

Esclaves oubliés

Max Guérout

CV (h), archéologue naval

Perdu au milieu de l'Océan Indien, à 500 km de la terre la plus proche, l'îlot de Tromelin, l'une des îles Éparses qui entourent Madagascar, ne mesure pas plus de 1 km² et ne culmine qu'à une d'altitude de 5 m. Situé sur la trajectoire des cyclones, soumis périodiquement aux vents extrêmes qui les accompagnent, aucun arbre n'a accepté d'y pousser. Malgré son isolement, ce grain de sable jeté sur l'océan, a pourtant été dans la seconde moitié du XVIII^e siècle le théâtre d'une terrible histoire.

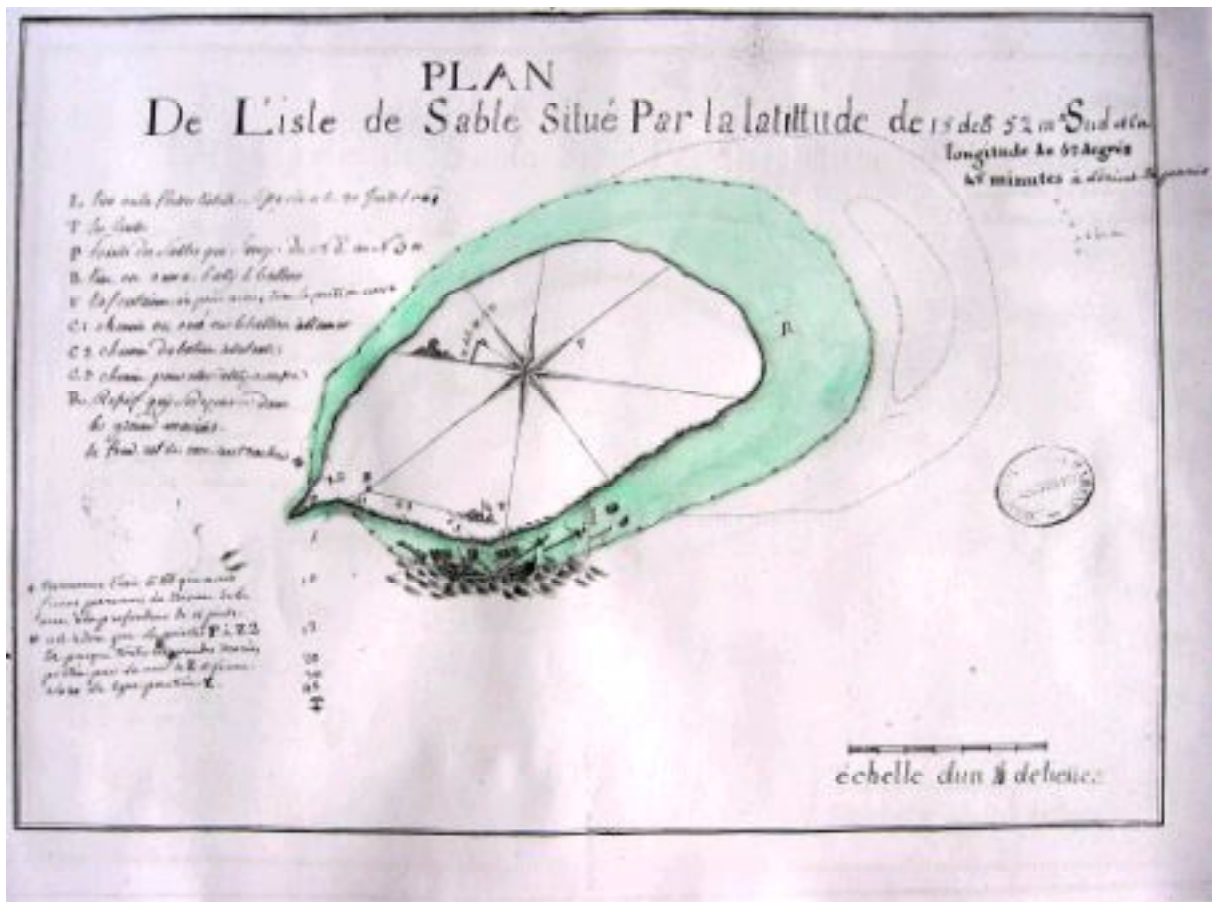
Dans la nuit du 31 juillet au 1^{er} août 1761, *l'Utile*, un navire de la Compagnie française des Indes orientales y fit naufrage. Il venait de Foulepointe, un havre situé sur la côte Nord Est de Madagascar, chef-lieu de traite de la Compagnie, où il avait été envoyé acheter des vivres : riz et bœuf. *L'Utile* avait également embarqué une « cargaison » d'esclaves malgaches malgré l'interdiction qui lui en avait été faite par Desforges-Boucher, le gouverneur de l'Île de France. Ce dernier en l'absence de la flotte royale craignait un blocus de l'île par les Anglais et ne souhaitait pas augmenter le nombre des bouches qu'il aurait dans ce cas à nourrir. Jean de Lafargue, capitaine de brûlot, commandant de la flûte, avait sans doute pensé que l'interdiction de l'administration renchérirait le prix des esclaves. Fort de son expérience et de très probables complicités du personnel colonial à l'Île de France, il s'était lancé dans l'aventure. C'était un professionnel de la traite des esclaves qu'il avait pratiquée à ses débuts, embarqué successivement sur plusieurs navires négriers de la compagnie. Il avait ainsi effectué le fameux voyage triangulaire entre Lorient, Gorée et les Antilles françaises, à bord de *l'Aurore*, en 1740 où il faisait fonction de 2^e lieutenant, puis à bord de la *Vestale*, avec la même fonction en 1741. Il était donc parfaitement au fait des détails de telles opérations.

Le naufrage se produisit par beau temps au cours de la nuit. La cause en est imputable au mauvais positionnement de l'île sur les cartes marines de l'époque. Découverte en 1722 par un vaisseau de la compagnie, la *Diane* commandée par M. Briand de la Feuillée, l'île baptisée l'île de Sable, fut à la fois soigneusement évitée par les navires qui empruntaient la route que l'on suivait alors pour se rendre aux Indes, qui partant de l'Île de France passait par le cap d'Ambre au nord de Madagascar et fut cherchée sans succès par plusieurs cartographes.

Comme le rapporte Hilarion Pierre Dubuisson de K'audic, l'écrivain du bord, il y avait deux cartes marines à bord de *l'Utile* : celle du « Dépôt des cartes » imprimée en 1739 qui lui avait été remise au départ de Bayonne son port d'armement et la carte de d'Après de Manneville, cartographe et hydrographe de la compagnie publiée en 1753 avec son Neptune oriental. Cette dernière carte avait été remise par d'Après lui-même à de Lafargue, car tous deux se connaissaient bien depuis qu'en 1749 ce dernier avait servi comme officier

en second sous les ordres de d'Après à bord du *Chevalier Marin* à l'occasion de ce qui a une bonne chance d'être également un voyage de traite triangulaire.

Les positions de l'île sur les deux cartes différaient de 25' de latitude et la malchance de Lafargue fut de faire le choix de la mauvaise carte. On peut aussi lui reprocher son manque de prudence face au dilemme qu'auraient dû constituer les indications divergentes des cartes marines ; il ne réduisit pas la voile à la tombée du jour alors que l'apparition d'oiseaux de mer indiquait l'approche de l'île.



La violence du choc et la houle toujours importante lorsque souffle l'alizé, ne tardèrent pas à disloquer la flûte, sans toutefois faire un trop grand nombre de victimes parmi l'équipage, une vingtaine au nombre desquels se trouvait le volontaire Léon Castelan du Vernet, frère du premier lieutenant, prénommé Barthélemy, noyé sous ses yeux. Il n'en fut pas de même des esclaves malgaches, parqués dans la cale, panneaux cloués, mais d'eux il n'est guère question au moment de se compter. Au petit matin, se retrouvent sur l'îlot minuscule, 122 marins français et 84 déportés malgaches auxquels la mer apporte peu à peu de quoi manger et s'abriter des ardeurs du soleil. On fait des tentes avec les voiles, une équipe trouve des outils et sous la direction du maître canonnier, s'en va creuser la dalle de corail dans l'espoir d'y trouver de l'eau. Le premier puit creusé au centre de l'île est un échec, mais dès le troisième jour, alors que déjà les choses se tendent entre les naufragés, le cri de victoire des puisatiers ramène le calme, on a trouvé par 15 à 16 pieds de profondeur de l'eau trouble et saumâtre mais qui se révèle buvable. La survie des naufragés est dès lors assurée d'autant qu'outre les vivres que l'on va récupérer sur l'épave, l'île sert de refuge à une colonie innombrable d'oiseaux qui viennent y pondre.

Le premier moment d'abattement passé, Castelan Duvernet, prend les choses en main,

car il semble que le capitaine soit indisposé et en tout cas hors d'état de prendre une décision. Il entreprend la construction d'une embarcation de fortune, aidé par les charpentiers du bord. On récupère les débris de *l'Utile* que les vagues roulent jusqu'au rivage, on construit une forge avec laquelle on façonne les clous et les ferrures nécessaires à partir de ceux que l'on prélève sur la flûte. Les esclaves malgaches aident avec bonne volonté. Alors que l'embarcation pontée prend peu à peu forme, on construit un four pour faire du biscuit avec la farine dont quelques barils ont été récupérés, il servira à nourrir l'équipage pendant la traversée. Deux mois après le naufrage, on baptise la *Providence*, un petit navire à fond plat avec deux quilles, une sorte de prame qui mesure 32 pieds de long pour 12 pieds de large au maître bau, et 5 pieds sous le pont-

Avec un petit catamaran que les naufragés ont construit pour aller pêcher au-delà des déferlantes, on va mouiller un peu au large une ancre à jet qui a été récupérée. Le 27 septembre au matin, elle sert à déhaler la *Providence* à bord de laquelle se sont entassés « rangés comme des sardines » les 122 marins français survivants. Il n'y a pas de place pour les 60 Malgaches qui ont survécu et aidé à la construction du navire ! On leur laisse trois mois de vivres et on quitte l'île avec la promesse de venir bientôt les rechercher.

Cette promesse ne fut jamais tenue

Pour nos Malgaches, commence une aventure hors du commun, car ayant regagné Madagascar puis pris passage à bord d'un vaisseau de la compagnie repartant pour l'Île de France, l'équipage de *l'Utile* se vit opposer un refus catégorique du gouverneur lorsqu'ils proposèrent d'envoyer des secours. L'affaire fit grand bruit, mais la colonie était en guerre : la guerre de Sept ans faisait vaciller sur ses bases la compagnie et sans une initiative officielle aucun secours n'était possible.

Nos Malgaches s'installèrent sur le point haut de l'île, essayant d'étendre leur horizon pour mieux apercevoir le navire qui allait venir à leur secours. Ils y construisirent un abri en utilisant les blocs de corail comme matériaux, le couvrant de fragments de voiles. À l'intérieur, protégé du vent et des intempéries, ils construisirent un foyer sans doute avec les galets de lest de la flûte, ils y entretenirent le feu alimenté par le bois de l'épave. Hommes et femmes des hauts plateaux qui n'avaient jamais vu la mer, ils apprirent à vivre avec elle, à en tirer une partie de leur existence. On se doute que leur manque d'expérience de la chose maritime ne leur facilita pas la tâche lorsqu'ils entreprirent de construire un radeau puis qu'étant partis au nombre de 18, ils durent naviguer vers la terre la plus proche. Jamais on n'entendit reparler d'eux, sans que cela constitue l'assurance de leur perte, car auraient-ils regagné la côte malgache, on se doute bien qu'ils ne seraient pas allés en informer les fonctionnaires de la compagnie.

Le temps parut alors se figer et une période interminable commença, pendant laquelle il fallut s'ingénier à trouver comment vivre, comment survivre : se nourrir, se protéger du soleil, des éléments, des vents furieux de la période des cyclones. Trouver aussi comment organiser cette petite société, retrouver quelques repères culturels et trouver la force d'attendre pendant des jours, des semaines, des mois puis bientôt des années. Car pour finir ce n'est que quinze ans plus tard que vinrent les secours, à la fin du mois de novembre 1776 !

Informé de la présence de naufragés sur l'île de Sables, le gouverneur de l'Île de France désormais passée sous l'autorité du Roi depuis la faillite de la Compagnie, envoie plusieurs navires de secours, mais ceux-ci ne parviennent pas à aborder. Finalement après trois tentatives infructueuses, l'enseigne de vaisseau Jacques Marie de Lanuguy de Tromelin, commandant la corvette du Roi, la *Dauphine*, réussit à envoyer à terre une pirogue et à ramener à son bord sept femmes et un petit enfant de 8 mois. C'est à ces femmes que l'on doit

de connaître quelques aspects de la vie sur l'île, mais il n'existe pas de description détaillée de ce que fut cette vie placée pendant quinze ans entre parenthèses.

Les questions innombrables viennent aussitôt à l'esprit et ces questions comme le caractère exemplaire de cette histoire, conduisirent le Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN) à bâtir un projet visant à entreprendre une mission archéologique à la fois sous-marine et terrestre pour essayer d'élucider les conditions de survie des esclaves malgaches. Parrainée par l'UNESCO, cette opération se déroulera du 10 octobre au 8 novembre. Elle est placée sous l'autorité du préfet des Terres australes et antarctiques française (TAAF), chargé de l'administration des îles Éparses de l'Océan Indien), en partenariat avec l'UNESCO et son programme « La route de l'esclave », avec le financement de la fondation d'entreprise Groupe Banque populaire, des collectivités territoriales de La Réunion (Conseil régional et Conseil général) et de la direction régionale des affaires culturelles de La Réunion. Elle a en outre reçu l'aide du Ministère de la Défense (commandant supérieur des forces armées dans la zone sud de l'Océan Indien) et de Météo France La Réunion qui apporteront leur soutien logistique pour le transport et le séjour de l'équipe de fouille sur l'île.

De nombreuses institutions et associations ont également apporté leur soutien et ont contribué à la réalisation de ce projet : l'unité mixte de service (UMS) – Histoire et archéologie maritime (CNRS-Sorbonne-Musée de la Marine), la Société française d'histoire maritime, l'association « Les anneaux de la Mémoire » (Nantes), l'Institut national de recherche archéologique préventive (INRAP), l'éducation nationale et notamment l'académie de La Réunion, l'association « La confrérie des gens de la mer » (La Réunion), l'Association réunionnaise culture et communication (ARCC), l'Association généalogie et histoire des familles (Pays Basque - Adour maritime), le Musée de la Compagnie des Indes de Lorient.



Premier bilan d'un mois passé sur l'île de Tromelin par la mission archéologique

Dirigée par le Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN) avec le concours d'un archéologue de l'Institut national de recherche archéologique préventive (INRAP), la mission archéologique sous-marine et terrestre, chargée d'étudier les conditions de vie et de survie des naufragés, a séjourné sur l'île de Tromelin du 10 octobre au 9 novembre 2006.

Malgré un alizé qui n'a pratiquement jamais faibli, l'exploration et le relevé complet du site sous-marin ont été réalisés dans des conditions souvent difficiles. Ce travail a nécessité près de 120 plongées, représentant 150 heures de travail. Ce site, exposé aux fortes mers soulevées par les cyclones, contient les ancres, l'artillerie, le lest de fer, le lest de pierre du navire, en général localisés dans les sillons creusés par la mer perpendiculairement à la côte. De nombreuses pièces de gréement sont prises dans le corail. Plusieurs objets, dont deux fragments de la cloche du navire, ont cependant pu être mis au jour. Comme il fallait s'y attendre, des objets provenant de l'épave ont aussi été retrouvés à terre, sur la zone d'habitat des esclaves.

Les fouilles à terre n'ont pas déçu l'attente des archéologues. En ce qui concerne la période de présence des Français, il faut noter la découverte très rapide du four ayant servi à la fabrication du biscuit destiné à constituer l'alimentation pendant le voyage de l'embarcation de fortune jusqu'à Madagascar. La recherche des sépultures des marins et des esclaves, noyés au moment du naufrage, n'a, par contre, pas été couronnée de succès. Une prospection systématique par sondage dans l'arrière plage n'a pas apporté les résultats attendus, elle a cependant permis de mettre en évidence la zone de passage utilisée par les naufragés pour se rendre de la plage vers l'intérieur de l'île.

La localisation de l'habitat des esclaves, situé sur le point haut du nord de l'île, a été le résultat le plus significatif de cette mission. Dans une zone perturbée par la construction de la station météorologique au XX^e siècle, une partie du mur de l'habitation des esclaves a cependant pu être dégagée. Le sol d'origine, conservé alentour, a livré de nombreuses informations : concernant les périodes d'occupation ; l'alimentation dont la base semble avoir été en première analyse constituée de tortues et d'oiseaux ; la confirmation que le feu a été conservé jusqu'à la fin et alimenté, surtout au début, par du bois de charpente provenant de l'épave.

La découverte la plus significative concerne une série de récipients en cuivre, six au total, de tailles différentes qui portent l'empreinte du travail des esclaves malgaches puisque certains d'entre eux ont été réparés de nombreuses fois par rivetage. Ils illustrent l'acharnement à utiliser jusqu'au bout les matières premières fournies par l'épave, mais symbolisent aussi l'usure du temps sur les choses.

Témoignages de la vie des esclaves, trouvés en place sur leur site d'habitation, ces objets sont d'une grande rareté. En effet, très peu de vestiges matériels de la vie des esclaves ont été conservés, comme en témoigne l'extrême pauvreté des musées dans ce domaine.



Récipient en cuivre réparé à 9 reprises.

Crédit Photo : Max Guérout