-delà de l'Atlantique la domination morale qu'elle s'obstinait à revendiquer.

A la veille de la rupture, il le fera plus ouvertement et lancera un véritable ultimatum. La déclaration du 1^{er} juillet 1634 défend bien aux marins français d'attaquer les Espagnols et les Portugais dans les limites en litige, mais sous réserve expresse de réciprocité, autrement, il leur sera loisible « d'entreprendre comme par le passé à l'encontre desdits Espagnols et Portugais au-delà desdites bornes, ainsi qu'ils trouveront leurs avantages, jusqu'à ce que lesdits Espagnols et Portugais aient souffert le commerce libre à nosdits sujets

(1) MOREAU DE SAINT-MERY, *Lois et constitutions*....., p. 20-22.

(2) C'est le 19 mai 1635 que Louis XIII, jetant le masque d'une neutralité depuis longtemps violée, envoie déclarer la guerre à l'Espagne.

» en l'étendue desdites terres et mers des Indes et de l'Améri-
» que et leur aient donné libre entrée et accès pour cet effet
» dans lesdits pays et dans les ports et havres d'iceux.... (1) »

La situation personnelle d'Esnambuc et de Roissey vis-à-vis de la Compagnie est précisée par eux dans un contrat passé devant les notaires de Beaufort et de Beauvais (2). Le pouvoir qui leur est donné, les profits et revenus qui en proviendront seront au bénéfice de Martin et de Cavelet, acceptant pour eux et leurs associés auxquels, répètent les deux capitaines, ils ne font que prêter leur nom. La Compagnie assumera tous les frais; les marchandises recueillies aux îles lui appartiendront par moitié, l'autre moitié restant à leurs producteurs; le surplus du négoce des îles viendra également à son profit.

En compensation de leurs peines, salaires et vacations, Esnambuc et Roissey devront prélever le dixième de tous les profits faits dans les îles, ainsi que du trafic et du commerce qui s'y adonneront. « Et d'autant que lesd. ont esd. isles deux » forts èzquels y a quatre-vingts hommes et des munitions » pour leur conservation et aussy des esclaves jusques au » nombre de quarante ou environ, ensemble des marchandi- » ses qu'ils ont amassées et recueillies ou acheptées, il est » accordé et convenu entre lesd. parties que toutes lesd. mar- » chandises qui se trouveront sur les lieux lorsque les vais- » seaux desd. sieurs associéz y arriveront seront et demeure- » ront au profit desd. sieurs du Roissey et d'Esnambuc, pour » eux et tous autres qui ont intérêt avec eux..... et que lesd. » deux forts et toutes les munitions qui s'y trouveront et tous » lesd. esclaves (3) qui y seront appartiendront et demeure-

(1) MOREAU DE SAINT-MERY, *Lois et constitutions*....., p. 25-27. C'est cette déclaration qui situe l'origine des longitudes à l'île de Fer, la plus occidentale de l'archipel des Canaries. On ne peut que regretter que ce choix n'ait pas été maintenu et qu'il ait fait place à des méridiens nationaux. La France fut la première à l'oublier, lors de la fondation de l'Observatoire de Paris.

(2) En la maison de Martin de Mauvoy, à Paris, rue Bourgtibourg, paroisse Saint-Paul, le 31 octobre 1626. (MARGRY, p. 99-102.)

(3) On peut se demander d'où provenaient ces esclaves. C'étaient ou des Caraïbes ou des noirs. Ce dernier cas suppose ou des enlèvements de nègres dans les possessions espagnoles ou des achats à des navires ayant chargé à la côte d'Afrique, soit français, soit anglais ou hollandais. Ces deux nations en auraient été les princi-

» ront au proffit desd. sieurs Martin et Hertelay et de leurs
» associéz pour et moyennant le prix et somme de trois mille
» livres qui seront payez et fournies audit sieur d'Esnam-
» buc..... »

Relativement aux prises éventuelles faites en mer, les deux tiers devaient appartenir à la Compagnie et l'autre tiers aux équipages, après déduction du onzième prélevé sur le tout au bénéfice des deux capitaines.

Deux points de ces dispositions sont à isoler. Il est à remarquer que cet acte ne considère pas Esnambuc et Roissey comme les uniques capitalistes ayant, à leurs risques et périls, commencé la colonisation de Saint-Christophe; il est question d'indemniser « ceux qui les ont assistés jusqu'à présent », ce qui s'accorde bien avec les documents précédemment utilisés, qui montrent Esnambuc commandité par des marchands. Ensuite ce dernier, au profit duquel une somme de 3,000 livres est prévue pour le dédommager des forts, des munitions et des esclaves laissés dans l'île, semble bien en avoir été l'unique propriétaire, puisque Roissey, nommé dans les autres parties de l'acte où il est mis sur le même pied qu'Esnambuc, en est exclu dans celle-ci. Ce détail fortifie la présomption que c'est à ce dernier que l'on doit attribuer l'initiative de la colonisation, que c'est à lui que serait due aussi bien l'idée que les premiers essais de réalisation, enfin que Roissey n'aurait été que l'ouvrier de la onzième heure.

Dans l'acte de constitution de la Compagnie, tout comme dans la commission donnée par Richelieu et dans le contrat résumé ci-dessus, le titre qu'elle prend n'est pas mentionné. Cette omission a conduit les historiens à la désigner sous le nom de Compagnie de Saint-Christophe, bien qu'en réalité son influence ne se soit pas restreinte, ainsi qu'on le verra plus loin, à la seule exploitation de cette île.

Cet anonymat disparaît dans les nombreux contrats du tabellionage du Havre. Jamais il n'est fait mention de la Compagnie de Saint-Christophe. Cavelet agit constamment comme

pales importatrices. (Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 661, note 5, d'après B. N., Nouv. acq. franc. 10.693, fol. 281.)

directeur de la Compagnie des Indes occidentales ou des seigneurs de ladite Compagnie, et toujours il se fait qualifier ainsi. Titre ambitieux et pompeux, peu en rapport avec l'extension territoriale acquise par la Compagnie, c'est d'accord, mais qui présente un caractère suffisamment officiel pour qu'on puisse désormais désigner la Compagnie sous cette dénomination définitive.

CHAPITRE XI

La Compagnie à Saint-Christophe. — Les premiers envois de colons

Le contrat d'association de la Compagnie portait que les colons qu'elle recruterait prendraient place sur trois navires : la *Victoire*, alors au port Saint-Louis, appartenant à Roissey, ce qui était pour lui une occasion de se défaire avantageusement d'un bâtiment vieilli, et deux autres à acheter ultérieurement. L'un d'eux, estimé à 8,000 livres, aurait été donné par Richelieu en supplément de sa part. Ce fut vraisemblablement la patache la *Catholique*, de cent à cent vingt tonneaux, armée de dix canons et huit pierriers, qui, en 1624, avait fait partie de l'escadrille envoyée sous le commandement du chevalier Isaac de Razilly (1), tant à la côte de Barbarie qu'aux parties de l'aval. De retour au Havre en juillet 1625, sous le commandement de Jean Rolland (2), elle était depuis restée désarmée (3).

Quant à l'autre patache, dont le nom est resté en blanc dans l'acte ci-après, c'était la *Cardinale*, de soixante tonneaux (4); on ignore si elle se trouvait au Havre ou au port Saint-Louis.

Tandis qu'Esnambuc allait en Bretagne pour s'occuper des préparatifs de l'expédition et y recruter des hommes, Cavelet

(1) L'expédition eut une fin malheureuse. Razilly dut laisser en otage à Saffi, où il était débarqué, son neveu et deux capucins sur trois (Ch. DE LA BONCIÈRE, IV, p. 395), mais on ignorait que ses navires avaient été ensuite en Amérique. Au nombre des capitaines de sa division se trouvait un Havrais, Guillaume Dutas, capitaine en la marine, qui fut retenu par le sultan « pour certains différends entre le Roi de France et le Roi de Marocques. » Il y mourut à la fin de 1627 ou au commencement de 1628. (Testament du 23 décembre 1627, fait « au Louvre du Roi de Marocques », attesté par Pierre d'Alençon et Michel Vézins, capucins. — Tabellionage. Registre des reconnaissances numéro 197, pour l'année 1632).

(2) Ou Roulland, capitaine de navire du Havre. Il lui avait été promis 30 l. par mois par Razilly (procuration du 16 août 1625). Les marchandises provenant du voyage furent déposées dans la ceulle de Jean Costé, sieur d'Escletot (caution par David Duchesne, échevin, 11 décembre 1625).

(3) Tabellionage. Procurations des 14 et 24 juillet, 1^{er}, 16 et 19 août 1625.

(4) Le tonnage est indiqué dans une procuration du 26 juin 1628.

et Roissey s'employaient activement à la même tâche. Les premiers accourus furent les parents des deux chefs, désireux de partager leur gloire et leurs profits. Beaucoup d'autres vinrent se ranger sous leurs ordres, surtout parmi les marins déjà familiarisés avec la mer et les pays tropicaux, mais ce ne fut pas exclusif. Le brillant coloris des aventures en ces régions dissimulait ce que l'entreprise présentait de hasardeux et personne ne pouvait deviner que ses débuts, faute d'expérience et de prévoyance, seraient difficiles pour tous, néfastes pour un grand nombre.

D'ailleurs, il est probable qu'on ne put faire de sélection et que tous ceux qui se présentèrent furent agréés; on ne s'enquit pas de ce qu'ils savaient faire, ni si leur santé leur permettrait de résister aux fatigues et aux privations. Les notions les plus élémentaires sur les conditions de l'existence nouvelle manquaient. L'impitoyable climat des Antilles allait bien vite éliminer les faibles et les inaptes.

Comme beaucoup trop des registres du tabellionage, celui des reconnaissances déposées en 1627 a été gravement endommagé, ainsi que je l'ai indiqué précédemment (1). L'humidité a fait disparaître le bord extérieur, et cet état de mutilation m'a fait hésiter à donner *in-extenso* la transcription du document suivant. Pourtant, en dépit de ces lacunes, qui resteront irréparables jusqu'au jour, bien problématique, où l'on découvrira l'une des expéditions délivrées aux intéressés, il offre un tel intérêt historique que je me hasarde à le reproduire tel qu'il est. C'est, en effet, de la signature de cet acte que commence véritablement la colonisation française aux Antilles. J'indiquerai par des blancs entre parenthèses les parties manquantes.

Du mercredi avant midi treizième jour de janvier mil six cent vingt-sept, pardevant Jean Frecquet, notaire et tabellion royal en la ville Française (2), chez le sieur de Herteley Cavelet.

Furent présents en leurs personnes Urbain du Roissey, écuyer, () sieur Desnambusc, commandeurs des vaisseaux nommés la Vic-

(1) Chapitre V.

(2) Nom souvent employé pour désigner la ville du Havre; on disait également ville de Grâce, ville Française de Grâce.

toire (), port de deux cent cinquante tonneaux ou environ, le *Catholique* (), du port de six vingts tonneaux ou environ et la patache () la (en blanc), étant de présent au port et havre de Saint-Louis, en Bretagne, Richard de Beurriot, écuyer, sieur des Lombardz, lieutenant dud. sieur du Roissey, () sieur de Flamare, capitaine de lad. patache, Jean Roulland, m^e dud. navire (), led. sieur du Roissey, Vincent Apvril, m^e dud. navire le *Catholique*, R (), dans lad. patache, Guillaume Devreux et Jacques Piseaux, pilotes, Ric (), Jean Patille, contremaitre aud. navire, m^e Jean Mabire, prêtre de Saint-G (), Pierre du Roissey, s^r de Fres (), Roissey, sieur de La Trinitière, Regné Diel, S^r du Parquet, Nicolas Diel, S^r (), Nicolas Diel, S^r de La Vodroque, Adrien Diel, écuyer, le s^r Henry de La (), le s^r Nicolas Lelou, demeurant à Carentan, m^e Gilbert Nicolas, de Mon (), Ysaye Loue, S^r de La Regnardière, Martin Frecquet, de lad. ville de (), Marin, de La Palisse, aud. Bourbonnais, écrivains, M^{es} François () Le Thuillier, chirurgiens, dem^t à Honfleur, Cosme Folin dit La (), Guillaume Quevillon, dud. lieu de Grâce, Nicolas Le Sellier dit La Saulsaie () Harfleur, François Bioche, dud. Harfleur, Jean Carbonnel, dud. Harfleur, Jean Fo (), Guillaume Bonhomme, dud. Harfleur, Pierre Lefebvre, dud. Harfleur, Guillaume () Grâce, Jean Maillard, de ced. lieu, Jean Thierry, de ced. lieu, Ysaac Robin, de (), Goubert, de ced. lieu, Pierre Vallée, dud. Honfleur, Jean Taveau (), de ced. lieu, Pierre Gangre, de ced. lieu, Marin Gangre, de ced. lieu, Fra (), Thomas des Essartz, de ced. lieu, Nicolas Bénard, de ced. lieu, Jonas (), Jean Royer, de Lheure, Jacques Baumée (?), de Rouen, Pierre Togus (), de Jumièges, François Compontz, de ced. lieu, Jean Burre (?) dud. Fescamp () ced. lieu, Robert Houlgatte, de ced. lieu, Jacques Ymonnet, de Lion, J (), François Pirou, de Fontenay, Marin Haultot, de Gravelle, Denis Du (), Charles Saounier, du Herteley, Martin Despèriers, dud. Rouen, () Grâce, Jean Daniel, de ced. lieu, Nicolas Le Nud, de Mortaigne, () ced. lieu, Jacques Barbot, de Bourneuf-en-Retz, Pierre Nivelet (), Le Cordier, de ced. lieu, Jean Lallemand, de La Chèvre, Jean Mar (), Charles, dud. Jumièges, Charles Gaudrey, dud. Fescamp, Robert (), Jacques Sanger, dud. Fescamp, Philippes Duval, de Cherbourg, (), paroisse de Bordeaux, Robert Robin, d'Oudalle, Jean Néel, de ced. lieu, () Lillebonne, Jacques Lafosse, de ced. lieu, Jacques Dumanoir (), Maillard, de ced. lieu, Gilles Cottard, de Pont-Audemer, Jacques (), Antoine Bertin, dud. Fescamp, Guillaume Le Boucher, de Barfleur, () Fescamp, Guillaume de Ruberge, dud. Fescamp, Jean Jolliot, dud. Fescamp, Antoine Langrumme, de Manteville, Guillaume Barreau, dud. Fescamp, Baltazar Verney, Savoyard, Richard Mallet, de ced. lieu, Pierre Picquot, de Meville, Jean Esliau, de Poitiers, Nicolas Rachine,

d'Allouville, Guillaume de Savenière dit La Brestesche, de Chantoseau, Gilles Autin, du Mans, Antoine Butte, de Boulongne, Guillaume Muteau, de Montcornes (?), Jacques Desloy, dud. Rouen, Henry Quesnel, de ced. lieu, Pierre Roger, de Toulon, Jean Duchesne dit Chastillon, dud. Paris, Michel Le Mer, dud. Rouen, Simon Nastigal, dud. Fescamp, François Bernard, dud. Toulon, Hannibal Meneult, dud. Rouen, Marguerin Richer, de ced. lieu, André Fredin, de Ponthoize, Philémon Lebreton, dud. Paris, Philippe Baptiste, dud. Paris, Denis Thouzet, dud. Ponthoize, Louis Godeffray, de Commercy, Thomas Dorléans, dud. Honfleur, Anthoine Camot, de Breuil, Georges Le Maistre, de Vic, Martin Lecompte, dud. Commercy, Jullien Le Compte, dud. Commercy, Robert Cauchois, de Chavenson, François Martin, de Houdon, Jean Cochard, dud. lieu de Vic, Jean Coiffier dit Dubois, de Longjumeau, Jean Prevost, de Bourges-en-Berry, Louis Morel, du Bec-de-Mortaigne, Adrien Parisy, dud. Mortaigne, Nicolas Maribrasse, dud. Mortaigne, Nicolas Lalouette, dud. Mortaigne, Jean Delassize, dud. Mortaigne, Gilles de Maussel, d'Anet, Jacques Dedjutom (?), Bourguignon, Pierre de Verry, de Millan, Jean Blondel, de Montivilliers, Jean Rocquette, dud. Rouen, Jean Collombel, de ced. lieu, Jean Caumont, dud. Anet, Henry de Fréville, de Luzignan, Gilles Henry, de Condecourt-en-Brie, Pierre Benoist, de la Plaine, Robert Dudrey dit de Chambersy, près Reims, en Champagne, François de Lignièrès, de Blancourt, près Soissons, Charles Levesque, de ced. lieu, Claude Bellet, d'Octeville, François Bertren, de ced. lieu, Archinal Désert, de ced. lieu, David Legrand, de ced. lieu, Jacques Bénard, de ced. lieu, Person Canul, de Moullins, près d'Eperney, Mathurin De La Roche, du Maine, Charles Lethiais, dud. Fécamp, Jean Tocqueville, de ced. lieu, Jean Guimbert, dud. Rouen, Charles de La Valette, d'Orenge, André Boursereau, dud. Paris, Claude de Blainnes, dud. Blainnes, Guillaume Mandoce, dud. Paris, Nicolas Caul, dud. Paris, Daniel Clément dit La Jaille, de Loudun, Salomon Deberre, de ced. lieu, Simon Rollet, de ced. lieu, Charles Marais, de Beuzeval, Jean Thouret, de ced. lieu, Jacques Thiboutot, de ced. lieu, Ellie Groulleau, de Marennes, Marin Louchon, de ced. lieu, Jacques Breault, Poitevin, Robert Legay, dud. Harfleur, Mathurin Toudi (?), du bourg de Mortaigne, Manuel Rodrigues, Portugais, Jean Belard, de la rivière de Bordeaux, Guillaume Heuzey, dud. Rouen, Jean Lardillier, d'Avuremeure (?), François de Rondfait dit Chavaignat, Auvergnat, Gaspar Henry, dud. Paris, Hubert de Bontemps, de la Brie, Pierre Lebourgeois, de Caen, Laurens Desjardins, de Honfleur, Jean de Bellengreville, dud. Rouen, François Goujon, de Saint-Malo, Jacques Picquet, dud. Caen, Masse Pousse, d'Angers, Jean Sery, dud. Rouen, Jean Nozereau, Poitevin, Guillaume Cléret, de Barfleur, Pierre Piton, de la Rochelle, Nicolas Selingues, dud. Fescamp, Nico-

las Labourde, de Barfleur, Nicolas Doinart, de Triel, Anthoine Rofresne dit Dupuis, Auvergnat, Abraham Garet, de Dieppe, Tous-saintz Cornillot, de Manneville, près Rouen, Jean Fœuilletot, dud. Rouen, Claude Courtois, de la Bouille, Jacques Tournaille, de la Hogue, Robert Dufy, de Quillebeuf, Louis Martin, de Seneville-sur-Fescamp, Pierre Leblanc, dud. Ronen, Louis Paillette, de ced. lieu, Thomas Maillard, dud. Fescamp, Jean Lesueur, dud. Fescamp, Jacques Aubin, d'Octeville, Guillaume Delahaye, de ced. lieu, Jean Roger, de Bourges, en Berry, Michel Rousseau dit La Motte, de Poitiers, Jean Villain, dud. Quillebeuf, Masset Pallerot, de ced. lieu, Pierre Pradier, de ced. lieu, Meulon de La Besque, de Bayonne, Jean Chottard, de Nouat, en Saintonge, Charles Dupuis, dud. Honfleur, François Tirlet, dud. Paris, Jean Mobellet, dud. Quillebeuf, François Barbien, de Nevers, Claude Du Pont, de Chevreuze, Israël de Montigny, de Neuffle, en Auge, Gervais Poullain, de Laval, en Bretagne, Jean Dupont, d'Ouville-la-Rivière, Jean Bagolle, de Lagny-sur-Marne, Chrestien Helliott, de Buchy-en-Caux, Pierre Jourdain, de ced. lieu, Pierre Guérault, de la paroisse de Drubec, Jacques Leforestier, dud. Dieppe, Clément Bénard, dud. Dieppe, Jacques Enout, dud. Rouen, Nicolas Völlet, dud. Honfleur, Jean Deshaies, dud. Honfleur, Jean Terrier, dud. Dieppe, Jean Aubery, de Lheure, Jean Boulenger, de ced. lieu, Guillaume Offredon, de Harfleur, Pierre Debully, de ced. lieu, Nicolas Dureau, dud. Caen, Jean Dufour, dud. Caen, Abraham Bouttard dit Cordonnier, de Jumièges, François Toutain dit Madère, Robert Leroux, dud. Honfleur, Jean Vassal, dud. Honfleur, Jean Lamoureux, dud. Honfleur, Jean Pic, Jean Faulcon, dud. Honfleur, Guillaume Hello, dud. Honfleur, Nicolas Bourgeois, Pierre Hecquet, dud. Honfleur, Bastien Daubin, Marin Chappelle, charpentier, dud. Honfleur, Gilles Du Villers, dud. Villers, M^e Jean Picot, de Paris, premier écrivain, lesquels, tant pour eux que pour les autres compaignons s'estans allouez et associez avec lesdits sieurs du Roissey et Desnambuse, qu'ilz ont dit consister au nombre de (en blanc) hommes, non compris ceux qui sont en Bretagne, levez par ledit sieur d'Es-nambuse, voullontairement sans contrainte ont promis et se sont submis et obligez envers Jean Cavelet, escuier, sieur du Harteley, à ce présent, pour luy et ses associez de l'entreprinse cy-après, de s'embarquer dans les susdictz trois navires pour partir du port Saint-Louis du premier temps convenable et accomplir le voyage et desseing contenu et spécifié aux () et commission qui ont esté donnez auxdictz sieurs du Roissey et Desnambuse par Monseigneur le cardinal de Richelieu, etc..... en date du dernier jour d'octobre an mil six cens vingt-six. C'est assavoir de conduire et mener lesdictz vaisseaux, armes et marchandises chargées dans () jusques aux isles de Saint-Christophle, la Barbade et autres scituées à l'entrée du Pérou, depuis

l'unze jusques au dix-huictième degré nort de la ligne équinoxiale et () faire descente et y mettre et laisser par lesdictz sieurs du Roissey et Desnambusc tel nombre et quantité () et de ceux que bon leur semblera pour y travailler et négossier des denrées qu'ils porteront avec () desd. isles et lieux circonvoisins, faire instruire () la religion catolique, apostolique et romaine (), cultiver, essarter et améliorer la terre pour () du petun et pour toutes autres sortes de denrées (), marchandise qui soient bonnes et propres par deçà () effort, continuer et mettre en perfection les for (), habitations encommençées, icelles augmenter et () encores deux autres et les fournir d'armes et munitions pour leur deffenses et ausd. lieux faire () résidence actuelle durant le temps et espace () consécutives, à commencer du jour qu'ilz () isles, parce que toutes les marchandises () aprofitiez et traitez et autres qui pourront () sur les pirates, corsaires et ennemis, pendant () voiage seront apportez dans lesdictz vaisseaux que led. S^r du Harteley ou ses associez y () et deschargez au port et havre de lad. ville () seront tenuz faire retour et non ailleurs () et conditions qui en suivent : scavoir est pour () marchandises recueillies et manufacturés au () en appartiendra ausd. S^{rs} du Herteley et ses associez; l'autre moitié à ceux qui les auront recueillies et réparties entre eux en suivant les conventions () tout préalablement levé la dix^{me} partie () sieurs du Roissey et Desnambusc, suivant () par eux faict avecq messire Isaac Ma (), conseiller du Roy en ses Conseils d'Estat et privé, et led. S^r du Harteley, passé devant de Beaufort et de Beauvais, no^{res} au Chastelet de Paris, le dernier jour d'octobre dernier, auquel contract n'est par ces présentes entendu rien innover ny desroger, et outre deux pour cent pour les escripvains, au nombre de cinq, qui seront posez pour tenir registre ou papier de casse de tout ce quy sera porté ausd. lieux, cueilly, levé et aprofité en iceux et envoyé en ced. port et havre de Grâce pour le bien commun d'un chascun et ce pour la première année seulement, sauf ausd. S^{rs} associez de convenir aultrement avecq lesd. escripvains pour les autres années. Laquelle moitié néantmoins appartenantz ausd. compagnons ilz seront tenus laisser à ceux qui auront charge des affaires dud. S^r du Harteley et associez pour le prix dont ils conviendront de gré à gré sur les lieux ou bien leur en sera tenu compte et païé le prix qu'elles seront vendues en France, sur ce déduit le fret et port desd. marchandises et les deniers qu'ilz auront euz d'avance avecq le profit, sauf et sans préjudice des autres marchandises qui seront traités et négossiez ausd. isles, lesquelles apartiendront entièrement ausd. S^r du Harteley et ses associez. Parce que lesd. sieurs du Roissey et Desnambusc auront aussy le dix^{me} du gain seulement quy se fera à cause de leur dite traicte de marchandise, la conduite et fraiz d'icelle préalablement remboursez

et remplacez. Que sy toutefois il se faict traicte de quelque naigre, sauvages ou esclaves quy soient emploiez au travail et manufacture desd. marchandises, la moitié de ce quy proviendra de leur travail pour la première année seulement apartiendra ausd. S^{rs} du Roissey et Desnambusc pour les récompenser du destourbier et retardement qu'ilz pourront souffrir à cause du travail qu'eux et lesd. compaignons sont tenus faire ausd. habitations et fortifications suivant qu'il est cy-devant dict et à quoy ilz se soubzmettent et obligent à repartir entre eux et lesd. compaignons ainsy qu'ilz en auront convenu; et pour l'autre moitié apartiendra ausd. S^r du Harteley et associez. Toutes lesquelles marchandises traictez et manufacturez sera faict bon et deub inventère par lesd. escriptvains, commis et préposez dud. S^r du Harteley et associez, desd. sieurs du Roissey et Desnambusc ou l'un d'eux, afin que rien ne se passe au préjudice de l'un ny de l'autre. Et pour le regard des marchandises et choses qui pourront estre prises et conquises sur lesd. pirates et ennemis pendant le cours dud. voiage et jusques et dans les isles du Pérou, terre ferme et autres endroitz où ceux qui resteront dans lesdictz vaisseaux seront tenus d'aller s'il leur est commandé, les deux tiers en apartiendront aud. S^r du Harteley et ses associés et l'autre tiers ausd. cap^{nes} et compaignons qui auront aidé à faire lesd. prises, le droit de dixième deub à Monseigneur le Cardinal préalablement levé, le tout avecq l'unz^e pour les droits dud. S^r du Roissey et Desnambusc; lequel tiers desdictz compaignons et desd. cap^{nes} sera aussi partagé entre eux suivant () en ont convenu ou conviendront en particulier, et aux charges aussy que led. S^r du Harteley et ses associez seront préférez à l'achat des marchandises provenantes () et unz^e desd. cap^{nes} et compaignons, lesquels () et compaignons ne pourront porter aucune () pour traicter ny commercer ausd. isles ny des () charger ny descharger les marchandises qu'ilz auront recueillies et manufacturés avecq autres personnes () dans les navires ny vaisseaux que ceux dud. S^r du Harteley et associez à peine de perdition desd. marchandises et tous autres droits à eux appartenantz à ce voiage et autres peines arbitraires à justice. () en oultre lesd. cap^{nes} et compaignons de () observer pendant le cours de leur voiage les édits et ordonnances de Sa Majesté sur le faict de la marine et teneur de leur congé et commission, et enc () compaignons d'obéir et defférer aux commandemens () S^{rs} du Roissey et Desnambusc leur commanderont () encore que led. S^r du Harteley et associez y vouldroient () soit en mer ou en terre. Et d'autant qu'il () personnes habituées ausd. isles qui peuvent () et améliorer quelque portion de la terre et () nombre et quantité de marchandises, il () convenu que toutes les marchandises qu'ilz () recueillies et traitées lors et à l'arrivée desd. () ausd. lieux demeureront et apartiendront () auront recueillies

et traictées () et sy il en a d'autres encore sur le pied () et estimation de ce qu'elles pourront leur valoir par lesd. sieurs du Roissey et Desnambuc pour, de lad. estimation, leur en estre faict satisfaction au retour desd. navires en ce païes ou bien à ceux à quy ilz en donneront le pouvoir, au moyen de quoy elles demeureront aud. Sr de Harteley et associez. Et à tenir et acomplir ce que dessus les parties ont obligé leurs corps et biens. Présence, M^e Guillaume Dutac, sculpteur, et Louis Le Marchand (1).

On a pu le remarquer, c'est une transplantation de la famille Diel qui se révèle. On y trouve René Diel, sieur du Parquet, Nicolas Diel, dont le nom de terre a disparu, un autre Nicolas Diel, tous probablement neveux d'Esnambuc, issus du mariage entre Adrienne Belain, sa sœur, et Pierre Diel, sieur de Vaudroques (2).

De son côté, Urbain de Roissey s'était adjoint un Roissey, sieur de La Trinitière, dont le prénom est Claude, que l'on rencontrera de nouveau l'année suivante, et Pierre de Roissey, sans doute ses deux frères.

En outre, tant dans l'état-major que parmi les colons, on trouve des marins dont le nom était connu au Havre, Richard de Beurriot, écuyer, sieur des Lombardz (3), un sieur de Flamare, descendant d'un notable marchand du xvi^e siècle, qui avait débuté comme hôtelier, Jean Roulland, l'ancien capitaine de la *Catholique* à l'expédition du Maroc, Guillaume Quevillon et Pierre Pradier, matelots sur l'*Espérance* en 1623, Jean Dupont, d'Ouville-la-Rivière, le futur lieutenant d'Esnambuc à la Martinique (4).

(1) Cet acte fut ratifié par Esnambuc le 3 février 1627. (Tabellionage. Engagement du 15 novembre 1630).

(2) Par contrat du 11 janvier 1589, MARGRY, p. 11.

(3) Les Lombards étaient un lieu dit de Montivilliers, paroisse de Saint-Germain. Richard de Beurriot était, en 1626, depuis plusieurs années, capitaine enseigne de la compagnie du baron d'Oyse, du régiment du marquis de Graville; il était fils puiné de Guillaume de Beurriot, écuyer, vicomte de Montivilliers, d'une famille havraise. Il périt sur son navire la *Bise*, jeté en côte près de Bilbao, au retour d'un voyage en Amérique. (Tabellionage, 12 novembre 1633.)

(4) Était né vers 1603, d'après un acte d'engagement passé le 28 avril 1635. Il prenait, à cette date, passage avec quatre hommes qu'il avait engagés sur la *Petite-Notre-Dame*, capitaine Robert Sollier. Il était qualifié de lieutenant de la compagnie du sieur d'Esnambuc.

La plus grande partie des colons était originaire de la Normandie, et surtout du pays de Caux. Le Havre à lui seul, sur les deux cent vingt-sept dont le domicile est indiqué, en comptait cinquante-deux. Très loin derrière lui venaient Honfleur avec seize, Fécamp et Rouen chacun treize, Paris neuf, Harfleur et le Bec-de-Mortagne, paroisse où résidait la famille Belain, sept. Pour s'en tenir aux limites actuelles de l'arrondissement du Havre, on constate l'embarquement de quatre-vingt-quatorze émigrants.

Si la Normandie fournissait naturellement le contingent le plus important, beaucoup d'engagés provenaient de localités étrangères à la province, réparties sur tous les points de la France, depuis l'Artois jusqu'à la Lorraine et de la Provence à la Guyenne. En faisant le pointage de tous les endroits indiqués on arrive au chiffre de quatre-vingt-six. Et il ne peut s'entendre ici que des individus mentionnés au contrat ; il dut y en avoir d'autres, puisque les présents se font fort pour ceux qui seraient alloués ultérieurement. Dans ce premier convoi pour les Antilles, on peut dire que les navires de la Compagnie emportèrent au-delà de l'Atlantique comme un microcosme de la patrie.

Le contrat énumère deux cent trente-un colons ; il faut le compléter en reconstituant d'après la longueur des lignes entamées le nombre réel des noms qu'il contenait ; on arrive ainsi à un total de deux cent quarante-six (1).

Le départ eut lieu, d'après le P. Du Tertre (2), le 24 février 1627, d'après Margry à la fin de janvier. Cette dernière date est probablement inexacte puisque Esnambuc ratifiait l'acte du 13 janvier le 3 février suivant. Comme cette ratification ne put avoir lieu qu'à terre et devant notaire (3), ce simple rapprochement montre que Margry a été induit en erreur sur ce point.

Il est très possible néanmoins qu'il y ait eu un double départ.

(1) D'après MARGRY, p. 28, l'escadrille aurait emmené cinq cent trente-deux hommes, dont trois cent vingt-deux sur la *Catholique* et deux cent dix sur la *Victoire* et la *Cardinale*. Cette répartition me paraît douteuse en raison de l'écart entre le tonnage de ces bâtiments.

(2) Édition de 1667, t. I, p. 15.

(3) Je ne l'ai cependant pas trouvée.

Les deux fractions de l'expédition se trouvaient l'une au Havre, l'autre au port Saint-Louis. Il est incontestable, à mon sens, qu'Esnambuc ne fit pas venir son ou ses navires de Bretagne en Normandie et que la jonction dut s'effectuer dans le port breton. L'appareillage du Havre eut lieu alors quelque temps avant la mise en mer définitive, et il n'y a pas d'objection à admettre que c'est bien du port Saint-Louis que partirent les trois navires le 24 février (1).

La pratique manquait aux organisateurs de l'expédition et on conçoit qu'ils aient été mal renseignés sur ce qu'il fallait dans les îles pour satisfaire aux nécessités d'une troupe aussi nombreuse. Si les circonstances atténuantes peuvent être invoquées à leur actif, il n'en va plus de même en ce qui concerne les approvisionnements destinés à la traversée. Là il n'y avait plus d'inconnu à redouter; c'était une opération courante, d'une solution arithmétique. Ce n'était pas la première fois que les marchands havrais avaient à s'occuper d'une opération aussi importante, et il n'y avait pas de différence appréciable entre un envoi de colons et un envoi de gens de guerre. Aussi les affirmations du P. Du Tertre sont-elles ici singulières. Cette persistance à charger Roissey finit même par devenir inquiétante, et on se demande parfois s'il n'a pas été l'instrument inconscient d'un dénigrement systématique posthume.

Suivant lui, « cent mille livres avancées pour cet embarquement furent si mal ménagées que nos gens n'eurent pas fait deux cents lieues en mer que les vivres leur manquèrent et traversèrent avec plus de malheur qu'on ait jamais fait depuis que les îles sont fréquentées » (2). En outre, les passagers se trouvaient dans des conditions hygiéniques defectueuses. Non seulement la plupart d'entre eux n'étaient pas préparés aux fatigues de la mer, mais encore ils se trouvaient à l'étroit dans des bâtiments trop exigus pour leur nombre. Ce sera longtemps le vice capital de ces transports d'engagés, qu'on acceptait sans considérer le tonnage des navires. Après 1635, lors-

(1) L'engagement du 13 janvier déclare d'ailleurs positivement que c'est de ce port que doit avoir lieu le départ.

(2) Le P. DU TERTRE, p. 8. La mise de fonds était nominale de 45,000 liv.; qui donc avait fourni le surplus?

que les départs pour les îles seront plus fréquents, il y en aura d'extraordinaires exemples. (1)

L'état physique des colons ne pouvait donc qu'être lamentable. Quand les trois navires arrivèrent en vue de Saint-Christophe, le 8 mai 1627, par surcroît à la veille de la saison la plus pénible pour des gens non acclimatés, celle de l'hivernage (2), les hommes étaient à demi-morts. Débarqués en désordre, couchés sur le sable, sans aucun secours, plus de trente n'eurent pas la force de se défendre contre les crabes de terre et furent dévorés (3).

Ceux du navire commandé par Roissey avaient particulièrement souffert. De soixante-dix au départ il n'en arriva pas seize (4).

Les Français avaient été précédés par Warner, qui avait amené une troupe plus solide et mieux pourvue. Malgré cet avantage, dont les conséquences allaient vite apparaître, les Anglais ratifièrent les engagements pris précédemment. Le 13 mai 1627, après délimitation des territoires respectifs des deux nations, ils passèrent l'accord suivant, destiné à régler leurs droits et à canaliser en quelque sorte les conflits susceptibles de surgir entre eux.

Articles accordés entre les sieurs capitaines d'Ouernard, d'Esnambuc et du Roissey, pour se maintenir suivant le commandement qu'ilz en ont des Roys de France et d'Angleterre, en vertu de leurs commissions.

Premièrement

Puisque les François et les Anglois ont conquis par ensemble l'isle St-Christophle sur les Indiens, et que les Roys de France et d'Angleterre les ont avouéz et donné leurs commissions, les uns et les autres demeureront gouverneurs chacun en leur quartier pour lesdits Roys, suivant le partage qui a esté fait entre eux, et porteront les uns et les autres la qualité de gouverneur chacun en leur quartier.

(1) La *Petite-Notre-Dame*, de cent tonneaux, avec cent quatre-vingt-deux passagers en 1635, le *David*, de cent tonneaux, avec cent quatre-vingt-treize en 1636, l'*Agneau*, de quatre-vingts tonneaux, avec cent dix en 1637, la *Sainte-Anne*, de cent cinquante tonneaux, avec deux cent quarante-neuf en 1639.

(2) Caractérisée par des pluies abondantes et une chaleur excessive pendant les mois de juin, juillet et août.

(3) Le P. DU TERTRE, p. 8.

(4) GUÉRIN, *ibid.*, II, p. 436.

Tous les François qui seront dans l'isle ne relèveront que du Roy de France et des gouverneurs proposez par Sa Majesté, et les Anglois du Roy d'Angleterre et de leur gouverneur préposé.

Nul navire ne pourra traiter dans l'isle que par la permission desdits sieurs gouverneurs. S'il est Anglois, le gouverneur anglois y donnera l'ordre et le prix aux marchandises; s'il est François, le gouverneur françois y donnera l'ordre et le prix aussy auxdites marchandises; s'il est Flamand, tous les deux ensemble y donneront leur permission.

Lesdits sieurs gouverneurs ne pourront retirer aucuns hommes ou esclaves dans leurs habitations qui ne leur appartiendra, ains s'en tiendront saisis jusqu'à ce qu'ils se soient donnez avis desdits hommes ou esclaves.

S'il y a cource à faire dans l'isle contre les Indiens, chacun contribuera d'hommes, de bâtimens et d'armes à leur possible.

S'il se faisait descente dans l'isle par les Espagnols, au lieu de la descente chacun sera tenu d'y envoyer du secours le plus puissant que faire se pourra, et faire secourir de tout leur pouvoir.

S'il arrive quelque différend entre les compagnons des uns et des autres, querelles ou combat, les délinquans seront jugez par les François et Anglois, et puis renvoyez chacun en son quartier pour y estre la sentence exécutée.

S'il arrive guerre en Europe entre les Anglois et François, pour cela ne pourront lesdits sieurs se faire la guerre, s'il ne leur est expressément commandé de leur prince, et en cas de tel commandement seront obligez de s'entre advertir auparavant de faire aucun acte d'hostilité (1).

Si rassurant qu'elle fut pour l'avenir, cette entente cordiale n'améliorait en rien la situation pour le présent. Et elle était critique. Outillés suivant les connaissances des Français familiers avec les Antilles afin de cultiver les produits exotiques destinés à l'exportation, et comptant sur les approvisionnements venant de France, les colons avaient peu le souci de se ménager les denrées indispensables à l'existence. A l'aube de notre colonisation apparaît l'erreur d'une exploitation trop

(1) B. N. Franc. 11315, fol. 3. — Je dois la copie de ce document à l'obligeance de M. Camille Bloch, inspecteur général des Archives et des Bibliothèques. — Le 12 août 1638, ce traité fut confirmé par le sieur de La Grange, lieutenant général pour le Roi à Saint-Christophe, et « Ouvernard, lieutenant général pour le Roi d'Angleterre sur toutes les îles de l'Amérique habitées par les Anglais et gouverneur sur les Anglais à Saint-Christophe ».

exclusivement industrielle des îles. Sans les secours constants de la métropole leurs habitants meurent de faim. Un aménagement imparfait des richesses de la nature tropicale, un excessif et imprévoyant désir de lucre paralyseront toujours leur essor. Ces défauts seront entretenus par les négociants et les armateurs français désireux de conserver le monopole de leur approvisionnement. Maintes fois, au cours du XVIII^e siècle, les objurgations des ministres de la marine relativement à la négligence apportée dans les envois de vivres aux Antilles feront chorus avec les réclamations des planteurs, impatientes du joug que la mère patrie faisait peser sur eux et cependant incapables de s'en affranchir autrement que par l'appel à la concurrence étrangère (1).

Avant même qu'on ait pu connaître en France la situation précaire de la colonie, un navire était parti pour lui porter un léger secours en hommes et des approvisionnements en victuailles, en armes et en munitions. Le 17 mai 1627, un contrat d'allouage de vingt-trois engagés était passé devant Cavelet, aux mêmes conditions que le premier envoi. Ils étaient placés sous la direction de Jean Hervieu, leur conducteur, et de Guillaume Pellay, son lieutenant.

Ces colons devaient prendre passage sur le *Saint-Pierre*, de cent vingt tonneaux, capitaine Gérard Vaullart, assisté de Jean Ansel, maître, Jacob le Berquier, pilote, Denis Hardy, contre-maître, Nicolas Obery, canonnier, d'un charpentier, d'un tonnelier, de quatre scieurs de long, etc., en tout d'un équipage de vingt-sept hommes (2).

Après avoir touché à Saint-Christophe, le navire devait se rendre à la Tortue et autres lieux circonvoisins pour faire la coupe et la traite de bois, suivant la teneur de son congé, en date du 18 mai (3).

(1) Il en existe de nombreux témoignages dans les Arch. comm., HH 66 à 68, ainsi que dans la correspondance relative aux conférences conciliatrices tenues pendant l'hiver 1775-1776, sous les auspices de Sartine, ministre de la marine, entre les délégués des ports ouverts au commerce colonial et les députés des colonies. (Arch. de la Chambre de commerce. Lettres de Begouen.)

(2) Charte-partie du 20 mai 1627.

(3) A. ANTHIAUME, *Cartes marines*. Paris, 1916, II, p. 538-540, d'après le registre 183 du tabellionage. Par inadvertance probablement, je n'ai pas eu connaissance de ces deux actes. Le P. DU TERTRE mentionne ainsi ce secours (éd. de 1667,

Le *Saint-Pierre* accomplit-il sa mission ? On est réduit sur ce point à des conjectures, car il fut capturé en rade de Saint-Christophe par un navire anglais, dont un nommé Thompson, marchand à Hantonne (Southampton), était bourgeois et intéressé. Le 23 février 1628, Pierre Dallenson, sieur de Mireville, et Nicolas Périer, deux des intéressés (les autres étaient Cavelet, Jean Lhurier, Vaullart, et Claude Rivière, marchand à Paris), passaient procuration au capitaine Vaullard pour se retirer vers le « capitaine Arnouard, coronal de l'habitation faite par les « Anglais à l'isle Saint-Christophe » afin de lui demander raison et récompense de cette déprédation.

Un accord intervint sans doute, s'il faut en croire les termes d'une autre procuration où il est question de recevoir la quantité de petun due à cet effet (1). En tout cas l'équipage ne fut pas retenu par les capteurs puisqu'on retrouve en 1628 Girard Vaullart comme maître des matelots du *Saint-Thomas*.

Mais quelques individus de plus ne pouvaient compenser l'insuffisance originelle de la colonie française. Comparée à la troupe nombreuse et bien approvisionnée des Anglais, la nôtre, que diminuaient les atteintes du climat, pouvait de moins en moins soutenir ses prétentions. De toute urgence il fallait des secours en hommes et en vivres sous peine de compromettre irrémédiablement le succès de la colonie. Après entente et lorsque les Français furent organisés, Roissey fut dépêché en France pour mettre la Compagnie au courant (2). Il s'embarqua sur la *Victoire* et la *Cardinale*, après y avoir chargé tout le petun ramassé dans l'île.

La colonie jouait de malheur. Roissey ne pouvait tomber dans un plus mauvais moment. A son arrivée, il trouva la France en pleine crise, et quelle crise ! La lutte contre le particularisme protestant venait d'entrer dans cette phase aiguë qui devait en amener la ruine en tant que parti politique. Le 20 juillet 1627, Buckingham avait jeté un corps de débarquement à Saint-Martin-de-Ré ; sa flotte interceptait les communi-

I, p. 24) : « nostre colonie reçut un nouveau secours par un flibot français, comme mandé par le capitaine Volard, que la Compagnie avait fait partir avec cent vingt » hommes levés des 9,000 l. fournis par une délibération du 9 mars. »

(1) Procuration du 9 juin 1629.

(2) Moreau de Saint-Méry rapporte le départ en juillet 1627.

cations avec le continent; le siège en était mené activement. A Richelieu incombait l'écrasante responsabilité de tout organiser dans un pays où presque rien n'était prêt, d'écarter la redoutable éventualité d'un Calais insulaire. Toute son activité, toutes les ressources de son esprit étaient tendues vers l'île où Toiras soutenait héroïquement les attaques anglaises. En face de tels intérêts, qui pouvait compatir au sort de la poignée de Français lancés en enfants perdus aux Antilles.

Par surcroît, la négligence de Roissey faillit provoquer une catastrophe. Sans prendre cure des exilés qu'il avait laissés derrière lui, inconscient du mal qu'un retard prolongé pouvait leur occasionner, il se laissa entraîner par le commandeur de Razilly sinon à participer à une entreprise dans les mers d'Irlande (1), au moins aux premières opérations du siège de la Rochelle.

Roissey, en effet, entra avec ses deux navires dans la flotte qui bloquait la Rochelle. Pour son service en novembre et décembre 1627, il reçut 2,000 l. (2). Puis, comme la *Victoire*, que l'âge rendait peu propre à un service d'escadre, pouvait encore être utilisée d'une autre façon, elle fut prise « pour couler et enfoncer dans le canal de la Rochelle pour le service du Roi » (3).

La participation de la Compagnie, spontanée ou provoquée, on ne sait, ne s'était pas arrêtée là. Elle s'était avisée de contribuer à l'approvisionnement de l'armée royale. A bord d'un petit flibot « appartenant aux seigneurs de la Compagnie des

(1) GUÉRIN, *ibid.*, II, p. 437. Apitoyé par le récit des souffrances des colons, Razilly leur aurait envoyé un navire chargé de vivres. Il est certain que sa sollicitude se traduisit d'une façon effective, puisque son frère, Claude de Razilly, dans son contrat de mariage, le 12 mai 1629, déclare avoir 7,000 l. « en l'association de l'établissement des collonies en l'île Saint-Christophe ». (Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 653, note 3.)

(2) Transport à Cavelet de cette somme « à lui octroyée par le Roi pour deux mois de service par lui faits en l'armée navale au siège de la Rochelle, en novembre et décembre 1627 » (28 août 1628). Le 28 juin précédent, Cavelet spécifiait qu'il s'agissait de la *Victoire* et de la *Cardinale*. Dans le premier de ces actes, Roissey est indiqué comme demeurant à Rouen.

(3) Procuration de Cavelet afin de recevoir des trésoriers de l'épargne ou du trésorier général de la marine du Ponant la somme de 6,000 l. accordée à la Compagnie pour le dédommagement et valeur de la *Victoire*, de trois cents tonneaux (26 juin 1628). On est loin des 80,000 l. dont il est question dans le contrat d'association de 1626.

Indes occidentales » (1), Roissey avait fait embarquer à Morlaix, sous le commandement de François Rozeau (2), 280 quintaux de pain, 6,200 livres de lard et 6,000 livres de bœuf pour vendre « à ceux qui tiennent le parti du Roi à la Rochelle » (3). C'était là une spéculation intempestive à l'heure où les colons se désespéraient de ne recevoir aucun secours d'un de leurs chefs.

Tandis que Roissey s'attardait ainsi, un navire était cependant parti du Havre à destination de Saint-Christophe. C'était le *Saint-Thomas*, de cent cinquante tonneaux, commandé par Thomas Roze, dont il a déjà été fait mention (4); il était armé « pour aller à la Barboude ou Saint-Allousie (Sainte-Lucie) » faire couper et recueillir ce qu'il conviendra de bois de lad. » île pour servir de lestage et faire la plus grande diligence » que faire se pourra pour ce fait aller directement à l'île » Saint-Christophe, à l'habitation des Français, y séjourner » quinze jours pour y traiter des marchandises avec les habitants français seulement. » Cela fait, il devait se diriger vers l'île de la Tortue afin de compléter son chargement avec du bois de brésillet, revenir à Saint-Christophe se défaire des marchandises qui lui restaient, puis retourner au Havre et non ailleurs (5).

Parmi les intéressés figurent Cavelet avec trois huitièmes, Pierre Dallenson, sieur de Mireville et Nicolas Périer, tous trois ayant déjà pris part, trois ans auparavant, à l'armement du *Saint-Pierre*; viennent ensuite Simon Eustache et Denis Barbey, du Havre, Isaac Boivin, Jean Locquet et Abraham Lesturgeon, de Rouen, Antoine Le Jeune et Jacques Marion. Les trois quarts du navire et de sa cargaison étaient aux mains de marchands havrais.

Le voyage fut heureux puisqu'on retrouve le navire et son

(1) Sans doute le *Beaurepaire*, de soixante tonneaux, que Cavelet, au nom de la Compagnie, voulait vendre ou fréter, suivant procuration du 31 octobre 1628; le navire était alors amarré à Landerneau.

(2) Ce doit être le même que le chirurgien embarqué en 1625 avec Roissey.

(3) Procuration de Roissey « l'un des commandeurs des habitations à Saint-Christophe » à Cavelet, 7 août 1628.

(4) Chapitre V.

(5) Charte-partie du 21 février 1628.

capitaine l'année suivante dans l'escadre de Cahusac. Il avait touché à la Tortue et à Saint-Christophe, où il lui restait dû 5,600 livres de petun (1).

Bien tardivement, Roissey se décidait à sortir de son étrange indifférence. Parti depuis un an, il n'avait encore rien fait pour ses compagnons. On hésite à lui en laisser toute la responsabilité. Une partie doit en être imputée à la Compagnie. Son organisation toute mercantile lui laissait peu de latitude pour les longs et coûteux efforts qu'exige, même dans les conditions les plus favorables, la mise en route d'une entreprise coloniale. Il lui manquait le nerf indispensable, l'argent. Pour en obtenir, il fallait faire un nouvel appel aux actionnaires, chose assez délicate quand les premiers débours n'ont rapporté que des bénéfices insuffisants. D'autre part, elle en était à ne compter que sur ses propres ressources, son protecteur, le Cardinal, ne pouvant lui apporter d'aide efficace.

Le 26 août 1628, en la maison de Cavelet, « Urbain du Roissey, escuier, sieur de Chardonnel, l'un des cappittaines de » l'abitation des Indes occidentales, commandeur des vaisseaux la *Cardinalle* et le *Flibot*, estantz de présent en ce » havre de Grâce, M^e Claude Marin, escrivain, Jehan Delassize, » pozé pour lieutenant dans led. navire la *Cardinalle*, tant » allant que venant, Jehan Hervey, aussi pozé pour lieutenant » dans led. *Flibot*, tant allant que venant, Jacob Le Berquier, » pillotte, André Le Villain, pillotte et charpentier, Jehan Geuffroy, contremaitre, Pierres Prempain, aussy contremaitre, » Charles Frémont, Jehan Robert, calfateur », et les hommes des deux équipages, s'engageaient envers Cavelet pour lui et les associés de la Compagnie des Indes occidentales, à conduire leurs navires, avec les hommes, vivres et marchandises y étant, aux îles Saint-Christophe, la Barbade et autres situées à l'entrée du Pérou, depuis le 11^e jusqu'au 18^e degré de latitude nord, et à y recharger ce qu'il plairait à Esnambuc et à Roissey

(1) Procuration du 9 juin 1629. (le nombre des intéressés était augmenté à cette époque). Le même jour, Cavelet, Dallenson et Périer donnaient pouvoir de compter avec Pierre Frémont et ses gens « habitués pour eux aux îles Saint-Christophe, de » toutes les marchandises de petun et autres, faites et fabriquées par lui pour les » constituants » depuis deux ans, « d'appointer et composer avec lui et ses gens, » soit de continuer leur compagnie et association ou de les libérer d'icelles », ainsi que de recevoir la quantité de petun qui leur était due en compensation de la déprédation du *Saint-Pierre*.

pour leur retour, qui devait se faire au Havre et non ailleurs, d'après les inventaires et les connaissements dressés par Claude Marin. Il leur était interdit de se livrer à aucun trafic sans l'autorisation écrite des commandeurs ou des écrivains; ils devaient, en outre, acquitter un fret de douze pour cent de la valeur des marchandises chargées à leur compte.

Cet engagement, entièrement distinct des voyages au tiers usités pour l'Amérique, était contracté moyennant un salaire mensuel énuméré dans l'acte : il était attribué à Delassize 50 l., à Hervey et à Le Berquier chacun 25 l., à Le Villain, Geuffroy, Prempain 18 l., à Robert 20 l., aux autres matelots des sommes variant entre 16 et 12 l. Au total, en dehors de Roissey et de Marin, il n'y avait que vingt-sept hommes de mentionnés, ce qui était bien peu pour la conduite et la manœuvre de deux navires; on comptait évidemment sur les passagers pour compléter les équipages.

Le délai mis à la préparation de l'expédition n'avait pas été entièrement perdu. Roissey et Cavelet avaient réussi à recruter environ quatre-vingts engagés, dont une femme, la plupart Normands. Le chiffre était faible si l'on tient compte des besoins de la colonie.

L'acte par lequel ils contractent avec la Compagnie est beaucoup plus détaillé et minutieux que celui de l'année précédente; il servira par la suite de prototype, sauf des modifications secondaires, aux engagements collectifs. On peut donc le donner comme un exposé fidèle des droits que s'arrogeait la Compagnie et des obligations passablement draconiennes imposées aux colons.

La nomenclature intégrale des engagés serait fastidieuse; cependant, il en est quelques-uns qu'il est utile de citer, parce qu'ils témoignent que Cavelet et ses associés s'efforçaient de doter la colonie d'une organisation un peu plus conforme à ses besoins que ne l'avait été le premier envoi. En dehors d'Urbain de Roissey, on trouve Claude de Roissey, commandant une compagnie de gens de pied à Saint-Christophe, Julien Morin, son lieutenant, Blaize de Muy, son enseigne, Bernardin Taverny, son premier sergent, François Boityère et Jean Gentilz (1), écrivains, de Paris, Pierre Le Tellier et Gabriel Menet,

(1) C'est probablement le même Jean Gentils qui reçut, le 3 septembre 1636, une

chirurgiens, Noël Gasmo, charpentier, Pierre Rousse, armurier, enfin, à d'autres titres, Guillaume Coppier dit La Chardonnière, de Lyon, l'original chroniqueur qui nous a conservé le récit de sa traversée (1), Grégoire Robillard et sa femme, l'Adam et l'Ève du nouvel Éden.

Tous les engagés se soumettaient, suivant la formule ordinaire, « de faire et fournir, suivre et entretenir le contenu » aux articles entre eux accordés et arrestez dont la teneur » ensuict. »

Premièrement

Seront lesdicts dessus nommez tenus d'eux embarquer dens le navire la *Cardinale* et le *Flibot* (2) estant de présent au port et havre de ladicte ville de Grâce pour passer en l'isle de Saint Christophe soubz la conduite, auctorité et commandement dud. sieur du Roissey, et à la traversée s'opposer à toutes incursions des pirates et ennemis sy le cas y escheoict, suivant l'ordre et commandement dudict sieur du Roissey.

Estantz arrivez audict aller aux aultres isles ou habitations circonvoisines scittuez à l'entrée du Pérou deppuis l'unzième jusques au dix-huictiesme degrey nort de la ligne esquinociale, s'il leur est commandé par ledict sieur du Roissey ou d'Esnambusc, chefs et capitaines de ladicte entreprinse et habitations, pour y faire dessente, attaquer et combattre les Indiens, et arrivez en ladicte isle de Saint-Cristophe, planter, semer et recueillir toutes sortes d'herbes, fruitz et semences propres pour leur nourriture et allyment et mesmes de (en garnyr) (3) et fournir les magasins.

commission de la Compagnie des Isles de l'Amérique pour aller inspecter Saint-Christophe en qualité de commis général; il recevait 2,000 livres de tabac de gages et décharge des droits pour douze hommes. (Arch. col., F² 19, p. 103-114, cité par Georges Servant, *ibid.*, p. 441-443.) Au nombre des signataires, en 1638, de la confirmation du traité du 13 mai 1627, se trouve un sieur Genfil.

(1) *Histoire et voyage des Indes occidentales...*, par Guillaume COPPIER. — Lyon, 1645, in-8. Il était né à Lyon le 6 mai 1606, d'un notaire de la rue de Flandres dont la plus grande richesse consistait sans doute en ses sept enfants. Le fait qu'il est désigné avec un surnom laisse penser qu'il n'en était pas à sa première aventure. De retour des Antilles dans des conditions restées obscures, il en repartit en 1646 et séjourna plusieurs années à la Martinique. Il semble y avoir fait fortune et être revenu assez vite à Lyon, où il fut inhumé, paroisse Saint-Pierre-le-Vieux, le 20 octobre 1674. (DAMPIERRE, *ibid.*, p. 85-90.)

(2) Coppier le nomme *Trois-Rois* et lui donne pour capitaine Claude de Roissey.

(3) L'angle inférieur du registre a été enlevé par les rongeurs, de sorte que dans cette partie du recto la fin des lignes manque; au verso, la marge les a préservées.

Comme lesquelz dessus nommez eussent () qui sont de présent auxdictes isles () tenir sesjourner et résider actuellement en icelles durant le temps et espace de trois ans consécutifz à compter du jour qu'ilz y sont arrivez et arriveront, synon qu'ilz fussent ou aucuns d'iceux contremandez et appelez par Nosd. Seigneurs de ladicte Compaignie, auquel cas seront tenus de rapasser, ou pour aultre bonne considération dont ilz auront obtenu congé desd. sieurs du Roissey et d'Esnambusc ou l'un d'eux.

Aussy feront continuelle garde à tour de roolle et chacun à son tour aux forteresses, habittations, dessentes et advenues dont aucun ne pourra estre dispencé pour quelque cause que se soit, sellon l'ordre et commandement qu'il leur sera faict et donné par lesd. sieurs du Roissey et d'Esnambusc ou l'un d'eux.

Aussy est accordé par ledict sieur du Harteley au nom de Nosdictz Seigneurs de ladicte Compaignye, que chacun de tous lesdictz hommes auront à leur proffict la moictyé de toutes les marchandizes qui seront par eux cultivez, recœuillies et mannefacturez pendant lesdictes trois annez, l'aultre moictyé demeurant au proffict de ladicte Compaignye, sur le tout préalablement prins et levé le douziesme (1) pour lesdictz sieurs du Roissey et d'Esnambusc, cappitaines.

Et pour ce qui est des deux pour cent qui debvaient estre prins et levez pour les escripvains sur la part de moictié desdictz capittaines et habittantz par le contract de charte-partie passée entre eux et ledict sieur de Harteley le traizième jour de janvier mil six centz vingt-sept, icelluy sieur du Herteley oudict nom les en a quittez et deschargez tant du passé que à l'advenir, dérogeant en ce regard audict contract seus dabté, et seront lesd. escripvains entièrement aux despens de Nosdictz Seigneurs de lad. Compaignye, tant du passé que à l'advenir pour ceux qui y ont esté.

Ne pourront lesdictz hommes desdictes isles charger ny faire apporter leurs denreez dens d'aultres navires que ceux de lad. Compaignye pour estre directement apportéez aud. lieu du Havre et nom aillieurs, dont ilz payeront douze pour cent de frest, sy mieux ilz n'ayment les vendre sur les lieux au proffict de ladicte Compaignye, ce qui leur a esté permis de faire et d'en traicter et convenir avec lesd. cappitaines et escripvains résidantz ou qui résideront sur les lieux pour en estre satisfaictz et paiez quand et ainsy qu'ilz en auront convenu; dont du tout sera faict estat contenant le prix, nombre, quantitté et quallitté desdictes marchandises, signée desd. cappitaines et escripvains ou l'un d'eux.

Noz Seigneurs de ladicte Compaignye auront la préférence de la

(1) On avait d'abord écrit le dixième; ce mot a été biffé.

vente de la marchandise qui sera rapportée pour le compte (desd.) cappitaines et habittans, au prix que par aultre en sera offert.

Lesdictz cappitaines envoieront, s'ilz voient que bien soiet, une vingtaine d'hommes ou plus ou moingz à l'isle de la Barbade, ausquelz hommes ilz dellivreront des vivres aultant qu'il leur en faudra pour leur subvention jusques à ce que le manioc et aultres semences alimentaires soient excrues et cappables de les y nourrir, lesquelz hommes, telz qu'il plaira ausd. cappitaines choisir, seront tenus aussitost leur arrivée en ladicte isle y planter et ensemençer toutes sortes de vivres et faire jardins à petun et aultres marchandises, selon la propriété et quallité de la terre, et mesme se fortifier selon que le lieu le requerra. Et leur sera aussy dellivré par lesdictz cappitaines des armes, pouldres, mesches et aultres munitions de guerre pour leur deffence, sûreté et conservation.

Et d'aautant que lesd. hommes qui seront envoyez à ladicte isle de la Barbade ne pourroient thirer aulcun proffict en la première année qu'ilz y seront envoyez et qu'ilz auroient encore la mesme peyne et travail qu'ilz ont eube à leur arrivée à Sainct-Cristophe, leur sera promis et accordé par lesd. cappitaines et escripvains loyer raisonnable pour lad. première année, soiet en argent ou petun, qui leur sera payé ou à qui ilz ordonneront par Nôsd. Seigneurs de ladicte Compaignie. Et pour les années suivantes auront et rentreront aux mesmes droictz des autres habittantz des marchandises qu'ilz recoeuilleront, aux charges et conditions ci-devant exprimez (1).

Lesdictz cappitaines ne permettront traicter à aulcun navire ou nation que ce soiet en faceon quelconque, eux ny aucuns des habitantz desd. isles, des marchandises qui leur appartiennent à peyne de perte et confiscation de tous leurs droictz, sy ce n'estoiet pour nécessité congñue et meurement deslibérée avec lesdictz cappitaines et officiers, présence des escripvains, dont sera faict et rédigé acte contenant les causes pourquoy lad. traicte auroiet été permise et ouverte, laquelle deslibération sera signée desd. cappitaines, officiers, escripvains et aultres assistens pour estre rapportée à Nôsd. Seigneurs.

Et advenant ladicte nécessité, la traicte se fera en présence desd. escripvains ou l'un d'eux, dont il tiendra pappier et registre certiffié desd. cappitaines du nombre et quantité des marchandises qui vendront et traicteront, pour en ce cas en estre prins et levé, scavoir, six pour cent de la part du vendeur et six pour cent de l'achapteur au proffict de lad. Compaignye.

(1) Ces deux derniers articles ne se retrouvent pas dans tous les engagements de cette nature.

Et en cas que aucun concealast sa traicte pour en sauver ses droictz sera sa marchandise confisquée.

Ledict sieur du Herteley oud. nom promet d'envoyer quand besoing sera et qu'il sera adverty des canons, pouldres et armes de renfort auxd. isles, outre celles qu'il a cy-devant envoyées et qu'il enverra dens lesd. navires la *Cardinalle* et le *Flibot* (dont les) cappittaines auront le soing de les (conserver et) entretenir pour s'en servir aux occasions (nécessaires); promet aussy envoyer des serpes, (haches et aultres) outilz proppres pour cultiver et escharter la terre.

Touttes les forteresses et magazins qui sont de présent auxdictes isles et celles qui s'y feront à l'advenir, ensemble tous lesdictz canons, pouldres, armes, vivres, munitions, meubles, ustencilles, admesnagements et aultres choses proppres à escharter et cultiver la terre, qui sont et seront ausdictz magazins, sont et demeureront à Noz Seigneurs de lad. Compaignye comme à eux appartenant, pour en disposer par eux quand et ainsy qu'ilz adviseront bien estre, sans que d'icelles il puisse estre desmolly ny enlevé aucune chose que par le grey et consentement de Nossd. Seigneurs et par l'ordre desd. cappittaines dont sera tenu registre.

Les esclaves, tant de l'un que de l'autre sexe, qui sont de présent en ladicte isle demeureront à ceux à qui ilz appartiennent pour les faire travailler ainsy qu'ilz adviseront bon estre, aux mesmes charges et conditions comme dessus pour lesd. trois premières années dens lesd. isles seulement, sans les pouvoir transporter aillieurs ny vendre, synon à ceux qui resteront auxd. isles; et ne leur pourront aussy donner liberté que par la permission de ceux qui commanderont ausd. isles, pour en ce faisant conserver l'inthérest de la Compaignye.

Et pour le regard de ceux qui voudroient demeurer ausd. isles leurd. trois ans passez faire le pourront; et ne sera prins sur les marchandises qui seront par eux et leurs esclaves cultivez, recœuillis et manefacturez que le quart au proffict de lad. Compaignye, les trois aultres quartz demeurant à leur proffict, sur le tout préalablement levé le quinzième pour lesd. cappittaines; étant néanmoins obligez au surplus des clauses et conditions cy-devant, tant pour ce qui est du travail des fortiffications, gardes d'icelles, traictes de leurd. marchandises, fraict et apport d'icelles, droict des esclaves et aultres choses devant incérééz.

Ceux qui mèneront leurs femmes et enfantz acquerront le mesme droict et prévilège que ceux qui auront jà faict leurs trois premières annee.

Lesd. cappittaines, soldatz et mathelotz auront le tiers des conquêtes qu'ils feront sur les ennemis de l'Estat, tant par mer que par terre, et les deux aultres tiers appartiendront à Nossd. Seigneurs de lad.

Compaignye, sur le tout préalablement levé le dixième de mond. le Cardinal, chef, etc., et l'unzième pour lesd. cappitaines et conquérantz qui sera partagé entre eux, seavoir, la moitié pour lesd. cappitaines et l'autre moitié pour les autres chefz, meneurs, officiers et autres à la vollonté desd. cappitaines, ainsy qu'il est accoustumé faire en tel cas.

Ceux qui se sont mariez et se mariront aud. isles auront pareil pre villège que lesd. cy-dessus.

Les esclaves qui seront conquis seront vendus par lesd. cappitaines et escrivains aux hommes desd. isles à qui plus en donnera pour en jouir par eux aux charges et conditions cy-devant dictes, et pour le prix principal de la vente desd. esclaves sera partagé entre Noz Seigneurs et lesd. cappitaines et conquérantz comme il est dict en l'article cy-dessus.

Les escripvains ordonnez par lad. Compaignye auront la congnoissance de tout ce qui se passera en la recœulte de (petun) et autres marchandises et des portaiges qui en seront faictz (entre les) cappitaines, soldatz et compaignons, lesquels portaiges (seront certifiés) sur les registres desd. escripvains par lesd. cappitaines.

Que foy sera adjoustée et serviront les actes qui seront expédiéz par lesdictz escrivains sur les registres qu'ilz tiendront, contenant les delibérations de ceux qui commanderont dens lesd. isles, le commerce entre les habittantz et le fraict des vaisseaux allantz et retournantz.

A fournir, tenir et accomplir tout ce que dessus lesdictz seus nommez s'en sont obligez par corps et biens. Présence de Loys. Le Marchand, Pierre Mahault, dudict lieu de Grâce, témoins (1).

Signé : Urbain de Roissey, Cavelet, Claude de Roissey, de Chantainne, Taverny, Desvaux, Boityère, Degrandmaison, Robillard, Coppier, etc.

Il n'y a pas lieu de s'appesantir sur les conditions imposées aux colons par ce contrat, puisque les engagements de l'année suivante, plus nombreux et plus variés, permettront d'examiner le retentissement qu'elles durent avoir sur les débuts de la colonisation. Il est une de ces clauses, toutefois, qui soulève une difficulté d'interprétation sur laquelle il est bon d'attirer l'attention : c'est celle où il est prévu qu'une vingtaine d'hommes pourront être désignés afin de faire descente à la Barbade et d'y former un établissement.

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances numéro 186, pour 1628, 26 août.

Elle est conforme aux énonciations des pièces constitutives de la Compagnie qui énumèrent la Barbade après Saint-Christophe, mais si, pour cette dernière île, la question ne se pose pas, il n'en est pas de même pour la précédente. En dépit des prévisions de cet engagement, renouvelé l'année suivante, il ne semble pas qu'elles soient jamais entrées dans le domaine des réalisations.

C'est là une objection de fait susceptible d'être discutée, car malheureusement les éléments manquent pour esquisser l'historique complet des entreprises de la Compagnie. Il en est une autre plus grave. On ne saisit pas quelle raison conduisit les promoteurs à jeter leur dévolu sur la Barbade, située, en latitude, à quatre degrés au-dessous de Saint-Christophe, dont elle est éloignée dans le sud-est de plus de cinq cents kilomètres. Ce nom ne serait-il pas employé comme synonyme de la Barboude? Au contraire de la Barbade, qui n'est jamais mentionnée dans les actes d'armement, les navires havrais fréquentaient celle-ci, où ils recueillaient des bois exotiques.

Ce silence ne serait pas encore un motif suffisant pour mettre en doute l'exactitude de cette désignation si on ne trouvait dans leurs positions respectives un argument sérieux. La Barbade est tout à fait en dehors du chapelet de l'archipel, — c'est la plus orientale des Antilles, — dans une région qui ne subira l'emprise française qu'au commencement du règne de Louis XIV. Si éloignées de Saint-Christophe, ces deux îles ne peuvent se prêter aucun secours, et les communications, à cette époque, ne leur permettaient que difficilement d'entretenir des relations courantes.

Au contraire, la Barboude, distante de Saint-Christophe d'une centaine de kilomètres, fait en somme partie de sa zone d'influence et mérite la désignation de « circonvoisine », qu'on ne peut appliquer à la Barbade; elle en est plus proche que la Guadeloupe. Venant d'Europe, les navires passent en vue de ses côtes, et, en cas de péril, elle peut, sans difficultés insurmontables, tirer du secours des possessions voisines. Je suis donc conduit à penser qu'il est plus vraisemblable d'admettre que les rédacteurs des documents ayant trait aux premières années de la Compagnie ont entendu désigner, non la

Barbade, mais la Barboude (1). Je dois ajouter, d'ailleurs, que ce furent là des aspirations platoniques, puisque ces îles, dans l'état actuel de nos connaissances, paraissent avoir toujours été occupées par les Anglais.

La traversée ne fut pas heureuse. Les passagers souffrirent de la faim et de la soif et, s'il faut en croire le P. Du Tertre, arrivèrent fort diminués à leur lieu de destination (2).

Il ne semble pas que Coppier ait ressenti à ce point les inconvénients de cette mauvaise organisation. S'il relate les incidents inséparables d'un voyage sur mer à une époque où la police maritime était à l'état embryonnaire, les exercices auxquels les Roissey astreignirent leurs hommes à chaque escale, au rio de Ouro, au cap Blanc, à Saint-Vincent du Cap-Vert, la fuite devant les courcurs rochelais, l'énergique réception faite à deux corsaires marocains (3), il faut croire que les privations qu'il eut à subir ne l'atteignirent pas jusqu'à l'influencer trop désagréablement.

Admettons qu'il y ait dans l'appréciation du Dominicain un peu de... ce manque de bienveillance qu'il manifeste si fréquemment dans le parallèle où il se complait entre Esnambuc et Roissey, et que l'expédition de celui-ci n'éprouva pas au degré qu'il le prétend les inconvénients d'approvisionnements défectueux ou insuffisants; il n'en est pas moins incontestable que le renfort qu'il amenait si tardivement était loin d'être celui que la colonie pouvait espérer après une si longue absence. Si mal renseignés que nous soyons sur les vicissitudes de la vie des colons, on devine qu'ils avaient dû payer un large tribut à la mort. Les hommes de la *Cardinale* et de sa conserve ne pouvaient guère que combler les vides. En tout cas, et en admettant les conditions les plus favorables, c'était un bien faible appoint pour Esnambuc, comparativement au nombre toujours grandissant des Anglais.

(1) M. DE LA RONCIÈRE (IV, p. 630), semble avoir eu en vue cette objection quand, rectifiant les documents connus, il écrit qu'Esnambuc et Roissey obtinrent le privilège exclusif de coloniser Saint-Christophe et la Barboude.

(2) Le P. DU TERTRE, éd. de 1667, t. I, p. 21. C'est à tort que Moreau de Saint-Méry, p. xxxix, indique qu'en mars 1628 Roissey était de retour à Saint-Christophe, puisqu'il était encore en France au mois d'août.

(3) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 631-632.

De quatre cents, les Français étaient réduits à cent cinquante; par surcroît, ils mouraient de faim (1). Les compagnons de Warner voyaient avec envie une poignée d'hommes leur interdire l'accès des parties les plus avantageuses de l'île; déjà ils avaient occupé l'île Nièves, au sud-est de Saint-Christophe. Ce déséquilibre, à en juger par l'expérience des mois précédents, ne pouvait que s'accroître et entraîner de graves conséquences; le phénomène des vases communicants n'est pas seulement du domaine de la physique, il s'applique avec justesse aux groupements humains. Inquiet, Esnambuc sentait que, réduite à ses propres forces, la colonie ne pouvait résister longtemps à la pression de ses concurrents et qu'elle serait anéantie, soit par la disparition à brève échéance de ses membres, soit même par la force, si un secours puissant ne lui parvenait. Ayant obtenu un délai des Anglais, Esnambuc s'embarqua pour la France dans le dessein de « proposer l'état de cette colonie au Roi et pour apprendre sa volonté là-dessus » (2).

(1) Le P. DU TERTRE, p. 10.

(2) Le P. DU TERTRE, p. 11 (p. 22 de l'édit. de 1667). Le départ dut avoir lieu peu de temps après le retour de Roissey, vers la fin de 1628.

CHAPITRE XII

Au secours de Saint-Christophe

I. — *L'intervention de la France. L'escadre de Cahusac*

Esnambuc, solliciteur, trouvait la France dans un tout autre état que Roissey deux ans auparavant. Le rempart du protestantisme, la Rochelle, où tant de fois les séditeux avaient trouvé asile et secours, avait capitulé le 28 octobre 1628. La volonté inexorable de Richelieu avait recréé cette unité nationale indispensable à la poursuite de ses desseins. Rohan, le dernier chef de la révolte, était aux abois et sollicitait, pour résister aux forces royales, une alliance contre nature avec l'Espagne. La Paix de Grâce était proche où le pays allait enfin voir se clore la longue période des guerres de religion (1). La Grande-Bretagne elle-même déposait les armes le 24 avril; elle allait être bouleversée à son tour par des querelles intestines qui, jusqu'à l'avènement du Protecteur, devaient annihiler son influence sur le continent. Louis XIII, enfin, en forçant le pas de Suze le 6 mars, mettait à la raison le duc de Savoie. La politique cardinalice triomphait partout, en attendant l'heure prochaine où elle allait intervenir dans la guerre de Trente ans.

L'œuvre de réorganisation de la puissance française allait désormais pouvoir se continuer sans crainte d'intervention intérieure. L'expansion coloniale en faisait partie intégrante. Pour qu'elle pût maintenir ses positions déjà acquises, afin qu'elle pût les étendre, il était nécessaire qu'aux consortiums de marchands formés pour la mise en valeur des colonies, l'État apportât un appui effectif, aussi bien contre les naissantes convoitises anglaises que pour s'opposer aux prétentions espagnoles.

Peut-être, aussitôt débarrassé de ses plus pressantes préoccupations, Richelieu songea-t-il à protéger Saint-Christophe; plus probablement le rapport d'Esnambuc l'y décida-t-il. Il s'y

(1) Elle fut signée à Alais, le 28 juin 1629.

joignit les exhortations pressantes du marin qui fut aussi son conseiller écouté : le chevalier Isaac de Razilly. « Si nos colons » ne sont secourus promptement, écrivait-il au Cardinal, je » tiens que tout cela périra comme ont fait toutes les colonies de France cy-devant. Il faut de grandes vituailles et » cinq cens hommes. Le sieur de Pontpierre offre d'entrer » dans vostre Compagnie de son navire, — un très bon volier — et de ses armes (1). »

La résolution de Richelieu fut vite arrêtée; elle est un indice de ses intentions futures. Pour la première fois depuis la découverte de l'Amérique, une escadre française est armée avec la mission officielle de s'opposer aux empiètements des étrangers, et particulièrement des Espagnols, leur jalousie « ne permettant pas de souffrir des établissements en les » lieux qui leur sont si voisins et suspects (2). »

Les forces placées sous le commandement de François de Rotondy (3), écuyer, sieur de Cahusac, attestaient le relèvement naval de la France, entrepris pourtant depuis si peu de temps. Ce n'était pas, à l'exemple des expéditions envoyées en 1582-1583 par Catherine de Médicis à la conquête des Açores et du Brésil, ou en 1586 au secours de Brouage, un ramas hétéroclite de navires nolisés de ci de là, de valeurs inégales et armés de ce qu'on avait trouvé, que Cahusac devait conduire, mais une escadre de navires de guerre construits dans un but militaire, sur un modèle uniforme, munis d'une bonne artillerie, destinée à convoier des bâtiments de transport, lesquels, bien encadrés, étaient susceptibles d'être un appoint sérieux dans un combat.

(1) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 653, d'après Affaires étrangères 785; *France* 42, fol. 113, et Marquis de Razilly. — *Généalogie de la famille de Razilly*, p. 266. La date donnée par M. de La Roncière, 25 mars 1627, doit être certainement 25 mars 1629. En 1627, il n'y avait pas lieu de proposer de secours pour Saint-Christophe, puisque le débarquement des premiers colons de la Compagnie n'était pas encore opéré, et qu'on ne pouvait prévoir les obstacles que rencontrerait Esnambuc. En 1629, au contraire, l'appel de Razilly coïncide avec le retour et sans doute avec la relation de ce dernier. En outre, la proposition de Pontpierre concorde avec son entrée dans l'escadre de Cahusac.

(2) Instruction à M. de Cahusac, 18 février 1629. (MARGRY, p. 32.)

(3) Ou de Rothonne.

Cette escadre était composée du vaisseau les *Trois-Rois* (1), que commandait Cahusac (2); des dragons ou pataches l'*Intendant*, capitaine Nicolas Le Roy, sieur Dumé (3), vice-amiral de l'escadre; le *Cerf-Volant* (4) et sa galiote, commandé par Jérôme Caverley dit Giron (5); la *Sainte-Marie*, capitaine de

(1) D'après un état du 29 mai 1629 (tabellionage), il avait été livré à ce vaisseau douze pièces de canon de fonte verte, du calibre de 18, provenant de Hollande, quatorze pièces de fer, des calibres de 6 et de 8, du nombre de celles qui s'y trouvaient à son arrivée au Havre, dix mille livres de poudre, quinze cents de mèche, treize cents boulets de 18, cent cinquante de 8, cinq cent cinquante de 5, mille livres de balles à mousquet, cent cinquante mousquets munis de bandouillères et de fourchettes, cinquante corselets avec leurs haussecols, bourguignottes et tassettes, cinquante piques, etc. En 1631, le galion les *Trois-Rois*, amarré dans le port de Honfleur, était commandé par Philippe de Longvilliers-Poincy, le futur successeur d'Esnaubuc. (Tabellionage, 26 juin et 31 juillet 1631.)

(2) Était lieutenant de Richelieu au gouvernement de Pont-de-l'Arche, maître de camp entretenu pour le Roi, gentilhomme ordinaire de la Reine mère. (Arch. de la Seine-Inférieure, C 1252.) En 1628, était général des dix pinasses équipées au Havre pour le service du Roi : la *Licorne*, qu'il commandait, le *Remora*, la *Guerre*, le *Petit-Ange*, capitaine des Lombars, l'*Épervier*, capitaine Thomas Le Héricy, sieur de Pontpierre, l'*Émerillon*, le *Faucon*, le *Laurier*, le *Petit-Dauphin* et une autre dont le nom n'est pas cité. (Tabellionage, 28 mai 1628.) Elles furent conduites à l'armée du Roi, à la digue étant devant la Rochelle. (Tabellionage, 6 mars 1629.)

(3) Natif de Saint-Gomer de Fly, évêché de Beauvais, fit à peu près toute sa carrière dans la marine militaire. Son nom apparaît pour la première fois en 1621; il porte à Québec les lettres de Louis XIII et de l'amiral de Montmorency avisant du monopole accordé à Guillaume De Caen, le 20 novembre 1621. (BRÉARD, p. 125-131.) Capitaine en la marine, appelé par Richelieu le 7 octobre 1635, pour « y rendre service au fait de la marine quand les occasions se présenteront », il reçut commission de chef d'escadre le 7 novembre 1644. (Arch. comm., A A 18.) Successivement chef d'escadre de Guyenne, puis de Normandie, il passa ses dernières années au Havre, où il mourut en 1655. (Paroisse de Saint-François, inhumation du 17 avril 1655.)

(4) Il lui avait été fourni quatre pièces de 12, de fonte verte, venues de Hollande, cinq pièces de fer, des calibres de 6 à 7, trois cents livres de poudre, quatorze cents boulets, soixante-dix mousquets, trente corselets, trente piques, etc. (Tabellionage, 29 mai 1629.)

(5) Signe Jérónimo Caverley. Marin réputé, originaire de Dunkerque, s'était acquis une grande renommée par son audacieuse croisière dans les mers asiatiques, d'où il avait rapporté une cargaison évaluée à 2,200,000 l. En 1628, était capitaine et bourgeois au total du corsaire le *Saint-François*, sur lequel, de concert avec un autre navire corsaire de Quillebeuf, commandé par Robert Brières, il avait fait deux prises en mai et juin. En septembre suivant, était prêt de nouveau à mettre en mer. Pendant l'année 1631, commandait encore le *Cerf-Volant*, monté de cent quinze hommes; comme capitaine, ses appointements étaient de 300 l. par mois. En 1632, commande la *Marguerite*.

La Petitière (1); le *Dauphin* (2) et sa barque, capitaine Auguste Le Héricy, sieur de La Morinière-Pontpierre; l'*Aigle* (3), capitaine Richard Beurriot, sieur des Lombards; la *Cardinale*, appartenant à la Compagnie, et la patache la *Sainte-Anne*, capitaine Jean Hervé (4). Il s'y joignit les navires la *Marie*, de cinquante tonneaux, capitaine Allain Lyot; le *Saint-Thomas*, capitaine Thomas Roze, et la *Françoise*, de cinquante tonneaux, capitaine Regnauld, qui mirent à la voile quelques jours après l'escadre (5).

Ces bâtiments de guerre étaient tous de construction récente. A part le *Trois-Rois*, peut-être acheté en Hollande, ils avaient été mis en chantier soit au Havre, soit à Dieppe. C'étaient des navires de deux cents à deux cent cinquante tonneaux, d'un équipage d'environ cent vingt hommes, portant un armement de seize canons de divers calibres (6).

(1) André Pizon, écuyer, sieur de La Petitière, capitaine pour le Roi en la marine, commandait en 1628 le corsaire le *Croissant*, de cent tonneaux (charte-partie du 12 août). Il lui avait été délivré une patache de deux cent cinquante tonneaux, soixante pieds de quille, vingt-deux de bau, huit de creux, sans doute celle qu'il commandait en 1629. Elle faisait partie d'une escadre de cinq pataches mise en chantier au Havre par ordre du commandeur Amador de La Porte, suivant marché conclu le 15 juillet 1627 avec Pierre de Tallour, sieur du Perron, son maître d'hôtel. (Tabellionage, 1^{er} décembre 1629 et 17 juin 1630.) En 1642, André Pizon de Bétoulat, chevalier, seigneur de La Petitière, était commandant du vaisseau le *Cog*; en cette qualité, il passe procuration au commandeur de Poinsy afin de recevoir 3,000 livres de pétun qui lui revenaient pour la vente de sa part dans les habitations qu'il possédait à Saint-Christophe, de concert avec Charles Lestrillard, sieur de Sainte-Marie. (Tabellionage, 28 février et 4 mars 1642.) Au sujet de ce personnage, dont la descendance fut assez malmenée par Saint-Simon, il y a des contradictions difficiles à expliquer chez les historiens qui s'en sont occupés.

(2) Le Héricy fut tué le 10 août 1629 au combat de Saint-Christophe. En revenant en France, le *Dauphin* fut « perdu et périclité en mer » (déposition de Nicolas Le Roy, sieur Dumé, 7 juillet 1632). Sa barque était de retour au Havre en novembre 1629. (Procuration d'André Lesbahy pour recevoir les marchandises qui lui reviennent du voyage, 14 novembre 1629.)

(3) Il lui est fourni, le 29 mai, quatre pièces de fonte verte, de 12, six pièces de fer, de 6 à 7, et la même quantité de munitions, d'armes et ustensiles qu'au *Cerf-Volant*.

(4) Avait été chargé par Dupont de Courlay, sieur de Vignerod, d'aller chercher à Dieppe une petite pinasse destinée à Esnambuc. (Arch. comm., AA 18, 28 mars 1629.)

(5) La *Marie* était encore dans le port le 12 juin et la *Françoise* le 16.

(6) L'*Aigle*, l'*Intendant* et le *Cerf-Volant* avaient été, avec le *Neptune* et la *Madeleine*, construits sous la direction de Nicolas Le Roy, sieur Dumé. Un marché avait été passé pour quatre navires de cent vingt tonneaux et deux de deux cents

II. — *La participation de la Compagnie*

Ce n'était pas uniquement de l'expédition d'une force navale de nature à inspirer le respect qu'il était question. Il importait que son action matérielle, mais évidemment passagère puisqu'elle n'était pas destinée à rester en station dans la mer des Antilles, fut accompagnée d'un effort assez vigoureux pour lui survivre. Or, le trésor royal assumant les dépenses militaires, celles concernant le recrutement et l'approvisionnement des colons restaient à la charge de la Compagnie.

Après les inévitables fautes du début, l'envoi hâtif et mal combiné de 1627, il s'agissait cette fois de ne pas retomber dans les mêmes errements. La première expérience conçue sans préparation, sans données précises, les désagréments nombreux qui l'avaient suivie, avait démontré à quel point il importait que la colonie fut alimentée constamment par de nouvelles recrues, fut munie de l'outillage indispensable à son fonctionnement régulier.

En dehors de la participation directe de la Compagnie, un exercice de deux années avait surabondamment fait la preuve qu'elle ne pouvait à elle seule provoquer un courant d'émigration suffisant pour entretenir la colonie, à plus forte raison pour lui permettre de se développer. A cet égard, rien ne pouvait remplacer l'initiative individuelle, à condition toutefois de lui accorder assez de liberté d'allures pour ne pas l'étouffer au berceau.

Ce progrès considérable, de qui dépendait l'avenir de la colonisation, allait se réaliser. Il est vrai que la Compagnie possédait déjà un élément solide qu'elle avait trouvé dans l'île et qui, en dépit du peu d'encouragement qui lui avait été accordé, s'était développé. Une fois reconnue la valeur des terres, les possibilités d'exploitation, un certain nombre de colons, dont certains y résidaient depuis plusieurs années, y avaient créé des plantations en plein développement, auxquelles ne man-

par Jacques Soulas, marchand à Dieppe, avec Richelieu, moyennant 45,000 l. (par devant Vincent Colle et Michel de Beauvais, notaires au Chatelet, le 10 décembre 1626). Soulas, le 8 mars 1627, le rétrocédait à Nicolas Le Roy. Ce dernier, le 13 avril 1628, recevait un acompte de 6,000 l. en déduction des 24,000 l. qui lui avaient été promises par Richelieu pour la construction de douze demi-pataches tant à Dieppe qu'à Fécamp.

quait que la main-d'œuvre. Peu à peu ils allaient se substituer à la Compagnie. Dans un délai relativement bref on ne rencontrera plus que des engagements contractés au profit de particuliers.

Ce besoin de main-d'œuvre sera toujours le plus gros obstacle à la culture tropicale. Lorsque le recrutement européen commencera à se raréfier ou à devenir plus exigeant, force sera bien, la race caraïbe ayant presque entièrement disparu et se montrant au surplus rétive à tout labeur suivi, d'avoir recours à l'utilisation des nègres, en usage depuis longtemps dans les possessions espagnoles. De là datera la prospérité de la traite, trafic dont le nom seul choque aujourd'hui tous nos sentiments, mais par cela même qu'il présente un caractère d'universalité, malgré la différence des religions et des races qui le pratiquèrent, répondit à une nécessité impérieuse.

Entre le voyage de Roissey et celui d'Esnambuc, à un an d'intervalle, existe une différence fondamentale. L'influence du premier avait été négligeable; les résultats qu'il obtint étaient dérivés de la méthode déjà employée, sans innovation comme sans originalité; celle d'Esnambuc par contraste se révèle décisive et féconde. Sa façon de réaliser l'accroissement de la colonie, de faire appel à des colons déjà établis, procède d'une expérience fortifiée encore par le demi-échec de son associé. A Saint-Christophe, tant par le jeu de la sélection naturelle que par le choix et les qualités des hommes qui s'y dirigeront, va se constituer le noyau solide d'où sortiront les pionniers de la plupart des petites Antilles. Le tronc pourra mourir, étouffé sous une végétation étrangère; les rameaux qu'il aura projetés auront implanté de profondes racines et deviendront plus vigoureux qu'il n'aura jamais été.

Les engagés ayant pris passage sur les bâtiments de l'escadre de Cahusac se classent en deux catégories : ceux qui s'allouent à la Compagnie, représentée par Cavelet, et ceux qui contractent avec les exploitants de domaines de l'île; ceux-ci à leur tour passent à la Compagnie une soumission de se conformer à ses règlements, d'acquitter les droits lui étant dus. Les premiers sont soumis à la rigueur d'une règle qui s'applique à tous ceux se trouvant dans le même cas, étant salariés en quelque sorte aux pièces; les seconds, d'après la teneur des accords faits avec leur maître, sont considérés comme de véri-

tables serviteurs à gages et rémunérés soit en argent, comme cela se pratiquait déjà en 1624, soit, ce qui deviendra rapidement l'usage général, moyennant une quantité convenue de tabac.

En dehors des engagés pour la culture, sans autre spécification, passant au compte de la Compagnie, celle-ci, pour la première fois, se préoccupe d'attirer des artisans capables de construire et d'entretenir ses immeubles ou d'y exercer leur métier.

Parmi les contrats passés à ce propos je transcris celui ci-dessous relatif à quatre maîtres charpentiers; ils sont tous rédigés sur le même modèle, ne différant que par des détails de forme et l'importance de la rémunération promise.

Furent présents Pierres Dubec, Nicollas Gosset, Noel et Charles dictz Candon frères, tous du mestier de charpentier, demeurant en ladite ville de Grâce, lesquels vollontairement ont recongnu et confessé s'estre allouez, soumis et obligez envers Jehan Cavelet, escuier, sieur de Hertelay, directeur de la Compagnie des Indes occidentales, à ce présent : c'est assavoir, de s'embarquer par lesd. Dubec, Gosset et Candon frères dens tel vaisseau que led. sieur de Hertelay advisera bien estre, soit de ceux de Sa Majesté, de lad. Compagnie ou autres qui partiront de ced. havre du premier temps convenable pour aller à l'isle de Saint-Christophle et autres iles circonvoisines deppendantz de lad. Compagnie des Indes, et illec estant arrivez servir et travailler par lesd. Dubec, Gosset et Candon, tant de ce quy deppendra de leurd. mestier de charpentier que tout autre travail que les cappitaines et officiers desd. illes les vouldront employer, et ce durant le temps et espace de troys annéez consécutives à conter du jour qu'ils arriveront en lad. ille Saint-Christophle. Moyennant quoy leur sera baillé et dellivré par les cappitaines et escrivains estantz en lad. ille, assavoir : Aud. Dubec huit vingtz livres, aud. Gosset six vingtz livres, et ausd. Candon à chacun cent dix livres de petun par chacun an, quitte de toutte chose, que iceux Dubec, Gosset et Candon seront permis de faire charger dans les vaisseaux de lad. Compagnie et non d'autres, pour apporter en cested. ville de Grâce et en apporter certificat signé desd. cappitaines ou l'ung d'eux et de l'un desd. escrivains, et aux charges de payer le fret d'icelles marchandises à raison de douze pour cent, sans qu'il soit permis aux susd. de traicter, vendre ny distribuer aulcune marchandise que par le consentement desd. cappitaines et d'en apporter certificat comme dessus. Et à ce tenir, etc. (1).

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances, 25 mai 1629, chez le sieur de Hertelay.

En plus de ces artisans, Cavelet s'assura également les services, pour une durée de trois ans, de Pierre Rocquier et Pierre Baudouin, moyennant cent et cent cinquante livres de petun par année, de Robert Becquet et Charles Lepage, charpentiers, de Jacques Laisné et Isaïe Deville, serruriers, de Mathurin Faulconnier et Robert Vallet, scieurs de long, de Jacques Le Carpentier, de Senneville, maréchal-ferrant, de Robert Gallot, de Gonneville, cuisinier, de Nicolas Hamelin, de Caudebec, et de Jean Desmons, d'Angerville-la-Martel, boulangers. La quantité de petun qui leur était promise allait de quatre-vingts à cent quarante livres (1).

Ces préoccupations, toutes matérielles, ne faisaient pas négliger les secours spirituels. Le prêtre engagé en 1627 avait été tellement effrayé à son arrivée à Saint-Christophe, que « voyant » tant de misères et craignant d'en éprouver encore de plus » fâcheuses, s'en retourna aussitôt en France (2). » Il n'était plus resté alors dans la colonie que le chapelain qui y avait été laissé en 1626. En supposant le fait exact, c'était bien peu pour les Français et très insuffisant pour l'évangélisation des Caraïbes de bonne volonté.

Le 22 et le 25 mai, des contrats étaient passés avec Étienne Mallet, de Pennedepie, près Honfleur, et Jacques Leheurteur, prêtres, afin « de dire et célébrer la sainte messe, faire les » prières et services et administrer les saintz sacrementz aux » personnes estantz et habitans à l'une des illes desd. Indes » occidentales » pendant deux ans. Ils devaient avoir chacun deux cents livres de petun par an, exempt de droits, ainsi que celui qu'ils pourraient faire par leur travail seulement. Il leur était en outre permis de mener avec eux un garçon, mais ce qu'il récolterait serait assujetti aux droits (3).

(1) En mai 1629, le petun, rendu au Havre, était estimé valoir quarante sols la livre. On peut ainsi, en défalquant les douze pour cent de fref, se faire une idée précise des avantages consentis aux engagés.

(2) Le P. DU TERTRE, p. 9. Sans mettre en doute cette affirmation, on aurait été curieux cependant de connaître quelle voie il a pu emprunter pour fuir les Antilles, puisque la colonie, pendant toute une année, ne vit pas un seul navire français. (*Ibid.*, p. 10.) Aurait-il pris passage avec Roissey allant en France chercher du secours? Mais alors, et son engagement de trois ans!

(3) Ces actes sont signés Belain, Cavelet et Marin. Le 29 mai, Marin Tantel, de Saint-Pierre-Azif, en Auge, s'allouait à Mallet pour 25 l par an, non compris sa nourriture et son « hébergement ».

Ces conditions, en somme, étaient relativement douces quand on les compare à celles qu'imposait la Compagnie à ses engagés agricoles. C'étaient là des ouvriers à salaires déterminés, bien assurés, sensiblement équivalents à ceux auxquels ils pouvaient prétendre en France (1), en admettant qu'ils ne souffrissent pas du chômage. Il faut bien penser aussi que précisément parce que leurs professions étaient estimées, leur service au compte de la Compagnie faisait apprécier par les planteurs et les ouvriers libres une collaboration éventuelle, qui devait se traduire par des bénéfices supplémentaires quand on faisait appel à leurs connaissances. Leur sort était de beaucoup préférable à celui des hommes que la Compagnie recrutait pour la mise en valeur des terres.

On a vu précédemment les conditions auxquelles elle les assujettissait. Quelle que soit l'indulgence qu'il est permis d'apporter dans leur appréciation, il faut convenir qu'elles trahissent une exploitation dans le sens péjoratif du mot; elles dénotent un manque absolu de raisonnement, une âpreté au gain dont le résultat le plus net eût été, si elles eussent été appliquées à la lettre, d'arrêter infailliblement tout développement de la colonie. Laissons les considérations sentimentales de côté; en matière économique on en parle quelquefois, on les applique bien rarement; tenons-nous en à la question purement pratique, qui était de donner des dividendes, qu'on ne pouvait obtenir que par l'extension de la culture et l'abondance de la production. Il est inouï que des marchands versés dans le détail des affaires, ne pouvant ignorer que dans n'importe quel contrat les stipulations draconiennes conduisent la partie qui est obligée de les accepter à s'efforcer de les éluder, aient pu admettre un instant qu'elles seraient respectées dans un pays neuf où en somme n'existait aucun organisme de répression. En admettant même que la Compagnie eût pu exercer quelque chose qui ressemblât à une contrainte effective, et elle n'en posséda jamais les moyens, elle eut contraint les colons à dé-

(1) En 1635, la journée d'un charpentier va de 15 à 20 sols, celle d'un maçon est de 20 sols, d'un manouvrier de 8 à 12 sols (Arch. comm., CC 115.). Ces salaires avaient quelque peu augmenté depuis quarante ans; en 1596, les charpentiers gagnent 12 à 18 sols par jour, les maçons 14 à 18, les manouvriers 7 sols. En cette année le pain coûtait 14 deniers la livre, la viande 2 sols 6 deniers, le beurre 4 sols, le cidre 2 sols le pot, l'eau-de-vie 12 à 14 sols le pot. (Arch. comm., CC 111.)

serter son domaine, à moins, ce qui d'ailleurs se produisit, qu'elle les eût mis dans la nécessité de favoriser le commerce interlope des navires hollandais, ou bien, éventualité plus grave, qu'elle les eût conduits à réclamer d'une puissance étrangère la liberté et la protection qu'on leur refusait. On comprend qu'atrocément pressurés, et une fois connus les véritables avantages de l'existence dans les Antilles, ils se soient refusés à observer des engagements si peu proportionnés à leurs facultés et que, s'ils les voulaient garder, « il ne leur resterait pas de » quoi avoir une chemise après les avoir payés (1). »

Des résistances ne tardèrent pas à se traduire par un refus formel d'acquitter les droits de la Compagnie. Pour y mettre fin, celle-ci essaya d'abord de couper les vivres aux colons. Alimentés et ravitaillés par des marchands de Hollande ils en furent quittes pour envoyer le produit de leurs récoltes à Flessingue. Le boycottage se montra tout de suite inefficace et préjudiciable seulement à la Compagnie; elle eut, un peu tardivement, le mérite de le comprendre et de ne pas persévérer dans une voie qui n'avait que la ruine comme issue. En 1631, une entente fut conclue, par laquelle elle se résignait à ne plus prélever annuellement que cent livres de petun par habitant (2).

Le 28 mai, cent trente-neuf émigrants (3) passaient contrat avec Cavelet pour aller aux îles, dans les mêmes termes que ceux de l'acte du 26 août 1628. La seule modification qui s'y trouve concerne le paragraphe relatif à la faculté que se réservait la Compagnie d'envoyer un détachement à la Barbade, qui est omis dans celui-ci, ainsi que l'article relatif au travail des esclaves. Par contre ils figurent dans un engagement en date du 2 mai par lequel trente-huit hommes s'allouent pour passer sur la *Sainte-Anne*.

Au nombre des engagés du 28 mai se trouvaient Antoine Petiau, du Havre, et Isabeau Thierry, sa femme, qui, le 25, avaient donné à Simon Brionne, pâtissier-rôtissier, une pro-

(1) Le P. DU TERTRE, p. 22.

(2) Le P. DU TERTRE, p. 23.

(3) Parmi eux se trouvaient des ouvriers ayant contracté particulièrement avec Cavelet.

curation afin de recevoir le petun et autres choses et marchandises qu'ils enverraient et d'employer les deniers en provenant à acheter des marchandises et victuailles pour les leur retourner.

On ignore de quelle manière s'opérait le recrutement des colons; il est présumable que les relations et les influences de Cavelet et d'Esnambuc n'y étaient pas étrangères, mais on avait aussi recours à des procédés de propagande plus rapprochés de nos habitudes modernes. On faisait afficher au porche des églises des plus petites paroisses normandes les privilèges qu'on leur accordait et lecture en était faite à haute voix le dimanche à la sortie de la messe (1). C'était un racolage en règle, tel qu'on le verra pratiqué plus tard pour le recrutement militaire, et il n'est pas douteux que la vie aux tropiques fut présentée sous des couleurs séduisantes propres à convaincre les bons paysans qu'en ces nouveaux Eldorados ils pouvaient faire fortune en quelques années. Ce fut vrai pour certains, mais combien d'entre eux devaient succomber misérables aux fatigues de cette servitude volontaire.

Les exploitants établis dans l'île et qui emmenaient des engagés devaient également s'obliger envers la Compagnie. En leur faveur elle se détend un peu de ses exigences; les conditions qu'elle leur impose sont moins léonines. On en jugera par l'exemple suivant :

Furent présens en leurs personnes Nicollas Bunoche, Jean de La Roche, Jean Cramollet, Charles Dubosc, François Rolland, Pierre Aubourg et Pierre Frémont, dud. lieu de Grâce, lesquelz, tant pour eux que pour leurs compagnons et assotiés, ausquelz ils se sont soumis faire ratifier les présentes touttefois et quantes, vollontairement ont reconnu et confessé avoir faict paction et accord avec Jean Cavelet, escuier, sieur de Hertelay, pour et au nom et comme directeur de la Compagnie des Indes occidentales, à ce présent, ainsy qu'il ensuict. C'est asseavoir que led. sieur de Hertelay, aud. nom, a permis, consenty et accordé ausd. dessus nommés de passer jusques au nombre de quarante hommes, leurs personnes comprinses, dans tel vaisseau et avec tel nombre et quantité de vivres et ustencilles qu'il adviseront bien estre pour aller à l'isle de Saint-Christophe ou autres isles circonvoisines appartenant à Nosseigneurs de lad. Compagnie, et

(1) G. SERVANT, *ibid.*, p. 428, d'après Arch. col. F² 19, p. 261-269.

illee y sesjourner l'espace de six années, et pendant led. temps travailler à escharter et cultiver la terre et y faire jardin pour y sumer et y recœuillir du petun et toutes autres sortes de denrées et marchandises qui seront bonnes et propres par deçà, suivant les départemens qui leur seront faictz par les cappitaines desd. isles, outre les autres jardins qu'ilz ont desjà faictz aud. Saint-Christophe, et faire tout ainsy comme ont faict et feront les autres habitans desd. isles, moienant quoi lesd. dessus nommez, pour eux et leursd. assotiez, se sont submis et obligés de bailler et dellivrer pour et au proffiet de Nosseigneurs de lad. Compaignie la cinquième partie franche et quitte de tout le petun et autres marchandises qu'ils recœuilleront ausd. isles, tant de leur travail et industrie que des autres hommes qu'ilz ont cy devant laissés à lad. isle de Saint-Christophe, qu'ilz ont diet estre au nombre de vingt, et ce outre le droict des cappitaines, dont ils conviendront avec eux et ausquelz cappitaines et officiers ils seront tenus de porter tout respect, honneur et obéissance et de faire garde continuelle à tour de roolle et chacun à son tour aux forteresses, habitations et advenues desd. isles, travailler à la fortification et augmentation d'icelles ainsi que feront les autres habitans desd. isles et qui leur sera commandé et ordonné par lesd. cappitaines et officiers. Et ne pourront lesd. dessus nommés et leurs assotiez charger ny faire apporter leurs denrées et marchandises dans d'autres vaisseaux que ceux de lad. Compaignie pour estre directement apportées aud. lieu du Havre et non ailleurs, et dont ils paieront le fret à raison de douze pour cent. Desquelles marchandises Nost. Seigneurs auront la préférence de la vente au prix qui par autres en sera offert. Ny mesmes ne pourront traicter lesd. marchandises avec qui que ce soit sy ce n'estoit en cas d'urgente nécessité pour leurs vivres seulement et par permission desd. cappitaines ou l'ung d'eux, appelé l'ung des escrivains en la forme accoustumée, à paine de confiscation desd. marchandises. Seront en outre tenus lesd. dessus nommés et leurs assotiez de faire jardins au magnioc et le provisionner et fournir à leurs frais de toutes sortes d'armes, ustencilles et vivres qui leur seront nécessaires pour leur subvention, nourriture et conservation et s'en tenir toujours fournis d'autant qui leur en conviendrait pour leur subvention et deffense en cas qu'ils feussent contrainctz de se retrancher dans les forteresses desd. isles. sans qu'il leur soit permis ny loisible d'en enlever ny emporter aucune chose ny d'enlever esclaves, si aucuns en ait, quand ils partiront desd. isles, ains seront tenus de laisser le tout au proffiet de Nosseigneurs, en leur payant le prix et valeur d'iceux, dont ils conviendront sur les lieux. Ne pourront mesmes faire aucunes forteresses que par le consentement desd. cappitaines et officiers ny icelles subroger à autres sans le consentement desd. cappitaines et escrivains, ny mesmes les desgrader ny

desmollir non plus que leurs jardinages, ains laisseront le tout en l'état. Et mesmes ne pourront partir de lad. isle ny aucun des leur ny faire charger ny enlever leurs marchandises que avec la permission desd. cappitaines ou l'ung d'eux, et dont ils rapporteront certificat et passeport d'eux signé et de l'ung desd. escrivains, sur les paines au cas appartenant. Et seront en outre tenus avant leur partement de cested. ville de bailler déclaration aud. sieur de Hertelay tant des hommes qu'ilz embarqueront de présent que de ceux qu'ilz ont laissés ausd. isles. Et à ce tenir par lesd. dessus nommés ont obligé leurs corps et biens. Présence de Pierre de Belain, escuier, sieur d'Esnambuc, ung des cappitaines desd. isles, maîtres Claude Marin et Martin Foucquet, escrivains de Nosseigneurs de lad. Compagnie, et Pierre Mahaut, dud. lieu de Grâce, tesmoins (1).

Suivant ce qu'on peut déduire de ce texte, les avantages reconnus aux colons se réduisaient à la concession de terres n'ayant rien coûté à la Compagnie. Comme compensation de cet abandon partiel de son droit de propriété, elle exigeait un tribut annuel de la cinquième partie des produits obtenus, sans limitation de durée, au lieu de la moitié pendant les trois années et du quart par la suite, qui devaient être prélevés sur le travail des engagés à son compte. De plus, ils étaient également assujettis à recourir aux navires de la Compagnie pour toutes leurs transactions, à lui céder leurs récoltes de préférence, et à verser un droit à débattre aux capitaines de Saint-Christophe. En outre, elle laissait à leur charge leurs frais de passage, leur approvisionnement et le soin de se fournir d'armes, de munitions et d'outils; enfin, comme tous les autres habitants, ils étaient tenus au service de police et de défense.

Ce sont là des clauses assez dures, de nature à faire hésiter des hommes moins déterminés. Il est vrai qu'ils avaient, dans des éventualités urgentes, la faculté de traiter de leurs marchandises en dehors de l'intervention de la Compagnie. C'était là une fissure destinée à s'élargir; elle devait disloquer rapidement les bases de la convention.

Les noms de ces associés appellent un commentaire. On y remarque tout d'abord Jean Cramollet qui, en 1624, alloue des hommes pour cultiver des terres aux Indes occidentales. Sa présence continue à Saint-Christophe est une présomption de

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances, 28 mai 1629, en la maison de Cavelet.

plus que le navire du sieur de Saint-Georges avait cette île comme destination. Jean de La Roche vient, après lui; c'est peut-être le même qui reviendra des Antilles en 1632 comme capitaine de la *Marie-Patience*.

Quant à Nicolas Bunoche, Charles Dubosc, François Rolland, Pierre Aubourg et Pierre Frémont, ce sont tous des compagnons d'Esnambuc dans son voyage de 1623. Ils étaient déjà propriétaires de concessions, ainsi que l'indique le passage où il est question des autres jardins qu'ils possèdent et des vingt hommes qu'ils déclarent y avoir laissés.

A part François Rolland, embarqué comme maître du navire commandé par Roissey en 1627, et Jean de La Roche, les autres intéressés n'apparaissent nulle part dans les deux armements faits en 1627 et 1628 par la Compagnie. On est donc conduit à supposer qu'ils étaient restés à Saint-Christophe depuis 1626 et qu'ils ne l'avaient quitté qu'avec Esnambuc afin de l'aider dans ses démarches et en vue de se procurer de la main-d'œuvre.

Les années passées ainsi n'avaient pas été stériles; une partie de leurs produits avait servi à leur procurer des fonds; ils les avaient warrantés. François Rolland reçoit 1,000 l. d'avances sur mille sept cents livres de petun qu'il avait remis à un bourgeois du Havre, Nicolas Varin, pour le vendre; le même marchand reconnaît avoir reçu mille deux cents livres de petun de Jean Cramollet et Pierre Aubourg; Nicolas Bunoche, chirurgien à Rouen, reçoit d'Étienne Duval 1,000 l. pour subvenir aux ustensiles nécessaires à son embarquement et s'avoue débiteur de 1,312 l. 12 sols à Jean Lyot; il remet en nantissement huit cent cinquante livres de petun au premier et mille quatre cents livres au second (1).

Un contrat analogue, rédigé d'une façon plus abrégée, fut également passé le 29 mai avec Cavelet par le lieutenant de l'*Aigle*, Marin de Carville. Il obtenait l'autorisation de transporter dans son navire vingt-quatre hommes avec leurs vivres, leurs armes, etc., pour son compte (2).

(1) Tabellionage. Actes des 14, 15 et 18 mai, 6 et 14 juin 1629.

(2) Il avait l'intention de se fixer aux Antilles puisque le 31 mai il donnait une procuration afin de recevoir les marchandises qu'il expédierait de Saint-Christophe, les vendre et en employer le produit à acheter et à lui en envoyer d'autres.

A leur tour, ces hommes s'engageaient envers leurs maîtres par acte notarié. En 1629, ces actes sont surtout collectifs, c'est-à-dire que le même en intéresse un nombre plus ou moins grand. Par la suite, ce sera l'exception. En cette année, ce qui les distingue, c'est la généralisation des avances. Cette habitude disparaîtra vite à mesure que s'atténueront les difficultés du recrutement.

En ce qui concerne cet armement, plusieurs contrats de ce genre figurent au registre des reconnaissances de 1629. Les citer tous serait superflu, puisqu'ils ont entre eux bien des points communs; il suffira donc de donner l'un d'eux *in-extenso* et de résumer les autres quand ils présenteront quelques particularités à relever (1). En transcrivant ainsi un acte de chaque catégorie, il sera donc aisé d'apprécier de façon précise la nature et l'étendue des obligations qui liaient les engagés et les planteurs à la Compagnie, et de juger de quelle manière elle concevait ses droits et ses devoirs.

Le 8 juin, Robert Merlin, Guillaume Lefort, de Rouelles; Urbain Bernières, de la paroisse Saint-Pierre, de Caen; Julien Gernigou, de la paroisse Sainte-Catherine, de Honfleur; Gaston Guillyer, de Mesnil-sous-Blangy, et Jacob Debully, du Havre, s'allouaient à « Jean Cramollet et Pierres Aubourg, demeurant » en lad. ville de Grâce, présentz et ce acceptantz, tant pour » eux que pour leur assotiez, c'est assavoir : de par lesd. » Merlin, Lefort, Bernières, Gernigou, Guillyer et Debully, » faire service ausd. Cramollet et Aubourg, pour eux et leursd. » assotiez en l'isle de Saint-Christofle ou autres illes circon- » voisines et ce pendant le temps et espace de trois annez » consécutives; et pour ausd. illes y planter du petun, charfourir » et ensemençer la terre, abattre le bois, et autres chozes quy » leur seront commandez par lesd. Cramollet et Aubourg et » leursd. assotiez, et ce pendant led. temps de trois ans, à » commencer du jour de leur arrivée aud. Saint-Christophe. » Pour passer à laquelle ou autres illes circonvoisines lesd. » sus nommez se sont obligez eux embarquer dens le navire

(1) En 1629, ces documents sont déjà nombreux; ils se multiplieront quelques années plus tard, surtout après la réorganisation de 1635. Il existe alors au tabellionage des registres uniquement consacrés aux « alleus » pour les îles (six de 1638 à 1639), indépendamment des contrats insérés dans les autres registres.

» nommé la *Marie*, dont est cappitaine Allain Lyot, estant en
» ceste ville, preste à partir pour faire voiage en lad. ille Saint-
» Christophe ou autres illes au premier commandement qu'y
» leur en sera faict par lesd. Cramollet et Aubourg ou l'un
» d'eux. Le présent alleu fait tant à la charge par lesd. Cra-
» mollet et Aubourg de fournir les vivres, munitions de
» guerre et fermendz requis et nécessaires pour servir aud.
» pays, et de leur payer chacun an, scavoir : ausd. Merlin et
» Lefort à chacun la somme de quatre-vingtz livres tournois;
» aud. Bernières pareille somme de quatre-vingtz livres tour-
» nois aud. Gernigou quatre-vingtz-dix livres tournois aussy
» par chacun an; Guillyer soixante et dix livres tournois aussy
» par chacun an et Debully soixante livres tournois aussy par
» chacun an. Sur lesquelles sommes a esté payé par lesd.
» Cramollet et Aubourg, scavoir : ausd. Merlin et Lefort à
» chacun d'eux la somme de seize livres dix solz tournois;
» aud. Bernières la somme de quinze livres tournois; aud.
» Gernigou dix-huict livres tournois; aud. Guillyer la somme
» de seize livres tournois, et aud. Debully la somme de quinze
» livres tournois; lesd. sommes cy-dessus à desduire sur la
» première année de leur loyer, lequel loyer leur sera payé
» en lad. ille Saint-Christophe apprez lesd. sommes d'avances
» levez. Et ce à tenir, etc. (1) »

Par un autre engagement, en date du 28 mai, Pierre Brun, vingt-quatre ans, de Saint-Jean-d'Angély; Claude Symonin, du même âge, de Lintre, en Lorraine, près Blamoux; Isaac Girauld, vingt-six ans, de Chinon; Pierre Gallais, dix-huit ans, de Champagne; Nicollas Espoland, dix-neuf ans, de Neufchâtel, en Lorraine; Antoine Musnier, vingt ans, de Château-Thierry (2), s'obligent envers Jacques Bénard, écuyer, sieur de La Fosse, sergent-major des armées navales du Roi et capitaine d'un de ses vaisseaux, stipulé par Pierre Barbier, sieur de Pranson (?), commissaire des guerres en la marine du Ponant, à le servir, pendant trois ans et demi, sous la charge des sieurs de l'Olive et Parcey en l'île de Saint-Christophe et

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances pour 1629. Acte passé chez Pierre Conradin, hôtelier.

(2) La variété des pays d'origine de ces engagés témoigne combien le recrutement tendait à s'étendre.

autres circonvoisines. Leur salaire annuel variait entre soixante et quatre-vingt-dix livres; il leur était accordé des avances de six à vingt-trois livres, à déduire sur la première année.

Dans d'autres contrats, il est promis des quantités de petun allant de quatre-vingts à cent livres (1).

Il est parfois des engagés plus exigeants. Le 3 mai, Jean Deboir, de Bruxelles, âgé de dix-neuf à vingt ans, se mettait au service de Philippe Aubery, chirurgien, de Honfleur, afin de « cherfouir, planter et édifier à Saint-Christophe ce qu'il lui commanderait » durant trois ans, moyennant soixante livres par an et sous la condition que son maître lui apprendrait son état de chirurgien au mieux qui lui serait possible.

Le transport des colons donnait lieu à la rédaction d'un engagement de la part des capitaines de navires. Le 18 mai, Allain Lyot s'obligeait envers Esnambuc, « lieutenant pour le Roi aux Indes », Bunoche, Frémont, Cramollet et leurs associés, à tenir la *Marie* bien équipée, à charger vingt-cinq tonneaux d'encombrance, leurs victuailles comprises, à embarquer leurs engagés jusqu'au nombre total de quarante hommes, à charge d'y mettre les vivres pour les alimenter. Après leur débarquement à Saint-Christophe, il était libre de continuer son voyage où il voudrait (2).

Pour prix de la traversée, il était convenu que Lyot recevrait, après la mise à terre des hommes, deux mille livres de petun, et deux cents pour ses chausses. Au cas où l'île serait aux mains des ennemis, les contractants étaient tenus de lui remettre ces quantités de petun ou leur vraie valeur, qui était arbitrée à 3,500 livres. Si quelque prise était faite au cours du voyage, le produit devait en être partagé par moitié, déduction faite du prélèvement du dixième au profit de l'amiral (3).

Avec le *Saint-Thomas*, capitaine Roze, la soumission faite

(1) Engagements envers Pierre Frémont (9 juin), etc.

(2) Sa charte-partie du 12 juin indiquait qu'il devait se rendre à Saint-Christophe, la Tortue et autres îles pour couper du bois de brésillet et faire la traite de ses marchandises.

(3) Malgré la suppression de l'amiralat, ce terme était presque toujours employé; il faut entendre par amiral le grand maître de la navigation.

avec Cavelet comportait le transport de cinquante-cinq hommes ou femmes et la charge entière du navire en marchandises, munitions, vivres et ustensiles, pour deux mille cent livres de petun et cinquante pour son haut-de-chausses (1).

En ce qui concerne la *Cardinale*, les conditions étaient naturellement différentes, le bâtiment appartenant à la Compagnie. Le capitaine devait le conduire à Saint-Christophe, la Barbade et autres îles, y séjourner tout le temps qu'il plairait à Esnambuc et Roissey, et, après sa décharge, y embarquer les marchandises qu'ils lui remettraient, afin de les apporter au Havre et non ailleurs. Il lui était interdit de passer en France aucun homme ni marchandises et de se livrer à d'autre trafic que celui qui lui serait permis.

Indépendamment du fret de douze pour cent, que Cavelet lui accordait sur les marchandises traitées au compte de la Compagnie, cette convention énumère, ce qui est très rare dans les voyages au long cours, les salaires des officiers et de l'équipage. Règle générale, en effet, les armements transatlantiques se faisant au tiers, les hommes étaient rétribués à la part. Dans ce cas, il ne pouvait être question d'une rémunération semblable, puisqu'il s'agissait, non d'un trafic proprement dit, mais d'un simple transport. Aussi est-il convenu qu'il serait payé par mois, du jour du départ au jour du retour, cinquante livres au capitaine, quarante à Claude Marin, lieutenant (2), vingt-quatre à Antoine Varenbault, chirurgien, et à Jean Caumont, pilote, vingt à Pierre Parpain, contremaître, seize à Jean Happel, charpentier, et à huit matelots, quinze à deux autres, douze à deux également, quatorze à un, dix à un autre, et huit pour le voyage à chacun des trois pages.

(1) Engagement et charte-partie du 7 juin. Les intéressés étaient Cavelet, Pierre Dallenson, sieur de Mireville, Denis Barbey, Simon Eustache, etc. ; l'équipage, fort de cinquante-cinq hommes, devait conduire le navire à Saint-Christophe « et illec arrivé troquer, permuter et échanger toutes et chacunes les marchandises. . . . et de lad. île Saint-Christophe aller à l'île de la Tortue » pour couper du bois jusqu'à sa pleine charge. Une autre charte-partie, du 16 juin, concernant la *Françoise*, prévoyait le passage de trente hommes au compte du capitaine. Il devait aussi se rendre à la Tortue et autres îles.

(2) C'est le même qui, dans les actes d'engagement de cette entreprise, est qualifié d'écrivain de la Compagnie.

Dans les armements ayant pour objet, principal ou accessoire, le transport d'émigrants aux Antilles, il est malaisé de connaître le nombre exact de ceux-ci. Les alleux ne portent pas toujours l'indication des navires, de sorte qu'on est exposé à compter deux fois les engagés, lorsque soit leurs maîtres soit les capitaines font leurs déclarations. Cet inconvénient s'accusera surtout après 1635, mais il est déjà sensible en 1629. On peut toutefois obtenir, avec quelques précautions, des chiffres s'écartant peu de la vérité. Du relevé des engagements, il ressort que cette expédition comprenait, tant sur les navires de guerre de l'escadre que sur les navires du convoi, quatre cent trente passagers.

La plus grande partie était originaire du pays de Caux, particulièrement du Havre et de la Basse-Normandie, mais il en venait de plus loin, quoique le recrutement ait été moins étendu qu'en 1627. Les engagés dont la résidence est indiquée appartiennent à quatre-vingt-neuf localités.

III. — *Les résultats. — Enigmatique croisière sur les côtes de Saint-Domingue.*

Partie du Havre le 5 juin 1629, l'escadre française arrivait à la Barbade le 21 juillet, sans autre incident qu'une leçon de politesse donnée le 27 juin, au large de l'île de Palma, à deux navires étrangers (1); le 28, elle jetait l'ancre devant Saint-Christophe.

On sait le reste; comment, le 2 août, Cahusac, par une vigoureuse attaque, contraignit les Anglais à reculer dans leurs limites primitives, à observer le traité de 1627, et remit les Français en possession de leurs territoires, puis la dislocation de l'escadre, l'apparition de la flotte espagnole sous les ordres de Fadrique de Toledo, « général de l'armada de la mer Océane », la mort héroïque de Dyel du Parquet, la fuite honteuse de Roissey, l'embarquement précipité de toute la colonie, son odyssée, l'heureuse rencontre du capitaine Caverley, son initiative, le retour à Saint-Christophe, enfin le rétablissement définitif de la colonie.

(1) CH. DE LA RONCIÈRE. IV, p. 653-654.

L'attitude de Cahusac, dans ces circonstances, est équivoque; on le croirait mû par des considérations tout à fait étrangères au bien de la colonie qu'il était chargé de défendre. A peine les Anglais avaient-ils été mis à la raison, qu'il prend possession de Saint-Eustache (1), petite île située dans le nord-ouest de Saint-Christophe, y débarque du monde et des canons. Pendant qu'il s'y installe, la flotte espagnole arrive devant Saint-Christophe le 8 septembre, opère sa descente le 18, ce qui oblige Cahusac à rembarquer en hâte ses hommes le 24.

Jusqu'ici, rien d'anormal; une imprudence a été commise, l'amiral n'a pas pris la précaution de se faire éclairer, mais c'est là chose qui arrive même à de bons marins, par excès de confiance. Avisé par Esnambuc, va-t-il se porter à son secours ou, s'il est trop tard, s'efforcera-t-il de rechercher et de protéger les débris de la colonie?

Non! Et son indifférence en cette occurrence est inexplicable. Sans souci de sa mission, il met directement à la voile pour Saint-Domingue. Le 6 octobre, son vaisseau les *Trois-Rois*, mouille au cap Tiburon, à l'extrémité sud-orientale de la grande île, lieu de rendez-vous de ses navires; ne les y trouvant pas, il y laisse trois hommes pour les y attendre et reprend la mer.

Il y revient le 19; mais, dans l'intervalle, les autres bâtiments étaient venus le 16, avaient embarqué les hommes et étaient repartis le 18 pour gagner le second rendez-vous, qui était le Cap Français. Il les rejoignit le 29 (2).

La dispersion de l'escadre et son séjour sur les côtes dominicaines sont attestées par une déposition en date du 18 avril 1630, faite par Richard Le Thuillier et Vincent Apvril, l'un maître et l'autre pilote à bord de la *Sainte-Marie*. Ils déclarent que « le mardi 6 novembre, ce navire et d'autres de la même » flotte étaient partis du port de Margot, auquel port fut » trouvé à terre Jean Cramollet, du Havre, et embarqué à » bord, à cause qu'il n'avait aucun pain ni vivres pour le » nourrir. Et dudit port de Margot, situé en l'île Saint-Do-

(1) Le 11 août.

(2) MOREAU DE SAINT-MÉRY, II, p. 743; I, p. 604.

» mingue, ledit navire serait appareillé pour aller au Port-
» aux-Français, où il était arrivé le 14 novembre, où ledit
» Cramollet croyait trouver la barque ou frégate espagnole
» commandée par François Roullant, pour s'embarquer avec
» lui, ce qu'il n'avait pu faire tant pour n'avoir trouvé ladite
» barque que parce que le sieur de La Petitière, capitaine, fut
» commandé par M. de Cussac, son général (1). »

Ainsi donc, au milieu de novembre, tandis que les infortunés colons cherchaient aux îles Saint-Martin, de l'Anguille, Saint-Barthélemy et Montserrat, quelque terre qui pût les hospitaliser, Cahusac allait à la maraude le long de Saint-Domingue. On a peine à comprendre une semblable conduite et l'on s'explique qu'à son retour en France il ait eu à en justifier (2).

Doit-on supposer que ce raid vers Saint-Domingue était prévu dans son itinéraire primitif et qu'il ait été exécuté en conformité d'ordres reçus? On serait tenté de le croire en le voyant parcourir ainsi les parages qui devaient être les premiers à recevoir les Français, car son expédition revêt toutes les apparences d'une reconnaissance (3).

L'absence de documents ne permet que des hypothèses; l'aventure de Cramollet, toutefois, est troublante. Port-Margot est situé au nord de Saint-Domingue, à peu de distance de la Tortue. Un petit îlot d'à peine un kilomètre carré, qui servit en 1640 à Le Vasseur de base d'opérations, permet à une troupe d'y séjourner en sécurité en attendant des occasions favorables. Or, on l'a vu, les navires havrais passant ou non par Saint-Christophe fréquentaient Saint-Domingue; ils devaient s'arrêter dans les indentations du littoral, afin de se mettre en rapport avec les habitants. C'est à la Basse-Terre de la Tortue que le navire de La Petitière vint réparer une voie

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances numéro 190, pour 1630.

(2) A ce sujet voir DAMPIERRE, p. 76-77.

(3) Dumé, avec l'*Intendant*, devait accompagner Cahusac. Tous deux abordèrent à Flessingue le 23 décembre. (Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 657, note 1.) — MOREAU DE SAINT-MÉRY, II, p. 743, affirme que l'escadre arriva à Honfleur le 29 décembre, ce qui paraît plus vraisemblable.

d'eau (1), et c'est à Port-Margot qu'il recueillit Cramollet cherchant fortune là où probablement bien des Français l'avaient précédé. Comment s'y était-il rendu? c'est ce que rien n'indique, mais il y a là un témoignage à retenir, puisqu'il est la preuve que des relations existaient entre Saint-Christophe, la Tortue et la partie nord de Saint-Domingue.

Le nom même de Port-aux-Français (2), où le colon havrais comptait trouver une barque commandée par François Rouland, — est-ce le même qui était son associé, le compagnon d'Esnambuc, le capitaine de la *Catholique* dans l'armement de Razilly? — indique bien que nos marins abordaient depuis longtemps sur cette partie à peu près déserte de la grande île, puisqu'ils y avaient substitué leurs appellations à l'onomas-tique espagnole. A ce début de nos ambitions coloniales dans les Antilles on a l'impression que les navigateurs français n'ont pas encore d'idée bien arrêtée sur la voie qu'ils devront suivre, qu'ils hésitent entre les facilités d'occupation des îles situées au-dessous du 18° parallèle et la séduction exercée par la grande terre, où l'emprise espagnole s'atténuait d'année en année. L'initiative de la Compagnie, plus délibérément portée sur Saint-Christophe et ses abords, les y fixa un moment, mais pour peu de temps. Poincy et Le Vasseur ne vont pas tarder à renouer une tradition presque séculaire, en fournissant aux entreprises des boucaniers un point d'appui d'où ils se répandront dans une partie de Saint-Domingue.

Il est un point encore qui appelle une remarque. Il est bien difficile de croire qu'en quittant Saint-Christophe les capitaines du *Saint-Thomas* et de la *Marie*, sur lesquels s'étaient entassés les fuyards, aient eu réellement l'intention d'atteindre la Barbade. Le vent contraire les ballote pendant trois semaines (3) et les fait enfin atterrir à Saint-Martin; de là, une partie des colons se rend à Antigua et à Montserrat, peut-être

(1) MOREAU DE SAINT-MÉRY, I, p. 731, donne la date du 29 juin 1629; c'est évidemment une erreur, puisqu'à ce moment l'escadre de Cahusac était encore au large des Canaries.

(2) Les cartes du XVIII^e siècle distinguent entre la ville du Cap Français, — aujourd'hui du Cap Haïtien — et le Vieux Cap Français, beaucoup plus à l'est, dans la partie espagnole.

(3) Le P. DU TERTRE, p. 48.

aussi à l'Anguille, au nord de Saint-Martin. Ils ont de la sorte décrit presque un demi-cercle autour de Saint-Christophe, ce qui n'est guère le chemin pour redescendre du 17^e au 13^e degré nord. Au lieu de faire route au sud-est, ils ont constamment, jusqu'à leur première escale, eu le cap au nord-ouest. Ce serait incompréhensible s'ils avaient voulu vraiment se diriger vers la Barbade, d'autant plus que Lyot et Roze étaient familiers avec les Antilles; mais on conçoit bien, par contre, que de violentes brises d'est les aient repoussés de la Barboude. C'est là une constatation fortifiant l'opinion qu'il a dû se produire une confusion de nom dans les actes où la Barbade est désignée.

CHAPITRE XIII

Vicissitudes de la colonisation. — La Compagnie à la Tortue

Les obligations imposées aux colons, tant propriétaires qu'engagés, auraient peut-être pu, si rigoureuses qu'elles fussent, être exécutées s'ils s'étaient trouvés entièrement à la merci de la Compagnie, c'est-à-dire si elle avait possédé assez d'autorité et de force pour interdire pratiquement aux navires particuliers l'accès de ses domaines. Il était loin d'en être ainsi. Français et étrangers, sans licence de la Compagnie, abordaient à Saint-Christophe; en échange des vivres et des marchandises ils chargeaient les produits du cru. Comme ce trafic se trouvait ainsi affranchi des impositions contractuelles, il était aussi avantageux pour ceux qui s'y livraient qu'onéreux pour les actionnaires, frustrés des bénéfices qu'ils avaient escomptés.

Les Hollandais surtout s'y étaient adonnés régulièrement et ne laissaient la colonie manquer de rien, hormis des hommes qu'on ne pouvait faire venir que de France (1). Rien ne pouvait plus nuire à la Compagnie et à l'intérêt général du royaume que cette concurrence qui favorisait les étrangers au détriment de nos nationaux. Malheureusement, pour modifier ces habitudes, il eut fallu une conception moins étroite de la part des dirigeants, une organisation souple et large, et l'abandon d'errements qui ne pouvaient être continués sans péril.

Il serait puéril de blâmer des procédés qui se retrouvent sans distinction de nationalité dans les premiers établissements d'outre-mer à cette époque. L'œuvre de mise en valeur des colonies n'en était qu'à ses débuts et il faudra de longues et coûteuses expériences pour concevoir le rôle véritable qui leur incombe dans l'économie des métropoles. Près de deux siècles seront nécessaires pour la transformation de la législation à leur appliquer et elles resteront pendant tout l'ancien régime soumises à une tutelle dont elles tenteront vainement de se

(1) Le P. Du Tertre, p. 23.

débarrasser (1). Encore les doctrines nouvelles rencontreront-elles des résistances si opiniâtres qu'elles compromettront les restes de nos possessions des Antilles.

C'était pourtant moins encore dans l'exclusivisme économique que dans l'insuffisance des ressources dont disposait la Compagnie que résidait le gros obstacle à sa prospérité et à son extension. Le capital initial avait été vite absorbé; les armements ultérieurs ne pouvaient être entrepris qu'à l'aide de dividendes recueillis ou par de nouveaux appels de fonds. Il eut fallu entretenir un courant soutenu de navigation, alléger les charges mises sur les colons, les attirer par des avantages positifs, en somme jeter largement la semence pour préparer l'avenir. Cela ne pouvait se faire qu'avec de l'argent et comme l'argent manquait parce que les colons, peu nombreux, ne remplissaient pas leurs engagements, la Compagnie se trouvait placée dans une alternative insoluble.

La tâche était ingrate. Ces difficultés de trésorerie sont l'écueil de ces associations entre marchands. En dépit des préoccupations patriotiques et religieuses dont elles se targuent, elles ne sont formées en réalité que dans un objectif purement mercantile; elles ont besoin d'une rémunération immédiate et si celle-ci se fait attendre, ce qui est le cas ordinaire dans les colonisations, les capitaux deviennent rares et se dérobent. Il arrive un moment où les associés se désintéressent de l'entreprise et préfèrent perdre ceux qu'ils ont déjà avancés plutôt que d'en hasarder d'autres qui pourraient subir le même sort. Dès lors, si une organisation plus puissante n'intervient pas ou si l'État se refuse à assumer la succession de l'association, avec tout ce qu'elle comporte d'incertitude, l'œuvre est délaissée et l'attention se porte en des points supposés être d'un rendement moins aléatoire.

Le Roi cependant avait, en guise d'encouragement indirect, assujéti les tabacs étrangers à un droit d'entrée de trente sols

(1) Encore en 1784, parmi les protestations unanimes qui s'élevèrent de toutes les villes intéressées au commerce colonial contre l'arrêt du 30 août 1784 relatif à l'ouverture partielle des colonies aux étrangers, se trahirent les vues exclusives des négociants français. « Les colonies, dira la Chambre de commerce de Normandie, appartiennent à la métropole; elles ne doivent dépendre que d'elle et ne commercer qu'avec les habitants de la métropole. »

par livre, excepté celui provenant des îles appartenant à la Compagnie, afin de favoriser son établissement et son accroissement (1).

Cette exemption était de nature à faciliter considérablement l'introduction du tabac français, puisque celui provenant des colonies concurrentes était frappé d'une taxe presque égale à sa valeur. Pourtant elle fut longtemps inopérante et les colons continuèrent à l'expédier à l'étranger, aussi bien que les produits divers qu'ils récoltaient.

Ces violations de contrat semblent n'avoir pas soulevé d'opposition de la part d'Esnambuc; peut-être, sans doute même, en profita-t-il. Il était mieux placé que quiconque pour comprendre le danger de prétendre exiger l'exécution de clauses reconnues inexécutables. Et l'eut-il voulu, il ne disposait d'aucun moyen de coercition !

Au reste, la colonie avait une excuse excellente dans l'inertie de la Compagnie. Pendant plus d'un an celle-ci s'abstint d'envoyer aucun navire à Saint-Christophe. C'était une résistance aussi passive que grosse de conséquences puisque de cette manière elle habitua les colons à ne compter que sur eux-mêmes. Elle comprit tardivement que la persistance de cette bouderie ne portait en fin de compte préjudice qu'à ses intérêts. En novembre 1630 elle se décida enfin à leur faire passer un renfort d'hommes et d'officiers, dont les noms et les fonctions sont énumérés dans l'engagement ci-après :

Furent présentz en leurs personnes Adrian Nicollas, escuier, sieur des Touches, demeurant à Paris, paroisse de Saint-Gervais, Gabriel Pena, escuier, sieur de Saint-Pont, dud. Paris, paroisse Saint-Germain de l'Auxerrois, Pierre Chesneau, sieur de La Groye, dudict Paris, paroisse Saint-Paul, Jean Duplessis, escuier, sieur d'Aussonville, de la paroisse de Marey, en Picardie, Jean de Mainferme, sieur de Sentimaison, dud. Paris, paroisse de Saint-Louis de Lille Nostre-Dame, Jean Cistel, escuier, sieur de Boesse, de la paroisse Saint-Dhieu, en Auvergne, Claude Marin, François Boictière, Cosme Follin dict La Rivière (2), de Honnefleury, Jacques de Mainferme, sieur de Lessart, dud. Paris, paroisse de Saint-Jean-en-Grève, François Morin,

(1) MOREAU DE SAINT-MÉRY, p. 23. — Déclaration du 17 novembre 1629. Elle était par conséquent donnée avant qu'on connût en France les tribulations de la colonie.

(2) Un des engagés de 1627.

sieur de Chanteraine, dud. Paris, paroisse Saint-Gervais, Jacques Du Bois, sieur de La Brosse, dud. Paris, paroisse Saint-Germain de l'Auxerrois, Louis Casdeau dict La Garenne, de la paroisse de Bolléart, proche de Lagneau en Bretagne, Anthoine Peteau dict La Carrière, résidant en lad. ville de Grâce, Pierre Le Borgne dict Bodecailly, de la paroisse Saint-Vigor, de Rouen, Alexandre Leblond, de Harfleur, Charles Dujardin, dud. lieu de Harfleur, Nicollas de Bléville, dud. lieu de Harfleur, Martin Gilles, de Cricquebœuf, viconté d'Aulge, Geffin Biart, de la paroisse de Trouville, en lad. viconté d'Aulge, lesquelz vollontairement ont promis et se sont soumis et obligez envers Jean Cavelet, escuier, sieur du Hertelé, directeur de la Compagnie des Indes occidentales, pour et au nom d'icelle, à ce présent, d'eulx embarquer dans la barque la *Cardinale*, estant de présent en ce port et havre de Grâce, pour aller à l'ille de Sainet-Christophle, la Tortue, et aultres illes circonvoisines deppendantz et appartenantz à ladicte Compagnie, où estantz ledict sieur des Touches aura la charge de cappitaine de la première compagnie de ladicte ille de Sainet-Christophle, soubz l'autorité du sieur d'Esnambusc, commandant en lad. ille, et congnoistra de tout ce qui s'est fait et fera par cy-apprez, le tout suivant la teneur de ses commissions; ledict sieur de La Groye, lieutenant de ladicte compagnie; ledict sieur de Sentimaison, enseigne, Follin dict La Rivière, premier sergent; sieur de Lessart et Chanteraine, vollontaires de ladicte compagnie; et ledict sieur de Sainet-Pont, cappitaine de la seconde compagnie de ladicte ille; led. sieur d'Aussonville, son lieutenant, ledict Cistel, escuier, sieur de Boesse, son enseigne, et led. Peteau, son premier caporal; et lesdictz Marin et Boictière, escrivains, sçavoir : led. Boictière pour résider en ladicte ille, et led. Marin pour revenir dans ladicte barque la *Cardinale*, et les autres dessus nommez accordez pour travailler à cultiver la terre, faire du petun et toutes aultres sortes de denrées et marchandizes qui soient bonnes et propres par deçà, ès-quelles quallitez lesd. dessus nommez ont promis et promettent de rendre bon et fidelle service à nosdictz seigneurs et leur paier les droictz à eux deulz et cil du cappitaine de l'isle durant le temps et espace de trois ans à compter du jour qu'ilz arriveront à ladicte ille de Sainet-Christophe, et porter honneur, respect et obéissance aud. capitaine et autres officiers de degré en degré ainsy qu'il appartient. Au moyen de quoy ilz auront et jouiront des mesmes droictz, attributz, privilèges et libertez que les aultres habitans cy-devant envoyez ausdictes isles, conformément aux articles contenus aux chartes-parties qui en ont esté passez pardevant led. nottere les traizième janvier mil six centz vingt-sept, vingt-sixième aoust mil six centz vingt-huit et vingt-huitième de may mil six centz vingt-neuf, et en la ratification dud. sieur d'Esnambusc, du troisième de febvrier aud. an mil six centz vingt-sept. Dont du tout lecture leur en a esté faite et baillé copie aud. sieur des

Touches, et lesquelz articles ilz se sont soumis chacun pour leur faict et regard et quallitez que dessus tenir et entretenir sans y contrevenir aulcunement sur les paines y portez. Et seront lesd. escrivains tenus d'obéir et assister led. sieur des Touches en ce qu'il aura besoin d'eulx pour le service de lad. Compagnie, suivant la teneur de sesd. commissions. Reconnoissantz lesd. dessus nommez que lad. barque la *Cardinalle* est bien et deuement radoubée, équipée, admunitionnée et remplye de vivres, munitions et marchandizes aultant que l'on en a peu embarquer, outre les aultres munitions et estencilles raportez du dernier voyage, qui ont esté remyes dans lad. barque. Lesquelz capitaines seront tenus en cas de déficy (?), de faire lesd. droictz deubz à nosd. seigneurs de lad. Compagnie et leur prester ayde et assistance à cest effaict ainsy qu'ilz y sont obligez. En tesmoing, etc. (1).

Signé : Des Touches Nicolas, Pena, Jean de Mainferme, Pierre Le Borgne, La Groye, Chesneau, Jacques de Mainferme, François Morin, Marin, Duplessis, Boytière, Follin, Cistel, Anthoine Petiaux, Du Boys, Cavelet, et merces.

La persistance apportée par la Compagnie à rappeler que non seulement Saint-Christophe mais aussi les îles circonvoisines et même la Tortue, à laquelle cet adjectif ne convient guère, lui appartenait, doit-elle être considérée comme une formule conservatoire, d'une valeur théorique, ou bien, au contraire, est-elle l'expression d'un fait matériel, d'une prise de possession plus ou moins complète d'îles autres que Saint-Christophe? Cette extension serait intéressante à relever, car elle montrerait que malgré la modicité de ses moyens la Compagnie avait véritablement essayé de réaliser le programme qui lui était imposé par ses actes constitutifs, et qu'elle y était parvenue en partie.

Il n'est pas douteux que les capitaines et les marins au service de la Compagnie aient acquis, au cours de leurs voyages, une connaissance assez exacte des ressources des terres situées dans l'interland de Saint-Christophe, et qu'ils y aient fait des escales. Pourquoi donc n'y créèrent-ils pas d'établissements définitifs avant 1635? C'est sans doute parce que rencontrant dans les îles du sud, Guadeloupe, Dominique, Martinique et Sainte-Lucie, des masses compactes d'indigènes, ils craigni-

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances numéro 190, 15 novembre 1630. Passé en la maison de Cavelet.

rent de ne pouvoir s'y maintenir et d'être submergés sous le nombre.

Cette prudence n'était plus de mise dans l'occupation des îles inhabitées, soit qu'elles l'eussent toujours été, soit que leur population ait été exterminée par les Espagnols. Or, précisément, la charte-partie passée entre Cavelet et l'équipage de la *Cardinale* contient une nette allusion à l'exploitation au compte de la Compagnie de l'île de la Tortue, et l'on devine dans ce document que Saint-Eustache, où Cahusac, l'année précédente, avait mis une garnison qu'il avait été obligé de retirer à l'approche des Espagnols, était depuis rentrée dans le domaine de la Compagnie.

Voici d'ailleurs le texte intégral de cet acte, sur l'importance duquel il n'y a pas à se méprendre :

Furent presentz en leurs personnes Jean Delassize, cappitaine préposé dans la barque nommée la *Cardinalle*, appartenant à Nosseigneurs de la Compagnie des Indes occidentales, Claude Marin, lieutenant en lad. barque, Vincent Avril (1) et Pierre Primois, pillottes, maître Anthoine Varemault, chirurgien, Charles Frémont, contre-maître, Charles Sery, charpentier, François Hébert dit La Chesnée, maître vallet, Thomas De Harmet, Nicollas Collaet, scieur de long, Charles Le Marchand, vollontaire, Charles Sermentot, Robert Le Conte, Nicollas Hanin, Pierre Aubin, Silvestre Hay, Jean Fremy, Philippes Raffin, Robert Allexandre, de Contrainville, prez le Pont Le Vesque, Charles Saounier, Pierre Vastel, tous dudict lieu de Grâce, réserve led. Allexandre, de Contrainville, lesquelz vollontairement et ont promis et se sont soumis et obligez envers Jean Cavelet, escuier, sieur du Hertelez, directeur de ladicte Compagnie, pour et au nom d'icelle, et à ce présent, de mener et conduire ladicte barque la *Cardinalle* avec les vivres, armes, munitions et marchandizes y estantz chargez, suivant l'estat qui en a esté dressé, et les hommes, femmes et enfans qui s'y embarqueront jusques au nombre de vingt-six, et le toulz rendre et dellivrer en l'ille de Sainet-Christophe, és-mains du sieur des Touches Nicollas, intendant pour les seigneurs de lad. Compagnie, pour en user conformément à ses commissions; auquel lieu de Saint-Christophe ilz seront tenus de sesjourner le temps et espace de trois sepmaines entières, et prendre et recœuillir toulz et tel nombre de petun et aultres marchandizes qui leur seront baillez et dellivrez pour compte de lad.

(1) Etait, en 1629, pilote sur la *Sainte-Marie*, capitaine de La Petitière, qui avait relâché à la Tortue et à Port-Margot.

Compagnie, tant par l'ordre du sieur d'Esnameuse, capitaine de ladite ille que par eil dudit sieur des Touches. Et dudit lieu de Saint-Christophe aller à l'ille de la Tortue y porter ledit sieur des Touches et deux de ses hommes et recueillir les droictz deubz à ladite Compagnie à cause du travail et manufacture de leurs hommes y estantz, et outre y couper et recueillir le reste de la charge de ladite barque de bois de brésillet; pour ce faict revenir directement et rapasser led. sieur des Touches et sesd. deux hommes et non aultres en ce port et havre de Grâce pour tous restes. Auquel lieu lesd. capitaines et compagnons auront à leur proffit la moitié dud. bois de brésillet qui sera par eux raporté, outre l'occupation des marchandizes qui leur seront dellivrez, pour laquelle ils auront et seront récompencez de la moitié d'autant de brésillet que lesd. marchandizes occuperont de place. Pour ce toutefois que sy ladite barque estoit entièrement chargée de marchandizes audit Saint-Christophe ou bien qu'il y en eust à ladite ille de la Tortue pour les pas charger, en ce cas lesd. capitaines et compagnons sesjourneront autant de temps à lad. ille de la Tortue qu'il sera nécessaire. Et où il seroit trouvé bon par led. sieur des Touches que lad. barque la *Cardinalle* ne fit sesiour à lad. ille de la Tortue (1) ains seulement en lad. ille Saint-Critofle pour y prendre leur charge, en ce cas ilz seront tenus y sesiourner le temps et espace de deux mois et demi pour y recueillir lesd. marchandizes et voir ce qui s'y passe, moyennant quoy ilz auront seulement pour leur voyage la somme de deux mil quatre centz livres tournois, laquelle somme ou bien la moitié dud. bois de brésillet, en cas qu'il en soit raporté, et mesmes de lad. occupation, seront separez et partagez entre lesd. capitaines et compagnons selon et ainsy qu'ilz en ont convenu entre eux; sur le tout desduict les deniers qu'ilz ont receu d'avance et le proffit d'iceulx, suivant les brevets qu'ilz en ont signé ou signeront. Et de plus sy, pendant led. voyage, il estoit faict prinze de quelque navire ennemy ausd. lieux permis, led. Delassize et son esquippage auront la tierce partie du provenu de lad. prinze, avec l'unzième pour le pot-de-vin dud. Delassize, capitaine, et compagnons, le tout suivant l'usage du voyage de long-cours; et duquel pot-de-vin icellui Delassize fera part à sesd. compagnons suivant led. usage. Et sera faict et dressé estat et inventaire des choses qui seront dans lesd. prises par les escrivains de lad. Compagnie en la présence dud. sieur des Touches, pour la conservation des droictz d'un chacun. Et sera au choix et obtion desd. capitaine et compagnons de prendre led. tiers et unzième de lad. prinze ou prinzes, s'il en eschet, et quitter lad. somme de deux mil quatre centz livres d'affrettement à nosd. sieurs de la Compagnie, ou

(1) Il avait d'abord été écrit Saint-Eustache; ce nom a été biffé et remplacé par la Tortue.

bien ne rien prendre ausd. prises et eux contenter aud. affrettement (1). Estant de plus accordé que led. sieur de Touche baillera et signera aud. Delassize pour sa descharge une attestation comme il l'aura faict sesiourner led. temps de deux mois et demi en lad. ille Saint-Cristoffe, s'il eschet ainsy, affin d'estre païé lesd. deux mil quatre centz livres d'affrettement aud. Delassize par led. sieur du Hertelay. Et se conduiront lesd. capitaine et tiercement, suivant les uzage et ordonnances de la marine. Et à ce tenir, etc. (2).

Ce passage si catégorique ne comporte aucune équivoque. Il est certain que déjà la Tortue était habitée par des Français; il est possible qu'ils y aient été introduits par la Compagnie et qu'en retour celle-ci se jugeait fondée à leur réclamer ses redevances. Quand on se rappelle l'insistance avec laquelle, dans divers actes de cette époque, on désigne cette ile comme un des points où devaient charger les bâtiments havrais, quand on rapproche de cette occupation le déroutement de l'escadre de Cahusac, l'embarquement de Cramollet, on est conduit à admettre que l'exploitation régulière de l'île a précédé son occupation officielle et que l'initiative de Poincy et de Le Vasseur, agissant au nom de la Compagnie des Isles de l'Amérique, n'a fait que réintégrer dans son domaine une possession sur laquelle l'association qui l'avait précédée avait des droits territoriaux certains.

Il se peut d'ailleurs, bien que les documents soient muets à cet égard, que cette occupation ait été consacrée effectivement lors de la visite de l'escadre. Un des capitaines qui en faisaient partie, Jean Hervé, commandant le *François*, de cent cinquante tonneaux, partait en 1631 pour la Tortue et autres circonvoisines (3). Y avait-il des intérêts? En tout cas, parmi ses armateurs, se trouvaient des noms déjà connus, par exemple Pierre Dallenson, sieur de Mireville, du Havre, et Isaac Boivin, de Rouen, qui figuraient en la même qualité, en 1626 et 1628, dans le *Saint-Pierre* et le *Saint-Thomas*.

(1) Cette alternative était un sûr moyen d'inciter à la fuite dès la première apparition d'une voile suspecte, puisqu'il n'y avait que des coups à gagner dans un combat et aucun intérêt supplémentaire. Cette stipulation est d'ailleurs en contradiction avec les usages constamment suivis en matière d'armements au long cours.

(2) Tabellionage. Registre des reconnaissances numéro 190, 15 novembre 1630. Passé en la maison de Cavelet.

(3) Charte-partie du 3 mars 1631. Au nombre des officiers se trouvait Nicolas Le Long, maître et pilote, qui avait recueilli l'équipage de la *Levrette* en 1626. ¹

Ce n'est pas seulement la Tortue qui doit être rattachée à la Compagnie; Saint-Martin, pendant quelque temps refuge de la colonie, possédait également un rudiment d'exploitation. En 1632, un capitaine de navire du Havre, Nathanaël Péron, donnait pouvoir à Jean Delassize de recevoir le pétun recueilli par les hommes français, les nègres et les négresses, travaillant à son service aux îles Saint-Christophe et Saint-Martin. Au cas où son mandataire irait lui-même dans ces îles, il devait se faire rendre compte par Jacques Léger et Isaac Avice, du pétun, rocou, coton et autres produits qu'ils avaient et payer le loyer des engagements s'il leur en était dû (1).

Le contrat passé par des Touches et ses compagnons avec Cavelet n'énumère que vingt personnes alors que la charte-partie de la *Cardinale* est relative à vingt-six passagers, hommes, femmes et enfants. Je n'ai pu trouver si véritablement il y eut pour ce voyage un transport de femmes et d'enfants (2), ces derniers, particulièrement, supposant le départ d'une famille entière, ce qui ne s'observe que plus tard, mais il existe deux engagements que l'on doit joindre à la petite troupe de colons.

L'un concerne Jean Mabire (3) et François Le Carpentier, prêtres à Honfleur, alloués chacun pour deux ans, aux mêmes conditions que Mallet en 1629; l'autre est relatif à Nicolas Bunoche, chirurgien de Rouen, dont le nom a été plusieurs fois mentionné. Il s'engageait pour deux ans à remplir « la » charge, fonction et opération et exercice de chirurgien pour » lad. Compagnie. et pour cet effet embarquer à la première commodité son coffre bien et dument fourni de ferments, outils, onguents, drogues et toutes autres choses » requises et nécessaires. au moyen et parce que led. » Bunoche sera honnêtement payé et contenté par ceux auxquels il donnera et appliquera ses médicaments et fera visites

(1) Tabellionage. — 18 février 1632.

(2) Le P. DU TERTRE affirme qu'il y eût deux femmes et deux enfants, mais il place le départ de la *Cardinale* à la fin de 1631, soit un an trop tard.

(3) C'est peut-être le même qui était engagé en 1627. Ce serait alors ce « bon prêtre » dont parle le P. DU TERTRE (p. 9) qui, au débarquement à Saint-Christophe, « voyant tant de misères et craignant d'en éprouver encore de plus fâcheuses, s'en » retourna aussitôt en France ». En 1633, de retour à Honfleur, il se qualifiait d'aumônier du Cardinal en l'île Saint-Christophe.

» et autres choses dépendant de sad. charge. Et où lui et lesd.
» malades par lui pansés, visités et médicamentés ne pour-
» raient leur accorder de gré à gré du salaire dud. Bunoche,
» sond. salaire sera arbitré et liquidé par les sieurs gouver-
» neurs, capitaines et officiers et écrivains étant esd. îles,
» lesquels feront faire le paiement aux débiteurs ainsi qu'il
» appartiendra » (1).

D'après le P. Du Tertre, les deux écrivains envoyés à Saint-Christophe avaient pouvoir d'arbitrer le différend entre les colons et la Compagnie et de modifier les droits selon qu'ils le jugeraient à propos. Après entente, il fut arrêté que ces droits seraient de cent livres de petun par tête et par an, « ce qui a
» toujours été gardé depuis, jusqu'à ce que les seigneurs de la
» Compagnie se soient défaits de ces îles en les vendant à des
» particuliers » (2).

Il n'en persista pas moins un dissentiment qu'aggrava encore le mécontentement des engagés, que leurs maîtres voulaient faire travailler au delà du terme prévu par leurs contrats, afin d'avoir les mêmes avantages que les Anglais, qui louaient leurs hommes pour sept ans de « servitude » (3). Il fut apaisé grâce à l'esprit d'équité d'Esnambuc, mais ce nouvel incident n'était pas de nature à engager la Compagnie à de nouveaux sacrifices.

En effet, elle se désintéressait de plus en plus du sort de ses possessions. Il est incroyable que pendant trois années elle n'ait pas donné signe d'existence, ni directement ni indirectement. Les navires partant du Havre pour les Antilles y touchaient peut-être, mais en contrebande. En 1632, on vit arriver la *Marie-Patience*, de deux cents tonneaux, venue de Saint-Christophe, sous le commandement de Jean de La Roche, l'un des associés de Cramollet; il amenait, en outre, Charles Dubosc

(1) 16 novembre 1630. Cet engagement était conclu sans rémunération d'aucune sorte, Bunoche se contentant de l'assurance d'être payé des malades récalcitrants par l'intervention des officiers de la Compagnie.

(2) Le P. DU TERTRE, p. 23-24. Cependant les actes d'engagement postérieurs indiquent cent vingt-cinq livres de petun.

(3) Le P. DU TERTRE, p. 25. L'assertion que les engagés auraient, à leur insu, signé des contrats d'une durée supérieure à trois ans est inexacte.

et François Roulland, tous deux ses co-intéressés dans le navire et dans les exploitations à Saint-Christophe (1).

Comme il est certain, au témoignage même du P. Du Tertre, que les cultures de l'île durent s'étendre et se perfectionner, que leurs produits trouvaient par les navires français ou hollandais un débouché avantageux, cette abstention ne causait de préjudice qu'à la Compagnie et par contre-coup également à la marine et au commerce du Havre.

Bien que sa responsabilité fût fortement engagée dans cette situation, la Compagnie ne cessait de rejeter tous les torts sur les colons. Ses plaintes trouvèrent un écho près du Cardinal. La Déclaration du Roi, en date du 25 novembre 1634, expose qu'elle « aurait fait de grands frais et dépenses » pour y faire porter nombre d'hommes, ensemble de vivres, » marchandises, matériaux et ouvriers pour y bâtir et autres » choses nécessaires pour s'y établir, et continué à faire de » grandes avances de temps en temps pour les faire subsis- » ter..... de quoi elle ne peut retirer aucune chose pour » l'indemniser sinon du tabac ou petun ou rocou ou coton » que lesdits habitants y font venir par leur labeur et travail, » à la charge d'en rendre annuellement certaine part et por- » tion de leur revenu, qu'ils devraient envoyer au Havre de » Grâce..... Mais au lieu de ce faire lesdits habitants de » ladite île, à toutes les commodités qui s'offrent, vendent aux » étrangers, et principalement aux Français qui ne sont de » ladite Compagnie, toutes les marchandises ou les envoient » en France dans les ports détournés pour les vendre et en » retirer le prix sans payer que fort peu de chose de ce qui est » dû à ladite Compagnie, tellement que la grâce que nous lui » avons faite de lui donner ladite île pour la faire valoir (2) ne » lui a servi jusques à maintenant qu'à faire de grands frais et » dépenses, qui lui ont été et seraient encore à l'avenir inu-

(1) 23 juillet et 15 octobre 1632. — Le navire fut vendu à Nicolas Le Roy, sieur Dumé, qui fit avec lui, l'année suivante, un voyage à Sierra-Leone, au Brésil et au Pérou (Charte-partie du 17 décembre 1633).

(2) Cette expression est forcée, le Roi n'ayant pas eu à lui donner une terre sur laquelle il n'avait aucun droit, et n'ayant fait, en concédant un monopole de commerce, que régulariser une situation de fait à laquelle il n'avait participé de près comme de loin en aucune manière.

» tiles, ce qui contraindrait ladite Compagnie de quitter tout
» et abandonner ladite île » (1). En conséquence, le Roi défendait à tous les capitaines partant de France d'accepter, de faire acheter ou de rapporter du tabac, rocou ou coton de Saint-Christophe sans le consentement par écrit des directeurs de la Compagnie, et ce sous peine de 1,000 livres d'amende.

Cette autorisation conditionnelle, première atteinte officielle au monopole exclusif de la Compagnie, éloignait le danger possible d'une séparation; elle ne détruisait pas. L'armature voulue en 1626 craquait de toutes parts; à vrai dire, elle n'avait jamais existé en entier que sur le papier. Possible, si la Compagnie eût tenu ses promesses, de desservir régulièrement son domaine, l'indigence de son matériel naval et de ses ressources avait promptement contraint les colons à recourir à la navigation interlope. Si, alors que l'avenir de la colonie était incertain, son peuplement insignifiant, les conditions contractuelles avaient été violées sous la pression, il faut le reconnaître, d'impérieuses nécessités, à plus forte raison exigeaient-elles de profondes modifications maintenant que l'œuvre commençait à porter ses fruits et que s'aplanissait le chemin où, désormais, allaient par milliers s'engager les colons qui formeront le solide appui des Antilles françaises.

Le P. Du Tertre annonce que la Compagnie, « ne voulant » plus risquer d'hommes crainte de tout perdre, les colons » commencèrent à venir eux-mêmes en France pour en lever » à leurs frais » (2). Le fait est exact. Mais il ne l'est plus de prétendre que Saint-Christophe ne fit que languir jusqu'à l'arrivée de Longvilliers de Poincy (3). Dans sa seconde édition, il rectifie cette opinion très hasardée : « Je n'ai pu savoir, » dit-il à propos de l'article 3 du contrat de 1635, le détail du » secours qui fut envoyé à Saint-Christophe par les seigneurs » de la Compagnie rétablie depuis ce dernier traité, mais il y a » grande apparence qu'il fut considérable et qu'on leva beau- » coup de monde à Dieppe et au Havre-de-Grâce ». Il aurait pu ajouter : et à Honfleur.

(1) MOREAU DE SAINT-MÉRY, p. 27-29.

(2) Le P. Du TERTRE, p. 26.

(3) Le 20 février 1639. Il avait reçu ses provisions de lieutenant des îles de l'Amérique le 13 septembre 1638.

Fait symptomatique et qui en dit long sur l'attrait qu'exerçaient déjà les Antilles, c'est à partir de 1634 qu'apparaissent, non seulement les colons venant en France recruter des engagés, mais aussi les premiers départs libres pour Saint-Christophe.

Au lieu de se mettre au service de la Compagnie ou de maîtres, certains émigrants passaient d'eux-mêmes, assumant les frais du voyage, désireux de tenter la chance aux îles.

Le prix de la traversée est légèrement variable. Il s'éloigne peu, toutefois, de celui convenu, le 2 février 1634, entre François Bacoin, François et Pierre Loquet frères, du Havre, et Jean Le Perquier, capitaine de la *Marie*, soit 30 livres au comptant par homme avant le départ, et 50 livres de petun chacun huit jours après l'arrivée à Saint-Christophe.

Le capitaine devait les nourrir, pendant le voyage, de la même façon que l'équipage; au cas où ils ne s'embarqueraient pas, l'argent versé restait sa propriété.

Ce navire, de cinquante tonneaux et dix-huit hommes d'équipage, partait avec l'autorisation de la Compagnie. Le capitaine s'obligeait envers Cavelet à séjourner trente jours à Saint-Christophe et à y embarquer le petun et les autres marchandises qui lui seraient délivrés, pour le compte de la Compagnie, après son chargement terminé (1).

D'autres engagements sont contractés avec des maîtres à des conditions sensiblement équivalentes à celles précédemment mentionnées, moyennant une certaine quantité de

(1) Cette stipulation trop imprécise et susceptible de donner lieu à des contestations, fut promptement remplacée par d'autres moins vagues. Les navires partant du Havre devaient porter pour la Compagnie trois à quatre tonneaux de marchandises ou de munitions et deux engagés, et charger aux Antilles, sans payer de fret, la onzième partie de leur cargaison. A défaut d'engagés, les capitaines étaient tenus de livrer huit mousquets bons à l'épreuve. (Convention du *Grand-Henry*, 18 juillet 1635). Ces obligations survécurent aux causes qui les avaient fait imposer et se perpétuèrent jusqu'à la Révolution. D'abord représentées par le transport de trois à six engagés par navire, suivant le tonnage, et de quatre fusils boucaniers ou de chasse, elles furent transformées par la suite en une imposition de 360 l. par navire et par voyage. Le cahier des doléances du commerce du Havre, en 1789, en réclame encore la suppression. Sous le Consulat, à la reprise des transactions coloniales pendant l'éphémère paix d'Amiens, l'arrêté du 6 juin 1802 obligea simplement les armateurs à embarquer deux passagers par cent tonneaux de port, avec exonération du prix des voyages pour les places non utilisées.

petun (1), et pour une durée de trois ans. Il est, toutefois, des exceptions. Le 23 octobre, Robert Quetel, du Havre, s'allouait à Pierre Le Mesle, afin de travailler « jusqu'à la convenance » d'une levée de petun », à la charge d'être nourri, hébergé et d'avoir son passage payé. Divers contrats prévoient des engagements de trois ans et six mois (2), de quatre ans (3), mais ce sont là des exceptions; le terme ordinaire est de trois ans, ce qui valut à ces colons l'appellation de « trente-six mois ».

Il est exceptionnel qu'il soit question d'un retour éventuel. Il ne figure que dans un alleu relatif à sept habitants de Fécamp (4), où il est convenu que leur maître supportera la charge du passage du Havre à Saint-Christophe et de Saint-Christophe au Havre.

Parallèlement à l'afflux plus fourni des émigrants se forment de nouvelles associations. Jacques Laisné, prêt à partir dans le *Petit-Aigle*, pour résider à Saint-Christophe durant trois ans, est de compte à demi avec François Piart, graissier-cirier au Havre, qui, pour sa part, a fait embarquer deux hommes (5); Guillaume Inger dit Lespine s'associe pour moitié pendant trois ans et demi à François Estancelin (6), à charge par celui-ci de contribuer aux frais pour une pareille portion; Guillaume de Beaugrand, de Gournay-sur-la-Ronde, en Picardie, et Denis Robillard, de Falaise, déclarent faire paction et association réciproque en l'habitation qu'ils vont faire en l'île de Saint-Christophe pour y cultiver et manufacturer plusieurs denrées et marchandises de petun et autres, desquelles ils feront entre eux lots et partages moitié par moitié, comme ils contribueront

(1) L'usage s'introduisit quelques années après de donner aux engagés des effets d'habillement, mais il ne fut pas général. A titre d'exemple on peut citer l'engagement, en 1637, de Guillaume Tassin, de Rouelles, qui outre quatre-vingts livres de petun par an, se voyait attribuer quatre chemises, deux casques, deux hauts de chausses, deux bas de chausses, le tout en toile d'étoupe.

(2) 18 et 20 novembre 1634.

(3) 29 avril et 21 décembre 1634.

(4) Du 4 novembre 1634.

(5) 5 octobre 1634.

(6) Le 3 novembre 1634. — Estancelin, entrepreneur de travaux au Havre, fut le second maître fondeur de la fonderie de canons établie en 1627 par Richelieu dans les dépendances du château de Gravelle.

également aux avances de deniers qu'il conviendra pendant leur association durant quatre ans, plus ou moins, suivant leur volonté (1), etc.

On est moins bien renseigné sur le mécanisme des transactions qui s'opéraient à Saint-Christophe entre les habitants et les marchands de la métropole. Tout porte à croire qu'elles suivirent le mode habituel aux pays neufs, c'est-à-dire le troc. A l'apogée du commerce colonial, à la fin de l'ancien régime, c'est encore, surtout pour les pacotilles, ce régime qui s'impose, les marchandises d'échange étant prises au cours du moment.

On possède très peu de documents à ce propos. En voici un cependant, qui se réfère à l'année 1634 et concerne Daniel Péron, — probablement Nathaniel Péron dit Daniel —, qui se serait trouvé à Saint-Christophe au milieu de cette année. Le navire qu'il commandait n'est pas mentionné au Havre cette année ni la précédente; c'est, sans doute, qu'il fut armé à Harfleur, car, en 1635, on voit dans ce port le *Saint-Pierre*, qu'il commande, prêt à partir pour Saint-Christophe (2).

Aux termes d'une déclaration faite le 16 mai 1635, Péron, lors de son séjour dans l'île, avait vendu à divers habitants des souliers moyennant huit livres de petun la paire, de la futaine pour cinq livres l'aune, de l'eau-de-vie au prix de trois à cinq livres la bouteille, des serpes à cinq livres, des bas de toile à quatre livres la paire, des chapeaux avec leurs cordons

(1) 19 novembre 1634.

(2) COPPIER, faisant allusion à ces transactions, remarque qu'une chose d'un sol en France en vaut au moins cent en Amérique (p. 53). En soi l'observation est fondée si les proportions en sont exagérées. On peut s'en rendre compte d'une façon assez approchée en admettant que la livre de tabac, rendue au Havre, ait eu alors une valeur de deux francs et en la comparant avec le prix de l'eau-de-vie et de la futaine en 1625. La futaine blanche de Rouen était vendue une livre l'aune; cinq livres de petun équivalaient à dix livres de monnaie; la proportion est donc décuple et non centuple. Quant à l'eau-de-vie, qui valait seize sols le pot, son prix aux colonies est plus difficile à estimer, car nous ignorons à quelle capacité correspondait une bouteille. Il est toutefois possible qu'une bouteille soit de la contenance d'un pot, cette unité de mesure étant encore usitée en Normandie et représentée par des vases en verre. Dans ce cas, le pot aurait valu de six à dix livres, en moyenne huit livres, c'est-à-dire la même proportion que la futaine.

et rubans à trente-cinq livres, des barils de pain à quinze livres (1).

Postérieurement à cette date, on trouve parfois mention d'envois de divers objets à Saint-Christophe, destinés tant à l'usage personnel des habitants qu'à leur approvisionnement en pacotilles. A cette dernière catégorie appartient l'achat, moyennant cinq cents livres de petun livrables dans dix mois, d'un habit d'écarlate garni de passements d'argent, d'une montre en argent et de trois bagues d'or garnies de pierres, mis aux mains de la veuve Nicolas Duchesne, afin de les traiter à Saint-Christophe (2).

Ces engagements de 1634 révèlent un état d'esprit nouveau; ce n'est pas encore le courant puissant qui s'accusera les années suivantes, mais c'est déjà un symptôme encourageant. Rien n'est plus significatif que ces départs d'hommes sans appui ostensible, confiants en leur volonté, en leur ardeur au travail, en leur chance, tentant de se créer une situation dans les terres tropicales.

C'est bien à 1634 qu'on doit faire remonter les débuts de la prospérité des Antilles françaises. Après les années d'incertitude le point mort est enfin franchi. On le constate par ces participations individuelles, que vont bientôt soutenir les efforts d'une Compagnie animée d'un esprit moins exclusif.

Alors que de 1631 à 1633 on ne connaissait que la *Marie-Patience* ayant touché à Saint-Christophe, — il dut y avoir d'autres navires dans les différents ports occidentaux de la France ainsi qu'en Hollande, — en 1634, trois navires mettent à la voile du Havre pour cette destination; ce sont la *Marie*, le *Petit-Aigle*, barque de cinquante tonneaux (3), capitaine Pierre Solier; le *Saint-Pierre*, capitaine Jean Richer, auxquels on doit ajouter la barque l'*Ange*, de trente-cinq tonneaux, capitaine Nicolas Sannier, armée à Honfleur (4).

(1) 3, 4, 15, 17 septembre 1635. En 1631 les souliers valent, en moyenne, 38 sols la paire.

(2) 5 mai 1638.

(3) De quatorze hommes d'équipage; le capitaine était associé avec son enseigne, Etienne Michel, de Harfleur.

(4) A ces navires on pourrait joindre, comme ayant pu relâcher à Saint-Christophe, le *Saint-Michel*, capitaine Allain Lyot, et sa barque l'*Espérance*, allant

Ces quatre navires avaient à leur bord soixante-sept émigrants. C'est au moins le chiffre qui résulte des contrats passés tant par les engagés que par les capitaines, mais il doit être notablement inférieur à la réalité, car, d'une part, il est possible que tous les alleus n'aient pas été conservés et, de plus, nous ne connaissons pas ceux passés en dehors du Havre et notamment à Honfleur, qui servait d'exutoire au très actif recrutement opéré dans la Basse-Normandie.

La tâche assumée par la Compagnie des Indes occidentales se termine, en somme, en 1634, puisque, dès les premiers mois de l'année suivante, elle fait place à la Compagnie des Isles de l'Amérique. Elle l'avait soutenue huit ans, depuis l'armement de 1627, au milieu de difficultés continuelles, sans prestige susceptible d'en imposer, frappée à son origine d'un défaut capital : l'insuffisance de ressources, et de la tare, inévitable alors, de l'inexpérience. Malgré cela, elle avait accompli une œuvre méritoire et, en bien des occurrences, fait preuve de persévérance. Par ses soins, si on comprend l'escadre de Cahusac, il avait été envoyé ou permis l'envoi de vingt-six navires en ces Indes dont elle portait le nom. Plus d'un millier d'hommes, dont près de neuf cents étaient partis du Havre, avaient été, sous ses auspices, habiter Saint-Christophe, la Tortue, Saint-Martin et peut-être d'autres îles. De toutes les Compagnies coloniales créées en France jusqu'à cette époque, elle seule pouvait s'enorgueillir d'avoir provoqué une telle émigration, d'avoir constitué un établissement assez bien implanté pour résister aux influences dissolvantes qui avaient toujours, au bout de peu de temps, amené la destruction de nos embryons de colonies. Elle avait vécu, et c'était beaucoup. Au moment où elle se transforme et s'agrandit sous un nouveau titre, ce n'est que justice, négligeant les critiques de détail, de lui rendre, aussi bien qu'aux hommes d'action qui en furent l'âme, l'hommage qui lui appartient d'avoir préparé les voies où désormais va évoluer la puissance française dans les Antilles.

trafiquer aux Indes occidentales et couper du bois, le *Dauphin*, capitaine Pierre Delassize, revenu cette année du Cap du Nord, et le *Saint-Jacques*, capitaine Pierre Hérault, armé pour les Indes occidentales et autres îles, afin de charger du bois de brésillet.

CHAPITRE XIV

La Compagnie des Isles de l'Amérique

Un des plus sérieux motifs qui purent faire hésiter la Compagnie des Indes occidentales à engager de nouveaux fonds dans son entreprise fut probablement la précarité de sa concession. La commission initiale de 1626 lui concédait bien le monopole du trafic et de l'exploitation des îles qu'elle occuperait, mais seulement pour une période de vingt ans. Passé ce temps, et en l'absence de toute réserve dans les actes constitutifs, elles rentraient dans le droit commun et les transactions avec la métropole devenaient libres.

Cette éventualité était décourageante; elle annihilait la bonne volonté dont les associés auraient pu faire preuve; à mesure que l'échéance approchait les chances d'amortissement diminuaient. Considération plus grave, elle paralysait l'expansion de la Compagnie, et ainsi la clause essentielle de sa formation restait lettre morte ou n'était abordée qu'avec des moyens hors de proportion avec leur objectif. La mise en culture de terres vierges exige l'immobilisation prolongée de capitaux importants destinés, l'expérience venait de le démontrer amplement, à rester longtemps improductifs. Or, en 1635, onze ans seulement restaient à courir sur le privilège initial. C'était une durée bien insuffisante pour obtenir la légitime rémunération des sacrifices d'argent indispensables.

L'avenir apparaissait d'autant moins brillant que les îles susceptibles d'être jointes au domaine de la Compagnie étaient loin, si réels que fussent leurs avantages, de pouvoir donner de sitôt des bénéfices. Presque toutes étaient habitées par des Indiens (1) auxquels il faudrait disputer le terrain. De plus, l'approvisionnement des colons en armes et en munitions,

(1) En 1645, des hommes de l'équipage du corsaire du capitaine Godonville, où se trouvaient un certain nombre de Havrais, ayant fait une descente à la Jamaïque, furent assaillis par les sauvages, armés de flèches et de lances, et contraints de regagner leur bord à la nage après avoir perdu un des leurs (déclaration du 27 janvier 1646).

leur ravitaillement jusqu'à la première récolte, les vides à combler parmi les immigrants, devaient entraîner de grosses dépenses avant de pouvoir toucher un sol.

A Saint-Christophe, une partie de ces tracasseries avait été épargnée à la Compagnie. Mais là, elle avait plutôt rempli un rôle de continuatrice, trouvant une situation déjà dégrossie, des méthodes et des errements ayant fait leurs preuves. Toutefois cette préparation ne lui avait pas évité les déboires.

Elle avait d'ailleurs témoigné qu'elle ne pouvait à elle seule organiser des relations suivies avec ses possessions. Son matériel naval réduit à la plus simple expression, — il n'était représenté que par la *Cardinale*, — était dérisoire, et cette pénurie faisait le jeu des Hollandais, tout en portant un grave préjudice à ses intérêts et en mécontentant les colons (1). Depuis un an elle s'en était rendue compte, puisqu'elle avait accordé à des navires particuliers l'autorisation de trafiquer avec Saint-Christophe.

Enfin, il fallait de l'argent, et pour cela de nouveaux associés, la sécurité du lendemain et une organisation mieux appropriée à ses ambitions. Les remontrances d'Esnambuc, bien placé pour juger des inconvénients et des dangers de la voie jusqu'alors suivie, durent être d'un grand poids pour la transformation de la Compagnie.

C'est à lui que Margry attribue la proposition de reconstituer la Compagnie sur des bases plus larges et plus libérales (2). Le 31 janvier 1635, par ordre de Richelieu, Cavelet avait convoqué à la maison de François Fouquet (3), rue de Jouy, les associés de la Compagnie. Étaient présents : Guénégaud, conseiller d'État et trésorier de l'Épargne, ayant acquis

(1) Bien qu'atténuée, cette situation se maintint par la suite, et la concurrence étrangère fut longue à disparaître. Tantôt des marchandises sont dirigées du Havre en Hollande pour, de là, être acheminées sur Saint-Christophe (tabellionage, 7 mars 1641); tantôt ce sont les capitaines français qui, à Saint-Christophe, recueillent le petun à destination de la Hollande, tel le capitaine Garet, de Dieppe, qui apportait à Middelbourg onze cents livres de petun que lui avait confiées Pierre Gramollet. (Tabellionage, 27 août 1640.)

(2) MARGRY, p. 47.

(3) C'était le père du surintendant Nicolas Fouquet, qui lui-même fit partie de la nouvelle Compagnie.

la part de feu Marion, contrôleur général des finances ; Bardin, Martin de Mauvoy, pour lui et pour les commandeurs Amador de Laporte (1) et Launay-Razilly, Pradines et Cavelet, ce dernier tant en son nom qu'en qualité de fondé de procuration de Jacques Berruyer et Cauville (2).

A cette réunion, Martin de Mauvoy exposa les moyens à employer afin de donner à la Compagnie toute l'activité désirable et favoriser l'établissement des colons. Il fut décidé que quatre directeurs seraient nommés annuellement, avec mission de prendre soin des affaires de l'association. Furent désignés pour cette année : Guénégault, Martin de Mauvoy, Bardin et Berruyer. Ce dernier fut chargé de présenter au Cardinal le projet des statuts de la Compagnie, qui fut arrêté à la séance du 4 février.

Dans cette même séance, après l'approbation de ses comptes, Cavelet fut prié de continuer ses fonctions au Havre. On désigna pour Dieppe le sieur Manicher, notaire, avec des attributions analogues.

Le 12 février, par devant Gabriel Guerreau et Pierre Parque, notaires au Châtelet, le Cardinal signait avec Berruyer l'acte d'établissement de la Compagnie des Isles de l'Amérique, qui se substituait à celle des Indes occidentales, ayant été « comme abandonnée au moyen de ce qu'aucun des associés ne s'est donné le soin d'y penser ».

Par l'article premier les associés étaient tenus de continuer la colonie de Saint-Christophe et de faire leurs efforts pour s'établir dans les autres îles principales de l'Amérique non occupées par les chrétiens, depuis le 10° jusqu'au 30° parallèle, ainsi que dans celles déjà occupées par des princes chrétiens et où ils pourraient être acceptés.

Le contrat de 1626 ne visait que les terres comprises entre les 11° et 18° degrés ; c'était donc là une extension théorique importante. En réalité elle n'était qu'apparente car elle ne comprenait guère que les Bahama où la souveraineté française, malgré la concession qui en avait été faite à De Caën, fut tou-

(1) Oncle de Richelieu, exerça pendant quelque temps les fonctions de gouverneur du Havre.

(2) MARGRY, p. 48-49.

jours illusoire. Quant à la Floride, située en entier au sud du 30° degré nord, son caractère de péninsule continentale l'excluait de toute prise de possession.

L'article II était relatif à l'évangélisation des indigènes; la Compagnie était tenue d'entretenir deux ou trois ecclésiastiques dans chaque île, d'y faire construire des églises et de les fournir des objets du culte.

L'article III déterminait les obligations des associés. Ils devaient, en vingt ans, faire passer dans leurs possessions au moins quatre mille colons des deux sexes, soit directement, soit par l'intermédiaire des navires ayant permission de s'y rendre, mais dans ce chiffre étaient compris les colons se trouvant alors à Saint-Christophe. Afin d'avoir à ce propos les justifications nécessaires, le capitaine de cette colonie devait indiquer le nombre des colons qui y habitaient et les maîtres de navires apporter une attestation délivrée par les chefs des îles où ils étaient descendus de la quantité de passagers qu'ils y avaient transportés. Ces actes étaient enregistrés aux greffes des Amirautés.

Par l'article IV, il était défendu de passer toute personne ne professant pas la religion catholique; celles qui parviendraient à éluder cette prescription étaient sujettes à l'expulsion.

En vue d'indemniser les associés des dépenses faites précédemment et de celles qu'il leur conviendrait de faire, le Roi leur accordait à perpétuité, ainsi qu'à ceux qui se joindraient à eux par la suite, à leurs successeurs et ayants-cause, la propriété absolue des îles où ils s'établiraient, ne s'en réservant que l'hommage et la nomination des membres de la justice souveraine.

Il existe une différence sensible entre cette rédaction et la commission délivrée à Esnambuc et à Roissey. Celle-ci n'était qu'un congé d'une forme particulière par lequel les deux capitaines étaient autorisés, habilités pourrait-on dire, à s'installer à Saint-Christophe et dans les îles de l'archipel encore inoccupées; la question de propriété n'était pas abordée et, en ce qui concernait la suzeraineté, il était simplement déclaré que les îles devaient être maintenues sous l'autorité du Roi. On peut en déduire que la Compagnie des Indes occidentales agissait comme déléguée de la puissance souveraine

pendant un temps limité, à titre d'usufruitière, mais sans garantie de possession foncière.

Tout autre est le contrat de 1635; ce n'est plus une permission, c'est une concession formelle qu'il octroie. Les terres que la Compagnie acquerra, pacifiquement ou autrement, seront considérées comme des états vassaux du royaume et assujetties, par cela même, à la formalité féodale de l'hommage à chaque avènement de monarque. Dès lors, les stipulations prennent corps et se précisent. La Compagnie purement commerciale devient une association régaliennne; désormais elle possède une autonomie absolue, sujette seulement au contrôle royal; elle est dotée d'une autorité qui s'exerce dans tous les domaines, sauf pour la justice; le sort des territoires qu'elle s'adjoindra est nettement fixé: ils feront partie intégrante du royaume.

Les articles VII à IX réglementent les droits de la Compagnie à posséder et à créer ses moyens de défense, à répartir les terres à son gré, à nommer les officiers nécessaires, le Roi se réservant pourtant la faculté de désigner un gouverneur général.

Dans l'article X, le monopole du trafic lui était accordé pendant vingt ans, sous la réserve des autorisations qu'elle pourrait donner à cet égard. C'est dans cet article que figure le titre sous lequel elle sera désignée.

La qualité de régnicole était attribuée par l'article XI à tous les descendants de Français habitant les îles et aux sauvages qui se seraient convertis, sans qu'ils soient obligés de solliciter leur naturalisation.

Dans l'article XII se retrouve la constante préoccupation de nos rois d'amener la noblesse au commerce maritime. Les prélats et autres ecclésiastiques, les seigneurs et les gentilshommes, les officiers, soit du Conseil du Roi, des cours souveraines ou autres, pouvaient y participer, sans déroger en rien à leur noblesse, qualités, privilèges et immunités.

En vue de favoriser le peuplement des îles, l'article XIII accordait aux artisans y ayant exercé leur métier durant six années consécutives la maîtrise et le droit de tenir boutique ouverte dans toutes les villes du royaume; la durée du séjour était portée à dix ans en ce qui concernait la ville de Paris.

C'était là une considération appréciable pour les colons partis avec une idée de retour. Elle était de nature à les encourager, pour ceux du moins auxquels la vie des Antilles n'avait pu faire oublier les charmes de la mère patrie. Mais cette concession correspond aussi à une pensée qui se trahit souvent dans les actes des gouvernements d'ancien régime : celle d'affaiblir, en y introduisant des éléments en surnombre, la puissance gênante des corporations ouvrières.

Il était demandé par l'article XIV qu'en cas de guerre civile ou étrangère, les délais stipulés par le contrat fussent prorogés.

L'article XV prévoyait le cas où les associés n'ayant pas rempli leurs engagements, le Roi aurait la faculté d'accorder le libre trafic aux îles et de disposer des terres non occupées par la Compagnie.

Enfin, l'article XVI et dernier visait l'expédition et la vérification des lettres indispensables à l'exécution des engagements du contrat et aux oppositions que ces formalités pourraient soulever (1).

Le lendemain, les actionnaires passaient leur acte de société. Il serait oiseux d'en énumérer les clauses, puisque le but principal de cette étude est beaucoup moins de faire l'histoire des Compagnies qui se sont succédé dans nos établissements des Antilles que de retracer le fonctionnement de la première d'entre elles, tel qu'il apparaît d'après les documents du tabellionage du Havre.

Il convient cependant de souligner la profonde modification introduite dans la gestion des affaires de la Compagnie. Dans la Compagnie des Indes occidentales, la charge en incombait intégralement à Cavelet, aussi bien en France qu'outre-mer; l'absence de toute disposition intérieure en faisait en quelque sorte un dictateur dont les pouvoirs, théoriquement illimités, étaient en fait très restreints, en raison du peu de ressources dont il disposait, un dictateur condamné à se débattre entre les réclamations d'Esnambuc et des colons et l'inertie financière des associés. Le règlement arrêté entre les membres de

(1) MOREAU DE SAINT-MÉRY, p. 29-33. Les articles arrêtés le 13 février entre les associés y font suite, p. 33-36.

la Compagnie des Isles de l'Amérique mettait fin à cette omnipotence d'un seul homme et définissait nettement les responsabilités et les attributions. L'administration était confiée à quatre directeurs, renouvelés par moitié chaque année. Tous les premiers mercredis du mois ils se réunissaient dans une assemblée, où chacun des associés avait le droit de se trouver, tenue au logis de François Fouquet, qui devint ainsi le siège social (1). Une assemblée générale annuelle était prévue au même local le premier mercredi de décembre; tous les associés étaient obligés de s'y rendre ou d'envoyer leur procuration à l'un des assistants (2). Enfin, comme des assemblées générales extraordinaires pouvaient être convoquées en cas de questions importantes et urgentes, les associés devaient élire domicile à Paris (3). Obligation de pure forme, puisqu'aux assemblées on voyait rarement plus de trois ou quatre personnes (4).

Le fonds social n'est mentionné ni dans l'acte de rétablissement de la Compagnie ni dans le contrat d'association. Il semble avoir été le même que celui de la Compagnie des Indes occidentales, mais aucun capital ne fut versé en 1635, et la Compagnie vécut sur l'argent avancé en 1626 et dans les années suivantes. On peut conjecturer qu'une partie des bénéfices provenant de Saint-Christophe, et notamment le produit des cent vingt-cinq livres de tabac que les colons devaient verser chaque année, fut employée aux dépenses courantes et d'entretien. Mais, suffisants pour les dépenses ordinaires, ces fonds ne l'étaient plus quand il s'en présentait d'imprévues, surtout quand la Compagnie étendit son domaine aux îles voisines. Dès le 5 décembre 1638, un prêt de 4,000 livres est consenti par les associés, un autre de 4,500 livres le 19 février 1640, d'autres encore par la suite (5), si bien qu'en fin de

(1) Jusqu'au 19 février 1640. Fouquet mourut le 22 avril suivant. SERVANT, *ibid.*, p. 420, d'après Arch. Col. F^o 19, p. 375.

(2) Il n'y eut pas d'assemblée générale de 1638 au 2 mai 1640. SERVANT, *ibid.*, p. 420, d'après Arch. Col. F^o 19, p. 391.

(3) Art. IV.

(4) MARGRY, p. 39.

(5) SERVANT, *ibid.*, p. 443.

compte la Compagnie, succombant sous son passif, fut contrainte de vendre les îles.

La possession des îles à la Compagnie fut confirmée par l'édit de mars 1642, qui constatait qu'elles étaient alors habitées par plus de 7,000 personnes. C'est l'apogée de la Compagnie; par la suite elle ne fera plus que décroître et s'endetter. Les querelles entre les gouverneurs, l'impéritie et l'avidité de ses officiers, plus que tout même, la disparition, en cette année 1642, de l'homme au génie puissant et presque universel qui avait rallié tous les bons Français autour de la rouge soutanelle du grand-maître de la navigation et du commerce de France (1), arrêtent son essor. A une situation de plus en plus obérée elle ne voit qu'une issue : à partir de 1649 les îles deviennent des propriétés particulières.

Elles le restèrent jusqu'à l'édit de mai 1664 portant établissement d'une Compagnie des Indes occidentales pour faire tout le commerce dans les îles et terre ferme de l'Amérique et autres pays, qui réunissait, moyennant indemnité aux propriétaires dépossédés, les îles de la Compagnie des Isles de l'Amérique à toutes les possessions françaises du Nouveau-Monde et de la côte occidentale d'Afrique, placées sous une administration commune.

On connaît l'insuccès de cette création, qui était d'ailleurs loin de jouir de l'indépendance des précédentes Compagnies. Elle fut supprimée par l'édit de décembre 1674; son déficit, s'élevant à 3,523,000 livres, fut entièrement supporté par le Roi.

La réunion à la couronne de toutes les possessions de la Compagnie était le dernier stade de l'évolution coloniale; sauf de courts intervalles, les colonies américaines allaient être gérées par délégation directe du pouvoir royal.

(1) Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 9.

CHAPITRE XV

L'occupation des Petites Antilles

L'extension de la domination française sur les îles encore inoccupées des Antilles était l'idée maîtresse du rétablissement de la Compagnie. Saint-Christophe offrait déjà un noyau résistant et expérimenté de colonisation; il allait être appelé à fournir les meilleurs éléments de leur exploitation, des cadres éprouvés pour les organiser; ses ressources en hommes allaient, du reste, s'accroître dans des proportions considérables.

Dès lors, en effet, l'émigration se développe en raison de la vitesse déjà acquise. De 1635 à 1652, d'après les registres du tabellionage, 2,763 personnes passèrent aux îles sur quatre-vingt-douze bâtiments, mais il est certain que ce chiffre est loin de comprendre tous les engagés; bien qu'il y ait d'assez nombreuses exceptions, la plupart s'embarquent sur les navires entrés au Havre. Il n'intéresse donc que d'une façon indirecte les importants transports qui s'opérèrent par les voies de Dieppe et de Honfleur.

Les années les plus favorisées sont comprises entre 1635 et 1639, accusant 1,665 passagers. En y ajoutant les 600 relevés à Honfleur pendant une partie de cette période (1), de 1637 à juin 1639, on arrive à 2,665.

En totalisant les seuls engagements enregistrés au Havre depuis l'origine de la colonisation, en 1627, jusqu'en 1652, on arrive à plus de 3,600 émigrants, ce qui, à quelques centaines près, représente ce nombre de 4,000 exigé par l'article III du contrat du 12 février 1635.

La majorité des engagés passant par le Havre se dirigeait sur Saint-Christophe. Pourtant, ce ne furent pas les contingents de cette île qui eurent l'honneur d'inaugurer la période la plus active de notre expansion antillienne; ce n'est pas au pionnier de la puissance française dans les Indes occidentales

(1) BRÉARD, p. 187-195.

que revient la gloire d'avoir planté le premier le pavillon fleurdelysé sur les grandes terres voisines. Deux des colons, Charles Liénard de L'Olive, dont le nom a été cité à l'occasion d'engagements pour Saint-Christophe, et Jean Duplessis, sieur d'Aussouville, parti en 1630 à bord de la *Cardinale*, devançant Esnambuc, venus en France en vue de se défaire de leurs marchandises, eurent probablement vent des pourparlers qui précéderent la reconstitution de la Compagnie. Mettant à profit leur connaissance des îles situées au sud de Saint-Christophe, ils jugèrent l'occasion propice de se tailler, à l'instar d'Esnambuc, une quasi-seigneurie dans l'une de ces îles et s'en ouvrirent aux associés.

Aux termes d'un traité passé avec L'Olive, le 14 février 1635 (1), — deux jours après l'acceptation par le Cardinal du contrat d'établissement de la Compagnie des Isles de l'Amérique, — celle-ci avançait 3,000 livres pour être employées à l'achat de quatre pièces de canon de breteuil, de cent mousquets, de cent piques, de cent cuirasses et, sans doute, des munitions nécessaires; elle concédait, pendant dix ans, le privilège du trafic dans l'île où les nouveaux colons s'établiraient (2).

De leur côté, L'Olive et Duplessis s'étaient abouchés avec quelques marchands de Dieppe : Salomon Faulcon, Mel, de La Mare, Alexandre Sores et autres, qui s'étaient engagés envers la Compagnie à envoyer en six ans deux mille cinq cents Français catholiques (3). C'était une répétition de la convention de 1626, par laquelle Esnambuc et Roissey déclaraient qu'ils ne faisaient que prêter leurs noms à la Compagnie.

Partis de Dieppe le 25 mai 1635, les chefs de l'expédition abordèrent un mois plus tard à la Martinique, L'île leur ayant paru infestée de serpents et trop montagneuse, ils firent voile pour la Guadeloupe, où ils atterrirent le 28 juin.

Chacun d'eux, sans avoir les mêmes raisons topographiques qu'Esnambuc et Roissey, choisit un emplacement particulier.

(1) Arch. Col. F² 19, p. 1-6, cité par SERVANT, *ibid.*, p. 409.

(2) Le P. DU TERTRE, p. 33.

(3) Traités des 14 avril et 18 juin 1635. (Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 662, note 4.)

Mais chez ces aventuriers, chez l'un au moins, L'Olive, les capacités n'étaient pas à la hauteur des responsabilités. La division les sépara promptement. Duplessis mourut à la Guadeloupe le 4 décembre suivant, et L'Olive, d'esprit ondoyant et facile à influencer, devenu seul maître et mal soutenu par ses commanditaires, ne sut pas diriger la colonie, qui eut des débuts très difficiles et fut longtemps à prendre quelque développement (1).

Ceux de la Martinique furent plus heureux. On y retrouve la prudence et l'expérience d'Esnambuc et une particularité qui en explique les succès rapides; alors que les colons de la Guadeloupe n'avaient, à part quelques-uns, aucune idée des précautions sanitaires à prendre sous ces latitudes, des méthodes indispensables aux cultures tropicales, se trouvaient ainsi transportés sans transition, en plein hivernage, d'un climat relativement septentrional au climat chaud et débilitant des Antilles, les premiers occupants de la Martinique venaient de Saint-Christophe. C'étaient pour la plupart des vétérans de la colonie; les neuf années que certains y avaient passées avaient porté leurs fruits.

Le 1^{er} ou le 15 septembre 1635 (2), Esnambuc, parti quelques jours auparavant de Saint-Christophe, accompagné de Jean Dupont, lieutenant de sa compagnie colonelle, des sieurs de La Garenne, La Chesnaye, Levesque, Morin, de cent cinquante hommes amenés par le navire du capitaine Louis Drouault, mettait pied à terre sur une plage d'accès facile, qu'il nomma le fond Canouville, réminiscence du fief ayant appartenu à sa famille (3). Près de là, sur un des derniers ressauts de la Montagne Pelée, dans un emplacement balayé par les brises du large, le long de la rivière Roxelane et dominant une immense

(1) En 1643, Charles Houel du Petit-Pré, nommé sénéchal de l'île, n'y trouva pas trois cents Français. (Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 663.)

(2) La première de ces dates est donnée par Esnambuc lui-même dans la lettre par laquelle il informait Richelieu de sa prise de possession (MARGRY, p. 54-55); la seconde est celle du procès-verbal dressé lors du débarquement (MARGRY, p. 7-8). Il est possible que le débarquement ait été effectué le 1^{er} septembre et que la prise officielle de possession n'ait eu lieu que quinze jours après, une fois les plus sommaires installations faites et les avantages de l'île reconnus.

(3) Le P. DU TERTRE, en désaccord avec les déclarations d'Esnambuc, place l'arrivée à la Martinique au commencement de juillet (MARGRY, p. 54).

rade foraine, Esnambuc, autour de fortifications improvisées élevées en guise de protection contre les Caraïbes, installa des cases bâties de planches, palissadées de roseaux, couvertes de feuilles de palmier. Ce fut le Fort, berceau d'une ville à laquelle il donna le nom de son patron, Saint-Pierre, et qui devait être l'emporium de la Martinique jusqu'au jour de sa destruction.

Laissant comme gouverneur Jean Dupont, Esnambuc revint à Saint-Christophe préparer une nouvelle expédition. Embarqué sur le navire de Pierre Baillardel, il ajoutait un nouveau fleuron à la couronne de la Compagnie en occupant la Dominique le 17 novembre 1635 (1).

L'expansion colonisatrice s'arrêta là pour le moment. Avant de la reprendre, il fallait peupler et défricher; c'était besogne de longue haleine. La Compagnie occupait alors, à la fin de 1635, soit directement, soit par délégation, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Saint-Eustache (2), en totalité ou partiellement, Saba (3), la moitié de Saint-Christophe, la Guadeloupe et sans doute la Désirade, la Dominique et la Martinique, le tout s'étendant sur près de 240 milles du nord au sud.

Interrompu pendant une dizaine d'années, le mouvement d'absorption fut repris dans des conditions spéciales, sous la forme de concessions à des particuliers d'îles non occupées. Le 31 mars 1645, Marie-Galante et les Saintes étaient cédées à Constant d'Aubigné, le père de Madame de Maintenon; le 10 juillet, Philbert de Nouailly, sieur de la Tour de Néron, obtenait le gouvernement de la Grenade et des Grenadins; le 24 décembre, Louis Hurault de Vueil et Charles de Saint-Rémy se voyaient attribuer la possession de Tabago (4).

Comme conclusion, l'effort commencé en 1626 par Esnambuc et Cavelet avait en moins de trente ans abouti à la forma-

(1) MARGRY, p. 8-9.

(2) En 1649, des Français étaient encore établis à Saint-Eustache, entre autres Guillaume Le Compte, qui envoyait à Saint-Malo vingt-quatre rôles de petun. (Tabellionage, reçu du 24 novembre 1649.)

(3) Une commission avait été délivrée en 1635 à un nommé Potel pour l'occuper, suivant une commission d'information auprès du sieur Gentil, de retour en France. (MARGRY, p. 56.)

(4) Arch. Col. F^o 19, p. 217 et 486, 224 et 491, 234 et 494, d'après G. SERVANT, *ibid.*, p. 435-436, et Ch. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 666.

tion d'un empire colonial insulaire s'étendant, suivant le plan primitif, entre les 11° et 18° parallèles nord. Divisé en trois secteurs : de Saint-Christophe (1), avec Saint-Barthélemy (2), Saint-Martin (3) et Sainte-Croix (4); de la Guadeloupe, avec Marie-Galante, la Désirade et les Saintes; de la Martinique, avec Sainte-Lucie (5), la Grenade et les Grenadins (6), il comprenait cinq grandes îles, d'autres plus petites, une infinité d'îlots et une population acclimatée de cinq mille colons (7), en majeure partie d'origine normande. Enfin plus au nord, la Tortue, incorporée aux possessions françaises, était la première étape de la conquête « de la plus brillante colonie que possède la France dans le Nouveau-Monde » (8). Que possédait, hélas!

La Tortue avait été, en 1638, envahie par les Espagnols. Presque toute la population cosmopolite qui s'y trouvait avait été massacrée; seuls une quarantaine de Français avaient pu s'échapper et se réfugier à Saint-Domingue. Cependant l'année suivante ils en reprirent possession, mais trois cents Anglais

(1) Vendue à l'ordre de Malte à la dissolution de la Compagnie.

(2) Faisait partie des îles qui furent cédées le 24 mai 1651 à l'ordre de Malte; elle fut vendue à la Suède en 1659. Le traité du 10 août 1877 l'a rétrocédée à la France. (CORTAMBERT. *L'Île Saint-Barthélemy rétrocédée à la France*. — *La Nature*, 1^{er} juin 1878.)

(3) Occupée définitivement en 1648 par les Français et les Hollandais. Par le traité du 26 mars 1648, ils se jurèrent amitié et foi réciproques; cet engagement a toujours été respecté. La partie nord, d'une étendue de 90 kmq, appartient à la France; la partie sud, de 47 kmq, aux Pays-Bas.

(4) Appartint à l'ordre de Malte. Cédée en 1664 à la Compagnie formée par Colbert, la France, par le traité du 15 juin 1733, l'a vendue 750,000 livres à la Compagnie danoise des Indes occidentales, à la condition formelle qu'en aucun temps le Danemark ne pourrait la rétrocéder à aucune nation sans l'approbation et le consentement du gouvernement français.

(5) Possédée tour à tour par les Français et les Anglais, appartient définitivement à l'Angleterre depuis 1814. Par son langage et par ses mœurs, sa population est restée la plus française de toutes les Antilles anglaises.

(6) La Grenade et les Grenadins appartiennent aux Anglais depuis les traités de Paris et de Versailles. Quant à la Dominique, elle avait dû être abandonnée devant l'hostilité acharnée des Caraïbes. L'occupation de Tabago, au xvin^e siècle, fut théorique; elle ne fut soumise à la France que de 1781 à 1793, époque où elle nous fut enlevée par l'Angleterre.

(7) CH. DE LA RONCIÈRE, IV, p. 666.

(8) MOREAU DE SAINT-MÉRY. *Description de la partie française de Saint-Domingue*, I, p. 726.

venant de l'île de Nièves y ayant passé sous la conduite du capitaine Willis, des jalousies s'élevèrent, et finalement cette poignée de Français fut désarmée; quelques-uns furent tués et les survivants envoyés à Saint-Domingue.

Cette déloyauté ne tarda pas à être châtiée. Longvilliers de Poincy confia à Le Vasseur, l'ancien compagnon d'Esnambuc, le chef du parti protestant à Saint-Christophe, le soin de s'emparer de la Tortue. Environ cinquante de ses coreligionnaires l'accompagnèrent.

Arrivé à l'îlet de Port-Margot, Le Vasseur s'y établit et se mit en relation (1) avec le capitaine Fload, nommé gouverneur. La mauvaise volonté qu'il rencontra au cours de ses pourparlers l'amena à prendre le seul parti que comportait la situation. Le 31 août 1640, avec quarante-neuf hommes déterminés, il débarquait à la Tortue et mettait en fuite les Anglais, six fois plus nombreux (2). Trois ans après il fut encore assez heureux pour repousser une attaque espagnole. Il régna dès lors en despote jusqu'en 1652, où il fut assassiné par ses hommes.

A peine Le Vasseur était-il installé à la Tortue que des relations s'établissaient avec le Havre. Le 17 avril 1641, Paul de Gorris, écuyer, commissaire en la marine (3), demeurant à Paris, rue des Marais, passait un accord avec Marin Gallois, « ci-devant son domestique », afin de s'embarquer dans le *Don-de-Dieu* pour aller trouver le sieur Le Vasseur en l'île de la Tortue ou ailleurs où il serait, et y mener six hommes du Havre. Arrivé à destination, Gallois devait accepter l'habitation qu'il plairait à Le Vasseur de donner à Gorris, la faire borner et mesurer, lui en faire parvenir l'acte de propriété, et y faire travailler ses hommes pour y bâtir, planter et la mettre en culture.

L'engagement était conclu pour une durée de six ans. Au cas où il ne leur serait pas possible d'obtenir une exploitation à la Tortue, Gallois et ses hommes étaient tenus de se rendre

(1) Le 25 juin 1640.

(2) MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Description de la partie française de Saint-Domingue*, I, p. 668-670.

(3) Bien que résidant à Paris, on retrouve très fréquemment son nom dans les armements militaires du Havre, En 1624, était qualifié de contrôleur général en la marine du Ponant.

à la Martinique ou à Saint-Christophe afin de tâcher d'y en acquérir une.

Les trois quarts des produits recueillis restaient la propriété de Gorris; l'autre quart revenait à Gallois, « pour lui donner courage de faire valoir ladite habitation ». Il s'obligeait toutefois à rembourser sur ses premiers profits les sommes avancées par Gorris tant pour son passage et celui de ses hommes que pour toutes les choses qui lui avaient été fournies, y compris la valeur de deux cents livres de poudre menue grenue qu'il devait livrer à Le Vasseur en échange de marchandises (1).

Les six hommes dont il est question dans ce contrat avaient été engagés deux jours auparavant pour trois ans; c'étaient Jean Dorléans, Germain Hanon, Robert Romain, Georges Beslen, François Bourdon et Sanson Lefranc, tous du Havre.

De la Tortue à Saint-Domingue, il n'y avait que la distance d'un bras de mer. Les renseignements que l'on possède sur la première de ces îles montrent jusqu'à l'évidence que ses habitants, malgré l'hostilité des Espagnols, s'établissaient volontiers sur la côte voisine, mais avec bien moins de sécurité. On est cependant beaucoup moins renseigné sur les origines de notre installation à Saint-Domingue, sans doute parce qu'elle n'avait pas un caractère de stabilité comparable à celui des autres îles. Aussi la plus ancienne mention d'envoi d'engagés ne remonte-t-elle qu'à 1652.

Au commencement de cette année, la barque de Charles Firelin, armée au Havre pour les îles, emportait des émigrants destinés à Saint-Christophe, à la Guadeloupe, à la Martinique et à Saint-Domingue. Parmi eux, se trouvaient Thomas Lamontaigne, de Paris, et François Derrien, originaire des environs de Brest, qui s'étaient alloués à un Parisien, Louis Gaillart, résidant à Saint-Domingue, « pour faire petuns, mâtage de bœufs, voyages en mer et autres travaux nécessaires », moyennant le quart de ce qu'ils pourraient gagner (2).

Ce n'est qu'à partir de 1659 que les engagements pour Saint-Domingue se multiplient. Cette année, sur la *Sainte-Catherine*, six hommes avaient pris place pour le compte de Romain

(1) Tabellionage. Registre des reconnaissances numéro 230, pour 1641.

(2) 30 janvier 1652. Un troisième homme devait être engagé par Gaillart.

Fauquet (1), du Havre; ils s'obligeaient à le servir, lui ou ses préposés, pendant trois ans, pour quarante-cinq livres ou leur valeur en marchandises durant ce temps.

Le prix très faible convenu dans ce contrat est caractéristique, et il semble qu'il ait été courant à cette époque. Entre les alleux de ce genre, assez rares d'ailleurs jusqu'en 1665, on peut citer, à titre de comparaison, celui conclu le 17 mars 1664 par Jean et Charles Robin frères qui, en récompense de trois ans de service, obtiennent, outre leur passage, un fusil, dix livres de poudre, trente livres de plomb, deux chemises, deux habits de toile, un pavillon (1), mais aucune rémunération en espèces et en marchandises.

C'est à ce moment qu'apparaît le nom sous lequel les premiers chasseurs de Saint-Domingue sont connus. En 1665, François Fournier, de Dieppe, qui engage plusieurs hommes devant prendre passage sur le *Fleurissant*, est qualifié de « boucanier de Saint-Domingue » (2).

(1) J'ignore s'il existait une parenté entre ce colon et Jacques Fauquet, le gendre d'Esnambuc.

(2) Alleu du 17 juin 1665. Au XVIII^e siècle, à Limonade, qui fut un des premiers établissements de la plaine du Cap Français, se trouvait une famille Fournier, qui comptait parmi les plus notables de la région; l'un de ses membres, Fournier de La Chapelle, était, avant la Révolution, procureur général du Conseil du Cap. (MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Description, etc.*, I, p. 181.) En 1648, Jean Fournier dit La Chapelle commande la frégate *Saint-Antoine*, armée pour Saint-Christophe.

CHAPITRE XVI

Navires armés pour les Iles, de 1635 à 1652

Quoique le sujet de cette étude se termine naturellement à la transformation de la Compagnie des Indes occidentales, j'ai été conduit à plusieurs reprises, et particulièrement dans le chapitre précédent, à rappeler d'une façon très sommaire les conséquences de l'accroissement des privilèges et des prérogatives accordés aux nouveaux associés. Je n'avais pas, je n'ai pas, l'intention d'aborder en aucune manière l'historique de la Compagnie des Isles de l'Amérique. Si abondants que soient les renseignements que contiennent, pour les années au-delà de 1634, les registres du tabellionage, ils ne peuvent être comparés à ceux de la période antérieure. Pour celle-là, on l'a vu, toutes les opérations étaient, officiellement, concentrées au Havre; c'était dans ce port qu'elles prenaient naissance et qu'elles venaient aboutir. On peut donc, en ne recourant qu'aux seuls actes havrais et en s'aidant des renseignements déjà connus, retracer d'une façon bien près de la vérité le fonctionnement de la Compagnie des Indes occidentales.

Autre chose est de l'association qui lui a succédé. C'est à Paris que se traitent toutes les affaires; le Havre n'est plus qu'un des ports d'où se font les expéditions. A côté de lui, et destinés à le supplanter à bref délai, se trouvent Dieppe, puis Honfleur, et beaucoup plus loin comme importance, Saint-Malo, Nantes et la Rochelle. Cela sans compter les autres ports français et ceux des Pays-Bas. Une étude qui s'appuierait uniquement sur les documents havrais serait donc inévitablement incomplète puisqu'elle laisserait de côté ceux qu'on pourrait trouver dans ces ports (1) et surtout à Paris dans les délibérations de la Compagnie.

C'est donc là un terrain sur lequel je me ferais scrupule de m'engager. Cependant, dans le but de compléter les renseigne-

(1) Il n'est pas sûr qu'il en existe à Dieppe, où les minutes notariales ont dû disparaître dans l'incendie déchaîné en 1694 par le bombardement de la flotte anglo-hollandaise.

ments sur l'activité de la navigation coloniale pendant l'existence de la Compagnie, j'indique ci-après les navires dont j'ai recueilli la mention dans les actes du tabellionage, jusqu'au moment où les possessions des Antilles sont cédées soit à l'ordre de Malte, soit à des seigneurs particuliers.

Toutefois, dans cette liste, il convient de faire une réserve. Bien que les tabellions ne tiennent plus leurs registres avec le soin qu'on remarque par le passé, et que la négligence apportée dans la rédaction des actes sous seing privé les rende moins intéressants, il est probable qu'il y a peu d'omissions, si même il y en a, dans l'énumération des navires partis du Havre. Par contre, il est certain que beaucoup d'armements de Dieppe et de Honfleur, pour ne citer que ces deux ports voisins, n'y figurent pas. Il est essentiel de ne pas oublier cette particularité si l'on veut apprécier l'intensité de la navigation coloniale.

J'ai cru devoir joindre aux bâtiments dont l'objectif principal était le trafic avec les îles quelques autres qui ne sont pas expressément désignés pour y aller, bien que les stipulations de leurs chartes-parties permettent de supposer qu'ils ont pu y faire escale. Ils sont, au reste, peu nombreux, car le puissant courant de la navigation transatlantique qui avait existé au Havre sous les derniers Valois est réduit alors à l'état de maigre filet.

1635

La *Petite-Notre-Dame*, 100 tonneaux, capitaine Robert Sollier, pour Saint-Christophe.

L'*Espérance-en-Dieu*, capitaine Pierre Sollier, pour Saint-Christophe.

Le *Don-de-Dieu-Fleurissant*, barque de 45 tonneaux, capitaine Pierre Le Carbonnier, pour Saint-Christophe et îles circonvoisines.

Le *Grand-Henry*, de 160 tonneaux, capitaine Nicolas de Bressy, écuyer, sieur des Sablons, pour Saint-Christophe et îles circonvoisines.
— Armé à Fécamp.

Le *Saint-Pierre*, de 70 tonneaux, capitaine Nathaniel Péron dit Daniel, pour Saint-Christophe. — Armé à Harfleur.

Le *Dauphin*, de 100 tonneaux, capitaine Pierre Delassize, pour les îles du Cap du Nord, Saint-Christophe et autres îles occidentales.

L'*Espérance*, de 30 tonneaux, maître Abraham Machon, pour Saint-Christophe et autres îles.

Le navire du capitaine Defforge. — Armé à Dieppe.

Le *Cerf-Volant*, de 100 tonneaux, capitaine Elie Boucherot, pour Sierra-Leone, les îles du Pérou et éventuellement pour Saint-Christophe.

L'*Espérance*, de 200 tonneaux, capitaine Paul Languillet, pour la rivière de Gambie, le cap Vert, la côte de Guinée, Sierra-Leone, le Brésil, le Pérou et autres endroits.

Le *Faucon-d'Or*, de 300 tonneaux, capitaine Nicolas Le Lettier, la *Roue-de-Fortune*, de 200 tonneaux, capitaine Anne de Fanet, les barques la *Revenge* et la *Fortune*, capitaines Charles Dallenson et Marc Guyon dit Perreau, allant ensemble aux Indes occidentales et autres îles.

1636

L'*Espérance*, barque de 40 à 50 tonneaux, capitaine Mathieu La Caille, pour Saint-Christophe et autres îles.

La *Marguerite*, de 30 tonneaux, capitaine Jean Dorgeuil, pour Saint-Christophe. — Armé à Honfleur.

L'*Espérance-en-Dieu*, barque de 50 à 60 tonneaux, capitaine Pierre Sollier, pour Saint-Christophe et autres îles.

Le *David*, de 100 tonneaux, capitaine Charles Frémont, pour Saint-Christophe et îles circonvoisines.

Le *Saint-Pierre*, de 55 tonneaux, capitaine Charles Tirebarbe, pour Saint-Christophe et parties de l'aval. — Armé à Honfleur.

L'*Ange*, barque de 50 tonneaux, capitaine Alexandre Bailleul, pour Saint-Christophe, la Martinique et parties de l'aval.

La *Concorde*, de 50 tonneaux, capitaine Pierre Poictevin, pour Saint-Christophe, la Martinique et parties de l'aval. — Armé à Quillebeuf.

La *Petite-Marie*, de 60 tonneaux, capitaine Jean Hérault, pour Saint-Christophe, les îles des Indes, le Pérou, le Brésil et autres endroits.

Le navire du capitaine Lesage, de retour de Saint-Christophe au Havre eu à Dieppe au 23 juillet.

1637

L'*Espérance*, de 40 tonneaux, capitaine Mathieu La Caille, pour Saint-Christophe, la Martinique et les îles circonvoisines.

L'*Aigle*, de 60 tonneaux, capitaine Jean Richer, pour Saint-Christophe et parties de l'aval.

L'*Espérance*, de 150 tonneaux, capitaine Vincent Grenier, pour Saint-Christophe et faire la course.

L'*Ange-Gabriel*, de 70 tonneaux, capitaine Jean Hue, pour Saint-Christophe et la Martinique. — Armé à Honfleur.

La *Françoise*, de 25 tonneaux, capitaine Pierre Nepveu, pour Saint-Christophe et parties de l'aval. — Armé à Honfleur.

Le *Nicolas*, de 100 tonneaux, capitaine François de Valsemé, sieur de La Croix, pour Saint-Christophe et parties de l'aval. — Armé à Honfleur.

L'*Agneau*, de 80 tonneaux, capitaine Guillaume Mirbeau, pour Saint-Christophe.

L'*Espérance*, de 150 tonneaux, capitaine Abraham Levesque, ayant fait voyage à Saint-Christophe au 17 avril. — Armé en course l'année précédente.

1638

L'*Espérance*, de 60 tonneaux, capitaine Nicolas Lambert, pour aller à Saint-Christophe et aux îles circonvoisines, faire la pêche au lamen-tin et à la tortue, en traiter à Saint-Christophe et faire la course.

Le *Saint-Louis*, de 45 à 60 tonneaux, capitaine Pierre Péron, pour Saint-Christophe et parties de l'aval.

Le *Saint-Jacques*, barque de 25 tonneaux, capitaine André Nepveu, pour Saint-Christophe et autres îles. — Armé à Honfleur.

Le *Saint-Pierre*, de 50 tonneaux, capitaine Charles Tirebarbe, pour Saint-Christophe. — Armé à Honfleur.

La *Petite-Marie*, barque de 40 tonneaux, capitaine Robert Bourg, pour Saint-Christophe et autres îles. — Armé à Honfleur.

L'*Espérance*, barque de 50 tonneaux, capitaine Isaac de Laumosne, pour Saint-Christophe et parties de l'aval. — Armé à Honfleur.

Le *Henry*, barque de 50 tonneaux, capitaine Philbert Saunier (ou Le Saounier), pour Saint-Christophe et parties de l'aval. — Armé à Honfleur.

L'*Ange-Gabriel*, de 100 tonneaux, capitaine Michel Duparc, pour Saint-Christophe, la Martinique et autres îles. — Armé à Honfleur.

L'*Espérance*, capitaine Thomas La Vigne, pour Saint-Christophe. — Probablement armé à Honfleur.

La *Notre-Dame-des-Anges*, de 100 tonneaux, capitaine Jean Poitou, pour la Rochelle et ensuite Saint-Christophe et autres îles.

1639

La *Sainte-Anne*, de 150 tonneaux, capitaine Jean Daurriotz, pour

Saint-Christophe et les îles voisines, sauf la Guadeloupe, et ensuite aller en course.

Le *Saint-Pierre*, de 50 tonneaux, capitaine Philippe Vaillard, pour Saint-Christophe et les îles circonvoisines. — Armé à Honfleur.

La *Catherine*, barque de 30 tonneaux, capitaine Claude Fourrey, pour Saint-Christophe et les îles circonvoisines.

1640

Le *Saint-Pierre*, de 60 tonneaux, capitaine Geffin Morin, sieur des Ormeaux, pour Saint-Christophe et autres îles, à l'exception de la Guadeloupe. — Armé à Honfleur.

Le navire du capitaine Garet, arrivé à Middelbourg, venant de Saint-Christophe.

1641

Le *Nom-de-Jésus*, de 120 tonneaux, capitaine Jacques Flament, pour Saint-Christophe et îles circonvoisines.

La *Sainte-Anne*, de 80 tonneaux, capitaine Jean Delassize, pour Saint-Christophe.

Le *Robert*, de 60 tonneaux, capitaine Robert Grief, pour la côte de Barbarie, les îles du Cap-Vert et autres circonvoisines, faire la chasse des tortues, lamentins et autre chasse, tant par mer que par terre, ensuite aller à Saint-Christophe et îles voisines, puis à Saint-Domingue et îles du Pérou, pour pêcher et chasser, revenir à Saint-Christophe et effectuer le retour au Havre, à Dieppe ou à Honfleur.

1642

La *Petite-Notre-Dame*, de 150 tonneaux, capitaine Charles Tirebarbe, pour Saint-Christophe et autres îles. — Armé à Honfleur.

Le navire du capitaine Abraham Doublet. — Probablement armé à Honfleur.

La *Sainte-Anne*, capitaine Jean Hérault, pour Saint-Christophe.

Le navire du capitaine Jean Ancelot, pour Saint-Christophe et îles voisines. — Armé à Dieppe.

Le navire du capitaine Gaudouin, ayant fait retour de Saint-Christophe à la Rochelle.

1643

Le navire de Pitre Jence, de Flessingue, parti de Saint-Christophe pour Nantes, en septembre. — Jeté à la côte à l'île Tercère.

Le navire du capitaine Martin Harenc, arrivé à Nantes, venant de Saint-Christophe.

1644

Le *Saint-Jean*, capitaine Jacques Lesueur, pour Saint-Christophe, Saint-Domingue et autres îles.

Le *Nom-de-Jésus*, de 80 tonneaux, capitaine Jacques Flament, pour Saint-Christophe, la Martinique et autres îles. — Armé à Dieppe.

Le *Saint-Georges*, de 250 tonneaux, capitaine Baptiste Girard, pour Saint-Christophe et autres îles.

Le navire du capitaine Jean Lourmier, pour Saint-Christophe, la Guadeloupe, la Martinique et autres îles. — Armé à Dieppe.

Le navire de Corneille Squin, arrivé à Saint-Malo. venant de Saint-Christophe.

Le *Saint-Georges*, de 200 tonneaux, capitaine Guillaume Mirbeau, pour la Barboude, la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Christophe et autres îles et la terre ferme du Cap du Nord.

1645

L'*Espérance*, de 200 tonneaux, capitaine Charles Dallenson, pour Saint-Christophe et autres îles.

Le navire du capitaine Guérout, pour Saint-Christophe et autres îles. — Armé à Dieppe.

Le navire du capitaine Bontemps, pour Saint-Christophe et autres îles. — Armé à Dieppe.

L'*Espérance*, de 200 tonneaux, capitaine Pierre Peley, sieur des Parquêts, pour Madère, Saint-Thiangue, le cap Vert, Saint-Christophe, la Barboude, la Martinique et îles adjacentes.

1646

Le navire du capitaine Flament, pour Saint-Christophe. — Armé à Dieppe.

Le navire du capitaine Lepage, pour Saint-Christophe. — Probablement armé à Dieppe.

Le navire du capitaine André Lesbahy, pour la Martinique et autres îles.

La *Frégate*, de 120 tonneaux, capitaine Thomas Bourgois, pour Saint-Christophe et autres îles. — Armé à Honfleur.

1647

La *Prudence*, de 100 tonneaux, capitaine Jean Hérault, pour Saint-Christophe, la Martinique et autres îles.

Le navire du capitaine Geffin Morin dit Desourmeaux, pour Saint-Christophe, la Guadeloupe et autres îles. — Armé à Honfleur.

Le navire de François Grenier, pour Saint-Christophe et la Guadeloupe.

La *Marie*, de 120 tonneaux, capitaine Jacques Lebœuf, pour Saint-Christophe.

1648

Le *Saint-Antoine*, frégate de 100 tonneaux, capitaine Jean Fournier dit La Chapelle, pour Saint-Christophe et autres îles.

Le navire de Nicolas Oursel, pour la Guadeloupe.

Le *Saint-Jacques*, capitaine Jacques Lebas, pour Saint-Christophe, la Martinique et la Guadeloupe.

Le *Saint-Georges*, de 200 tonneaux, capitaine Thomas Le Forestier, sieur de Grandval, pour la Martinique, Saint-Christophe, la Guadeloupe et autres îles.

La *Notre-Dame-du-Rosaire*, capitaine Gilles Gillebert, sieur de La Ville Volans, de retour des îles au 6 octobre. — Armé à Saint-Malo.

1649

La *Bance*, de 300 tonneaux, capitaine Jacob Barteles, de retour des îles au commencement de l'année. — Armé à Middelbourg.

La *Prudence*, de 100 tonneaux, capitaine Jean Hérault, pour la Martinique, Saint-Christophe et autres îles.

1650

Le navire du capitaine Sanson Tuney, pour Saint-Christophe et la Guadeloupe. — Armé à Honfleur.

Le navire du capitaine Doublet, pour les îles. — Armé à Dieppe.

La *Madeleine*, capitaine le sieur de Courpon, pour Saint-Christophe. — Armé à Dieppe.

La *Notre-Dame-de-Grâce*, de 100 tonneaux, capitaine Charles Bérigny, pour Saint-Eustache et autres îles, réserve Saint-Christophe, puis prendre du sel à Saint-Martin ou autres îles pour aller pêcher la tortue à l'île des Caïmans ou autres îles, et revenir en vendre le produit aux îles à la réserve de Saint-Christophe (1).

1651

Le navire du capitaine Jacques Le Cesne le jeune, pour Saint-Christophe, la Martinique et autres îles. — Armé à Dieppe.

(1) Malgré cette stipulation répétée, accepte les passagers pour Saint-Christophe.

1652

Le *Saint-Georges*, de 250 tonneaux, capitaine Thomas Le Forestier, sieur de Grandval, pour la Martinique, la Guadeloupe, la Grenade et autres îles.

Le *Dauphin-d'Or*, capitaine André Allais, pour la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Christophe et autres îles.

Le navire du capitaine Boivin, pour les îles.

La barque du capitaine Charles Firelin, pour Saint-Christophe, la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Domingue.

Le *Saint-Michel*, frégate, capitaine Jacques Saulas, pour Saint-Christophe, la Martinique, la Guadeloupe et les îles. — Armé à Dieppe.



TABLE DES CHAPITRES

	Pages
INTRODUCTION. — Les sources	3
I. — Tentatives officielles de colonisation dans l'Amérique méridionale.....	12
II. — La colonisation individuelle. — Français et Indigènes. — Les origines de la grande flibuste....	25
III. — L'évolution coloniale.....	38
IV. — État politique et économique des Antilles au commencement du XVII ^e siècle.....	41
V. — Les Français à Saint-Christophe.....	57
VI. — Pierre Belain d'Esnambuc.....	75
VII. — Henry de Chantail à Saint-Christophe et à la Guyane.....	94
VIII. — Urbain de Roissey.....	101
IX. — Un associé de Belain d'Esnambuc : Jean Cavelet, sieur du Hertelay, directeur de la Compagnie des Indes occidentales.....	109
X. — La création de la Compagnie des Indes occidentales.....	121
XI. — La Compagnie à Saint-Christophe. — Les premiers envois de colons.....	133
XII. — Au secours de Saint-Christophe :	
I. L'intervention de la France. — L'escadre de Cahusac.....	159
II. La participation de la Compagnie.....	163
III. Les résultats. — Énigmatique croisière sur les côtes de Saint-Domingue.....	177

	Pages
XIII. -- Vicissitudes de la colonisation. — La Compagnie à la Tortue.....	182
XIV. — La Compagnie des Isles de l'Amérique.....	199
XV. — L'occupation des petites Antilles.....	207
XVI. — Navires armés pour les Iles, de 1635 à 1652.....	215







