

Connexions acadiennes et réseaux marchands français dans l'océan Indien (1762-1785) Une marge d'autonomisation?

Adeline Vasquez-Parra

Volume 50, numéro 1, printemps 2021

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1085753ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Department of History at the University of New Brunswick

ISSN

0044-5851 (imprimé)

1712-7432 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Vasquez-Parra, A. (2021). Connexions acadiennes et réseaux marchands français dans l'océan Indien (1762-1785) : une marge d'autonomisation? *Acadiensis*, 50(1), 96–119.

Résumé de l'article

Le présent article se penche sur l'organisation sociale adoptée par les réseaux familiaux des Acadiens déportés en France de 1762 à 1785. En adoptant une perspective d'étude inédite, celle des marges d'autonomisation, cet article veut mettre au jour un certain nombre de connexions établies entre réfugiés acadiens et réseaux marchands français dans l'océan Indien de 1762 à 1785. Il souhaite ainsi faire toute la lumière sur des acteurs extérieurs aux réseaux familiaux pour évaluer leurs conséquences sur ces derniers. Ont-ils contribué, en accordant un emploi à ces réfugiés et en leur ouvrant de nouvelles routes migratoires, à renforcer leurs liens de solidarité?

Connexions acadiennes et réseaux marchands français dans l'océan Indien (1762-1785) : une marge d'autonomisation?

ADELINE VASQUEZ-PARRA

Le présent article se penche sur l'organisation sociale adoptée par les réseaux familiaux des Acadiens déportés en France de 1762 à 1785. En adoptant une perspective d'étude inédite, celle des marges d'autonomisation, cet article veut mettre au jour un certain nombre de connexions établies entre réfugiés acadiens et réseaux marchands français dans l'océan Indien de 1762 à 1785. Il souhaite ainsi faire toute la lumière sur des acteurs extérieurs aux réseaux familiaux pour évaluer leurs conséquences sur ces derniers. Ont-ils contribué, en accordant un emploi à ces réfugiés et en leur ouvrant de nouvelles routes migratoires, à renforcer leurs liens de solidarité?

This article focuses on Acadian social organization after their exile to mainland France from 1762 to 1785. By adopting a unique perspective, margins of empowerment, this article sheds light on various connections established between Acadians and other external agents and social networks in the Indian Ocean from 1762 to 1785. In doing so, the article reveals who these agents were and assesses their impact on Acadian solidarity bonds.

AU MATIN DU 1^{ER} JANVIER 1783, DANS LE PORT ATLANTIQUE DE L'ORIENT en France, une patache du service des fermes¹ de Port Louis (capitale de l'île de France, aujourd'hui île Maurice) s'apprête à larguer les amarres. Ce petit vaisseau est utilisé à l'entrée des ports pour inspecter ceux qui entrent et pour ramener en métropole les impôts collectés aux colonies². Son capitaine, Paul d'Aigre, 43 ans, est acadien³. D'après le rôle d'équipage, un autre Acadien, répondant au nom d'Augustin d'Aigre, 15 ans, matelot, se trouve également à

1 Dans l'Ancien Régime, les fermiers généraux rassemblés en compagnie privée constituent le corps des financiers du Roi et gèrent les impôts. Bernard Barbiche, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1999.

2 A. Jal, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, volume 2, Paris, Firmin-Didot Frères, 1848.

3 « Rôle de la patache des fermes de Port-Louis (1783-1783) », sous série 2-P, Service historique de la Défense (SHD), Lorient.

bord. Vingt-huit ans après la Déportation, pourquoi deux Acadiens sont-ils engagés sur une patache française en route vers l'océan Indien?

De 1762 à 1785, 60 matelots acadiens, répertoriés dans la liste en fin d'article, s'engagent dans des flottes royales, des vaisseaux marchands et des compagnies commerciales françaises dans l'océan Indien. Tout au long du 18^e siècle, l'activité croissante des ports développe des réseaux commerciaux à une échelle océanique globale. La perspective a été adoptée par Elizabeth Mancke pour rendre compte de l'expansion impériale européenne à l'époque moderne, tournée vers les circuits transocéaniques⁴. Si la Grande-Bretagne étend son pouvoir politique et économique par la conquête des océans⁵, la France s'engage dans la même direction⁶. Les Acadiens, présents dans les ports français après la Déportation, empruntent ces routes océaniques ouvertes par l'Empire français grâce au milieu professionnel marin. En intégrant un équipage par le métier de matelot ou d'officier, ces Acadiens traversent les océans avec les membres d'autres communautés maritimes (Bretons et Irlandais) et d'autres milieux sociaux (les militaires de carrière, les négociants), et côtoient des rapports de force et d'autorité jusqu'ici absents de leurs parcours (esclavage, passagers clandestins). Ces connexions à des « mondes mêlés⁷ » forcent à considérer leurs stratégies d'organisation et leur interdépendance à plusieurs échelles.

À une échelle micro-historique, il est aujourd'hui possible, comme l'ont montré Gregory Kennedy, Thomas Peace et Stephanie Pettigrew⁸, de s'approcher au plus près des choix d'organisation communautaire en reconstituant les réseaux sociaux acadiens. Un réseau social consiste à représenter chaque acteur comme un point nodal à partir duquel se tissent

4 Elizabeth Mancke, « Early Modern Expansion and the Politicization of Oceanic Space », *Geographical Review*, vol.89, n° 2 (avril 1999), p.225-236.

5 H.V Bowen, Elizabeth Mancke et John Reid (dir.), *Britain's Oceanic Empire, Atlantic and Indian Ocean Worlds c.1550-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

6 Voir les travaux de Kenneth J. Banks, *Chasing Empire across the Sea : Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2002 et d'Anthony Pagden, *Lords of All the World. Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c.1500-c.1800*, New Haven, Yale University Press, 1995.

7 Expression de l'historien Serge Gruzinski pour désigner, en contexte impérial, l'intersection des communautés marchandes, des agents impériaux et des acteurs indépendants, dans « Les mondes mêlés de la monarchie catholique et autres « connected histories » », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol. 56, n° 1 (janvier-février 2001), p. 85-117.

8 Gregory Kennedy, Thomas Peace et Stephanie Pettigrew, « Social Networks across Chignecto : Applying Social Network Analysis to Acadie, Mi'Kma'ki, and Nova Scotia, 1670-1751 », *Acadiensis*, vol.47, n° 1 (printemps-été 2018), p. 8-40.

des liens avec d'autres acteurs et se forment d'autres nœuds de relations⁹. Selon ces historiens, les réseaux sociaux acadiens peuvent s'appréhender dans la diversité des communautés de l'Acadie pré-Déportation¹⁰, mais comment se reconstituent-ils dans la période qui suit la Déportation¹¹?

Cet article insiste sur les connexions¹² établies entre Acadiens et acteurs extérieurs à leur réseau, mais utiles à sa reconstitution dans l'Empire français. Il ne modélise aucun réseau mais rend compte de possibles formalisations de nœuds représentant des acteurs essentiels au réseau de réfugiés acadiens bâti entre la Bretagne et l'océan Indien entre 1762 et 1785. Les acteurs extérieurs ici identifiés appartiennent au monde marchand, mais pourraient comprendre d'autres milieux dans l'espace impérial français. En effet, ces acteurs extérieurs se caractérisent par leur grande diversité : religieux (missionnaires spiritains acheminant courrier et informations entre réfugiés¹³), administrateurs favorables à la cause des réfugiés qui acceptent de réunir des familles¹⁴, employeurs divers. Certains sont présents en plusieurs points de l'Empire français, d'autres traversent les empires européens, d'autres encore relèvent de la spécificité territoriale, comme les membres d'autres communautés ethnoculturelles¹⁵. Certains sont aussi propres à des « marges

9 Stanley Wasserman et Katherine Faust, *Social Network Analysis: Methods and Applications*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.

10 Ils notent que la communauté de Beaubassin se situe à de nombreuses intersections : « the community was also more diverse, founded on Mi'kmaw territory by a combination of Acadian and Canadian families, regularly visited by French fishermen and officials, and seemingly connected with the local Mi'kmaw community » Kennedy, Peace, Pettigrew, « Social networks », p. 22.

11 L'historienne Naomi Griffiths l'a analysé pour la Grande-Bretagne dans « Acadians in Exile. The Experiences of the Acadians in the British Seaports », *Acadiensis*, vol. 4, n° 1 (automne 1974) : 67-84.

12 En insistant sur les connexions, Joël Belliveau et Patrick-Michel Noël notent que leur influence sur l'individu en tant qu'acteur historique ressort de façon plus probante : « On perçoit les individus dans leurs relations avec de multiples forces (le marché, la ville, l'État, le clergé et les élites, etc.) » dans « Éléments pour une rétrospection et une prospection de l'historiographie acadienne », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 24, n° 2 (hiver 2016), p. 33-54.

13 Les lettres de Marguerite Landry d'Entremont à son frère habitant l'île de Saint-Pierre sont directement adressées au « curé de Saint-Pierre » : Jean-François Mouhot, « Des revenantes? A propos des 'Lettres fantômes' et de la correspondance entre exilés acadiens (1758-1785) », *Acadiensis*, vol. 34, n° 1 (automne 2004), p.96-115.

14 Jean-François Mouhot, *Les réfugiés acadiens en France, 1758-1785 : L'impossible réintégration?*, Québec, Septentrion, 2009.

15 Comme dans l'espace impérial britannique avec les communautés autochtones, voir Nicole D. Gilhuis « Colonial Ghosts : Mi'kmaq adoption, Daily Practice and the Alternate Atlantic, 1600-1763 », thèse de Ph.D, University of California at Los Angeles, 2020.

d'autonomisation¹⁶ », des sites imposés par l'État impérial, mais également des espaces de résistance où les Acadiens s'autonomisent par un milieu socioprofessionnel ou des revendications communautaires qui diffèrent des attentes du pouvoir. Les intermédiaires rencontrés dans ces marges, par leurs actions en faveur des réfugiés (emploi, aide matérielle, aide logistique), contribuent à soutenir et à maintenir les dynamiques collectives entre réfugiés¹⁷. Combien sont-ils? Ont-ils une fonction diasporique ou simplement locale selon la société (en métropole, aux colonies) dans laquelle se trouvent les réfugiés? En d'autres termes, renforcent-ils l'existence d'un seul réseau social acadien, d'une multiplicité de réseaux potentiellement générateurs de sous-groupes ou parviennent-ils à articuler ces deux modes d'organisation?

L'organisation sociale des Acadiens dans l'Empire français au 18^e siècle : bilans et perspectives

Ernest Martin et Pierre Masse sont les premiers à valoriser l'organisation sociale variée des Acadiens en France, dans la seconde moitié du 18^e siècle¹⁸. Néanmoins, ces deux historiens y voient à plusieurs reprises l'infiltration de l'État monarchique qui impose des logiques artificielles d'organisation, notamment au moment où les Acadiens s'installent en Poitou. Masse note par exemple la présence de syndics français nommés par l'administration pour « représenter » les Acadiens auprès de différentes instances institutionnelles. Ces intermédiaires ne sont donc pas choisis par les Acadiens mais imposés par le pouvoir, ce qui relativise fortement le pouvoir d'agir des réfugiés.

À la suite de ces pionniers, plusieurs travaux ont valorisé l'ancrage territorial des Acadiens, leur permettant une organisation différenciée selon les situations

16 J'entends par cette expression des espaces (territoriaux, sociaux, économiques) qui échappent dans une certaine mesure au contrôle de l'État soit parce qu'ils sont éloignés des lieux de pouvoir, soit parce qu'ils génèrent de la clandestinité au regard de la loi (travail illégal, contrebande, piraterie, emprisonnement, etc.). Ils constituent en histoire des espaces « cachés » car dépourvus d'archivistique officielle.

17 Les connexions entre diasporas et intermédiaires marchands et impériaux nous sont connus grâce aux travaux pionniers d'Abner Cohen repris par Philip D. Curtin dans *Cross-cultural Trade in World History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984. Ils ont été poursuivis par les théoriciens de l'histoire connectée dont Sanjay Subrahmanyam dans *Comment être un étranger? Goa, Ispahan, Venise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Alma éditeur, 2013.

18 Ernest Martin, *Les Exilés acadiens en France au XVIII^e siècle et leur établissement en Poitou*, Paris, Hachette, 1936 et Pierre Masse, « Le syndic de la colonie acadienne en Poitou » *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 5, n° 1 (juin 1951), p. 45-68.

sociales et économiques traversées¹⁹. Pour l'historien Yves Boyer-Vidal, il ne fait nul doute qu'au cours de leur séjour à Boulogne-sur-Mer les réfugiés acadiens fréquentent avant tout les communautés de « gens de mer » : pêcheurs et matelots. Ils profitent de la Manche pour rejoindre le milieu contrebandier en naviguant sur des « *smugglers*²⁰ ». Marion Godfroy et Jean-François Mouhot insistent sur les projets de compensations français après le traité de Paris (1763), au moment où les Acadiens deviennent de nouvelles populations coloniales dans des zones reculées de l'Empire²¹. Les anthropologues Bernard Chérubini²², Kirsten Sarge et Yannick Le Roux poursuivent la réflexion en révélant des processus de créolisation notamment chez les Acadiens en Guyane²³.

Plus récemment, j'ai introduit une organisation sociale différenciée par le genre – principale conséquence de l'exil sur le groupe en France – en étudiant l'intégration des femmes acadiennes à de nouveaux réseaux socio-professionnels à Nantes, à Morlaix et à Saint-Malo²⁴. Cette marge d'autonomisation produite par une concentration particulièrement importante de femmes veuves et de jeunes femmes a contribué à les rapprocher de femmes françaises qui partagent ou cherchent à acquérir des savoir-faire manuels, en l'occurrence la couture et le blanchissement du linge.

Les marges d'autonomisation dévoilent ainsi des sujets situés et non plus généralisés derrière un « groupe historique » unique qui rend la plupart de ses

19 Dominique Guillemet, « Échelles de territoires de longue durée et identités emboîtées : paroisses et communes, pays, provinces, l'exemple du Centre-Ouest atlantique français » dans Maurice Basque, Jacques-Paul Couturier (dir.), *Les territoires de l'identité. Perspectives acadiennes et françaises, XVII^e-XX^e siècle*, Moncton, Chaire d'études acadiennes, 2005, p. 111-130 ; Damien Rouet, « Les Acadiens dans le Poitou », dans André Magord (dir.), *Le fait acadien en France, histoire et temps présent*, La Crèche, Geste éditions, 2010, p. 49-80, et Christophe Cérino, « Les Acadiens à Belle-Île-en-Mer : une expérience originale d'intégration en milieu insulaire à la fin du XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol.110, n° 1 (2003), p.115-124.

20 Yves Boyer-Vidal, *Le retour des Acadiens : Errances terrestres et maritimes, 1750-1850*, Neyron, éditions du Gerfaut, 2005.

21 Jean-François Mouhot, *Les réfugiés acadiens en France*, Québec, Septentrion, 2009 ; Marion Godfroy, *Kourou, 1763 : le dernier rêve de l'Amérique française, 1758-1785 : l'impossible réintégration?* Paris, éditions Echo Vendémiaire, 2014.

22 Bernard Chérubini, « Les Acadiens en Guyane (1765-1848) : une 'société d'habitation' à la marge ou la résistance d'un modèle d'organisation sociale », *Port Acadie*, vols.13-14-15, n° 1 (printemps 2008, printemps 2009), p. 147-172.

23 Kristen Sarge, Yannick Le Roux, « Les prémices de l'exploitation des terres basses de Guyane : circulation des hommes et des techniques dans l'aire atlantique (1654-1778) » dans Eric Dubesset, Jacques de Cauna, *Dynamiques caribéennes : pour une histoire des circulations dans l'espace atlantique, XVIII^e-XIX^e siècles*, Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 2014, p. 230.

24 Adeline Vasquez-Parra, « Les réfugiées acadiennes dans l'empire français : des voix effacées? », *Études canadiennes / Canadian Studies*, n° 88 (juin 2020), p. 31-51.

membres invisibles. Elles rendent possible l'étude de processus spécifiques de reconstruction identitaire entre le rôle traditionnel et les nouveaux ancrages sociaux. Dans la plupart des cas, les études menées sur l'Empire français montrent que les Acadiens se séparent entre les marges d'autonomisation et la sédentarisation officielle générée par l'État²⁵.

Christopher Hodson a postulé l'existence d'une diaspora acadienne atlantique qui relie potentiellement tous ces groupes entre eux²⁶. En effet, si les groupes autonomisés et les groupes sédentarisés par l'État n'étaient pas reliés entre eux, comment pourraient-ils à nouveau migrer ensemble (en Louisiane, par exemple)? Cette approche pose la possibilité d'une mise en réseau transnationale des réfugiés acadiens dans l'après-Déportation et soulève certaines interrogations telles l'influence de ces structures relationnelles supposées sur le développement d'une même action collective. Par exemple, les liens familiaux sont-ils utiles au maintien d'une stratégie collective de négociations avec le pouvoir, étendue à des sociétés géographiquement éloignées? Si oui, par quels biais?

Si la notion de réseau social est aujourd'hui centrale dans l'étude des Acadiens après la Déportation, c'est aussi parce qu'elle s'inscrit dans une chronologie, celle de la seconde moitié du 18^e siècle, où s'intensifie l'élaboration de réseaux sociaux. Certains réseaux d'envergure globale préservent des circuits très actifs de communication entre élites, que l'on pense aux réseaux intellectuels (République des Lettres, Franc-maçonnerie, Lumières philosophiques²⁷) ou politiques (Loyalistes²⁸). Dans cette configuration, les

25 A titre d'exemple, en 1784, un certain Mistral, commissaire à la Marine dans la ville du Havre, cherche parmi les réfugiés acadiens de son département, un légataire à la pension accordée à la défunte Françoise Pitre. Malgré la dernière volonté de Pitre, « que cette pension soit accordée à sa fille nommée Ozide Lavergne », Mistral « fait assembler les accadiens [sic] de son département pour qu'ils fassent connaître celui d'entre eux qui mérite cette préférence ». Cette pratique française de rassemblement des Acadiens montre la sédentarisation des groupes par la bienfaisance d'État : selon la ville ou le département, les ordonnateurs distribuent des subsistances en fonction du nombre et des besoins des Acadiens, il faut donc préserver un groupe selon des critères administratifs. Cette pratique s'étale dans le temps puisqu'il est précisé, plus loin dans le document, que le commissaire s'est déjà livré à la même pratique l'année précédente. « Secrétariat d'État à la marine, personnel ancien », collection E 337, Archives nationales d'Outre-Mer, Aix-en-Provence (ANOM).

26 Christopher Hodson, *The Acadian Diaspora: An Eighteenth Century History*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

27 Margaret C. Jacob, *The Secular Enlightenment*, Princeton, Princeton University Press, 2019.

28 Maya Jasanoff a montré que les Loyalistes ont bénéficié d'un réseau d'entraide transnationale pendant la guerre révolutionnaire américaine dans *Liberty's Exiles: American Loyalists in the Revolutionary World*, New York, Vintage, 2012.

agents économiques des couches intermédiaires ou populaires de la société d'Ancien Régime sont souvent négligés quand bien même leur rôle logistique dans la circulation des idées est essentiel²⁹. Ceux-ci gagnent en importance après le traité de Paris. L'État monarchique cherche alors des solutions pour endiguer la dette et créer de la richesse, c'est le « moment libéral³⁰ ». Ce dernier reste encore trop peu étudié pour son pouvoir de déséquilibre de la toute-puissance de l'État, même si l'intérêt économique ne prédomine pas encore sur la raison d'État³¹. Sous la pression des physiocrates, l'État abolit en 1769 le monopole de la Compagnie des Indes orientales sur les relations commerciales entre les comptoirs indiens et la métropole³² au nom de la liberté du commerce³³. Cette transition ouvre aux communautés de réfugiés acadiens la possibilité de circuler non pas dans *un* océan mais *entre* océans, et d'interagir avec des agents nouveaux tels que les armateurs, les marchands et les capitaines de bateaux. L'activité marchande française dans l'océan Indien peut-elle révéler une multiplicité de liens connectant entre eux une variété d'individus, de groupes et d'organisations formelles et informelles? Si ces liens étaient modélisés par une conception graphique, révéleraient-ils la participation active des mêmes intermédiaires marchands qui connectent entre elles des communautés acadiennes dispersées en France? Quels rôles ces intermédiaires peuvent-ils jouer dans les liens entretenus entre réfugiés acadiens à travers le monde?

Sources consultées

En 1764, le réseau marchand français croise pour la première fois les trajectoires des réfugiés acadiens à l'initiative du principal ministre d'État, Étienne-François de Choiseul. Ce dernier écrit au gouverneur de la Martinique, François Louis de Fénelon, et à son intendant, Pierre Paul Lemercier de la Rivière : « Le Roi a approuvé que vous fassiez un marché avec quelques

29 Marie Fourcade et Ines G. Zupanov, *L'Inde des Lumières. Discours, histoire, savoirs (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, éditions de l'EHESS, 2013.

30 Liana Vardi, *The Physiocrats and the World of the Enlightenment*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

31 Vardi, *The Physiocrats*.

32 Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XX^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

33 Cette décision n'est pas l'effet d'un « esprit de liberté » idéaliste mais prend racine dans des débats de nature économique ancrés dans la philosophie des Lumières. Voir Céline Spector, *Rousseau et la critique de l'économie politique*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2017.

négociants de confiance à la Martinique que vous chargerez de faire acheter un bateau à la Nouvelle-York et d'y prendre 150 Acadiens qu'il transportera pour être distribués soit à la Martinique, soit à Sainte-Lucie³⁴. » Le 25 août 1764, 129 Acadiens (21 familles) s'embarquent clandestinement de la colonie de New York pour la Martinique³⁵. La correspondance des administrateurs coloniaux au départ et à l'arrivée du vaisseau, conservée aux Archives nationales d'outre-mer, nous renseignent sur une logistique hybride pensée par l'État, mais mise en place par des réseaux marchands. Les archives des compagnies situées à Lorient s'avèrent aujourd'hui précieuses puisqu'elles fourmillent de renseignements sur les noms des vaisseaux, leurs cargaisons, leurs propriétaires et les listes et rôles d'équipage. Ces archives de la marine, en complément de celles portant sur les flottes royales, vaisseaux et les navires privés qui partent pour l'océan indien, sont conservées au ministère de la Défense en France et ont été consultées grâce à la base de données « Mémoire des Hommes » du ministère des Armées³⁶. Cette documentation élargit les perspectives sur le groupe acadien dans l'après-Déportation, car les archives commerciales et militaires françaises sont souvent ignorées ou la qualité de leurs dépôts, sous-estimée.

Sources prospectées

La recherche de sources portant sur les réfugiés acadiens dans les marges d'autonomisation suscite des questions. Les fonds consacrés aux Acadiens dans des lieux d'archives officiels conservent les aspects « problématiques » de leur séjour pour l'État : financement, relocalisation, médicalisation. Lorsque des « voix acadiennes » émergent de ces fonds, cette prise de parole appelle certaines questions : Qui parle et en quel nom? Sommes-nous bien certains que ces Acadiens singularisés par le pouvoir soient représentatifs d'une seule et même parole collective? L'ensemble des archives datant de l'époque coloniale, du Colonial Office de Londres ou des Archives d'outre-mer en France, doivent donc faire l'objet d'une interrogation de fond : dans bien des cas, ces archives répondent aux logiques du pouvoir en place. Les Acadiens apparaissent-ils comme le reflet de ces logiques ou comme un groupe écouté et consulté? Les administrateurs ne sont jamais prompts à répertorier par le menu détail tous les aspects de la vie coloniale surtout dans ses plus gros échecs. Faut-il pour autant liquider l'Empire? L'histoire connectée (ou *connected history*) a mis au

34 « Secrétariat d'État à la Marine », coll. C8 B, p.116, ANOM.

35 « Secrétariat d'État à la Marine », coll. C8 A, p.67, ANOM.

36 Consultable en ligne sur : <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr>

jour de possibles articulations entre la volonté impériale de puissance et la mise en place effective de cette même puissance³⁷. La gestion politique de l'Empire ne passerait donc pas uniquement par l'action conjointe des administrateurs et des militaires, mais aussi par des connexions avec les mondes marchands³⁸, en particulier lorsque ces derniers se sont intégrés à des réseaux de solidarité tels que les diasporas³⁹. Ces mondes marchands soulèvent des questions morales puisque le trafic d'êtres humains y est largement pratiqué. Néanmoins, ils contribuent à renforcer notre compréhension de certains groupes dont la participation à des échanges globaux n'était auparavant jamais posée dans l'historiographie en raison d'une non-reconnaissance de leur agentivité. Certaines archives ont donc été occultées des recherches historiques. Ainsi, les fonds relatifs aux activités marchandes et financières de l'Ancien Régime, tels que ceux des Archives de l'administration des fermes aux archives nationales françaises ou des Archives du Bureau du commerce, ne sont jamais consultés dans la recherche sur les parcours acadiens après la Déportation. Les livres de comptes privés des négociants français pourraient également s'avérer de précieuses sources pour compléter cette recherche. Ceux-ci sont nombreux aux archives départementales de la Charente Maritime et du Morbihan et nous renseignent notamment sur les rapports entretenus entre le commerce des Indes et la traite esclavagiste⁴⁰. Enfin, les archives de l'amirauté de Maurice, conservées à Rosehill (île Maurice), pourraient aussi révéler des informations pour la période postérieure à 1770 au sujet des Acadiens qui désertent ou sont stationnés à Port Louis et des navires qui transportent des esclaves, déclarés et non déclarés, aux Mascareignes en provenance de l'Afrique orientale⁴¹. Par ailleurs, les apports récents de la généalogie doivent aussi être pris en compte

37 Sanjay Subrahmanyam, *Explorations in Connected Histories: From the Tagus to the Ganges*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

38 Sylvie Dépatie, Catherine Desbarats, Danielle Gauvreau, Mario Lancelette et Thomas Wien (dir.), *Vingt ans après Habitants et Marchands : lectures de l'histoire des XVII^e et XVIII^e siècles canadiens*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1998.

39 Subrahmanyam, *Explorations*.

40 Gwyn Campbell, *Structure of Slavery in Indian Ocean Africa and Asia*, New York, Routledge, 2004.

41 Éminent spécialiste de la présence française dans l'océan Indien, professeur honoraire à l'Université d'Angers, Philippe Haudrière pense que ces dernières sources pourraient éventuellement en révéler davantage sur les équipages des voyages non officiels, donc non répertoriés dans les archives françaises.

afin de retrouver les marins acadiens qui ont effectué plusieurs voyages vers l'océan Indien⁴².

Les réseaux marchands français dans l'océan Indien au 18^e siècle

Le 13 août 1769, la Compagnie des Indes orientales (CIO) devient une compagnie maritime ouverte à la concurrence. Cette décision, prise par le Conseil du Roi, est suivie d'un arrêté royal dont l'article premier suspend le monopole de la Compagnie sur le commerce asiatique. Cette dernière conserve néanmoins la délivrance des « passeports » autorisant les négociants particuliers à commercer avec les comptoirs de l'océan Indien. Ces derniers maintiennent leur personnel qui passent au service du Roi. Des armateurs privés prennent alors le relais dans le rétablissement des relations commerciales entre la métropole et l'Asie. Cela s'explique en partie par une demande pressante des milieux de l'armement maritime, qui acceptent mal la fermeture du domaine asiatique au commerce privé, la guerre de Sept Ans ayant lourdement ralenti la reprise du trafic antillais⁴³. Les océans Atlantique et Indien communiquent donc en termes d'échanges, le commerce aidant les relations d'interdépendances des marchés⁴⁴.

Le 14 avril 1785, un nouvel arrêté du Conseil du Roi, à l'instigation du contrôleur général des finances Charles-Alexandre de Calonne, donne naissance à une nouvelle Compagnie des Indes car on reproche aux armements privés de mal approvisionner les colonies. Deux compagnies se distinguent : la Compagnie perpétuelle des Indes, qui poursuit sa liquidation, et la Compagnie de Calonne, qui reprend en partie les privilèges de la CIO, dont le monopole du commerce des Indes. Cette situation perdure jusque 1793, date à laquelle la Convention prononce sa dissolution⁴⁵.

Durant la période qui s'étend de 1771 à 1785, les navires français sont donc armés par des sociétés privées dont certaines emploient à plusieurs reprises des Acadiens dans leurs équipages. Lorient, port d'attache de la Compagnie, demeure le premier port d'armement parce qu'il dispose d'installations et de

42 Voir le *Dictionnaire généalogique des familles acadiennes* de Stephen White, accessible au Centre d'études acadiennes Anselme-Chiasson, Université de Moncton (campus de Moncton).

43 Haudrère, *Les Français*, p. 90.

44 Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, ports et océans, XVI^e-XX^e siècles : Mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 34-64.

45 Haudrère, *Les Français*, p. 90.

personnel spécialisés. Il bénéficie aussi d'un statut en raison de l'obligation des armateurs d'y faire passer leurs vaisseaux pour y régler le « droit d'induit » perçu par la ferme générale, qui pèse sur les marchandises en provenance d'Asie et des îles de France et de Bourbon. Enfin, Lorient reste le grand marché français des produits asiatiques⁴⁶. Les autres ports bretons comme Saint-Malo et Nantes, qui participent à l'activité de Lorient, n'hésitent pas à s'engager dans l'armement des navires. La Rochelle s'y engage aussi dès 1770⁴⁷. Les capitaux sont essentiellement bretons, comme en témoigne la participation du banquier Pierre Beaugard, trésorier des États de Bretagne, dont les lettres de noblesse obtenues en 1777 mentionnent qu'il a armé neuf navires pour la Chine et 13 pour l'Inde⁴⁸. En ce qui concerne certains armements effectués à La Rochelle et à Bordeaux, il s'agit des réseaux de banquiers protestants. Ce fait est mentionné dans le cas du *Sartine* (sur lequel on retrouve des matelots acadiens) armé à Bordeaux en 1776 par le négociant protestant Laffon de Ladebat pour l'Inde et la Chine grâce à un prêt de 600 000 livres consenti par deux banques suisses de Paris⁴⁹.

De 1786 à 1793, la Compagnie de Calonne envoie à nouveau des navires en Chine comme propriétaire puis comme affréteur et armateur. Dans la dernière moitié du 18^e siècle, l'activité portuaire de Lorient se développe considérablement. Le port décharge de 500 à 1300 tonnes par an, la majorité des navires ayant une charge supérieure ou égale à 900 tonnes. Les échanges reposent sur le commerce des épices (poivre, clou de girofle, muscade, cannelle), les cafés (Moka, Bourbon, Java) et les thés (noir, vert, Bouy), la soie et les cotonnades, les porcelaines et le salpêtre. Les cargaisons au départ varient en fonction des bateaux, mais on y trouve aussi de l'or et de l'argent provenant des Amériques, des tonnes et des canons pendant les conflits avec la Grande-Bretagne⁵⁰.

Le départ du voyage se fait en fin d'année ou au cours du premier trimestre de l'année pour profiter des vents portants dans l'océan Indien. Le voyage entre la France, l'Inde et la Chine dure entre deux et trois ans. Au 18^e siècle, les compagnies recrutent entre 8 000 et 10 000 marins. La maladie, le scorbut

46 Haudrière, *Les Français*, p. 90.

47 Haudrière, *Les Français*, p. 90.

48 Haudrière, *Les Français*, p. 90.

49 François Crouzet, « Économie et société (1715-1789) », dans Charles Higounet (dir.), *Histoire de Bordeaux*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, tome 5, 1968, p. 239.

50 Haudrière, *Les Français*, p. 89.

entre autres, affecte plus de 10 % des effectifs. Le naufrage constitue aussi un risque important et touche entre 3 et 6 % des navires français. Le voyage est donc risqué et nécessite des escales. Celles effectuées aux Mascareignes, sont dites de « rafraîchissement » et permettent des haltes où les marins sont parfois hospitalisés. C'est le cas d'un matelot acadien engagé sur une flûte de la CIO, l'*Eléphant*. Il s'appelle Joseph Landry, est âgé de 23 ans et réside à Pleudihen, en Bretagne. Il meurt à l'hôpital de Port-Louis, sur l'île de France, le 24 septembre 1762⁵¹. En plus des difficultés matérielles, les capitaines doivent être aguerris aux tempêtes, moussons et typhons de cet océan, et n'effectuent en général qu'un seul voyage par an⁵². Le corps d'officiers de la CIO est hiérarchisé et les promotions y sont acquises selon le nombre de voyages effectués et l'ancienneté. Certains Acadiens en font partie comme Charles d'Aigre, second lieutenant du *Vainqueur* en 1782⁵³, Joseph Guilbaud, second capitaine sur l'*Aimable Louise*⁵⁴ ou encore Jacques Forest, maître d'équipage sur la *Nathalie* en 1775⁵⁵.

Le recrutement malouin des matelots acadiens

En 1772, la communauté acadienne établie dans les ports bretons de Lorient, de Morlaix et de Saint-Malo totalise 1 933 personnes dont 1 727 dans cette dernière région⁵⁶. Cette communauté, rattachée par des liens familiaux à celles établies ailleurs en métropole (Poitou) et aux colonies (Guyane, Saint-Domingue), se singularise par son milieu socioprofessionnel maritime (construction navale et membres d'équipages) et son parcours géographique : elle demeure la seule à établir des contacts réguliers avec l'océan Indien. Le recrutement des officiers de la CIO et des matelots s'effectue dans un cadre familial et régional ; la plupart des officiers sont par ailleurs aussi issus de la marine marchande. Tout au long du 18^e siècle, les marins de la CIO sont pour les deux tiers d'entre eux originaires de la région de Saint-Malo : Saint-Servan, Paramé et les bords de la Rance (Pleudihen, Pleslin, Plouer, Pleurtuit, etc.). On remarque

51 « Rôles au désarmement-long cours, rôle de l'*Eléphant*, (1762-1763) », sous-série 2P, SHD.

52 Pierre Sonnerat, *Voyage aux Indes orientales et à la Chine, fait par ordre du roi depuis 1774 jusqu'en 1781*, Paris, Froulé, Nyon, Barrois, 1782.

53 « Rôle du *Vainqueur* (1782) », sous-série 2P, SHD.

54 « Rôle de l'*Aimable Louise* (1780) », sous-série 2P, SHD.

55 « Rôle de la *Nathalie* (1775) », sous-série 2P, SHD.

56 Selon la liste établie en 1772 par le commissaire à la Marine de Nantes, Antoine-Philippe Le Moyne, « Lemoyne à de Boynes », juin 1772, Manuscrits Ms 1480, Bibliothèque municipale de Bordeaux.

aussi que les compagnies et armateurs privés recrutent plus largement dans les régions de Lorient, Nantes et Bordeaux⁵⁷. La prédominance de la région française de Saint-Malo dans les recrutements acadiens s'explique donc par le fait qu'elle a accueilli depuis 1763, la majeure partie des Acadiens réfugiés de la Déportation⁵⁸. Les matelots acadiens retrouvés sur les navires marchands ne sont cependant pas tous des réfugiés issus de la Déportation. Certains sont des fils de réfugiés nés en France, d'autres sont nés en Angleterre. Leur appartenance à l'Acadie ou à la « nation acadienne » est néanmoins stipulée dans les rôles d'équipage. Existe-t-il un savoir officieux sur les Acadiens dans les milieux marins qui facilite leur recrutement dans les grandes compagnies de commerce comme la Compagnie des Indes orientales ou la Compagnie de Guyane? Les Acadiens recrutés ne servent pas tous comme matelots. En 1775, à l'âge de 30 ans, Basile Hébert devient cuisinier sur l'*Isle de France*⁵⁹. Sur l'*Indien*, Jean Guichard, 30 ans, est promu « quartier-maître à bord du vaisseau par le capitaine le 21 février 1769 à 27 livres⁶⁰ ». Cette fonction fait office de promotion et ne sanctionne pas une formation, car Hébert a déjà été engagé comme novice dans de précédents voyages. Les hommes d'équipage sont recrutés par le capitaine et le premier lieutenant, eux-mêmes choisis par l'armateur. On remarque ici certaines connexions intéressantes. En effet, la CIO prend des Acadiens à bord de ses navires à plusieurs reprises, tout comme certains propriétaires bretons et rochelais : Foucault, Grand Clos Meslé, Le Breton de Blessein et Dessaudrais Sébire. Ces acteurs semblent jouer un rôle dans le recrutement spécifique des Acadiens.

La solidarité communautaire

L'un des tout premiers constats concernant le recrutement est qu'il semble s'être effectué sur une base locale. Des solidarités communautaires apparaissent à

57 Haudrère, *Les Français*, p. 89.

58 « Lemoyne à de Boynes », Juin 1772, Manuscrits Ms 1480. Cette liste mériterait une étude approfondie pour les catégories et les normes d'acadianité qu'elle établit. Hodson note : « First to go were families from Île Royale with no Acadian ancestors. Lemoyne placed them in a "separate class" from those whom "the King wishes to establish... in the kingdom, making them proprietors of lands." Next came the impostors. There were 354 of them, Lemoyne discovered, lurking among the 2,700 "true Acadians" in the kingdom. Deemed "European" and not Acadian, couples such as Louis Gressin and Angélique Gaillet found themselves pulled from the lists. » Hodson, *The Acadian Diaspora*, p.171. L'État monarchique a donc une idée précise de ce qu'il entend par « Acadien » sans que l'on ne sache vraiment si cette catégorie recouvre la même signification pour les individus dont il est question dans la liste.

59 « Rôle de l'Isle de France (1775-1777) », sous-série 2P, SHD.

60 « Rôle de l'Indien (1769-1771) », sous-série 2P, SHD.

bord des vaisseaux dans lesquels se retrouvent des Acadiens originaires d'une même ville en France. C'est le cas par exemple de Joseph Thiboudot, de Jean-Baptiste Thiriault et d'Éloi Thibodeau, tous trois originaires de Lorient et engagés comme matelots sur la *Sartine* armé pour l'Inde le 6 avril 1775⁶¹. On retrouve sur le *Trois Amis*, armé pour la Chine en 1776, deux Acadiens : Michel Cadet, 24 ans, matelot, et Olivier-Joseph Le Prince, 26 ans, patron de canot. Cadet est remplacé à Malacca le 22 août 1777, mais il débarque en compagnie de Le Prince lors du désarmement dans le port de Lorient l'année suivante⁶². Ces deux Acadiens ont certainement connu la Déportation, mais sont-ils partis de ces liens tissés entre déportés pour s'engager ensemble sur le *Trois Amis*? Ces matelots sont aussi contraints de tisser entre eux des liens suffisamment solides pour mieux résister aux conditions de voyage extrêmement éprouvantes. Ils sont logés dans l'entrepont, où l'espace est déjà encombré par des bagages. L'air y est confiné, des seaux sont disposés pour leurs excréments, mais leur nombre est insuffisant et ils sont rarement rincés. L'hygiène personnelle est déplorable, car les hommes ne peuvent se laver, l'eau étant rationnée. Les hommes conservent donc longtemps des vêtements sales et humides. Les infections microbiennes se développent donc très rapidement, notamment la dysenterie. La propagation des maladies contagieuses est d'autant plus rapide que les hommes s'entassent à bord des bateaux⁶³. Les solidarités communautaires ne s'arrêtent pas au recrutement. Certains Acadiens contractent ensemble des dettes auprès des armateurs ou des capitaines des vaisseaux. Le cas se présente dans le rôle d'un corsaire de Lorient, armé pour la course en 1779 par La Potaire et Vallée, la *Grandville*. On y retrouve Pierre Doucet, 25 ans, maître d'équipage, embarqué à l'armement ainsi que Pierre Godel, 19 ans, matelot. Les deux hommes ont demandé des avances, l'une de 150 livres, l'autre de 66 livres⁶⁴. Par ailleurs, on retrouve au sein de ce même équipage, de nombreux hommes originaires de Louisbourg tels que George Tréguy, maître calfat ; Jean Camus, aide canonnier, ou encore Sébastien Herpin, contremaître. Ces hommes de Louisbourg ont-ils partie liée avec ces matelots acadiens?

Autre preuve de relations communautaires mises au service des équipages : le recrutement groupé. En 1780, le second capitaine de l'*Aimable Louise*, armée pour La Rochelle au départ de Lorient, est un Acadien répondant au nom de

61 « Rôle du *Sartine* (1775-1776) », sous-série 2P, SHD.

62 « Rôle du *Trois Amis* (1776-1778) », sous-série 2P, SHD.

63 Haudrière, *Les Français*, p. 139.

64 « Rôle du *La Grandville* (1779-1779) », sous-série 2P, SHD.

Joseph Guilbaud. Lors de son voyage, il place sous son commandement pas moins de neuf matelots acadiens âgés de 19 à 35 ans (dont un novice) sur 19 hommes⁶⁵.

Les liens socio-professionnels

Des liens extracommunautaires attachés à une même origine géographique en France apparaissent aussi clairement. En 1776, le capitaine du *Maréchal de Broglie*, Nicolas Caro, embarque vers la Chine un matelot acadien « habitué de Saint Servan » âgé de 22 ans, Joseph Braut⁶⁶. Ce dernier est le seul Acadien à bord mais il n'est pas le seul originaire de Saint-Servan, un village situé à proximité de Saint-Malo. Il est recruté au sein d'un groupe de matelots issus de sa génération (comprenant entre autres Jean Collet, Jean Jouan, Jean Thomas Roger, Pierre Le Goff), tous originaires de cette ville. Il n'a donc pas été recruté au sein de la communauté acadienne mais au sein du milieu marin de Saint-Servan. Ce cas de figure, rattaché aux origines malouines de l'équipage, montre à quel point le milieu professionnel est aussi pourvoyeur de réseau. Parfois, connexions communautaires et socio-professionnelles s'entremêlent. Le *Beaumont*, appartenant à un influent propriétaire de plusieurs navires sur lesquels s'embarquent des matelots acadiens, Le Breton de Blessein et Dessaudrais Sébire, est armé pour la Chine le 31 mars 1773 du port de Lorient avec à son bord 900 barils, 24 canons et 159 hommes. Il est censé effectuer une halte à l'île de France à l'aller, puis au cap de Bonne-Espérance au retour. On y trouve Pierre Doucet, novice de 21 ans, « habitué à Saint Malo », Michel Grossin, 25 ans, matelot, « habitué à Saint-Malo », dont il est aussi stipulé qu'il « doit 84 livres à Mr Drake pour reste de son loyer de son feu frère », Olivier Dugast, 24 ans, novice, « habitué à Saint Méloir », et Louis Duval, 24 ans, également novice du quartier de Saint-Malo⁶⁷. La connexion malouine est ici très nette, mais les événements qui suivent soulèvent des doutes sur la participation à un possible plan d'évasion mené avant ou pendant le voyage. En effet, une fois débarqués dans le port de Canton (Chine) le premier jour de l'an 1774, ces jeunes Acadiens désertent, à l'exception de Pierre Doucet. Les traitements difficiles à bord justifient-ils ce choix? Ces Acadiens désertent ensemble : un lien particulier s'était donc noué pour qu'ils quittent conjointement le vaisseau, les risques étant très gros et l'avenir extrêmement

65 « Rôle de l'Aimable Louise (1780) », sous-série 2P, SHD.

66 « Rôle du Maréchal de Broglie (1776-1777) », sous-série 2P, SHD.

67 « Rôle du Beaumont (1773-1774) », sous-série 2P, SHD.

incertain. Ils ne sont pas les seuls à prendre une telle décision durant ces années de conflits militaires dans l'océan Indien. Olivier Hébert, matelot originaire d'Acadie, déserte le *Duc de la Vrillière* en rivière du Bengale le 7 mars 1774⁶⁸. Les désertions collectives montrent néanmoins de possibles échanges entre Acadiens et un entremêlement des connexions familiales, professionnelles et communautaires.

Durant la période qui suit la libéralisation des relations commerciales avec l'Asie, les novices et mousses acadiens sont nombreux à être recrutés. Ces jeunes gens sont issus de parents acadiens et n'ont pas connu la Déportation. Le plus jeune d'entre eux, Pierre Jean Gautier, 13 ans, « originaire d'Acadie », est embarqué pour son premier voyage en tant que « pilotin » à bord du *Bordelais*, vaisseau appartenant au Roi et armé à Rochefort pour l'Inde le 16 janvier 1776⁶⁹. Philippe Haudrère note que ces mousses atteignent le grade de matelot puis sont promis à celui de pilote, selon le nombre de voyages effectués⁷⁰. Certains meurent lors du voyage, mais les désertions dans cette catégorie de marins sont beaucoup plus rares. Leur solde est très maigre, leur soumission envers les supérieurs hiérarchiques reste très importante en raison de leur jeune âge.

Connexions esclavagistes

On compte dans l'équipage du *Sévère*, un novice acadien, Basile Hébert, mais aussi 13 esclaves répertoriés comme « cafres » appartenant à un certain monsieur Morancin, « embarqués à Mahé le 22 février 1776 pour le voyage de Surate⁷¹ ». Le bateau sert donc de transport à des propriétaires esclavagistes. Cette donnée n'est pas rare. Les esclaves des Mascareignes sont issus pour la quasi-totalité d'entre eux de l'île de Madagascar et de l'Afrique orientale. Ils sont parfois transportés par des vaisseaux européens alors en escale⁷². À son retour vers la France, le *Sévère* s'arrête à Sao Paulo de Luanda, sur la côte ouest-africaine, comptoir portugais depuis 1576, une halte connue pour la traite esclavagiste, mais le rôle d'équipage n'indique que deux « noirs, domestiques appartenant à Monsieur de Carner, à la ration simple et sans boisson⁷³ » : Dominique et François.

68 « Rôle du duc de la Vrillière (1773-1775) », sous-série 2P, SHD.

69 « Rôle du Bordelais (1776-1777) », sous-série 2P, SHD.

70 Haudrère, *Les Français*, p. 120.

71 « Rôle du Sévère (1775-1777) », sous-série 2P, SHD.

72 Campbell, *Structure of Slavery*, p. 23-28.

73 « Rôle du Sévère (1775-1777) », sous-série 2P, SHD.

Les comptoirs sont des lieux d'intersections où les agents commerciaux, religieux et personnels des Empires français, anglais, portugais, espagnol et hollandais se croisent. On retrouve à bord au départ de ce comptoir africain deux passagers clandestins originaires du Portugal, Manuel Diese, domestique, et Antoine de Carner, chevalier de l'Ordre du Christ. Le bateau a aussi embarqué au départ de la Chine, un Espagnol, Ignace Meyme, ainsi que deux matelots anglais, Wilrain Spowert et John Mara. Ces circulations sur les routes de la traite africaine se prolongent dans le temps. On retrouve ainsi Charles Girois sur le *Comte d'Hérouville* en 1765⁷⁴, Joseph Cauvin sur l'*Officieuse* en 1778⁷⁵ et Charles Guichard sur la *Marie* en 1782⁷⁶. Initialement destiné à la côte de Guinée, le *Comte d'Hérouville* désarme à Bergen, en Norvège, avec un équipage composé de matelots irlandais. L'*Officieuse* appartient à la Compagnie de Guyane et il est destiné en 1778 à la côte d'Afrique. Or, seuls quatre passagers débarquent sur l'île de Gorée ; il s'agit de trois ouvriers et du directeur du séminaire du Saint-Esprit de Paris, Dominique Deglicourt. Enfin, la *Marie* est un brigantin de Port Louis armé depuis Lorient pour la côte d'Afrique en 1782 qui ne compte à son bord que 14 personnes. Sur ces bateaux, les Acadiens ne côtoient pas toujours directement les esclaves africains, indiens et malgaches victimes de la traite. Néanmoins, certains d'entre eux sont peut-être passés sur d'autres vaisseaux (étrangers ou non officiels) au moment de ces haltes africaines, ce qui explique leur disparition des rôles au moment du retour en France.

Connexions militaires

L'Inde joue un rôle central dans les rivalités impériales européennes du 18^e siècle. Négligée comme théâtre secondaire des conflits militaires entre la France et la Grande-Bretagne dans l'historiographie de la guerre de Sept Ans, elle s'avère aussi un terrain d'affrontements entre les deux Empires du traité de Paris (1763) à la fin de la guerre d'Indépendance américaine (1778)⁷⁷. Au cours de cette période, de nombreux navires partent avec à leur bord du matériel de guerre et des soldats. Le *Dauphin* est armé en 1771, puis en 1778 pour la Chine. Lors de ce dernier voyage, il transporte 28 canons, 100 barils et 159 hommes.

74 « Rôle d'équipage du Comte d'Hérouville (1765) », sous-série 2P, SHD

75 « Rôle d'équipage de L'Officieuse (1778) », sous-série 2P, SHD

76 « Rôle d'équipage La Marie (1782) », sous-série 2P, SHD

77 Jean Meyer, Jean Tarrade, Anne Rey- Goldzinger et Jacques Thobie, *La France coloniale des origines à 1914*, volume I, Paris, Armand Colin, 1991, p. 143-145.

En 1771, lors de son premier voyage vers la Chine, un dénommé Joseph Terian (déformation de Tériault?) se trouve au sein de l'équipage en tant que matelot. Il est précisé qu'il vient d'Acadie même s'il est domicilié à Saint-Malo, et qu'il a été remplacé à l'île de France le 30 mars 1772⁷⁸. Le vaisseau appartient au Roi, il a suivi une longue trajectoire depuis Lorient jusqu'à Cadix (Espagne), les Mascareignes et la Chine. Lors du second voyage de ce même navire en 1778 se trouve Joseph Aucoin, 16 ans, se trouve à bord, répertorié sur le rôle d'équipage en tant que « novice » et « acadien ». Né en 1762, ce jeune Aucoin n'a pourtant pas pu naître en Acadie. Il est précisé qu'il « a fait la campagne », qu'il « demeure à Ploubalay » (situé dans la région de Saint-Malo) et qu'il touche neuf livres de solde. Un autre vaisseau lourdement armé de 700 barils, 22 canons et 140 hommes appartenant à Dessaudraies Sébire et Compagnie, le *Gange*, part pour le Bengale le 28 mars 1773⁷⁹. Il passe par deux comptoirs indiens, Mahé puis Pondichéry, avant de rejoindre la Chine, et revient dans le port de Lorient en 1775. Son équipage est largement breton (Saint-Malo, Lorient, Rennes, Riante, Ploemeur) à l'exception de Jean-Pierre Hébert, 19 ans, novice originaire « d'Acadie, Canada ». L'équipage comprend également 38 soldats du corps royal d'artillerie (officiers, canonniers, fusiliers, tambours et artificiers) dont la plupart débarquent à Mahé le 1^{er} décembre 1773.

Ces compagnies privées, qui sont également au service d'intérêts militaires, engagent ces Acadiens en leur reconnaissant une particularité spécifique, alors que les origines provinciales (Basque, Breton, Normand, etc.) des matelots français ne sont jamais spécifiées. Cette décision est-elle motivée par une norme linguistique ou relève-t-elle d'une spécificité juridique et politique (leur statut n'étant pas bien défini : Sont-ils des réfugiés? Des non-régnicoles?)? Jusqu'à quel point cette spécificité est-elle entretenue en raison de la « neutralité » acadienne qui les tient à distance des troupes combattantes françaises? Existe-t-il une certaine méfiance des capitaines envers cette neutralité pour que les Acadiens soient ainsi différenciés dans les rôles d'équipage de navires transportant des militaires?

À partir de 1778, les désertions sont plus nombreuses, car elles s'inscrivent dans un contexte de guerre où les risques de mort s'accroissent fortement. Les Acadiens paient les contrecoups de la guerre de l'Indépendance américaine dans laquelle la France se bat contre la Grande-Bretagne. Trois matelots acadiens désertent ensemble à South Quay, en Virginie, le 14 avril 1778 à partir

78 « Rôle d'équipage du Dauphin (1778-1779) », sous-série 2P, SHD.

79 « Rôle d'équipage du Gange (1773-1775) », sous-série 2P, SHD.

d'un brigantin de Nantes, le *Deux Amis*, armé à Lorient pour le Cap- Français (Saint-Domingue). Il s'agit de Jean Le Marc, 30 ans, de Pierre Landry, 28 ans, et de Nicolas Lecomte, 22 ans⁸⁰. Cette désertion est d'autant plus intéressante qu'elle relativise la volonté de regroupement familial des Acadiens étant donné qu'un grand nombre d'entre eux avaient migré à Saint-Domingue en 1763. Or, ces trois Acadiens désertent bien avant l'arrivée sur l'île.

Au moment de la déclaration de guerre, la puissance militaire des Français dans l'océan Indien est bien inférieure à celle des Britanniques. Aucun des cinq comptoirs indiens français – Pondichéry, Karikal, Yanaon, Mahé, Chandernagor – n'est fortifié. Le gouverneur Léonard de Bellecombe écrit à son arrivée à Pondichéry au ministre de la Marine, Antoine de Sartine le 24 janvier 1777 : « J'ai trouvé Pondichéry sans défense quelconque. Il n'y a aucun fond affecté aux fortifications. J'ai fait la revue des troupes ; l'espèce des hommes qui composent le régiment est détestable [...] Je me trouve dans une ville ouverte, au milieu d'ennemis puissants, sans troupes, sans argent, sans considération, sans crédit⁸¹. »

Les Français doivent alors compter sur leurs troupes stationnées dans l'archipel des Mascareignes, qui comprennent les îles de Bourbon et de France. La garnison compte environ 5 000 hommes de troupes réglées et autant de miliciens. Ils se rapprochent aussi du régent des Mahrattes et du souverain du Mysore, Haïder Ali, qui souhaitait à tout prix prendre le contrôle du Carnatic⁸². Au moment de la déclaration de guerre, en juillet 1778, entre la Grande-Bretagne et la France, 165 soldats et officiers français sont envoyés à partir des Mascareignes aux côtés des troupes d'Haïder Ali. Après plusieurs batailles dont une forçant la retraite des Britanniques à Madras le 8 août 1778, Pondichéry capitule le 17 octobre. Dans les semaines qui suivent, les derniers Français encore présents en Inde sont faits prisonniers. Une nouvelle expédition française est menée par le marquis de Bussy en 1781. Il débarque à Gondelour en 1783. Attaqué le 13 juin 1783 dans Gondelour par des forces britanniques en nombre supérieur à celles des Français, Bussy, aidé par 2200 cipayes prêtés par le sultan de Mysore, parvient à contenir l'ennemi. Bussy se prépare à soutenir un siège lorsque, le 29 juin, les Britanniques lui font parvenir l'annonce de la

80 « Rôle d'équipage du *Deux Amis* (1778) », sous-série 2P, SHD.

81 « Secrétariat d'État à la Marine, Correspondance à l'arrivée », « Bellecombe à Sartine », coll. C 2 225, ANOM.

82 Meyer, Tarrade, Rey Glodzinguer et Thobie, *La France coloniale*, volume I, p. 140.

signature des préliminaires de paix prévoyant la restitution des établissements français⁸³.

La guerre tient les Acadiens à distance des métiers de la mer. Le faible nombre d'Acadiens engagés dans l'après-guerre sur des vaisseaux français le confirme. Le *Sérapis* est armé à Lorient le 21 février 1781 pour l'île de France. À son bord, deux matelots acadiens, Pierre Boden, 21 ans et Charles Dossot, 23 ans. Cette frégate appartient à la marine royale et a donc enrôlé Boden et Dossot⁸⁴. Le *Sérapis* est incendié à Foulpointe, sur l'île de Madagascar, le 31 juillet, sans que l'on sache où les Acadiens ont débarqué. Enfin, la *Bretagne* armée à Bordeaux pour l'Inde en 1785, présente un cas similaire en la personne de Jean David, 26 ans, matelot voilier, seul Acadien à son bord, qui déserte sur l'île de France la même année⁸⁵.

Les répercussions de l'engagement des Acadiens sur la condition féminine

Cette étude se termine sur la seule femme acadienne retrouvée dans les rôles d'équipage français de 1762 à 1784. Marie-Thérèse Précontent, originaire d'Acadie, embarque à bord du *Prévost* dans le port de Lorient le 10 mars 1777⁸⁶. Sa destination est l'île de France, où elle débarque la même année. Le rôle ne nous indique rien sur son âge et les motifs de son voyage. On sait simplement qu'elle est dénommée « demoiselle ». Celle-ci est embarquée avec deux autres femmes, Charly, « madame pour l'île de France, à la table au compte du Roi », qui rejoint certainement un mari, et une « demoiselle de Repentigny », qui est finalement « restée à terre au départ de Lorient », mais qui se trouve également « à la table au compte du roi »⁸⁷. Les femmes ne sont pas exclues de la vie maritime, et l'on retrouve souvent des épouses ou des filles de capitaines, des épouses d'officiers ou de colons installés aux Mascareignes. Sur le *Maréchal de Broglie*, on retrouve 13 femmes dont l'épouse de l'armateur, Marguerite Caro, et Marie-Jeanne Georges, épouse du sieur Mathieu, huissier à l'île de France⁸⁸. Les femmes embarquées seules sont beaucoup plus rares. Ces femmes de la haute société apportent une féminisation de l'équipage non seulement en raison de leur seule présence mais aussi par les domestiques, femmes de chambre et

83 Haudrère, *Les Français*, p. 292.

84 « Rôle du *Sérapis* (1781) », sous-série 2P, SHD.

85 « Rôle du *La Bretagne* (1785-1786) », sous-série 2P, SHD.

86 « Rôle du *Prévost* (1777) », sous-série 2P, SHD.

87 « Rôle du *Prévost* (1777) », sous-série 2P, SHD.

88 « Rôle du *Maréchal de Broglie* (1776) », sous-série 2P, SHD.

esclaves féminines qui les accompagnent. La femme de chambre de Marguerite Caro, Geneviève Lamy, est par exemple présente à ses côtés durant tout le voyage jusqu'à l'île de France. Marie-Thérèse Précontent fait-elle partie de ce petit personnel colonial? Dans ce cas, pourquoi son voyage n'est-il pas financé par son employeur?

De façon générale, les parcours féminins acadiens dans l'après-Déportation ne sont jamais analysés ni singularisés dans la production historique et posent de réelles interrogations aux historiens qui se heurtent à cet effacement⁸⁹ : ne jouent-elles vraiment qu'un rôle passif d'accompagnement d'un époux? Qu'en est-il des femmes veuves? Existe-t-il des réseaux spécifiquement féminins appuyés par des intermédiaires que n'auraient pas pu côtoyer des hommes? Si la condition des matelots nous en apprend davantage sur la condition masculine acadienne dans l'après-Déportation, elle ne doit pas être sous-estimée au regard de son impact sur la condition féminine. En effet, cette condition a forcément une incidence sur la redistribution des rôles au sein de la famille et de la structuration des réseaux sociaux acadiens. Si certaines femmes aident des époux dans leur profession de cultivateurs ou de laboureurs, que deviennent les épouses des matelots restées à terre? La profession de matelot creuse également un écart générationnel et participe à de nouvelles normes de masculinité longtemps générées en Acadie par l'autarcie économique du groupe et non l'indépendance professionnelle individuelle.

Conclusion

La période qui suit le traité de Paris (1763) jusqu'à la Révolution française (1789), bien que très courte, constitue une période charnière dans l'histoire des Acadiens, car elle se déroule dans un monde qui prépare des bouleversements politiques, économiques et sociaux. Cette période situe les Acadiens qui la traversent dans un devenir où ils passent de la catégorie politique de sujets à celle de citoyens, de la catégorie sociale d'exilé à celle de Français, de la catégorie économique de colons à celle de métropolitains. Sous l'effet de l'esprit de liberté, ils sortent d'un réseau de liens d'autorité et d'obligation, pour entrer dans un monde de connexions où le rapport à la famille, au groupe et à la nation se reconfigure. Quelle place tient la marge d'autonomisation océanique dans ce monde nouveau?

89 Vasquez-Parra, « Les réfugiées acadiennes », p. 3.

Cette étude, que l'on pourrait compléter par une recherche plus exhaustive d'archives couvrant les zones indienne et caribéenne, a voulu montrer que certaines solidarités bâties dans le monde d'hier valent et se renforcent dans le monde de l'après-Déportation. Celles-ci sont complétées par des solidarités externes qui contribuent à rendre le groupe acadien unique par ses stratégies de résilience et d'adaptabilité mises en place sur le long terme. Il demeure de nombreuses inconnues : Que sont devenus les Acadiens restés à l'île Maurice ou ceux qui ont déserté en Inde et à Canton? Sont-ils demeurés des individus isolés dont on perd toute trace ou ont-ils gardé des liens entre eux que les archives locales taisent depuis trois siècles? Dans l'histoire du monde moderne, combien de groupes sont ainsi « sortis » des balises validées par le pouvoir (représentants officiels, intermédiaires extérieurs imposés) dans des marges d'autonomisation? Peut-on aujourd'hui partir à la recherche de ces voix effacées?

**Liste des Acadiens engagés sur des vaisseaux marchands
français à destination de l'océan Indien de 1762 à 1785⁹⁰**

NOM DU VAISSEAU ET ANNEE D'ARMEMENT	ACADIENS EMBARQUÉS	PORTS FRÉQUENTÉS
LE VAINQUEUR (1782)	Charles d'Aigre	Morlaix
LE DEUX AMIS (1780)	Charles Augustin d'Aigre	?
LE SUZANNE (1779)	François Arbourg	Nantes- Lorient
LE DAUPHIN (1778)	Joseph Aucoin	Lorient-Chine
LE JUPITER (1779)	Augustin Benoit	Lorient-Cap Français (Saint-Domingue)
LE SÉRAPIS (1781)	Pierre Boden, Charles Dossot	Ile de France, Madagascar
LE DEUX AMIS (1778)	Denis Boisseau, Jean le Marc, Pierre Landry, Nicolas Lecomte, Joseph Gauvin	Lorient-Nantes-Lisbonne-Cap- Français
LE MARÉCHAL DE BROGLIE (1776)	Joseph Braut	Lorient-île de France-Chine
LE SALOMON (1778)	Michel Augustin Cadet	Lorient-île de France
LE TROIS AMIS (1776)	Michel Cadet, Olivier Le Prince	Lorient-île de France-Inde-Chine
L'OFFICIEUSE (1778)	Joseph Gauvin	Le Havre-côte d'Afrique
PATACHE (1783)	Paul et Augustin d'Aigre	Port Louis (île de France)

90 Liste établie à partir du dépouillement des rôles d'équipages des vaisseaux français de 1762 à 1784 partant pour l'océan Indien, archivés au service historique de la Défense, Lorient (France).

LA BRETAGNE (1785)	Jean David	Bordeaux-Inde-Mascareignes
LE DUC DE CHOISEUL (1769)	Charles de la Lande	Lorient-Mascareignes-cap de Bonne-Espérance
L'AIMABLE ÉLISABETH (1780)	Pierre Doiron	Lorient-Virginie
LE BEAUMONT (1773)	Pierre Augustin Doucet, Michel Grossin, Olivier Dugast, Louis Duval, Pierre-Ignace Dugast	Lorient-île de France-Chine-cap de Bonne-Espérance
LA GRANVILLE (1775)	Pierre Augustin Doucet, Pierre Godel	?
LA NATHALIE (1775)	Jacques Forest	Lorient-Inde
LE BORDELAIS (1776)	Pierre Jean Gautier	Inde-Mascareignes-Asuncion-Lorient
LE COMTE D'HÉROUVILLE (1765)	Charles Girois	Lorient-Nantes-côte de Guinée
L'AIMABLE LOUISE (1780)	Joseph Guilbaud, Pierre Vigneaud, Melaine Richard, Amand Sire, François Sire, Jean Richard, Charles Jean Hébert, Joseph Hébert, Honoré Gotteni, Joseph Guilbaud	Lorient-La Rochelle
L'INDIEN (1769)	François Granger, Jean Guichard, Joseph Terriot (L'Étoile du matin)	Lorient-île de France-Pondichéry
LA MARIE (1782)	Charles Guichard	Lorient-côte d'Afrique
LE SÉVÈRE (1775)	Basile Hébert	Lorient-Mascareignes-Inde-Chine-Luanda-Lorient
L'ISLE DE FRANCE (1775)	Basile Hébert	Brest-Lorient-Santiago (Cap Vert)-cap de Bonne-Espérance-Mascareignes-Pondichéry
LE GANGE (1773)	Jean Pierre Hébert	Lorient-Pondichéry-Mahé-Chine
LE DUC DE LA VRILLIERE (1773)	Olivier Hébert	Lorient-île de France-Chandernagor-Bengale
L'ÉLÉPHANT (1762)	Joseph Landry, Joseph Landry	Lorient-Mascareignes
LE BERTIN (1762)	Jean-Baptiste Landry	Lorient-Madagascar-Mascareignes
L'AMITIÉ (1787)	Étienne LeBlanc, Nemack	Baltimore-Lorient
LE BELMARRE (1778)	Robert Moaraché	Bordeaux-Saint Pierre et Miquelon-Lorient
LA NYMPHE (1778)	Daniel O'Neil	Boston-Brest
L'ARTOIS (1780)	Joseph Précieux	Lorient-Lisbonne
LE DAUPHIN (1771)	Joseph Terian	Lorient-Cadix-Chine-Mascareignes
LE PRÉVOST (1777)	Marie Thérèse Précontent	Lorient-Mascareignes-Inde

LE DUC DE PRASLIN (1772)	Éloi Thibodeau	Lorient-Inde-Chine-île de France-Lorient
LE SARTINE (1775)	Éloi Thibodeau, Joseph Thiboudot, Jean Baptiste Thiriault	Lorient-Inde-île Bourbon-Lorient
L'ÉLISABETH (1775)	Éloi Thibodeau, Joseph Thibodeau	Lorient-Inde

ADELINE VASQUEZ-PARRA is a lecturer in history at the Université de Lille and the Sciences Po Lille (France). Her book *Aider les Acadiens? Bienfaisance et Déportation 1755-1776*, Peter Lang, Brussels, was published in 2018. Her research interests revolve around the Acadian deportation and its consequences on redistributing traditional roles of gender, class and nation on a global scale. Her last article "Acadian Women Refugees in the French Atlantic: Erased Voices" was published in *Études canadiennes / Canadian Studies* vol. 88 (2020): 31-51.

ADELINE VASQUEZ-PARRA enseigne l'histoire nord-américaine à l'Université de Lille et à SciencesPo Lille (France). Elle est l'auteure de l'ouvrage *Aider les Acadiens? Bienfaisance et Déportation 1755-1776*, Peter Lang, Bruxelles, 2018. Ses intérêts de recherche portent sur la Déportation des Acadiens et ses conséquences sur la redistribution des rôles traditionnels (genre, classe, nation) à l'échelle globale. Son dernier article : « Les réfugiées acadiennes dans l'Atlantique français : des voix effacées » est paru dans *Études canadiennes / Canadian Studies* vol. 88 (2020) : 31-51.