



HAL
open science

Une histoire du risque, du naufrage et de la sécurisation maritime dans les Petites Antilles au XIXe siècle : l'exemple de la Martinique

Maxence Robyns

► To cite this version:

Maxence Robyns. Une histoire du risque, du naufrage et de la sécurisation maritime dans les Petites Antilles au XIXe siècle : l'exemple de la Martinique. Histoire. Université des Antilles, 2022. Français. NNT : 2022ANTI0835 . tel-04007191

HAL Id: tel-04007191

<https://theses.hal.science/tel-04007191>

Submitted on 27 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITE DES ANTILLES
ED 588 – MILIEU INSULAIRE ET TROPICAL
FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
Groupe de recherche Archéologie industrielle, Histoire, Patrimoine
(AIHP GEODE) – Équipe d'accueil EA 929

**Une histoire du risque, du naufrage et de la sécurisation
maritime dans les Petites Antilles au XIXe siècle ;
L'exemple de la Martinique**

Thèse de doctorat en Histoire

Présentée par Maxence ROBYNS

Préparée sous la direction de :

M. SAINTON Jean-Pierre, Professeur des universités
co-directeur, M. GUIBERT Jean-Sébastien, Maître de Conférences

Jury :

- M. MARNOT Bruno, Professeur (22e), Université de La Rochelle, *1er rapporteur de la thèse.*
- Mme PARMENTIER Isabelle, Professeur (22e), Université de Namur, *2eme rapporteur de la thèse.*
- Mme AMIRI Linda, Maître de Conférences (22e), Université de Guyane,
- M. GUIBERT Jean-Sébastien, Maître de Conférences (22e), Université des Antilles, *co-directeur de la thèse.*
- M. BÉRARD Benoît, Professeur (21e), Université des Antilles,
- Invité au jury SAINTON Jean-Pierre, Professeur (22e), Université des Antilles, *directeur de thèse.*

Soutenue le 10 novembre 2022

Remerciements

Pour leur aimable collaboration et les judicieux conseils qu'ils m'ont apportés lors de la rédaction de ce travail qu'il me soit permis de remercier Jean-Pierre Sainton, mon directeur de thèse, ainsi que Jean-Sébastien Guibert, codirecteur. Pour son analyse, son expertise, son aide inestimable et ses relectures minutieuses, je suis tout particulièrement reconnaissant envers Jean-Sébastien Guibert, sans qui cette thèse n'aurait pu aboutir.

Mes remerciements s'adressent au personnel des archives pour leur aide précieuse. J'ai une attention particulière pour le capitaine David Sbrava qui a préparé ma visite au Service Historique de la Défense, ce qui m'a permis d'explorer en détail les fonds de la Commission supérieure des naufrages.

Je tiens à remercier le personnel des bibliothèques universitaires de Schoelcher, de Nîmes et de Montpellier et plus particulièrement, Patricia Mamès, Maryse Cléoron et Agnès Faure.

Merci au professeur Erick Noël qui m'a soutenu lors de mon inscription à l'Université des Antilles. Lors de mon parcours universitaire, j'ai pu développer mes capacités à comprendre et à valoriser l'Histoire.

Je remercie le Service Universitaire des Activités Physiques et Sportives de l'Université des Antilles. Les enseignants, Laurent Godonaise et Pascal Dubos, m'ont fait découvrir la Martinique.

Enfin, mes remerciements s'adressent à ma mère, Carine Clérisse, pour les nombreuses relectures de ce travail universitaire. Je remercie également mon père Stéphane Robyns, ma sœur Laura Robyns et mon partenaire Jordan Pamphile pour leur soutien sans faille.

Abréviations

AD CTM	Archives départementales de la Collectivité territoriale de la Martinique
AD Gironde	Archives départementales de la Gironde
AD LA	Archives départementales de Loire Atlantique
AM Marseille	Archives municipales de la ville de Marseille
AN Paris	Archives Nationales (Paris)
ANOM	Archives Nationales des Outre-mer
CCI Marseille	Chambre du Commerce et de l'Industrie de Marseille
CGT	Compagnie Générale transatlantique
CSN	Commission supérieure des naufrages
DAC	Direction des affaires culturelles
GIS	Groupe d'Intérêt Scientifique Histoire & Sciences de la Mer
GRAN	Groupe de recherche en Archéologie navale
HARCMAR	Histoire et Archéologie maritime des Petites Antilles
SHD	Services historiques de la Défense
UA	Université des Antilles

Remerciements	2
Introduction générale.....	5
Chapitre I - Champs d'études, concept, sources et méthodologie.....	23
1. Une historiographie au carrefour de quatre axes de recherche.....	25
2. Le naufrage : un objet de recherche.....	33
3. Un état des lieux des sources permettant l'histoire du fait maritime à la Martinique	38
4. Méthodologie	50
Conclusion.....	61
Chapitre II - La perception du risque de navigation : du danger au risque	62
1. Les conditions générales de navigation à la Martinique.....	64
2. Des dangers malgré tout	73
3. La construction des risques : du danger aux risques	96
4. Conclusion	110
Chapitre III - Naufrage, risque et fréquentation maritime	112
1. Naufrage et risque maritime	113
2. Naufrage et fréquentation.....	186
3. Conclusion de la troisième partie.....	216
Chapitre IV - Naufrage et sécurisation maritime	218
1. Un espace portuaire sécurisé et organisé.....	221
2. Des réponses aux pertes, des tentatives de limiter les risques.....	245
3. Conclusion de la quatrième partie	297
Conclusion générale	301
Annexes.....	307
Sources	347
Bibliographie	352

Introduction générale

« Le vingt & un octobre, j'ai été obligé de prendre la mer : à quatre heures du matin, l'horizon étant chargé sur tous les points, les vents au N. N. O., le baromètre à pluie ou vents, j'ai fait prendre les dispositions nécessaires pour résister, autant que possible à l'ouragan dont nous semblions menacés & dont cependant la saison devait nous préserver, puisque l'hivernage était terminé depuis onze jours »¹.

Cette citation du chevalier de Méliens décrit l'ouragan menaçant son navire, l'*Écho*. Ce phénomène climatique touche périodiquement la zone des Petites Antilles. Il représente un danger récurrent pour la navigation entre les mois de juillet et de novembre. Outre ces aléas météorologiques, la mer des Antilles est un espace relativement calme où les vents sont réguliers. Le danger y est donc moindre le reste de l'année. L'extrait ci-dessus est tiré d'une des nombreuses lettres décrivant les conditions de navigation aux Antilles. C'est à partir de ces documents qu'il est possible de construire l'histoire du risque maritime de ces territoires.

Le cadre chronologique de cette analyse s'étend sur presque la totalité du XIXe siècle. L'an 1815 correspond au retour de la Martinique dans le giron français après une période d'administration anglaise (1809-1815). Cette année voit aussi le rétablissement de la monarchie des Bourbons sur le trône de France. Pour les armateurs et les négociants, cette époque est jalonnée par un sentiment et une envie de retour à la situation économique de l'Ancien Régime. Les Blancs créoles, choqués par l'exécution de Louis XVI et ayant affiché un certain pragmatisme face à Napoléon Bonaparte, voient dans le retour des Bourbons une chance de renforcer et de légitimer leur pouvoir sur leur « royaume tropical »². La période révolutionnaire et les guerres napoléoniennes ont vu le commerce maritime subir

¹ ANOM, FM/SG/*/MAR/CORR/35, Rapport du chevalier de Méliens, Capitaine de frégate, commandant la corvette du Roi L'Écho sur l'ouragan du 21 octobre 1817.

² Richard D. E. Burton, *La famille coloniale : la Martinique et la mère patrie, 1789-1992*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 46

une forte crise durant laquelle les Anglais empêchent tout commerce au large avec l'extérieur (1807-1814³). Si cette date nous a paru assez évidente pour commencer notre étude, définir une date de fin n'a pas été facile. Plusieurs hypothèses ont été envisagées avec respectivement les années 1922, 1914 et 1946.

1922 fait référence à la conférence de Washington avec un rééquilibrage des forces navales et l'apparition de nouveaux acteurs. La seconde année, 1914, voit le début de la Première Guerre mondiale. Elle clôt une période de paix régnant sur les Antilles depuis la fin des guerres napoléoniennes. La dernière, 1946, correspond à la départementalisation de la Martinique. L'île quitte son statut de colonie pour devenir un département. Si aucune de ces dates n'a été retenue, c'est parce qu'elles n'ont pas de lien direct avec les questions maritimes relatives à l'espace géographique de la Martinique.

La date butoir de cette étude est 1903, correspondant à l'année qui suit la destruction de la ville de Saint-Pierre par l'éruption de la montagne Pelée en 1902. Saint-Pierre, centre économique du commerce antillais, est tout simplement rayée de la carte en l'espace de quelques minutes. Sa perte induit une redistribution des cartes du commerce colonial. La Martinique et la Guadeloupe se présentent alors comme les héritières de cette prédominance financière. L'éruption de la montagne Pelée clôt une période de grande concurrence entre d'une part, Saint-Pierre et Fort-de-France⁴, et d'autre part entre la Martinique et les autres îles de la Caraïbe⁵.

La période 1815-1903 est marquée par plusieurs événements et caractéristiques majeurs. Tout d'abord, elle correspond à une période de paix continue avec les Anglais devenus des alliés. Seule la guerre Franco-Prussienne vient perturber presque un siècle de paix. Mais celle-ci n'a pas de conséquences aux Antilles. Dans les sources, la seule allusion à ce conflit provient du *Moniteur de la Martinique* du 14 juillet 1871. Quatre navires allemands y sont mentionnés

³ Pierre Branda, « Les conséquences économiques du blocus continental », *Napoléon.org Le site d'histoire de la Fondation Napoléon*, 2007, <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/les-consequences-economiques-du-blocus-continental/> (consulté le 10/03/2022)

⁴ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, Mémoire de master II soutenu sous la direction de Jean-Louis Lenhof, soutenue à l'Université de Caen, 2017, 210 p. (dactyl.)

⁵ Jean-Sébastien Guibert, « Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle) », dans Sylviane Llinares, Guy Saupin, *Ports nouveaux. Création et renaissance du XVe au XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2020, p. 83-106, en particulier p. 97

comme ayant été capturés par la marine française et devant être vendus à Fort-de-France⁶.

La Martinique sert de port militaire aux navires de guerre à l'échelle antillaise. Elle est au centre des moyens défensifs des colonies. Les navires destinés à servir d'appuis et de ravitaillement aux forces navales sont basés à Fort-de-France. L'île est la base arrière de l'expédition du Mexique lors du Second Empire (1861-1867)⁷. L'Empereur Napoléon III, lassé par le non-remboursement d'une dette par le pouvoir mexicain, provoque une guerre et installe un nouvel empire en Amérique centrale.

La Martinique est également au cœur du projet de percement du canal de Panama. En 1886, le gouverneur justifie les améliorations du port de Fort-de-France avançant le fait que l'île peut être un point de ravitaillement et d'approvisionnement pour la grande navigation inter-océanique⁸. Mais *La Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama* menée par Ferdinand de Lesseps connaît un échec retentissant. Ce sont les États-Unis qui reprennent le projet en 1903⁹.

L'étude du naufrage à la Martinique au cours du XIXe siècle est un prisme pour aborder le commerce dans les Petites Antilles. Les ports de la colonie sont tantôt ouverts au commerce international, tantôt limités aux navires provenant de la métropole. Avec le retour des Bourbons sur le trône, la Martinique revient au « pacte colonial » en vertu de la loi du 17 décembre 1814¹⁰. Cette loi se présente sous la forme d'une taxe de 20 francs par tonneau¹¹ sur les produits provenant de l'étranger. Par cette approche douanière, on constate la volonté de Paris de remettre en place l'Ancien Régime colonial. Néanmoins, la métropole ne parvient pas à

⁶ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie officielle. Administration de la Marine. Prises de navires prussiens, 14.07.1871.

⁷ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 105

⁸ Micheline Marlin-Godier, *Fort-de-France : la ville et la municipalité de 1884 à 1914*, Petit-Bourg (Guadeloupe), Ibis rouge éd, 2000, p. 36

⁹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 122

¹⁰ Bruno Marnot, *Le refus du déclin...*, op. cit., p. 83.

¹¹ Francis Démier, « "L'esprit impérial" français confronté à la première industrialisation », *L'esprit économique impérial (1830- 1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, 2008, p. 37-48, en particulier p. 44

appliquer ce pacte aux colonies¹², si bien que celles-ci commercent avec les États-Unis et l'Angleterre. Cependant, cette situation n'est pas neuve. Lors des guerres de la Révolution et de l'Empire, les Antilles françaises se voyaient dans l'obligation de commercer avec des pays neutres comme les États-Unis. Ce commerce existe déjà durant le XVIIIe siècle puisque des navires français intègrent un passage par les colonies d'Amérique du Nord¹³. L'exclusif colonial n'est assoupli qu'en 1823.

Ce n'est qu'avec l'ordonnance du 5 février 1826 que sont facilitées les relations avec les pays tiers. Les marchandises restent néanmoins plus chères que si elles étaient acheminées par un navire sous pavillon français¹⁴.

En 1866, est créé l'octroi de mer qui doit permettre de protéger les industries locales face à la concurrence extérieure. Suite à la catastrophe du 8 mai 1902, les instances économiques sont décimées. La plupart des industries se trouvaient à Saint-Pierre.

Au cours du XIXe siècle, de grands changements politiques ont lieu dans les Caraïbes. L'empire espagnol se disloque en deux phases. La première entre 1808 et 1825 débouche sur « une fragmentation territoriale parfois extrême puis sur des recompositions et la formation d'États indépendants »¹⁵. La seconde, entre la deuxième guerre d'indépendance cubaine en 1895 et la fin de la guerre hispano-américaine en 1898, voit les États-Unis envahir Cuba et occuper Porto-Rico. La période est marquée par un expansionnisme américain. Les États-Unis achètent à la France la Louisiane en 1812. En 1818, ils occupent la Floride qui leur est cédée par l'Espagne l'année suivante. Avec l'annexion du Texas en 1845¹⁶, les États-Unis confirment leur influence sur le bassin caribéen. Depuis 1823, la doctrine Monroe

¹² Paul Butel, *Histoire des Antilles françaises...*, op. cit., p. 249.

¹³ Richard Chateau-Degat, Jean B. Barfleur, « Structures et évolution de l'économie coloniale esclavagiste », dans Jean-Pierre Sainton, *Histoire et civilisation de la Caraïbe : Guadeloupe, Martinique, petites Antilles : la construction des sociétés antillaises des origines au temps présent, structures et dynamiques*, vol. 2, Paris, Éditions Karthala, 2004, p. 65-120, en particulier p. 104-105

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Annick Lempérière, « La désintégration de l'Empire espagnol, 1808-1898 », dans *Monde(s)*, vol. 2, n° 2, 2012, p. 181-188, en particulier p. 182

¹⁶ Pascal Buléon, « Le pouvoir de la mer », *Atlas Caraïbe*, s. d., <https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-190.html> (consulté le 25/11/2021)

condamne toute intervention colonisatrice européenne sur le continent américain. Elle n'est cependant mise en pratique qu'en 1898 à la Havane¹⁷.

Le Congrès de Vienne de 1815 impose l'abolition de la traite à la France par l'intermédiaire de la Grande-Bretagne. Le Danemark est le premier pays à abolir la traite en 1792, suivi de l'Angleterre en 1807 et des États-Unis en 1808. La traite négrière ne s'arrête pas de façon aussi nette pour autant. De nouveaux acteurs entrent en jeu notamment en Amérique et dans la Caraïbe. Le Brésil et Cuba deviennent des acteurs majeurs du commerce négrier au XIXe siècle¹⁸. L'époque voit l'abolition de l'esclavage en 1848, la première effective à la Martinique. En effet, au contraire de Saint-Domingue et de la Guadeloupe, l'esclavage n'a pas connu d'interruption à la Martinique au cours de la période révolutionnaire, l'île étant sous domination anglaise. L'abolition française de 1848 entraîne une modification des flux et des échanges. Les planteurs martiniquais font appel à une nouvelle main-d'œuvre bon marché. Une nouvelle immigration indienne, asiatique et africaine voit le jour¹⁹. Les 300 premiers Indiens débarquent à Saint-Pierre le 6 mai 1853. Ceux-ci sont en théorie engagés pour des contrats de cinq ans²⁰.

Le commerce martiniquais est caractérisé par une monoculture dominante de plantation reposant sur la canne à sucre bien que d'autres produits secondaires tels que le cacao, le café, le coton, l'indigo aient pu prendre place au cours du XVIIIe siècle. L'île connaît dans les années 1820-1830 puis en 1883 une crise sucrière majeure qui plonge son économie dans un marasme profond²¹. Ce négoce est longtemps protégé de la concurrence extérieure par le biais de l'exclusif, parfois partiel, parfois total.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ ARCHIVES NATIONALES D'OUTRE-MER, dir., *Les abolitions de l'esclavage. Premiers mouvements anti esclavagistes. L'interdiction de la traite négrière*, <http://lesabolitions.culture.fr/premiers-mouvements-antiesclavagistes/linterdiction-de-la-traite-negriere/premieres-mesures-et-traffic-illegal.html>, (consulté le 11/04/2017).

¹⁹ Paul Butel, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2017, p. 390

²⁰ Jules Prévost, « 1853 : quand les premiers "coolies" indiens débarquèrent dans les Antilles », *Géo*, s. d., <https://www.geo.fr/histoire/1853-quand-les-premiers-coolies-indiens-debarquerent-dans-les-antilles-194997> (consulté le 26/11/2021)

²¹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 22

Les Antilles connaissent donc plusieurs crises sucrières successives. La culture de la betterave en métropole entraîne une concurrence défavorable au sucre de canne. L'industrialisation du continent européen, induisant un intérêt nouveau pour les bourgeois qui investissent préférentiellement dans l'économie métropolitaine²², provoque une évolution dans la demande des marchandises. L'Europe n'importe plus autant de produits coloniaux. Ceux-ci tendent à laisser leur place aux minerais, métaux, cotons, laines, engrais, céréales, viandes... Mais les Antilles n'ignorent pas cette politique d'industrialisation. De nouvelles marchandises à l'image du charbon sont importées afin de mécaniser la production du sucre à partir de la vapeur. On note aussi une modification des routes maritimes modernes pour un commerce entre l'Europe et les États-Unis²³. Toutefois, selon Patrick Villiers, il ne faut pas négliger le rôle important que jouent encore la Martinique et la Guadeloupe dans la balance commerciale française. Ces deux colonies tentent de supplanter la perte de Saint-Domingue suite à l'Indépendance d'Haïti en 1804²⁴.

Les différents gouvernements français impactent l'histoire des Antilles et de la marine. Si celle-ci semble être délaissée durant la première moitié du XIXe siècle, il n'en est pas de même durant le Second Empire où la marine trouve une place centrale dans les décisions budgétaires du gouvernement.

Au cours de la période étudiée, la Martinique connaît plusieurs régimes qui se succèdent au gré des évolutions politiques de la métropole. La charte de 1814 instaure un régime particulier aux colonies. Celui-ci est défini par des lois et des règlements spécifiques. C'est sous ces dispositions que des ordonnances sont prises.

²² Armand Nicolas, *Histoire de la Martinique. Des Arawaks à 1848*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 336

²³ Philippe Masson, Puissance maritime et navale au XIXe et XXe siècle, dans Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou, *La puissance maritime. Actes de Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (13-15 décembre 2001)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, p. 68.

²⁴ Philippe Jacquin, Pierre Ragon et Patrick Villiers, *Les européens et la mer de la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Tours, 1997, p. 215.

Celle du 9 février 1827 établit l'organisation du gouvernement et de l'administration publique. En 1833, est instauré un Conseil colonial élu par suffrage censitaire qui gagne un pouvoir réglementaire. À partir du 3 mai 1854, la Martinique a des délégués qui la représentent dans la législature métropolitaine suite à un sénatus-consulte. Avec le retour à la République en 1870, la Martinique est à nouveau présente au Parlement. Le vote des représentants se fait par suffrage universel. En 1894, l'île change de ministère. Elle n'est plus sous l'égide du ministère de la Marine mais passe sous tutelle du ministère des Colonies²⁵. À la fin du XIXe siècle, la Martinique a deux députés et un sénateur qui la représentent à Paris.

Les responsabilités de l'administration locale sont confiées à un gouverneur dont les attributions sont définies par l'ordonnance du 9 février 1827 puis redéfinies par des sénatus-consultes en 1854 et 1866. Le gouverneur est le représentant du pouvoir central sur l'île. Il possède un pouvoir quasi discrétionnaire dans l'administration civile et militaire. Il est aidé par un Conseil privé formé de hauts fonctionnaires et de quelques personnalités de l'élite économique et sociale qui sont choisis par lui²⁶.

Le monde maritime voit aussi de nouvelles technologies se développer à l'image de la vapeur. Cette nouveauté britannique arrive avec un certain retard en France²⁷. Les évolutions successives s'enchaînent à une vitesse assez soutenue. Le moteur à hélice succède à la roue à aubes, la force mécanique succède à la force éolienne. Ces évolutions ne se font pas les unes après les autres. Elles cohabitent durant tout le XIXe siècle. Grâce à la vapeur, le bateau n'est plus à la merci du vent et des courants. Les navires peuvent suivre une route loxodromique²⁸ et ne doivent plus louvoyer. Mais ces nouveautés induisent de nouveaux dangers comme les incendies à bord, les avaries de machine, les erreurs de calcul dans les besoins de

²⁵ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 8

²⁶ Armand Nicolas, *Histoire de la Martinique. De 1848 à 1939*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 65

²⁷ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Les révolutions technologiques des XIXe et XXe siècles et la puissance sur mer », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, *La puissance maritime*, Cahors, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, p. 261-281, en particulier p. 263

²⁸ Jean-Louis Lenhof, *Les hommes et la mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Armand Colin, Paris, 2005, p. 73

charbon²⁹. La roue à aubes donne un roulis au navire ce qui peut provoquer un naufrage³⁰... En 1819, le *Savannah* est le premier navire à utiliser la machine à vapeur entre le vieux continent et le nouveau. Trois ans plus tard, nous relevons le premier bâtiment de ce type qui accoste à la Martinique. Il s'agit du navire le *Comte Donzelot*³¹ venant de Bordeaux qui accoste à Saint-Pierre le 7 juillet 1822. Il faudra néanmoins attendre les années 1870-1875 pour voir un rendement correct de la machine à vapeur³². Mais selon Jean-Louis Lenhof, même si les navires n'usent plus de l'énergie éolienne, ils sont toujours frappés par les aléas climatiques tels que les vagues, le vent, les courants, ils restent dépendants du gouvernail d'étambot et du safran³³. La vapeur n'implique pas la fin de la marine à voile. Les voiliers continuent à être améliorés. Au XIXe siècle, « la navigation à voile atteint un niveau de quasi-perfection »³⁴. Aux Antilles, elle reste majoritaire jusqu'à la fin du siècle, la navigation se faisant encore essentiellement à la force des vents. Néanmoins, la question de savoir quels sont les impacts de ces évolutions sur le risque maritime mérite d'être posée.

A la suite de la prise en compte du risque maritime, des mesures sont prises pour tenter de limiter les naufrages. Le XIXe siècle est celui des améliorations portuaires et de l'éclairage des côtes. Cette importante transformation des ports entraîne la « césure la plus profonde depuis le Moyen Âge »³⁵. Des phares et des sémaphores poussent sur toutes les côtes de France. Selon Michèle Battesti, « les hommes du XIXe ont refusé le fatalisme, et mis tout en œuvre pour accroître la sécurité de la navigation sur mer, diminuer les risques de morbidité et enrayer le phénomène des naufrages, considéré comme un fléau »³⁶. La Martinique suit les

²⁹ *Ibid.*, p. 74

³⁰ *Ibid.*, p. 48

³¹ ANOM, Gazette de la Martinique du mercredi 10/07/1822, p. 1

³² Philippe Masson, « Puissance maritime et navale aux XIXe et XXe siècle », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, *La puissance maritime*, Cahors, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, p. 67-86, en particulier p. 68

³³ Jean-Louis Lenhof, *Les hommes et la mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, *op. cit. supra* n. 29, p. 74

³⁴ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les révolutions technologiques des XIXe et XXe siècles et la puissance sur mer*, *op. cit. supra* n. 27, p. 261

³⁵ Jürgen Osterhammel, *La transformation du monde. Une histoire globale du XIXe siècle*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017, p. 390

³⁶ Michèle Battesti, « Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée », dans Christian Buchet, Claude Thomasset, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998, p. 111-139, en particulier p. 138

mêmes évolutions que la métropole. Le premier feu à secteurs³⁷ construit en 1828 est celui du Fort-de-France. D'autres phares sont construits à la Pointe des Nègres, à Saint-Pierre et sur la Presqu'île de la Caravelle. Ces améliorations entraînent-elles une diminution significative des pertes à la Martinique ? Le port de Fort-de-France est considérablement amélioré, il est dragué, un wharf métallique est bâti ainsi qu'un Bassin de Radoub. Ces aménagements témoignent de la rivalité qui oppose Fort-de-France à Saint-Pierre.

Le transfert des affaires commerciales entre Saint-Pierre et Fort-de-France a fait l'objet d'un mémoire rédigé, en 2017, par Pascal Clément³⁸. Cette thèse ne va pas aborder les thématiques avancées par ce dernier. La volonté de ce travail est de répondre à la question des conséquences des améliorations portuaires sur le nombre de pertes au mouillage.

Les aménagements du port de Fort-de-France sont-ils en adéquation avec le type de pertes ? Ceux-ci sont-ils réalisés dans une optique d'optimisation des conditions de navigation ou au contraire, répondent-ils à des objectifs budgétaires ? En d'autres termes, la volonté des autorités est-elle de restreindre le temps de chargement des navires afin de diminuer le temps de traversée entre les Antilles et le reste du monde ?

Cette réflexion sur les risques maritimes à la Martinique durant le XIXe siècle est au carrefour d'une historiographie qui est pluridimensionnelle. L'étude du risque maritime aux Antilles n'en est qu'à ses balbutiements. Elle est cependant largement étudiée sur d'autres espaces géographiques du globe. À ce titre, nous pouvons citer Jacques Ducoin³⁹, Alain Cabantous et Gilbert Buti⁴⁰, ainsi que le colloque sur le « naufrage » organisé en 1998 par Christian Buchet et Claude

³⁷ Un feu à secteur est un feu dont le faisceau lumineux change de couleur en fonction de l'endroit où il est observé.

³⁸ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4

³⁹ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde éditeur, 1993

⁴⁰ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, Belin, Saint-Just-la-Pendue, 2018

Thomasset⁴¹. L'analyse de Ducoin est innovante car il effectue un traitement statistique des pertes nantaises à partir de bases de données. De plus, il catégorise les risques et dresse une liste des erreurs humaines. Notre apport outrepassé les découvertes de Ducoin puisque celui-ci ne traite de l'espace des Petites Antilles que sous l'angle des navires nantais. Or notre étude est centrée sur la Martinique. Nous allons donc pouvoir apporter un complément aux recherches de Ducoin. Alain Cabantous et Gilbert Buti ont quant à eux une réflexion sur les risques maritimes à une échelle globale. Ces derniers démontrent que les améliorations en matière de navigation, portuaires et dans la signalisation maritime sont des facteurs qui tendent à une diminution des pertes en mer. Afin de conforter ces affirmations, il nous faut les appliquer à un espace plus concret. La Martinique nous a paru être un exemple idéal puisque l'île améliore considérablement ses structures portuaires et sa signalisation durant le XIXe siècle. Il y a donc terrain à investiguer en vue de mettre en pratique les théories d'Alain Cabantous et de Gilbert Buti. L'ouvrage résultant du colloque de Christian Buchet et de Claude Thomasset est riche en informations sur la thématique des pertes en mer. Ainsi quatre causes du naufrage sont mises en avant à l'époque des grands vapeurs : la tempête, l'insuffisance de moyen de détection, l'explosion de machine et l'incendie⁴². La navigation aux Antilles durant la totalité du XIXe siècle reste presque exclusivement à la voile, mais il est intéressant de comparer ces analyses avec les quelques rares naufrages de vapeur dans l'espace maritime de la Martinique. Ce travail de recherche se doit d'essayer « d'atteindre, au-delà de l'erreur humaine et des conditions météorologiques, le processus cumulatif qui mène au naufrage et qui inclut l'état du bâtiment, les limites des techniques de construction navale et les faiblesses de l'équipage »⁴³.

⁴¹ Christian Buchet, Claude Thomasset, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998

⁴² Etienne Taillemite, « Le naufrage à l'ère des grands vapeurs », dans Christian Buchet, Claude Thomasset, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998, p. 101-111, en particulier p. 101-102

⁴³ Gérard Le Bouëdec, « Les interfaces littorales et maritimes : évolution de la recherche », dans Frédérique Laget, Alexis Vrignon, *S'adapter à la mer. L'homme, la mer et le littoral du Moyen Âge à nos jours. Actes de la journée d'études organisée à Nantes le 11 avril 2013*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 15-47, en particulier p. 34

Cette thématique des pertes en mer est récente en ce qui concerne l'espace géographique des Antilles françaises. Le guide de Jean-Pierre Moreau⁴⁴ dresse une liste de pertes maritimes ayant eu lieu dans les Petites Antilles entre le XVIe et le XVIIIe siècle mais ne traite pas du XIXe siècle. De plus, l'espace envisagé est extrêmement vaste, prouvant l'utilité d'une étude centrée sur une île précise et une période chronologique définie. Jean Sébastien Guibert, codirecteur de ce travail, fait figure de proue dans ce domaine. Sa thèse de doctorat s'est intéressée aux risques maritimes à la Guadeloupe pour les XVIIe, XVIIIe et la première moitié du XIXe siècle⁴⁵. Cette étude se situe donc dans la ligne directrice éditée par J.-S. Guibert puisque celle-ci nous sert de base théorique et méthodologique. De nombreuses comparaisons sont faites entre les deux îles bien que les périodes analysées soient différentes. Notre réflexion s'inscrit dans le projet Histoire et Archéologie maritime des Petites Antilles (HARCMAR) dirigé par Jean-Sébastien Guibert. Plusieurs étudiants s'intéressent également aux risques dans les Petites Antilles à l'image de Margaux Tronchet, et de Kervens Pierre Louis. Sous la direction de J.-S. Guibert, j'ai pu moi-même rédiger deux mémoires⁴⁶ sur la thématique des risques lors de mes années de master. Cette thèse se veut être la continuité de ces deux travaux. Lors de la rédaction de ceux-ci, un problème de fiabilité au sein du corpus documentaire était apparu. Il nous a donc paru pertinent de poursuivre nos recherches en vue de les améliorer et d'apporter à l'historiographie martiniquaise un travail de qualité sur l'histoire des risques maritimes durant le XIXe siècle.

Les différents auteurs précités nous montrent que la thématique du risque est intéressante au vu de la façon dont les sociétés humaines de l'époque s'en emparent et y répondent. La Martinique est caractérisée par un climat tropical et

⁴⁴ Jean-Pierre Moreau, *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnols et françaises des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècle*, Clamart, Éditions Jean-Pierre Moreau, 1988

⁴⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, Thèse pour le doctorat en histoire sous la direction de Danielle Bégot, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 2013, 691 p. (dactyl.)

⁴⁶ Maxence Robyns, *Les naufrages dans les Petites Antilles de 1815 à 1855 à travers la correspondance administrative. ANOM SG/MAR/103/920*, Mémoire de master I sous la direction de Jean-Sébastien Guibert, soutenue à l'Université des Antilles, 2017, 99 p. (dactyl.) ; *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, Mémoire de master II sous la direction de Jean-Sébastien Guibert, soutenue à l'Université des Antilles, 2018, 172 p. (dactyl.)

une saison particulière. La mer des Caraïbes est calme la majeure partie de l'année excepté durant le passage d'un cyclone, la zone devenant particulièrement dangereuse pour la navigation. Hormis cela, la côte Atlantique de l'île est bordée de récifs ce qui rend l'atterrissage de nuit très périlleux. Il y a une dichotomie claire dans l'espace de navigation de l'île. Une côte Ouest relativement saine, la côte Caraïbe et une côte Est plus dangereuse, la côte Atlantique.

Avant de pousser plus avant cette analyse, il convient de s'intéresser à plusieurs concepts qui vont structurer cette thèse. Tout d'abord, définissons le terme « naufrage ». Ce mot vient du latin : *navis fracta*. Il peut être défini comme « la perte totale ou partielle d'un bâtiment en mer ou près des côtes marines »⁴⁷. A. Poussart, officier de marine en 1880, souligne que : « les naufrages les plus fréquents ont lieu sur la côte ou sur un danger quelconque ; les naufrages en pleine mer sont très rares, et un bon bâtiment, bien monté, bien commandé et au large, n'a pour ainsi dire rien à craindre des vents et de la tempête »⁴⁸. Les sources tendent à confirmer ce point de vue. Elles distinguent différents types de pertes. Le navire peut être perdu corps et bien, jeté à la côte, échoué ou perdu en mer. Le naufrage est donc vu comme la perte d'un bâtiment et ce, quelle que soit sa taille. Toutefois, cette étude va élargir cette définition à celle des accidents maritimes comme l'échouage temporaire ou l'abordage. Pour Alain Cabantous et Gilbert Buti, la perte d'un navire est « un passage imposé, sinon « le » passage obligé, dans la mesure où il semble d'abord inhérent à toutes navigations maritimes ».

Cela signifie que les marins ont dû apprendre à vivre avec ce risque. Comment est donc perçu l'espace de navigation antillais au XIXe siècle et est-il considéré comme une zone particulièrement dangereuse pour la navigation ?

⁴⁷ « Naufrage », *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*, s. d., <https://cnrtl.fr/definition/naufrage> (consulté le 17/03/2020)

⁴⁸ A. Poussart, *Dictionnaire des termes de marine, marine à voiles et à vapeur*, Garnier frères, 1880, p. 198

Le concept du risque revêt plusieurs définitions, c'est une notion polysémique⁴⁹. Les origines du mot « risque » se situent entre l'arabe « rizq » et l'italien « risco ». Il représente un « danger éventuel plus ou moins prévisible »⁵⁰. Le terme « risque » prend naissance durant le Moyen-Âge. Mais, c'est au cours de « la période moderne que certains groupes sociaux ont commencé à interpréter des expériences et à justifier des décisions en se réclamant d'un nouveau discours sur l'avenir, le risque. Ce discours est alors étroitement lié aux pratiques émergentes de l'assurance »⁵¹. Dans le cadre de cette pratique, le substantif prend la dénomination de « fortune de mer »⁵². Mathias Tranchant, historien médiéviste spécialiste de la ville de La Rochelle et de sa région, définit le risque comme ne « désignant pas uniquement l'éventualité d'un danger, mais exprimant simultanément l'existence de réaction face à lui »⁵³. Il implique une ou des réponse(s) des sociétés face à lui. À cette primo-définition, Mathias Tranchant ajoute quatre caractéristiques « à partir de données fonctionnelles que sont l'aléa (phénomène naturel ou anthropique produisant le danger, dont il faut décrire et quantifier le fonctionnement, l'occurrence et l'intensité), l'élément à risque (individus, et tout ce qui est attaché à leur existence, susceptible d'être soumis à l'aléa, et à se réorganiser pour retrouver un état d'équilibre), le temps et l'espace »⁵⁴.

Notre analyse se doit de transposer ce concept pour l'appliquer à l'espace géographique antillais durant l'époque contemporaine. Dans cette région du globe, l'aléa majeur est l'ouragan. Il survient entre juillet et novembre, cela correspond à l'hivernage. Dans une moindre mesure, les coups de vent et raz-de-marée sont des aléas que l'on classe également dans les risques climatiques. De même, comme le

⁴⁹ David Niget, Martin Petitclerc (dir.), *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*, Québec : [Rennes], Presses de l'Université du Québec ; Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 4

⁵⁰ « Risque », *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*, s. d., <https://www.cnrtl.fr/definition/risque> (consulté le 26/04/2020)

⁵¹ David Niget, Martin Petitclerc (dir.), *Pour une histoire du risque*, *op. cit. supra* n. 50, p. 1

⁵² Christiane Villain-Gandossi, « Riscum maris vel fortuna : aux origines du concept de risque en occident », dans Christiane Villain-Gandossi, Eric Reith, *Pour une histoire du « fait maritime »*. *Sources et champ de recherche*, Paris, Éditions du comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2001, p. 51-66, en particulier p. 58-60

⁵³ Mathias Tranchant, « La culture du risque chez les populations usagers des mers et littorales du Ponant (XIe-XVIIe siècle) : première approche d'une histoire à construire », dans *Revue d'histoire maritime*, n°9, 2008, p. 23. », n° 9, 2008, p. 9-47, en particulier p. 25

⁵⁴ Mathias Tranchant, « La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ? », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 67-87, en particulier p. 68-69

montre la carte ci-dessous, d'autres dangers sont présents à l'image de la barrière de corail (en vert) qui longe la côte entre le centre-est et le sud-est de l'île.



Figure 1 Carte de la Martinique et de son littoral. Réalisation M. Robyns (2022)

Pour reprendre la définition de Tranchant, l'élément à risque correspond donc au navire, à son équipage et à sa cargaison, mais aussi à tous les acteurs du commerce qui sont impactés de près ou de loin par la perte d'un navire.

L'approche des sociétés insulaires par le biais du naufrage permet l'étude de la vie dans les colonies. Ainsi vont être abordés les thèmes suivants : les gens de mer (capitaines, marins, armateurs...), les flux commerciaux (marchandises, routes commerciales...), les différents liens qui existent entre la population locale et le monde maritime, les aménagements portuaires et insulaires, le climat dans les îles

et le rapport aux risques. Ces rapports ne cessent d'évoluer depuis la colonisation. Si les premiers siècles riment avec stratégie d'évitement, le XIXe siècle est caractérisé par une prise en compte des aléas et une volonté de dominer la nature⁵⁵. Cette volonté tend-t-elle vers une diminution du risque maritime en Martinique au XIXe siècle ? Jusqu'à la démocratisation de l'aviation et des vols longs-courriers, seuls les navires permettent d'avoir un lien entre les colonies et la métropole. Les naufrages, quelles qu'en soient leurs causes (aléas climatiques, guerres ou erreurs humaines) font-ils de la mer des Antilles des zones à risque ? Les pertes sont un phénomène récurrent de l'histoire des Petites Antilles. Quelles sont donc les caractéristiques des pertes en mer à la Martinique et quelles en sont les particularités ?

Avec la thématique du naufrage, l'historien part d'un événement pour accéder aux structures. La perte d'un navire apparaît comme un fait divers dans les journaux et comme « noyé dans l'épar, hors catégorie, voué à l'inclassable et à l'inimportant »⁵⁶ dans les archives. Le parti pris de cette thèse est de construire un savoir historique intégrant une multitude de domaines depuis les sciences sociales jusqu'aux sciences économiques à partir de l'événement.

Le naufrage est considéré ici comme un prisme permettant une analyse ciblée des populations. L'examen de la perte d'un navire offre un point de vue unique sur une société et sur les conséquences multiples et diverses à l'égard d'une multitude d'acteurs : les marins, la direction des ports, l'armateur, le monde des assurances, les habitations coloniales (leurs exportations et importations peuvent être perdues lors du naufrage)... Ces protagonistes sont donc unis autour de la mer et de la navigation comme étant alors le seul moyen de transport possible durant le XIXe siècle. Toute cette société est par conséquent étroitement liée au monde de la mer.

L'approche de celle-ci par le biais du naufrage permet à l'historien d'aborder plusieurs aspects thématiques. Le phénomène du naufrage est qualifié de

⁵⁵ Michèle Battesti, *Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée*, op. cit. supra n. 37, p. 138

⁵⁶ Pierre Nora, « Le retour de l'événement », dans Jacques Le Goff, Pierre Nora, *Faire de l'histoire : nouveaux problèmes, nouvelles approches, nouveaux objets*, Paris, Gallimard, 1974, p. 283-306, en particulier p. 291

sériel. De nombreuses pertes ont lieu sur l'ensemble de la période étudiée. En se basant sur la chronologie du naufrage, le XIXe siècle est-il plus propice à la perte d'un navire ? Est-il possible d'observer une augmentation ou une diminution du nombre de naufrages au cours du XIXe siècle ? Cette période est marquée par un accroissement des échanges maritimes tout autour du globe. Cette croissance des flux implique-t-elle une hausse des risques de faire naufrage ?

Le naufrage n'en reste pas moins un phénomène marginal au regard de la fréquentation maritime globale. Jacques Ducoin, lors de l'étude sur le port de Nantes au XVIIIe siècle, fait une distinction entre Nord Antilles et Sud Antilles. Il démontre que les pertes dans le nord des Antilles sont de l'ordre de 5,4 % pour les voyages en droiture et de 1,2 % pour le commerce circuiteux. Elles se situent à 4 % pour la droiture et à 4,9 % pour le circuiteux dans le sud de l'arc antillais⁵⁷. Ce travail centré sur un port métropolitain tend à établir que la Martinique se trouve dans une zone périlleuse pour la navigation. Or l'étude de Jean-Sébastien Guibert, centrée sur la Guadeloupe entre la fin du XVIIe et le milieu du XIXe siècle, avance un pourcentage situé entre de 0,67 % et 0,75 % de risque de subir un accident maritime pouvant amener à la perte du navire⁵⁸. Ces deux analyses nous montrent qu'une recherche centrée sur la Martinique est nécessaire afin de déterminer la probabilité réelle d'y faire naufrage au XIXe siècle.

Bien que ce phénomène soit exceptionnel, les autorités locales prennent à leur charge le soin de réduire les risques liés à la navigation. Pour ce faire, ils aménagent les littoraux, améliorent les infrastructures portuaires, bâtissent des phares ou créent une réglementation spécifique. Néanmoins, ces aménagements sont-ils en adéquation avec le risque maritime ? En d'autres termes, les mesures prises par les autorités locales sont-elles les plus indiquées pour limiter les accidents de mer ou ne sont-elles qu'une copie de ce qui se fait en métropole ? Quelle est la différence entre le risque perçu et le risque réel ? Les améliorations portuaires prennent-elles en compte cette donnée ?

⁵⁷ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 270-271

⁵⁸ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 130

Pour appréhender au mieux les pertes maritimes, il faut les confronter à la fréquentation maritime. En effet, le prisme du naufrage bien qu'il soit quantitatif se doit d'être relativisé. Ce n'est que par le biais d'une comparaison avec la fréquentation globale de l'île que l'historien peut tenter de définir si la Martinique peut être caractérisée comme étant une zone dangereuse pour la navigation ou au contraire, un lieu où les pertes sont plutôt exceptionnelles. L'analyse de la fréquentation permet de mettre en évidence les différents flux maritimes de la colonie. Cette analyse répond à la question suivante : quelles sont les régions du monde qui commercent le plus avec la Martinique durant le XIXe siècle ? Cet inventaire est-il conforme à l'échantillon que représente le naufrage ? L'étude de la fréquentation maritime est aussi révélatrice du type de commerce effectué à la Martinique.

Cette thèse articulée sur un plan quadripartite. La première partie met en avant les objectifs au regard des orientations historiographiques. Les moyens méthodologiques sont présentés par rapport à la qualité des sources étudiées.

La seconde définit la perception du risque maritime. Les acteurs de la mer (capitaines, officiers, marins, militaires...) ont une vision particulière des dangers qui les entourent. Cette perception est-elle en adéquation avec celle des autorités ? Le vécu d'un phénomène climatique n'est pas le même suivant que l'on se situe à bord d'un navire ou à terre. Les solutions envisagées pour réduire les risques ne seront pas identiques suivant la « catégorie » dans laquelle on se trouve. Au regard de ces différents points de vue, sont décrites les conditions générales de navigation détaillant avec précision le découpage des côtes et des différents mouillages. Cette section est particulièrement intéressante puisque la majorité des naufrages a lieu à proximité des ports⁵⁹ et par conséquent à l'approche du littoral. Pour finir, une description des aléas climatiques apporte un éclairage sur les différents phénomènes météorologiques qui surviennent périodiquement dans les Antilles.

La troisième se veut une comparaison entre le naufrage et le risque maritime à la Martinique durant le XIXe siècle. Elle propose une typologie des

⁵⁹ Gérard Le Bouëdec, *Les interfaces littorales et maritimes : évolution de la recherche*, op. cit. supra n. 44, p. 35

pertes en mer : les caractéristiques des naufrages sont analysées pour en distinguer leurs différents types, leurs localisations, et tenter d’appréhender leurs causes et leurs conséquences. Les pertes sont ensuite vues au regard de la fréquentation maritime globale en distinguant le long cours, le cabotage, l’interlope et la traite illégale.

La dernière partie pose la question du naufrage comme moteur de l’amélioration et de la sécurisation des dangers en mer. Celles-ci sont-elles des réponses ponctuelles ou le résultat d’une politique d’aménagement global ? Ces réponses sont-elles en adéquation avec le risque réel ou la Martinique suit-elle aveuglément les progressions qui sont faites en métropole dans une perspective assimilationniste ?

Cette thèse n’intègre pas de chapitre consacré à l’archéologie maritime. Nul doute pourtant qu’elle met en évidence des lieux à haut potentiel archéologique. Ne disposant ni d’une formation d’archéologue ni d’une formation de plongeur, il nous est impossible de nous rendre sur les sites des naufrages. Toutefois, l’étude des archives permet de dégager des pistes de travail présentant cette thèse comme une base de recherche sérieuse.

Chapitre I - Champs d'études, concept, sources et méthodologie

Le but ici est de préciser les objectifs de l'étude en complétant et en affinant les problématiques présentées en introduction. Il s'agit de mettre en relation l'objet de notre recherche avec l'historiographie existante. Il nous paraît donc nécessaire de déterminer les trois axes de recherches qui sont intimement liés à ce travail. L'étude des risques maritimes à la Martinique ne peut se faire sans puiser dans l'histoire antillaise, l'histoire environnementale et l'histoire maritime. Ainsi, les objectifs de cette thèse se définissent au regard de ces trois domaines. Le constat du faible nombre de travaux universitaires dans le domaine de l'histoire maritime aux Antilles appelle à des comparaisons avec des recherches menées en Europe.

Le naufrage comme objet de recherche se doit d'être conceptualisé puisque c'est à partir des pertes maritimes que sont élaborées les bases de données qui servent de socle à cette étude. Sans une bonne compréhension du phénomène du naufrage, les données encodées peuvent être faussées et pousser l'historien à commettre des erreurs menant à des biais historiques.

Les sources utilisées sont diverses et multiples, présentant différentes facettes du naufrage. Il est important de poser des limites quantitatives et qualitatives, d'autant plus que cette diversité ne permet pourtant pas de répondre à toutes les questions qui vont être énoncées dans ce travail. L'historien se doit de les confronter afin de percevoir les réalités historiques des pertes en mer. Il s'agit de montrer comment les difficultés liées à la situation documentaire de la Martinique ont été contournées pour envisager de répondre à la question des pertes en mer durant le XIXe siècle.

Afin d'appréhender le phénomène des pertes en mer, une méthodologie a été mise en place. Celle-ci repose sur la construction de bases de données, seul moyen pour tenter de limiter le caractère lacunaire des sources et de produire un

discours historique cohérent. De plus, il a fallu recourir à différents procédés pour les mettre en rapport les unes avec les autres afin d'obtenir un niveau satisfaisant de critique historique. Un même document peut être utilisé de diverses manières pour répondre aux questions, allant de la quantité des pertes en mer à la perception du risque maritime.

1. Une historiographie au carrefour de quatre axes de recherche

L'historiographie autour de cette thèse est à la croisée de quatre axes de recherche : l'histoire du risque, l'histoire antillaise, l'histoire environnementale et l'histoire maritime. Il est par conséquent nécessaire de les présenter séparément bien que cette thèse se situe au carrefour de ces intérêts de recherche.

L'historiographie des Antilles est féconde sauf en histoire maritime. Rares sont les travaux abordant les rapports entre la colonie et la mer qui l'entoure, entre les acteurs du monde politique, du monde du négoce, la population locale et cet espace maritime. L'histoire de ces relations n'apparaît que de manière « anecdotique » dans les ouvrages de référence. Seuls quelques historiens traitent des aspects maritimes de la Martinique mais sans prendre en compte la notion du risque.

Des auteurs comme Liliane Chauleau⁶⁰, Paul Butel⁶¹ et Jean-Pierre Sainton⁶² ont largement participé aux développements des savoirs en histoire antillaise. Si les parutions de Liliane Chauleau peuvent paraître anciennes puisque ses travaux datent de 1979 à 1993, elles n'en restent pas moins une base importante pour la recherche en histoire. L'auteure dresse un portrait général de la vie au quotidien dans les Antilles françaises et relate une part d'histoire de la Martinique. Les livres de Paul Butel abordent l'histoire des Antilles et de l'Atlantique sur une longue période. Quant à Jean-Pierre Sainton, il dirige un ouvrage centré sur la construction des sociétés antillaises. Tous ces écrits viennent apporter des

⁶⁰ Liliane Chauleau, *La vie quotidienne aux Antilles françaises au temps de Victor Schoelcher XIXe siècles.*, Biarritz, Hachette, 1979 ; *Dans les îles du vent. La Martinique XVII-XXe*, Paris, L'Harmattan, 1993

⁶¹ Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique. De l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997 ; *Histoire des Antilles françaises*, op. cit. supra n. 19

⁶² Jean-Pierre Sainton, *Histoire et civilisation de la Caraïbe: Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles la construction des sociétés antillaises des origines au temps présents structures et dynamiques économie et cadres sociaux du long XVIIIe siècle*, « Hommes et sociétés », Paris, Éditions Karthala, 2015 ; *Histoire et civilisation de la Caraïbe: Guadeloupe, Martinique, petites Antilles: la construction des sociétés antillaises des origines au temps présent, structures et dynamiques*, Paris, Éditions Karthala, 2004

précisions historiques importantes mais ils n'abordent jamais les rapports entre la population martiniquaise et les risques maritimes. Depuis la colonisation, la société antillaise a dû apprendre à vivre avec ces risques et a tenté de les limiter afin d'en atténuer les conséquences. Les ouragans ont un effet dévastateur pour les populations locales qui peuvent mettre plusieurs années pour s'en remettre. Cette thèse sur les risques à la Martinique a la volonté d'aborder cette thématique par le biais du naufrage comme étant un point de vue unique d'une société qui se confronte aux dangers qui l'entourent.

Outre ces vues générales sur certains aspects thématiques de l'histoire des Antilles, d'autres auteurs se sont intéressés à des points particuliers du passé martiniquais. Ainsi Lucien-René Abénon⁶³ et Adeline de Reynal⁶⁴ font une étude du port de Saint-Pierre. L-R. Abénon tente de déterminer l'activité du port en se basant sur le tonnage des bateaux à l'arrivée mais il se heurte aux lacunes de sa source primaire : « *Le Journal officiel de la Martinique* »⁶⁵. A. De Reynal mène ses recherches sur le port de la cité. Elle mentionne le passage de quelques ouragans mais sans en traiter les conséquences sur le commerce. Micheline Marlin-Godier⁶⁶, Jean-Sébastien Guibert⁶⁷ et Pascal Clément⁶⁸ abordent différents points historiques de Fort-de-France. Les deux premiers s'intéressent au passé militaire de la ville. Ils démontrent que la ville a du mal à se développer et à attirer une population avant le XIXe siècle. Pascal Clément étudie le transfert des affaires commerciales entre Fort-de-France. Depuis le développement de Fort-de-France, les deux villes n'ont cessé de se faire concurrence. La quête d'un port ne se limite pas à cette rivalité. Elle est également une source de tension entre d'une part la Martinique et la Guadeloupe, d'autre part les Antilles françaises et les îles anglaises. Cette thèse se veut être un complément au travail de Pascal Clément en y ajoutant une analyse

⁶³ Lucien-René Abénon, *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIXe siècle*, « Collection Lettres des Caraïbes », Paris, L'Harmattan, 1996

⁶⁴ Adeline De Reynal, *Le Mouillage : Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, s.l., Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992

⁶⁵ Lucien-René Abénon, *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIXe siècle*, *op. cit. supra* n. 64, p. 85

⁶⁶ Micheline Marlin-Godier, *Fort-de-France*, *op. cit. supra* n. 8

⁶⁷ Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, *op. cit. supra* n. 5

⁶⁸ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, *op. cit. supra* n. 4

sous l'angle du naufrage pour comprendre un autre aspect des relations tendues entre les deux cités tout au long du XIXe siècle.

Les travaux menés par le Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN) regroupent le résultat de fouilles archéologiques et la rédaction de rapports ou d'articles qui ont contribué à l'élaboration de cette thèse. On retiendra notamment l'article de Max Guérou⁶⁹ ou la synthèse⁷⁰ des recherches effectuées entre 1990 et 1997 par cet organisme.

Tous ces historiens n'abordent pas directement le phénomène du risque à la Martinique. Les aspects maritimes ne sont traités qu'à une échelle locale. Il s'agit de la vie à Saint-Pierre ou à Fort-de-France. Aucun travail n'a de perspective à l'échelle de l'île sur une période s'étalant sur la totalité du XIXe siècle.

Cette historiographie générale des Antilles et des aspects maritimes de la colonie démontre que ce travail a tout lieu d'être puisqu'il y a une volonté d'approfondir les découvertes faites par ces chercheurs. Il nous faut étayer ces éléments historiques en les confrontant à la thématique des risques maritimes. L'histoire commerciale est intimement liée aux contraintes climatiques qui impactent les Petites Antilles.

Autre axe historiographique qui se situe au cœur de ce travail de recherche, l'histoire environnementale. Jean-Pierre Chalon⁷¹ établit que la météorologie est née en Europe après le naufrage de 38 navires de la franco-anglo-turque touchés par une tempête en mer Noire le 14 novembre 1854. En métropole, le Groupe d'Intérêt Scientifique Histoire & Sciences de la Mer (GIS) s'intéresse à la problématique environnementale. Plusieurs études sont réalisées par des chercheurs comme Thierry Sauzeau et Jacques Péret⁷² qui ont élaboré les contours de cette histoire environnementale. Ces derniers démontrent le rôle essentiel de la

⁶⁹ Max Guérou, « Naufrages sur la côte est de la Martinique », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://archeonavale.org/martinique/> (consulté le 12/06/2020)

⁷⁰ Groupe de Recherche en Archéologie navale, *Synthèse des travaux du GRAN en Martinique 1990-1997*, 1997

⁷¹ Jean-Pierre Chalon, « Météorologie », *Universalis.edu*, s. d., <http://www.universalis-edu.com.bu-services.univ-antilles.fr:5000/encyclopedie/meteorologie/> (consulté le 18/06/2019)

⁷² Thierry Sauzeau, Jacques Péret, *Xynthia, ou, La mémoire retrouvée : villages charentais et vendéens face à la mer (XVIIe-XXIe siècle)*, La Crèche, Geste éditions, 2014

connaissance du passé pour appréhender les conséquences à venir des changements climatiques. Les sociétés du littoral sous l’Ancien Régime et du XIX et XXe siècles ont appris à vivre avec les risques découlant des tempêtes et des vagues de submersion.

Pour les Antilles, l'histoire du climat et les conséquences des risques climatiques sur les sociétés coloniales fait l’objet de l’ouvrage de Matthew Mulcahy⁷³. Il analyse le ressenti des populations face aux aléas climatiques. Les phénomènes climatiques sont perçus comme une colère divine durant les premiers temps de la colonisation avant d’être peu à peu considéré de façon scientifique. Matthew Mulcahy met en avant le caractère précurseur des Anglais sur les Français dans l’utilisation d’instruments visant à tenter de prévoir la survenue des aléas climatiques. Néanmoins, dans la continuité de ce travail, nous nous fondons sur des sources traitant en particulier de l’histoire du climat de la Martinique. Ce renouvellement des sources est essentiel pour tenter de vérifier l’étendue du retard chronologique entre les Antilles françaises et anglaises. Un chapitre du livre dirigé par Jean-Claude Huc et Max Etna, assistés par Françoise Pagney Bénito-Espinal et de Roland Mazurie, *Éclats de temps*, est consacré aux cyclones importants en Guadeloupe⁷⁴. Ils réalisent une description des différents phénomènes depuis le premier ouragan connu par les colons en 1656 jusqu’à l’ouragan Lenny des 17, 18 et 19 novembre 1999. En ce qui concerne l’histoire environnementale de la Martinique, le mémoire de Yolande Ostologue⁷⁵ étudie la chronologie des aléas climatiques à la Martinique entre 1635 et 1817. Son travail mérite un approfondissement. En effet, elle ne traite pas du XIXe siècle. Cette thèse a pour but d’aller plus en avant dans les démarches historiques qu'elle a entreprises. *L’Atlas Climatique de la Martinique : Le Temps à la Martinique*⁷⁶ de Philippe Albert et de Julien Speiser offre une étude contemporaine des risques climatiques

⁷³ Matthew Mulcahy, *Hurricanes and society in the British Greater Caribbean, 1624-1783*, « Early America », Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006

⁷⁴ Jean-Claude Huc *et al.*, « Les cyclones importants », *Éclats de temps : anthologie des événements climatiques extrêmes de la Guadeloupe*, Basse Terre, PLB éditions Région Guadeloupe, 2015, p. 138-216

⁷⁵ Yolande Ostologue, *Les ouragans à la Martinique (1635-1817)*, Mémoire de master sous la direction de Lucien René Abénon, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 2003, 179 p. (dactyl.)

⁷⁶ Philippe Albert, Julien Spieser, *Atlas climatique de la Martinique le temps a la Martinique*, Fort de France, Meteo-France, 1999

mais sans en apporter une dimension historique. De plus, aucun lien n'est fait entre aléas climatiques et risques maritimes. Autre atout de l'histoire environnementale, les travaux de Pascal Saffache⁷⁷. Il dresse une liste des différents aléas climatiques qui ont touché les îles des Petites Antilles. Cette référence est particulièrement intéressante et utile pour dresser la chronologie des catastrophes naturelles à partir de son recensement. C'est partiellement à partir des travaux de Pascal Saffache que la classification des archives a été réalisée. L'auteur liste aussi pour chaque évènement les dégâts occasionnés par les tempêtes mais il n'y associe pas les dégâts maritimes, ne dénombrant pas le nombre de navires touchés par l'aléa. Nous pouvons émettre l'hypothèse que le recensement des navires naufragés à la suite d'un ouragan peut être une clé déterminante pour tenter d'évaluer la puissance du phénomène climatique. Autre travail d'envergure pour l'histoire climatique des Antilles, les listes des différents ouragans survenus dans les Caraïbes entre 1492 et 1800 qui ont été dressées par José Carlos Millás⁷⁸.

Dernier axe sur lequel se greffe ce travail de recherche : l'histoire des techniques. Plusieurs sont mises en œuvre ou perfectionnées au cours du XIXe siècle. Ces techniques ont deux objectifs : le premier vise à augmenter la vitesse des navires et donc leur rentabilité. Le second a pour but la diminution du risque maritime. Ainsi, les améliorations des cartes de navigation conduisent à une meilleure connaissance des fonds marins. Olivier Le Carrer⁷⁹ analyse les différentes évolutions des cartes maritimes. Une meilleure connaissance des courants et des fonds marins aide les capitaines à diriger leur navire et à éviter le naufrage. La thèse d'Olivier Chapuis⁸⁰ est centrée sur le travail du cartographe Beautemps-Beaupré qui révolutionne la méthode hydrographique. Au cours des années 1820, l'ingénieur

⁷⁷ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, Olivier Cospar, *Les cyclones en Martinique : quatre siècles cataclysmiques. Éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de la Martinique*, Ibis Rouge, « Géographie & aménagement des espaces insulaires », Cahors, Ibis rouge Presses universitaires créoles-GEREC, 2002

⁷⁸ José Carlos Millás, *Hurricanes of the Caribbean and adjacent regions, 1492-1800*, Academy of the Arts and Sciences of the Americas, Miami, 1968

⁷⁹ Olivier Le Carrer, *Océans de papier. Histoire des cartes marines, des périple antiques au GPS*, Grenoble, Glénat, 2017

⁸⁰ Olivier Chapuis, *A la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850: l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, « Histoire maritime », Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999

du Roi, Monnier, réalise une étude hydrographique de grande importance en Martinique. Centrée sur le territoire qui nous concerne, la compilation de Pascal Saffache et de Jean-Valéry Marc⁸¹ consiste en une description du littoral martiniquais à partir de la littérature scientifique de l'époque. Dans ce document, il apparaît que durant le XIXe siècle, seuls trois auteurs ont détaillé le trait de côte de l'île. Il s'agit de M.P. Monnier, de Louis Garaud et d'un auteur anonyme. La majeure partie des descriptions des côtes de la Martinique sont reprises des relevés hydrographiques du mémoire de M.P. Monnier, ingénieur hydrographique du roi⁸². Il a dressé plusieurs cartes permettant une analyse précise des côtes. Ses ouvrages ont donc une utilité hydrographique et participent à faire connaître les fonds marins aux navigateurs et à limiter le nombre de pertes.

La thématique de la sécurisation maritime et de l'utilisation des phares est mise en avant par Jean-Christophe Fichou⁸³. Son étude sur la construction des phares au XIXe siècle démontre une volonté française d'éclairer les côtes du pays. Avec la mise en fonction du feu à secteur du fort Saint-Louis en 1828, la Martinique s'inscrit dans une forme de continuité avec la métropole. Au niveau local, citons le travail de Hervé Barreda⁸⁴. L'auteur retrace les grandes lignes de la construction des phares. Chaque phare est analysé individuellement et de manière chronologique. Cependant, il ne juge pas de l'utilité de leur édification. Sont-ils positionnés de façon à répondre aux risques maritimes ? La construction de phares répondant à une politique globale de sécurisation des côtes, il ne faut pas voir chaque édifice comme étant un point isolé dans la nuit mais comme faisant partie d'un ensemble où chaque élément se complète.

⁸¹ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique : éléments pour une connaissance approfondie du milieu*, Matoury (Guyane française), Ibis rouge, 2005

⁸² Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, s.l., 1828

⁸³ Jean-Christophe Fichou, « Construire les phares de France au XIXe siècle. Le service des phares et les entrepreneurs de travaux publics », dans Sylviane Linares, Benjamin Égasse, Katherine Dana, *De l'estran à la digue*, Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2018, p. 191-202

⁸⁴ Hervé Barreda, *Les sentinelles de Madinina : phares et feux de la Martinique, baliseurs des Antilles Guyane*, Fort-de-France, Exbrayat, 2018

Les évolutions technologiques dans le domaine de la marine sont largement étudiées par Philippe Masson⁸⁵. Il évoque les grandes mutations dans le monde de la marine à voile en détaillant les étapes du processus du passage de la voile à la vapeur. Il démontre que le XIXe siècle est marqué par des évolutions progressives dans les échanges de marchandises à travers le monde. Tous ces changements sont-ils visibles à l'échelle de la Martinique ? La navigation durant le XIXe siècle reste principalement à voile bien que des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT) font la liaison entre Fort-de-France et la métropole. De plus, la culture de la canne s'industrialise progressivement au cours de la période étudiée. Marie-Françoise Berneron-Couvenhes⁸⁶ avance que la Grande-Bretagne domine largement les échanges. Mais qu'en est-il à la Martinique qui jusqu'au milieu du XIXe siècle est encore sous le joug de l'exclusif ? En matière d'avancée technologique, des auteurs de référence, dont notamment Jean-Louis Lenhof⁸⁷, développent largement les évolutions du monde maritime. J.-L. Lenhof constate que la vapeur a un impact bénéfique sur la diminution des risques maritimes puisque les navires ne sont plus à la merci des vents et des courants. Néanmoins, il affirme que ces nouveautés ne sont pas sans risque, la machine à vapeur pouvant elle-même devenir un danger pour le navire. L'ouvrage sur *l'Histoire de la marine française* de Henri Legohérel⁸⁸ analyse les avancées techniques de la marine et les évolutions constantes dans ce domaine. Tous ces auteurs démontrent que la vapeur révolutionne les échanges. Même si la navigation est essentiellement à la voile aux Antilles durant le XIXe siècle, le recours à la machine à vapeur est de plus en plus fréquent. Elle est principalement utilisée pour le transport de passagers.

Ces études sur les progrès technologiques de la marine sont à mettre en perspective avec l'étude du risque maritime. Quels sont les effets de ces évolutions sur la possibilité de faire naufrage ? Les avancées technologiques protègent-elles les marins ou au contraire, leur font-elles courir un nouveau type de risque ? Les

⁸⁵ Philippe Masson, *Puissance maritime et navale aux XIXe et XXe siècles*, op. cit. supra n. 33

⁸⁶ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les révolutions technologiques des XIXe et XXe siècles et la puissance sur mer*, op. cit. supra n. 27

⁸⁷ Jean-Louis Lenhof, *Les hommes et la mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, op. cit. supra n. 29

⁸⁸ Henri Legohérel, *Histoire de la Marine française*, Presse Universitaire de France, « Que sais-je ? », n° 45536, Vendôme, 1999

diminutions des pertes liées à ces progrès sont-elles significatives ou marginales ?
Le recours à la vapeur aide-t-il au sauvetage des navires en détresse ?

L'histoire maritime est analysée par Philippe Jacquin, Pierre Ragon et Patrick Villiers⁸⁹. Ils établissent qu'après la perte de Saint-Domingue en 1804, la Martinique et la Guadeloupe tiennent un rôle non négligeable dans le commerce français. Il est dès lors important de mener une étude centrée sur la Martinique afin de préciser son rôle majeur. L'île exporte en grande quantité ses sucres vers la métropole. Mais elle importe aussi énormément de denrées alimentaires pour subvenir à ses besoins et maintenir le système esclavagiste.

A l'échelle des Petites Antilles, il convient aussi de citer l'ouvrage de Myriam Alamkan⁹⁰ qui porte sur les XVIIe et XVIIIe siècles. L'auteur parcourt de vastes thématiques allant de la pêche à la course en mer en passant par la guerre d'indépendance des États-Unis.

⁸⁹ Philippe Jacquin, Pierre Ragon, Patrick Villiers, *Les Européens et la mer. De la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Tours, Ellipses Marketing, 1997

⁹⁰ Myriam Alamkan, *Histoire maritime des petites Antilles, XVIIe et XVIIIe siècles : de l'arrivée des colons à la guerre contre les États-Unis d'Amérique*, Guadeloupe, Ibis rouge éditions, 2002

2. Le naufrage : un objet de recherche

« Accident de navigation entraînant la destruction partielle ou totale d'un navire »⁹¹.

Thierry Sauzeau souligne que le naufrage en tant qu'objet d'histoire « renvoie aux conditions techniques de la navigation, à la fréquence des liaisons maritimes et au dynamisme portuaire d'un littoral »⁹². Le naufrage est un point d'entrée pour quiconque souhaite s'intéresser à l'histoire du risque maritime dans les Petites Antilles durant le XIXe siècle. Celui-ci est considéré comme une fenêtre sur les sociétés côtières. Par le biais du naufrage, le chercheur peut analyser les différents aléas pouvant mener à la perte du navire et aux conséquences qui en découlent. Le naufrage est un phénomène récurrent qui permet l'étude d'une société du littoral sur une période plus ou moins large. Nous pouvons donc appréhender les données sur les flux et échanges, les circuits de marchandises, les rapports qu'entretient une société avec la mer. Ce constat est particulièrement intéressant pour la Martinique, car c'est une île. Il est impossible qu'aucun lien n'existe avec la mer puisque tout ce qui y arrive est le fait de la voie maritime.

La recherche se doit d'essayer d'atteindre la cause de la perte d'un navire au-delà de l'erreur humaine et des conditions météorologiques pour toucher le processus cumulatif qui mène au naufrage. Cela inclut l'état du bâtiment, les limites des techniques de construction navale et les faiblesses de l'équipage⁹³. En effet, le naufrage, et par conséquent la perte partielle ou globale d'un bâtiment, a un impact sur plusieurs acteurs de la vie économique d'un ou de plusieurs lieux.

Dans le cadre de cette étude, la définition du naufrage est prise au sens large. Aussi, nous avons décidé d'inclure à nos bases de données les navires qui

⁹¹ Pascal Saffache, *Dictionnaire de géographie de la mer et des littoraux*, [Petit-Bourg] Martinique : Ibis rouge éditions : Presses universitaires créoles/GEREC-F, 2003, p. 68.

⁹² Thierry Sauzeau, « Tempêtes, naufrages et sauvetages sur les côtes oléronaises (1820-1870) », dans Eric Kocher-Marboeuf, Jacques Péret, Thierry Sauzeau, *Histoire du sauvetage et de la sécurité en mer. Du phare d'Alexandrie au satellite*, Paris, Les Indes savantes, 2018, p. 203-222, en particulier p. 203

⁹³ Gérard Le Bouëdec, *Les interfaces littorales et maritimes : évolution de la recherche*, op. cit. supra n. 44, p. 34

sont victimes d'avaries même mineures. En effet, il s'agit selon nous d'un risque qui reste lié à la navigation. Ont donc été comptabilisés les navires présents sur la rade ou ayant déradé à la suite du passage d'un aléa climatique. Il est vrai que ces navires n'ont pas été endommagés par la tempête mais leur présence au moment des faits aurait pu avoir un impact tout différent. De plus, inclure ces bâtiments dans nos bases de données est d'une importance certaine puisqu'ils ajoutent des conséquences au spectre du naufrage survenu à la suite d'un aléa.

Autres navires ayant été comptabilisés, les navires restés sur la rade à la suite du passage d'un aléa climatique alors que d'autres ont été jetés à la côte. A titre d'exemple, il nous semblait impossible de ne pas prendre en compte le bateau français *Henry* ou le brick anglais *Tartar* qui ont résisté et sont restés à flot sur la rade lors du raz de marée survenu en septembre 1816⁹⁴.

Pour quelles raisons ces navires n'ont-ils pas été impactés de la même manière par l'ouragan ou le coup de vent ? Leur ancrage était-il plus fiable ? La qualité de leurs chaînes était-elle de meilleure facture ? Faute d'éléments historiques et archéologiques, il n'est pas possible de répondre à ces questions laissant place à un large choix d'hypothèses. Quoiqu'il en soit, ces navires sont directement concernés par le risque de faire naufrage mais pour une raison ou une autre, ils s'en sortent sans dommage.

Un nombre de pertes assez important continuent d'égrener le XIXe siècle. Dès lors, les autorités et divers acteurs du monde de la mer vont réfléchir à des solutions en vue d'une amélioration de la sécurité en mer, sur les côtes et dans les ports. Le XIXe siècle est marqué par l'idée que le progrès peut diminuer le risque maritime⁹⁵. Quels sont les moyens mis en œuvre afin de limiter le danger à l'approche des côtes et dans les ports aux Antilles ? La période étudiée est riche en améliorations technologiques. Ces dernières ont-elles un impact significatif sur la probabilité de faire naufrage ?

⁹⁴ ANOM, Gazette de la Martinique, Colonies, Martinique, Saint-Pierre le 17 septembre 1816, 17.09.1816.

⁹⁵ Michèle Battesti, *Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée*, op. cit. supra n. 37, p. 138

L'approche du naufrage en tant qu'objet d'étude se heurte à un obstacle épistémologique. Quelle est la différence entre risque vécu et risque perçu ? La terminologie de « risque maritime » n'apparaît pas dans les archives. La construction de ce phénomène est une construction à posteriori de la part de l'historien. L'étude du risque maritime vécu peut être envisagée de manière qualitative. L'historien permet alors de mettre en perspective l'accident et sa prise en compte par la société. Pour ce qui est du risque perçu, il s'agira d'une approche culturelle et mentale de la société qui renvoie à la question de la perception des risques, aux développements des connaissances et aux partages des savoirs. En faisant la distinction entre les deux, l'historien peut alors apprécier la relation entre risque réel et risque perçu par la société.

C'est par la répétition des pertes à un endroit précis ou face à un risque récurrent que les autorités prennent position pour tenter de sécuriser l'espace maritime. Le naufrage isolé ne peut amener à un aménagement spécifique.

En 1830, la goélette espagnole la *Constance* « a fait côte sur les récifs dit du loup garou, à l'Est de la baie du Robert, dans la nuit du 20 au 21 septembre dernier ». Le récif du loup garou est un banc de sable à peine visible la journée et totalement invisible de nuit. La zone est considérée par les marins comme étant dangereuse. Au cours de la période qui nous intéresse, plusieurs navires heurtent les récifs et bancs de sable qui jalonnent la côte atlantique de l'île. Ces pertes à répétition poussent les autorités à financer la construction d'un phare sur la pointe est de la Caravelle en 1862, soit trois décennies après la perte de *la Constance*, protégeant ainsi l'atterrissage nocturne. Néanmoins, cet édifice n'empêche pas certains navires de se perdre sur cette côte de la Martinique.

A titre d'exemple, le navire la *Rose* commandé par le sieur Jean Alexis Ernest Lelom heurte les récifs de la commune du Vauclin le 30 juillet 1864. Cet accident est documenté par le *Moniteur de la Martinique* du 4 septembre 1864⁹⁶ et

⁹⁶ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie officielle. Administration de la Marine. Inscription maritime. Bris et naufrages. Navire « la Rose », 04.09.1864.

par un rapport de la commission supérieure des naufrages⁹⁷ rédigé la même année. La perte de la *Rose* survient dans une zone qui a fait l'objet d'un aménagement spécifique répondant au risque de l'atterrissage de nuit. Les causes du naufrage sont à mettre en relation avec une erreur d'estime du capitaine. En effet, le commandant commet une faute dans l'estimation de la position de son navire et pour une raison inconnue, il ignore le feu de la Caravelle. Ces deux erreurs humaines sont fatales au navire.

Ces deux exemples nous montrent que l'étude de la société coloniale martiniquaise par le biais du naufrage peut être pertinente. L'exemple de la perte de la *Constance* illustre un risque maritime pris au sérieux par le pouvoir local qui prend la décision de sécuriser la zone par l'édification du phare de la Caravelle. La perte du navire la *Rose* interroge aussi l'histoire des mentalités et de la psychologie. Quelle est la raison qui pousse le capitaine à négliger la présence du phare ? Fautes d'éléments d'information dans les sources, il est impossible de répondre à cette question, mais des hypothèses peuvent être émises.

Le naufrage sert de fenêtre pour l'analyse des conséquences d'un accident maritime. Celles-ci ont un impact sur le navire, son équipage et sa cargaison mais aussi sur la vie socio-économique d'une société. Suite à un aléa divers, le bâtiment en détresse peut être secouru, relevé, réparé ou bien être perdu corps et bien. Les sources restent assez muettes sur les effets directs de la perte d'un ou de plusieurs navires. Quelques rares documents précisent le sort des naufragés. Toutefois, aucune information au sein de notre corpus ne nous permet d'expliquer le renvoi de marins vers la métropole à la suite de la perte de leur embarcation.

La perte d'un navire peut également avoir des suites judiciaires et économiques. Un capitaine peut être jugé pour la perte de son bâtiment et un processus d'indemnisation de l'armateur par les assurances est enclenché. La

⁹⁷ SHD, MV CC4 2085, Rapport de la commission supérieure des naufrages Avis du directeur des Mouvements du port, Marine & Colonies. Le trois-mâts « la Rose », capitaine Lelour, armé au Havre, naufragé le 31 juillet 1864 sur les cayes du Vauclin (Martinique), Année.1864.

question des assurances maritimes reste pourtant assez fugace dans le corpus documentaire étudié.

3. Un état des lieux des sources permettant l'histoire du fait maritime à la Martinique

L'objectif est de présenter les sources permettant de retracer l'histoire du fait maritime à la Martinique. Les sources en histoire antillaise ont pour point commun d'être souvent lacunaires. Les conditions météorologiques aux Antilles caractérisées par un climat chaud et humide empêchent une bonne conservation des documents. L'éruption de la Montagne Pelée en 1902 a également participé à la destruction de très nombreux documents relatifs au commerce. Il est toutefois possible de mettre la main sur certains fonds apportant une réelle richesse documentaire. Il faut tenir compte de cette situation pour comprendre les méthodes mises en œuvre dans le cadre de ce travail scientifique afin de remédier à ces manquements.

La situation documentaire biaise quelque peu les réponses apportées au cours de cette étude. Il n'a pas été possible de trouver une explication exacte à toutes les hypothèses prenant place ici. Toutefois, ce manque de sources ne peut être une justification permettant d'éviter de répondre même partiellement à ces questions. L'historien se doit de trouver des solutions pour contourner les lacunes des documents archivistiques. Pour ce faire, il se focalise sur des textes administratifs comme des lettres, des ordonnances, des rapports... Ces derniers apportent bon nombre de réponses aux questions qu'il se pose. S'il est vrai que l'espace maritime n'est pas au cœur de ces écrits, il est possible de dénicher par ci et par là des indices sur les rapports qu'entretiennent les Antillais avec la mer.

Un autre aspect non négligeable est le croisement des documents d'origines diverses. Pour cette raison, des documents comme *les Annales Maritimes Coloniales* ou les archives de la Lloyds ont été dépouillés. Ces archives ne se concentrent pas sur l'espace géographique des Petites Antilles, mais nous avons pu trouver quelques informations précieuses sur le sujet.

Les sources envisagées sont diverses et variées. Elles proviennent de différents fonds d'archives qui vont être présentés successivement. Le XIX^e siècle est pauvre en informations sur le commerce maritime, ce qui est paradoxal étant donné que ce siècle connaît une explosion d'échanges commerciaux suite à l'industrialisation progressive des pays occidentaux. Des historiens se sont penchés sur cette question sans pour autant y trouver une réponse simple et claire. Thierry Sauzeau émet l'hypothèse que cela est dû à la suppression des Amirautés⁹⁸. Celles-ci représentaient une source importante pour les questions d'aspects maritimes. En effet, « le cahier des charges des amirautés en matière de risque est impressionnant : la surveillance des chenaux (bouées, balisage), des quais, des digues, et des jetées ; la sécurité des rades et des accès dont se chargent les pilotes lamaneurs⁹⁹ ; le contrôle du lestage et du délestage pour éviter l'encombrement des chenaux, l'inspection des navires en cours de construction, la connaissance par les rapports que font les capitaines sur leurs conditions de navigation et les incidents survenus, la surveillance de l'avitaillement et des opérations de chargement, la délivrance des congés pour appareiller, la certification des maîtres et des capitaines »¹⁰⁰. Aux Antilles, les Amirautés sont effectives entre 1717 et 1791. Les documents qu'elles ont produits ont fait l'objet de peu de recherches historiques. Lors du colloque intitulé « Entre exclusif et contrebande, le commerce colonial aux Antilles XVIIe – début du XIXe siècle : journée d'étude, du 24 au 16 octobre 2019 », Jean-Sébastien Guibert présente les intérêts de ce fonds documentaire¹⁰¹. Les archives qu'il recèle

⁹⁸ Thierry Sauzeau, *Tempêtes, naufrages et sauvetages sur les côtes oléronaises (1820-1870)*, *op. cit. supra* n. 93, p. 204

⁹⁹ « Les services de lamanage consiste en l'amarrage, le désamarrage et le déhalage des navires de commerce en escale dans les ports [...]. Dans les ordonnances de Colbert en 1681, le lamanage est le travail des mariniers qui conduisent le navire à l'entrée du port [...], il est ainsi appelé pilotage ». Même s'il y a une différence entre les fonctions, il pouvait y avoir « une confusion et l'on parlait alors de pilote lamaneur ». Bruno Huet, « Le lamanage en France », *Lamanage - La Rochelle-Charente*, s. d., <https://www.lamanage.fr/activites.php> (consulté le 22/08/2022).

¹⁰⁰ Gérard Le Bouëdec, *Les interfaces littorales et maritimes : évolution de la recherche*, *op. cit. supra* n. 44, p. 34

¹⁰¹ Jean-Sébastien Guibert, *Aperçu du commerce colonial à travers les papiers des Amirautés des Petites Antilles 1770-1780*, Colloque : *Entre exclusif et contrebande, le commerce colonial aux Antilles XVIIe-début XIXe siècle : journées d'étude, du 24 au 26 octobre 2019*, Université des Antilles, 2019, <http://www.manioc.org/gsdll/cgi-bin/library?a=q&r=1&hs=1&q=Entre+exclusif+et+contrebande&e=q-11000-00---off-0portail-bnpm%2Cfichiers%2Cfondrenm%2Cfondjean%2Cportail%2Cetudesc1%2Crecherch%2Cpatrimoine%2Cimages%2Cbnp%2Cdoc%2Cramil%2Cesclaves%2Cthesesenl%2Cifremer%2Chaluag%2Cuiwi-01-1---0-10-0---0direct-10---4-----0-11-11-fr-Zz-1---20-about---00-3-1-00-0-11-0-0utfZz-8-00&fqf=DC&t=0> (consulté le 27/04/2022).

sont d'une importance capitale pour traiter du commerce aux Antilles durant le XVIII^e siècle. Malheureusement, la suppression des Amirautés en 1791 prive l'historien contemporanéiste d'une source de premier choix pour traiter du naufrage.

Une partie des archives de la Martinique est conservée aux archives nationales des Outre-mer (ANOM) à Aix-en-Provence. Pour cette étude, deux sources ont été consultées, la presse coloniale et les correspondances du ministère des colonies. La presse a été numérisée par les ANOM et est aussi consultable aux archives de la Collectivité Territoriale de Martinique. Trois périodiques ont été consultés : la *Gazette de la Martinique*, *Le Journal officiel de la Martinique* et le *Courrier de la Martinique*. Ces trois journaux permettent à l'historien d'examiner au quotidien la première partie de la période qui nous intéresse dans le cadre de cette étude. Ces documents donnent des renseignements sur les départs et arrivées des navires. Une section, souvent en première page, reprend les événements marquants de la vie maritime de l'île. Ainsi, sont occasionnellement mentionnés des naufrages. Lorsqu'il s'agit d'un événement majeur comme un ouragan, les données peuvent être très détaillées. Il est donc possible d'obtenir des informations concernant les navires impactés, les capitaines, l'aléa ayant entraîné la perte ainsi que le lieu et la date du naufrage. Néanmoins, ils n'ont pas tous été conservés dans leur intégralité. Il est donc nécessaire de les associer avec d'autres documents.

Les documents du ministère des colonies sont regroupés dans la section des séries géographiques (SG/MAR). Cette série a été établie « artificiellement au début du XX^e siècle »¹⁰². Cette source se présente sous deux aspects différents : d'une part, la correspondance des gouverneurs (SG/MAR/CORR) et d'autre part, des dossiers. Ces derniers prennent la forme de « petits dossiers ou de pièces sorties de leur contexte administratif, comme des rapports ou des notes d'information, et comportent principalement de la correspondance »¹⁰³. La série se compose de 370

¹⁰² ARCHIVES NATIONALES D'OUTRE-MER (ANOM), *Ministère des colonies, série géographique Amérique (1635-1905)*, <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ark:/61561/ku703snf>, (consulté le 9 mars 2016).

¹⁰³ Ibid.

cartons allant de 1793 à 1931¹⁰⁴. Elle se base sur la correspondance du gouverneur (FM/SG/*/MAR/CORR/39, *Correspondance générale. 1818. Le lieutenant général Donzelot. Gouverneur (janvier-juin)*), sur des naufrages divers (FM/SG/MAR/103/924, *Sinistres divers*), sur des pertes de navires (FM/SG/*/MAR/103/919, *sinistres naufrages « Le David » « La Fiducie » 1855*) et sur des états de navires (FM/SG/*/MAR/90/754, *Envoi d'État de navire du commerce attaché à la colonie en faisant les voyages de long cours*). Ces dossiers permettent d'analyser de façon complète la période allant de 1815 à 1855. Cette série est jointe à la correspondance des gouverneurs. La série géographique contient aussi des documents qui sont à mettre en relation avec la sécurisation de l'espace maritime (FM/SG/*/MAR/110/1001, *Ports et rades. Phare de la Caravelle (point N. de la Martinique) ; correspondance entre le gouverneur et le ministre ; p.v. du Conseil privé, rapports de mer de capitaines de commerce ; questions budgétaires. 1850-1859*). Elle est également consultable aux archives de la Collectivité Territoriale de Martinique. En effet, les dossiers ont été microfilmés et celui compulsé est repris sous la cote « 1Mi ... ».

On peut également ajouter la série généralité (SG/GEN) qui comporte des dossiers relatifs à tout l'empire colonial français. Au sein de cette série, cinq dossiers ont un lien avec l'histoire maritime de la colonie. Si certains documents font mention de quelques pertes de navires, la majorité de ceux-ci est en lien avec la sécurisation progressive du littoral.

Si les ANOM représentent un centre important de l'information sur les risques maritimes à la Martinique, il ne faut pas oublier les archives le Service Historique de la Défense (SHD). Ces dernières sont conservées en partie à Vincennes. Ainsi, ont été analysés les papiers de la commission supérieure des naufrages (fonds MV/CC4¹⁰⁵). Cette commission est mise en place par le ministre de la Marine et est en charge d'émettre des jugements sur des pertes de navires. Ces fonds sont d'une richesse incalculable pour quiconque souhaite s'intéresser au phénomène du naufrage. Lors de nos dépouillements, nous avons constaté qu'elles

¹⁰⁴ Danielle Bégot *et al.*, *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise Guadeloupe, Martinique, Saint-Domingue, Guyane, XVIIe-XXIe siècle*, Péronnas, CTHS, Académie des sciences d'outre-mer, 2011, p. 631

¹⁰⁵ La commission siège entre 1860 et 1913.

renseignaient sur des pertes aux quatre coins du globe. Ces archives sont particulièrement intéressantes, car elles donnent le point de vue du capitaine sur la perte de son navire, mais aussi celui des marins, officiers et autorités locales. Après enquête, la commission est chargée d'émettre un jugement et de condamner ou non le capitaine. Cependant, toutes les années n'ont pu être consultées. Les rapports de la Commission supérieure des Naufrages sont en cours de restauration pour les années allant de 1888 à 1894 et de 1902 à 1903. C'est la première fois que les documents de cette commission sont utilisés pour étudier la thématique des risques maritimes aux Antilles. Lors de nos recherches en bibliothèque, il est apparu que ces fonds pourtant d'une importance capitale pour l'analyse du naufrage n'ont pas fait l'objet d'une enquête approfondie de la part des historiens. Faute d'éléments de comparaison avec un autre espace maritime, il ne nous est pas possible de juger de la pertinence des décisions prises par les membres de la commission concernant les pertes survenues à la Martinique.

Quoiqu'il en soit, ces sources fournissent à l'historien un point de vue multiple sur l'accident et ce, en interrogeant des membres de l'équipage autres que le capitaine. Cependant, il convient de nuancer les propos tenus par ces marins. N'est-il pas probable qu'ils fournissent des informations biaisées souhaitant minimiser leurs propres erreurs ? De même, ne suivent-ils pas le capitaine par loyauté ou par peur ? La lecture des rapports ne peut répondre à elle seule à ces questions. Cependant, il paraît légitime de les poser.

Les juges sont-ils plutôt cléments ou au contraire plutôt sévères vis-à-vis des capitaines jugés responsables de la perte de leur navire ? D'autres questions se rapportant à la commission restent sans réponse : quelle est la quantité de dossiers relatifs à une perte aux Antilles sur l'ensemble des documents ? Les naufrages sont-ils tous analysés ? Les jugements sont rendus sur base de formulaires complétés par le capitaine du port mais ceux-ci sont-ils suffisants pour établir ou non la culpabilité d'une personne ? Ce mode de fonctionnement ne biaise-t-il pas l'enquête et n'oriente-t-il pas vers des éléments à charge ou à décharge concernant la responsabilité du capitaine du navire ? Les juges ne connaissant pas les conditions particulières de navigation sont-ils aptes à condamner le responsable du sinistre ?

A titre d'exemple, la perte du brick *Deux-Sœurs* commandé par le capitaine Nicolaï Ange aurait fait naufrage à l'anse à Bertrand¹⁰⁶. Anse située en Guadeloupe mais qui, dans le rapport, est pourtant localisée à Saint-Pierre de la Martinique. Il y a donc une confusion entre les deux îles. Pour l'historien, s'agit-il d'une erreur sur le nom de l'anse ou au contraire sur la dénomination du lieu ? Faute de documents annexes à ce naufrage, il est impossible de trancher la question. Autre hypothèse, s'agit-il d'un nom donné à une anse de la rade de Saint-Pierre tombé depuis lors en désuétude ? Quoiqu'il en soit, le nom d'anse à Bertrand n'a pu être retrouvé dans les sources consultées¹⁰⁷. Toutes ces interrogations démontrent de la nécessité d'une lecture critique sur le travail de la commission supérieure des naufrages.

Des documents de la série BB4 et BB5 reprenant des informations sur les campagnes militaires ont également été dépouillés. Dans ces documents sont relatées des pertes de navires militaires. Les indications délivrées par ces fonds sont minimales puisqu'il n'est question que d'une liste de pertes survenues entre l'An II et 1817. Pour la période qui nous intéresse, seules quatre pertes de navires militaires ont eu lieu à la Martinique et toutes sont à mettre en relation avec l'ouragan de 1817. Ce qui fait défaut, c'est le manque de détails sur les circonstances précises du drame. Il faut aussi tenir compte du fait que cette étude couvrant une période de paix, aucun document ne fait mention de naufrages de navires militaires pour fait de guerre. Les fonds de la série 7DD apporte des informations sur l'état des navires présents aux Antilles. La consultation de la série DD2 du génie militaire a été envisagée pour ce travail. Après un examen minutieux des inventaires par les archivistes et aussi de notre part, il s'est révélé qu'aucun document ne porte sur la sécurisation maritime à la Martinique.

¹⁰⁶ SHD, MV CC4 2099, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage dans l'anse à Bertrand (rade de Saint-Pierre) le 29 novembre 1890, du brick « Deux-Sœurs », de Marseille, commandé par le capitaine au long-cours Nicolaï (Ange), inscrit à Paris., 24.01.1891.

¹⁰⁷ Monnier Paul, Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825, s.l., 1831 ; Vuillemin A, La France. La Martinique (île des Antilles) ; Vuillemin A, La France. La Martinique (île des Antilles), 1850.

Aux Archives Nationales à Paris (AN Paris), trois sous-séries de la série JJ (*Services hydrographiques de la marine*) ont été consultées. Un dossier provient de la sous-série 3JJ (*Observations scientifiques et géographiques*), deux de la 4JJ (*Journaux de bord*) et trois de la 5JJ (*Voyages et missions hydrographiques – XVIIIe-XIXe siècles*). Tous les documents issus de ces fonds délivrent une image des conditions de navigation à la Martinique durant le XIXe siècle. Ils sont particulièrement utiles car les annotations des capitaines donnent des informations sur la perception des risques par les navigateurs.

Les archives départementales de la Collectivité Territoriale de la Martinique (AD CTM) ont également fait l'objet d'un dépouillement systématique. Mais force est de constater l'état déplorable dans lequel les documents ont été conservés. Il ne faut pas jeter la pierre sur les archivistes qui font un travail considérable pour tenter de restaurer les documents. Le climat tropical et des années de mauvaise conservation ont eu raison d'une grande partie des documents. De plus, la destruction de la ville de Saint-Pierre par l'éruption volcanique du Mont Pelé a provoqué la destruction de nombreux documents. Seuls quelques dossiers épars ont pu être utiles à cette recherche. Tous sont en rapport avec les améliorations portuaires du port du Fort-de-France. Nous avons la volonté d'étudier les fonds de la justice afin de retrouver les déclarations des pertes de navires faites par les capitaines aux tribunaux de commerce. Or, la série est dans un état de délabrement très avancé. Le responsable des archives nous a donné l'autorisation de tenter de consulter un dossier, mais celui-ci « tombe en poussière ». Il ne nous a donc plus été autorisé de compulser cette série avant qu'elle ne soit restaurée.

Un dossier de la série S : *Travaux publics et transports, 1814-1946* et classé dans la sous-série 6S : *Chemins de fer, transports aériens, météorologie, service hydraulique*, dossier 6S18081 concerne le cyclone du 8-9 août 1903.

Les sous-séries 3N (*Comptabilité générale*) et 4N (*Immeubles et biens mobiliers appartenant à la colonie*) comprennent des documents sur le Bassin de Radoub de Fort-de-France.

Six plans issus de la série 1O (*Généralités et affaires intercommunales*) aident à comprendre les aménagements portuaires de la baie de Fort-de-France entre 1827 et 1916.

Les fonds 1Fi ont livré trois cartes générales de la Martinique. N'étant ni datées ni signées, il est donc difficile d'établir un lien entre notre sujet d'étude et ces cartes. Le fait qu'elles présentent l'île de façon globale n'aide pas les marins à identifier et localiser les dangers liés à la navigation susceptibles d'être sur leur route.

Les actes du Conseil Privé de la Martinique ont été consultés (fonds 5K). Ils couvrent la période allant de 1827 à 1870. Faut de temps, seuls les inventaires d'archives ont été analysés. Plusieurs éléments sont en relation avec la sécurisation du littoral martiniquais. Des documents relatifs à la francisation de certains navires permettent de dresser un portrait du cabotage, grand absent des archives permettant l'étude du naufrage aux Antilles.

Afin de pallier le manque crucial de données sur le cabotage, les cartes postales des fonds (2Fi) ont été utilisées pour tenter d'illustrer ce type de navigation. Aussi, le recours à ces fonds doit faire l'objet de remarques préliminaires. Ces documents ne sont pas datés et couvrent une large période allant du XIXe au XXe siècle. Il est donc possible qu'une carte postale utilisée dans cette thèse soit postérieure à la période d'étude. Toutefois, la navigation commerciale aux Antilles durant le XIXe et le début du XXe siècle reste principalement à voile et ne subit pas de modifications importantes. L'utilisation de ces documents paraît donc pertinente, faute de mieux, pour étudier le cabotage à la Martinique.

Deux périodiques numérisés sont consultables aux archives de la CTM. La *Gazette de la Martinique* et le *Courrier de la Martinique*. Le premier est une publication du gouvernement de la Martinique. Ce journal est édité à Saint-Pierre et paraît de 1766¹⁰⁸ à 1830 à raison de huit fois par mois soit un numéro en début de semaine (mardi ou mercredi) et un autre en fin de semaine (vendredi ou samedi).

¹⁰⁸ *Gazette de la Martinique* dans BNF. *Presse locale ancienne*, <https://presselocaleancienne.bnf.fr/ark:/12148/cb32780464v>, (consulté le 14/06/2018).

Il relate les événements de la colonie¹⁰⁹. Une page est consacrée aux entrées et aux sorties des navires. On y trouve également des textes de lois, des règlements, des annonces de ventes, etc. Cette source couvre la période allant de 1815 à 1831. Elle n'est pas consultable en intégralité. Il manque en effet plusieurs numéros suivant les années, mais le croisement avec d'autres sources permet de combler ces lacunes. Le *Courrier de la Martinique* est également une parution du gouvernement de la Martinique. Il est édité à Saint-Pierre et est publié entre 1833 et 1852¹¹⁰. Il paraît le mercredi et le samedi à raison de huit fois par mois. Il suit la même ligne éditoriale que la *Gazette de la Martinique*. Il est consultable pour les années allant de 1833 à 1852. Suivant les années, plusieurs numéros sont manquants. Les années 1844, 1845, 1846, 1847 et 1849 n'ont pas été conservées.

Les archives départementales de la Gironde (AD Gironde) et de la ville de Bordeaux (AM Bordeaux) ont aussi fait l'objet de notre intérêt. La ville de Bordeaux a un passé colonial bien connu. Les relations de la cité avec la Martinique sont légion. Toutefois, les fonds relatifs à l'histoire de la Martinique au XIXe siècle sont pauvres en informations. La raison de cette pauvreté provient du fait que les archives du port de Bordeaux ont brûlé dans un incendie en 1919 provoquant la destruction d'un bon nombre de documents. Aux AD Gironde, il a été possible de retrouver dans les fonds de l'inscription maritime plusieurs navires ayant fait naufrage à la Martinique. Ces fonds sont particulièrement intéressants car ils permettent de retracer l'histoire du navire depuis son quartier d'origine jusqu'à sa « retraite ». Des documents issus de la série iconographique viennent illustrer le négoce de Saint-Pierre. Les archives des négociants ont été dépouillées permettant de mettre à jour quelques lettres relatant les échanges entre Bordeaux et la Martinique. Aux AM Bordeaux, un archiviste nous a fourni une liste de documents relatifs à l'histoire maritime de la cité. Malheureusement aucun document n'est en lien avec notre sujet pour la période étudiée.

¹⁰⁹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers...*, op. cit., p. 72.

¹¹⁰ *Le Courrier de la Martinique*, dans BNF. Bibliothèque nationale de France, http://data.bnf.fr/32750544/courrier_de_la_martinique/, (consulté le 15/06/2018).

Les archives municipales de la ville de Marseille (AM Marseille) ont également été consultées mais n'ont pu fournir de pièces en rapport avec l'histoire de la Martinique.

La Chambre du Commerce et de l'Industrie de Marseille (CCI Marseille) conserve deux dossiers fournissant des informations sur les échanges commerciaux de la cité phocéenne avec les Antilles.

Les archives départementales de Loire Atlantique (AD LA) sont partiellement numérisées et disponibles en ligne. Une base de recherche permet de retrouver les matricules des navires à partir de leur nom. Ces fonds ont permis d'identifier avec certitude moins de dix bâtiments ayant fait naufrage à la Martinique. Si ce nombre est si restreint, c'est par le caractère incomplet des sources consultées en amont en Martinique, aux ANOM et aux SHD. Des éléments distinctifs comme par exemple le nom du capitaine permettant l'identification d'un bateau n'ont pas été conservés.

La visite de ce centre d'archives, de ceux de Nantes et de Seine Maritime aurait dû être envisagée. Cependant, la pandémie et les restrictions de déplacements ont compliqué l'organisation de ces visites aux archives.

La crise sanitaire ayant entraîné la fermeture des centres d'archives pendant plusieurs mois, nous avons pris la décision de nous focaliser sur des sources en ligne. Ainsi, plusieurs périodiques ont été explorés sur le site de la Bibliothèque Nationale de France (BNF). Le *Journal officiel de la Martinique* est un hebdomadaire qui est publié entre 1834 et 1947. Il est édité par l'imprimerie du gouvernement de Fort-de-France (Fort-de-France). C'est de facto un journal officiel de l'île qui paraît sous les ordres du gouverneur. Ce périodique est divisé en deux parties. Une partie officielle relatant les différentes informations émanant du pouvoir de l'île et une autre non officielle. Néanmoins, son dépouillement permet une large étude des pertes maritimes à la Martinique. De tous les documents que nous avons étudiés, c'est la seule source qui nous fournit des détails sur le bornage et le cabotage de l'île. Les pertes de très petites embarcations comme les barques ou yoles y sont indiquées. De plus, le journal comptabilise par mois et par an les entrées et sorties du port. Cela permet d'avoir un aperçu du commerce global de la

colonie. Mais ce périodique n'est pas entièrement numérisé sur Gallica. Par conséquent, toutes les années n'ont pas pu être dépouillées. De plus, certaines années sont très incomplètes. Seules les années 1844-1848, 1864-1875, 1877-1881 et 1883-1903 ont été consultées. Mais, chose étrange, aucune perte n'est répertoriée lors de l'éruption de la montagne Pelée. Le journal fait mention de l'éruption et des dégâts, mais ne traite pas de l'aspect maritime.

Outre ce périodique, le mémoire de M. P. Monnier (1828) intitulé *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825* a été analysé dans son intégralité. Ce dernier fournit une description détaillée des côtes et ports de l'île. C'est un ouvrage essentiel qui donne un point de vue direct sur la situation cartographique de l'île dans le premier quart du XIXe siècle. L'auteur est ingénieur hydrographe de la marine. Il a la charge de faire des études hydrographiques au large de l'île.

Toutes ces sources ont permis la construction d'une base de données sur le naufrage. C'est à partir de cette base que les registres de la Lloyds¹¹¹ ont été analysés. Seuls deux navires ont pu être clairement identifiés dans les documents de la compagnie d'assurance anglaise. La Lloyds est intéressante car elle donne des indications sur le port d'amarrage du navire, c'est-à-dire l'endroit où ce dernier est immatriculé pour la navigation. On retrouve aussi dans leurs registres une information sur le tonnage du navire et sur le nom du capitaine ainsi que sur le parcours pour lequel le bâtiment est assuré. Toutefois, la consultation de ces documents n'est pas commode pour l'historien.

Les archives du Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN) sont consultables à la Direction des affaires culturelles (DAC) de la Martinique et dans le bureau de Jean-Sébastien Guibert à l'Université des Antilles, pôle de Schœlcher. Ce groupe d'archéologues a réalisé plusieurs fouilles dans les Antilles. Leur travail a consisté à identifier les épaves de navires à partir d'éléments

¹¹¹ « Lloyd's Register of Ships Online », *Lloyd's Register Foundation. Heritage & Education Centre*, s. d., <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online> (consulté le 12/01/2022)

d'archives et de traces archéologiques sur le terrain. Ils ont ainsi pu rendre un nom aux navires qui reposent dans la baie de Saint-Pierre à la suite de l'éruption de 1902.

Les annales maritimes et coloniales ont été dépouillé pour les années 1830 à 1836, 1839, 1841 et 1844 à 1846. Elles sont disponibles en téléchargement libre sur l'espace de diffusion du SHOM¹¹². Cependant certaines années ne peuvent être consultées malgré leur présence sur le site internet. Ces sources informent les navigateurs et la population sur une multitude de sujets ayant attiré à la marine. Dans le cadre de notre thèse, ce sont les mentions d'améliorations portuaires qui ont retenu notre attention.

Toutes ces sources traitées individuellement ne permettent donc pas une étude aisée du phénomène du risque et de la sécurisation maritime à la Martinique. Une approche méthodologique permettant une analyse sérielle du naufrage a donc été mise en place.

¹¹² « Annales Maritimes et Coloniales », *Shom, espace de diffusion*, s. d., <https://diffusion.shom.fr/loisirs/decouverte-du-littoral/documents-historiques/annales-maritimes-et-coloniales.html> (consulté le 18/05/2022)

4. Méthodologie

Les sources étudiées sont dans leurs grandes parties lacunaires et présentent des facettes et points de vue différents sur le naufrage et la sécurisation maritime de l'île de la Martinique au XIXe siècle. Il est impossible à l'historien de les analyser sans les confronter les unes aux autres. Pour ce faire, il a fallu mettre en place une méthodologie permettant une étude rigoureuse du naufrage. Cette sous-partie vise à expliciter la méthodologie mise en œuvre pour standardiser l'information.

L'étude des pertes en mer se fait par le biais de bases de données. Chaque naufrage recensé dans les sources est encodé dans un tableau afin d'établir une uniformisation de l'information permettant une étude statistique du phénomène des pertes en mer. Des répertoires et des tableaux ont été créés à partir des différents documents issus du corpus. C'est par l'approche croisée des sources que l'historien peut espérer connaître au mieux cet aspect du passé.

La création de bases de données est au cœur de cette étude. Toutes les conclusions apportées dans ce travail découlent directement de leur construction et de leur exploitation. L'utilisation d'un tel procédé n'est pas neuve puisque Jacques Ducoin¹¹³ et Jean-Sébastien Guibert¹¹⁴ ont fait appel à cette méthode pour la rédaction de leur thèse. Ce travail suit la même ligne méthodologique que celle de Jean-Sébastien Guibert.

Les bases de données permettent de répondre à la question des risques maritimes et de cartographier les pertes et la fréquence du naufrage à la Martinique.

Les pertes en mer sont à mettre en relation avec la fréquentation maritime. En effet, c'est par l'étude de ces deux aspects, pertes et fréquentation, qu'il est possible d'appréhender la dangerosité d'un espace. L'analyse de la fréquentation

¹¹³ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40

¹¹⁴ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46

vient nuancer les données relatives aux naufrages en relativisant les risques liés à la navigation aux Antilles.

Au de-là de ce travail de recherche, le recours aux bases de données peut servir de source à un travail d'envergure archéologique. En effet, chaque perte maritime est localisée de manière aussi précise que possible en fonction des sources disponibles.

1) Explication des bases de données

La base de données initiale (annexe 3) reprend dans la première entrée le nom des navires naufragés. Si le nom du bateau n'est pas mentionné alors l'indication « n.m. » est de mise. À cela, on ajoute l'année et une lettre alphabétique. Ainsi, dans la présente synthèse, le navire « n.m. 1831 a » est noté « 1831 a ». Les entrées suivantes concernent le type de navire, le pays, le port d'origine, le propriétaire, le nom du capitaine, le tonnage, la cargaison, l'objet (hauturier, caboteur, bornage...), la cause directe, la date, l'aléa (humain, climatique...), la conséquence, la commune, le lieu exact, l'équipage (nombre, le nombre de morts, le nombre de rescapés), les cotes et sources. Le type de navire n'est pas clairement défini.

Trois autres bases de données sont centrées sur la fréquentation maritime. Lors de mon mémoire de master 2¹¹⁵, le choix avait été fait de comptabiliser toutes les entrées et sorties des navires pour calculer au mieux le pourcentage de risque. Cette étape laborieuse et coûteuse en termes de temps n'a pas été mise en œuvre pour ce travail de thèse. En effet, à l'époque, le manque crucial d'informations dans les sources ne nous permettait pas d'obtenir une base de données satisfaisante. Dès lors, nous avons choisi de nous concentrer sur les entrées et sorties qui sont comptabilisées par les autorités locales de l'époque elles-mêmes. Ces informations proviennent du périodique *Journal officiel de la Martinique*. Néanmoins, la façon

¹¹⁵ Maxence Robyns, *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, op. cit. supra n. 47

de dénombrer les navires change à un certain moment. C'est pourquoi deux bases de données ont été créées, une antérieure à 1855 et une postérieure à cette date respectant la structure initiale de la source. En plus de ces deux tableaux, un troisième comptabilisant les totaux a été réalisé.

Les documents dans leur état d'avant 1855 différencient le long cours et le cabotage des navires français, étrangers et provenant des diverses colonies françaises.

Après 1855, cette différence n'apparaît plus. Les navires hauturiers et caboteurs sont recensés dans la même colonne. À cela, une distinction s'ajoute dans la provenance des bâtiments français et étrangers venant de France, des colonies françaises, des États-Unis et des autres pays. Les colonnes de notre base de données sont reprises sous les intitulés suivants : entrée des navires français de France (EFFr), des colonies françaises (EFCf), des États-Unis (EFUSA) et de l'étranger (EFE) ; entrée des navires étrangers de France (EEFr), des colonies françaises (EECf), des États-Unis (EEUSA) et de l'étranger (EEE) ; sortie des navires français de France (SFFr), des colonies françaises (SFCf), des États-Unis (SFUSA) et de l'étranger (SFE) ; sortie des navires étrangers de France (SEFe), des colonies françaises (SECf), des États-Unis (SEUSA) et de l'étranger (SEE). Est spécifié aussi le récapitulatif du nombre total de navires (total), des navires français entrés (Tot EFr), des navires étrangers entrés (Tot EE), des navires français sortis (Tot SFr), des navires étrangers sortis (Tot SE).

Enfin, le dernier tableau s'intéressant à la fréquentation est une synthèse des deux premiers. Les entrées et sorties y sont comptabilisées par mois.

Une dernière base de données se concentre sur les navires de sauvetage et ne comprend que le nom des bâtiments envoyés au secours des autres embarcations.

Un tableau synthétique détaille les différents évènements climatiques survenus au cours du XIXe siècle. Il fournit des informations telles que la date de l'évènement, le lieu impacté et les communes les plus touchées, la direction des vents, les différents dégâts terrestres, la mortalité due aux évènements, le nombre de navires touchés et les mesures barométriques de l'époque.

Ces différents tableaux permettent ainsi de réaliser des graphiques et des cartes rendant possible l'analyse spatiale et statistique des risques en mer entre 1815 et 1903. Pour ce faire, nous allons confronter les données issues des tableaux entre les pertes et la fréquentation maritime. Cependant, ces analyses peuvent être biaisées par l'aspect artificiel des sources consultées, un certain nombre de dossiers issus de la série géographique ayant été constitués par les archivistes. De plus, de nombreuses lacunes dans les sources faussent certaines informations présentes dans ce mémoire. En effet, le cabotage y est à maintes reprises sous-estimé. A la lecture seule des données, ce type de navigation semble être immunisé contre les risques maritimes dans les Petites Antilles. Or, il n'en est rien puisque ces bateaux sont tout aussi impactés que ceux pratiquant le long cours.

A cette approche purement mathématique permise par ces bases de données, il nous faut ajouter une approche plus qualitative, ne plus faire de l'histoire du nombre, mais une histoire humaine. C'est pourquoi l'exemple concret d'un navire perdu vient occasionnellement éclairer tel ou tel aléa.

II) Quelques points de méthode

Les bases de données présentées en amont reprennent les informations brutes des documents historiques. Cependant, en vue d'une étude statistique, il faut uniformiser les données pour les types de navires, les aléas climatiques, les conséquences et les noms de lieux.

Les bases intègrent aussi des interprétations qu'il convient de définir ici. La colonne intitulée « classification » a la volonté de catégoriser les aléas climatiques en fonction des dégâts recensés dans les sources. Les critères d'attribution sont explicités dans le chapitre II.2.B.II.

Il est également difficile d'attribuer une fonction à un navire. En effet, celle-ci peut changer plusieurs fois durant la vie d'un navire et celle indiquée dans cette base est celle du navire au moment de sa perte. A posteriori, l'hypothèse était de classer des navires provenant d'une autre île de la Caraïbe comme faisant du

cabotage. Mais outre cet aspect, peu d'éléments issus des sources comme la cargaison ne permettent de conforter cette hypothèse. Elle n'a donc pas été appliquée dans ce travail de recherche et la fonction de ces navires est restée comme étant non mentionnée (n.m.).

Les navires de commerce sont facilement identifiables en comparaison des militaires. Peu de ces navires sont dénombrés. Cela s'explique en partie par le contexte historique de la période. Le XIXe siècle constitue une période de paix. Les relations entre la France et l'Angleterre s'apaisent. Ce qui paraît étrange, c'est la non-présence des navires militaires qui sont chargés de la sécurité de l'île. Seuls quelques-uns apparaissent dans la base de données relatives au naufrage. Pourquoi les pertes militaires ne sont-elles pas relayées au pouvoir central à Paris ? Le manque de données provient également des sources qui ont été consultées. Il existe très certainement des informations sur les pertes militaires, mais malgré de nombreuses recherches aux ANOM, aux archives départementales de la CTM et aux SHD de Vincennes, nous n'avons trouvé aucun document y faisant référence. Ce manque d'éléments historiques prive cette thèse d'une thématique de recherche importante : quelle est la relation entre les militaires et les risques maritimes à la Martinique durant le XIXe siècle ?

Il est nécessaire de présenter brièvement les différents types de navires fréquentant la mer des Caraïbes pour en délimiter les fonctions possibles et les caractéristiques. Ces catégories sont principalement utilisées dans la seconde partie (II.B).

Faire une distinction entre le bornage, le cabotage et le grand commerce n'est pas chose aisée. Si le tonnage et la description des bateaux de la première catégorie ont rendu leur identification facile, ce n'est pas le cas pour la seconde et la troisième. Le caractère insuffisant des sources ne permet pas de les cibler avec la précision que l'on peut attendre dans un travail de thèse. Présentons la différence faite entre ces trois types de navigation.

La navigation dite de bornage correspond au cabotage localisé au pourtour de la Martinique. Il s'agit d'embarcations du type yoles, pirogues, barques, canots qui se chargent de transporter les marchandises entre les quais et les navires amarrés

dans la rade. Le terme de « bornage » s'applique également aux bateaux effectuant des traversées entre différents points de l'île.

Le cabotage est effectué par des navires commerçant entre différentes îles des Petites Antilles. Il s'effectue dans un espace restreint et le long des côtes. « En théorie, on distingue le petit cabotage et le grand cabotage, le premier étant la navigation entre les ports d'une même mer, le second étant une navigation entre les ports de mers différentes »¹¹⁶. Cette définition s'applique mal à l'espace antillais puisque la mer des Caraïbes s'étend de l'arc des Petites Antilles aux États-Unis au nord, au Mexique à l'ouest et à l'Amérique latine au sud. De plus, des distinctions entre les nations peuvent se coupler à cette première définition. Un navire effectuant du cabotage entre la Guadeloupe et la Martinique peut être considéré comme effectuant du petit cabotage, alors qu'il s'agira de grand cabotage entre la Martinique et Sainte-Lucie. La différenciation entre grand et petit cabotage n'est pas faite ici. Le caractère lacunaire des documents compulsés rend difficile l'identification des navires de cabotage et ne permet pas une distinction plus fine.

Le port d'origine de ses navires est indiqué et met en évidence les grands flux maritimes dans l'océan Atlantique. Cependant, faute d'éléments dans les sources et malgré des recherches intensives dans les archives, il n'est pas possible de distinguer le port d'amarrage du port d'origine d'un navire sauf pour neuf d'entre eux. L'origine du navire indiquée dans la base de données correspond donc à la ville de départ au moment de la perte d'un navire.

¹¹⁶ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 90

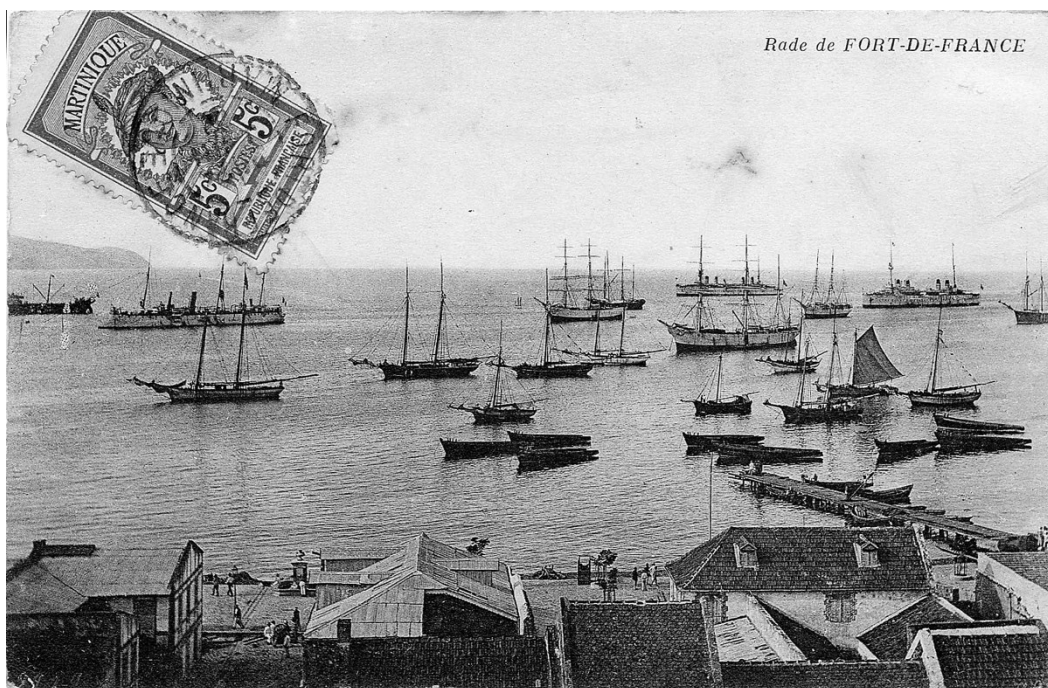


Illustration 1 Carte postale montrant la rade de Fort-de-France (Martinique), non datée, ACTM AD972 2Fi 00088 NB N¹¹⁷

Cette carte postale de la rade de Fort-de-France se présente sous la forme d'une photographie. Elle montre des navires au mouillage fréquentant la Martinique durant le XIXe siècle.

L'avant-plan de cette image correspond aux toits des maisons de la cité administrative. Un quai en bois s'avance de plusieurs mètres sur la mer, trois barques y sont amarrées.

Au second plan, les premières embarcations sont des barques. Elles sont probablement utilisées à des fins de chargement et de déchargement des navires présents dans la baie. Ensuite, cinq petits voiliers, peut-être des cotres servant sans doute au cabotage entre les îles ou au transport de marchandises entre Fort-de-France et Saint-Pierre.

Au troisième plan, des navires d'un plus grand tonnage sont ancrés dans la baie. Ceux-ci sont destinés au long cours. Huit voiliers sont visibles, possiblement des goélettes. Cela montre que la navigation aux Antilles reste principalement à l'énergie éolienne. Trois paquebots sur ancres attendent dans la baie. Ces derniers sont un bon exemple des progrès technologiques du XIXe siècle. Celui du centre est propulsé par la vapeur mais possède encore mâts et voiles pour palier à d'éventuelles pannes de la machine à vapeur. A moins qu'il s'agisse de mâts de charge. Cela démontre que les évolutions techniques sont réalisées de façon progressive. Les deux autres ne sont propulsés que par la vapeur et sont équipés d'une hélice.

Les navires militaires ne sont pas légion dans notre base de données. Ils sont désignés comme étant des bâtiments, gabarres, goélettes, bricks et navires. Ces déterminations sont les plus fréquentes dans le corpus documentaire analysé. Il est donc impossible de les différencier des navires de commerce à moins qu'il ne soit

¹¹⁷ ADCTM, Fonds 2Fi, Carte postale montrant la rade de Fort-de-France (Martinique), non datée, ACTM AD972 2Fi 00088 NB N

mentionné qu'ils ne soient des bâtiments de la marine. Chose plus étrange, l'absence totale de navires veillant aux respects des lois et luttant contre la contrebande encore fréquente durant le XIXe siècle. Quoi qu'il en soit, des navires militaires sont régulièrement envoyés au secours d'embarcations en perdition au large de la Martinique. Les bâtiments de la marine sont donc présents aux îles mais ils demeurent absents de notre base de données sans que nous ne puissions l'expliquer.

Les différents critères pour distinguer les différents types de navires sont les suivants.

Navire de commerce	Grand commerce	Français	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire en provenance de métropole ou mentionné comme étant de nationalité française
		Commerce étranger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire en provenance d'un pays étranger
	Cabotage	Cabotage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire mentionné comme faisant du cabotage
		Bornage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire de très petit tonnage ▪ Navire décrit comme étant une yole, une embarcation, un canot, barque, chaloupe, petit bac, canot plat, pirogue, plate.
Militaire			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire décrit comme étant une corvette, un aviso, une frégate ▪ Navire occupant une fonction militaire au sein de la colonie

Tableau 1 Critères de distinction entre les différentes formes de navigation

Les bases de données indiquent aussi la principale cause de la perte d'un navire. Il nous faut cependant expliquer les critères qui ont servi à déterminer les

circonstances du naufrage ? En effet, comment faire la différence entre un aléa climatique et une erreur humaine ? Où commence l'un et où finit l'autre ? D'autant plus que ces deux causes peuvent se conjuguer et entraîner la perte partielle ou totale d'un navire.

A titre d'exemple, le navire du roi la *Caravanne* fait naufrage sur la côte Atlantique de l'île au Marin¹¹⁸. La perte du navire est liée à un aléa climatique auquel s'ajoutent plusieurs erreurs humaines, mais c'est bien l'aléa climatique qui entraîne le navire dans une position difficile. Les erreurs humaines qui se succèdent ont pour volonté de sauver le navire mais ne font que retarder l'inévitable.

Climatique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire naufragé à la suite d'un aléa climatique bien défini ▪ Navire mentionné comme perdu à la suite d'un ouragan, d'un coup de vent, d'un raz-de-marée. ▪ Navire dont la cause principale a pu être reliée à un aléa climatique.
Humaine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire naufragé à la suite d'une erreur du capitaine ou de l'équipage (erreur d'estime, erreur de navigation, faute des pilote). ▪ Navire dont la responsabilité du capitaine a été mise en cause à l'époque.
Matérielle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire naufragé à la suite d'une avarie liée à la structure du navire.
Volcanique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire naufragé à la suite de l'éruption de la montagne Pelée en 1902.
Accidentelle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire dont la responsabilité humaine n'a pu être mise en doute. ▪ Navire qui ne fait pas naufrage à la suite d'un aléa climatique.

¹¹⁸ FM/SG/MAR/CORR/35, Kergrist Thomas Louis Kirkland Le Normant de, Rapport de la perte de la flûte du Roi « La Caravanne », 1817.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Navire qui ne fait pas naufrage à la suite d'une casse matérielle.
n.m.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La cause n'est pas mentionnée et il a été impossible de la déterminer.

Tableau 2 Critères de distinction entre les causes du naufrage

Afin de faciliter la lecture et la création des cartes destinées à localiser les zones « à risque » de la Martinique, les pertes ont été regroupées par commune.

Le premier critère choisi est celui de la proximité géographique avec le bourg le plus proche de la perte. Ainsi un navire mentionné comme perdu sur les Cayes Simon est considéré comme étant localisé au François puisque ces roches madréporiques se situent en face de ce bourg.

Le second est celui de la source. A titre d'exemple, le trois-mâts la *Charité*¹¹⁹ s'échoue sur le banc du Grand Macabou. Le rapport de la commission supérieure des naufrages note qu'il s'agit de la commune du Vauclin.

Les pertes en mer sont envisagées chronologiquement. Notre étude portant sur presque la totalité du XIXe siècle, il a paru pertinent de scinder en trois notre période. Le critère retenu pour ce faire est celui de l'éclairage progressif des côtes de France qui a lieu durant cette période de manière concomitante.

La première regroupe les pertes d'avant 1827. A cette époque, aucun phare ou sémaphore ne sont bâtis. Pour entreprendre leur approche de l'île, les navires arrivant de nuit sont livrés au seul éclairage des éléments naturels comme la Lune ou les étoiles.

La seconde période, comprise en 1828 et 1862, voit les côtes de la Martinique se doter d'un éclairage conséquent. Tout d'abord, un dispositif est établi au port de Fort-de-France, ensuite à différents points de l'île et enfin, on voit la construction d'un sémaphore à la Pointe Caracoli sur la Presqu'île de la Caravelle.

¹¹⁹ SHD, MV CC4 2098, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement au Vauclin (Banc du Grand Macabou) le 14 juillet 1888, vers une heure du matin, du trois-mâts « Charité », commandé par le capitaine au long cours de Mipy (Prudence-Marie), inscrit à Bordeaux, 09.11.1888.

La dernière phase se situe entre 1863 et 1903 et suit les étapes de construction de la précédente. Les rivages sont éclairés permettant aux bâtiments de se situer correctement et d'approcher facilement et en toute sécurité les côtes de la Martinique.

Les méthodes développées ici ont pour intérêt d'analyser l'évolution des pertes en mer à la Martinique. Les différentes phases de sécurisation du littoral ont-elles une incidence bénéfique sur la sûreté des navires ou, au contraire, sont-elles inefficaces ? Ce n'est que par l'approche chronologique qu'il est possible de répondre à cette question. L'identification du type de navire et des différentes causes du naufrage répond à des objectifs précis d'analyse. Les sources peuvent ne pas mentionner clairement les raisons de la perte d'un navire. Or, l'historien se doit d'être le plus précis possible dans son étude afin de déterminer les principaux risques maritimes présents dans les Petites Antilles.

Conclusion

Ce premier chapitre dont l'ambition est de présenter les grands axes de la recherche maritime antillaise, environnementale et technique ouvre plusieurs perspectives. Il est intéressant d'appliquer les problématiques de la recherche en histoire maritime sur le terrain de l'histoire martiniquaise. Les grands concepts utilisés sur d'autres parties du globe se doivent d'être transposés pour les rendre opérationnels.

Le naufrage comme objet de recherche apparaît comme pertinent pour analyser les sociétés du littoral. En effet, l'historien tente de déduire à partir des sources les causes et les conséquences de la perte d'un navire. La répétition des pertes entraînent une réaction des autorités locales et des capitaines de vaisseaux qui vont ensemble proposer une série de mesures en vue de limiter le nombre de naufrages. La perte d'un navire et de sa cargaison a des répercussions sur toute une série d'acteurs du monde de la mer que cela soit aux Antilles ou ailleurs dans le monde.

Les sources souvent lacunaires viennent compliquer le travail de recherche de l'historien. Elles sont peu nombreuses pour le XIXe siècle et font davantage défaut pour l'espace des Petites Antilles. Toutefois, il y a nécessité d'outrepasser ce problème pour atteindre le cœur de l'histoire martiniquaise. La méthodologie mise en place vise à restreindre les soucis archivistiques en tentant d'exploiter les sources de manière inattendue ou de les réinventer en vue d'aborder au mieux les risques maritimes à la Martinique. Cela se fait par l'utilisation de différentes bases de données.

Présenter et inclure ce travail de recherche au sein de l'historiographie récente est le but recherché de la première partie de cette étude. Le questionnement des risques maritimes n'est pas neuf mais il demeure malgré tout assez récent dans les îles de la Caraïbe puisque peu de travaux traitent de cette thématique. Ici, la question des risques maritimes est abordée de manière globale et quantitative afin d'en dresser une typologie.

Chapitre II - La perception du risque de navigation : du danger au risque

« Vers la mi-juillet vient la saison de l'hivernage ; c'est l'époque des grandes chaleurs, des tempêtes, des ouragans, des pluies abondantes, torrentielles parfois. La mer se gonfle en raz-de-marée redoutables aux navires et aux côtes. L'abondance de l'électricité atmosphérique et l'influence des vapeurs solaires tendent à produire des effets très énergétiques dans ces pays. Alors il se produit des tremblements de terre qui causent de grandes catastrophes »¹²⁰.

Jean-Marie Pardon, chef du bataillon de génie, décrit ici les conditions climatiques aux Antilles et les exagère fortement. La lecture de cet extrait laisse entendre que la mer des Caraïbes est un espace dangereux pour la navigation durant la saison de l'hivernage. Or, la réalité n'est pas si abrupte. Bien que les ouragans, les coups de vent et les tempêtes soient un danger considéré comme cyclique, ils ne surviennent pas chaque année et leur intensité varie en fonction de l'aléa et de la trajectoire prise par l'événement.

L'élément climatique n'est pas le seul risque encouru par la navigation. De nombreux récifs coralliens et bancs de sable bordent la côte atlantique de l'île, et l'absence d'éclairage des côtes durant la première moitié du XIXe siècle rend l'approche et l'atterrissage de nuit particulièrement risqués pour les bateaux. Les navigateurs ne peuvent observer les écueils dont les navires se rapprochent inexorablement. Cependant, une connaissance de plus en plus approfondie des fonds marins et une appropriation de l'espace tendent à rendre les risques localisés.

Afin de nuancer l'extrait de texte ci-dessus, il convient de présenter les conditions générales de navigation dans les Antilles à travers l'exemple de la Martinique. Quelles sont-elles ? La mer des Antilles est-elle aussi périlleuse que la

¹²⁰ Jean-Marie Pardon, *La Martinique : depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, s.l., 1877, p. 343

Méditerranée ou que l'océan Atlantique ? Longtemps, la navigation aux Antilles est décrite comme parfaite pour les navigateurs. Un bon nombre d'entre-deux insistent sur le calme de la mer dans ces régions tout en détaillant grandement les aléas climatiques. Par contre, à l'image de Jean-Marie Pardon, certains dramatisent ces risques. Il y a donc une différence flagrante entre risque réel et tel qu'il est perçu par les contemporains. Pour autant, beaucoup de naufrages ont lieu dans les îles de la Caraïbe.

La seule période à risque se situe entre les mois de juillet et de novembre. Elle correspond à ce que l'on appelle l'hivernage. Ce dernier est d'ailleurs largement décrit par les auteurs rédigeant des mémoires et des rapports illustrant les conditions de navigation à la Martinique.

Cette section vise à appréhender les conditions habituelles de navigation dans les Antilles et à les confronter aux ressentis des équipages présents sur les navires. La perception du risque par les marins est-elle la même que celle des administrateurs ? La réponse à cette question induit des solutions d'aménagements qui peuvent différer suivant les « groupes » desquels ils sont issus. Ainsi, les navigateurs peuvent avoir par exemple l'impression de l'utilité de la construction d'un phare à un endroit précis de l'île sans que cela ne soit en adéquation avec les risques réels. Les administrateurs, quant à eux, peuvent par méconnaissance de la mer minimiser ou au contraire accentuer la perception du risque. L'énoncé de Jean-Marie Pardon illustrant cette partie en est un exemple frappant.

1. Les conditions générales de navigation à la Martinique

La région des Caraïbes réunit des conditions clémentes, presque idéales pour la navigation. Les marées sont quasi inexistantes. Il n'y a par conséquent pas de risque de voir un récif disparaître sous la surface de l'eau. Monnier montre que les marées ont un coefficient très faible dans les Antilles. Ce dernier est de 28 pouces entre la marée basse et la marée haute au Robert et de 15 pouces au Fort-Royal¹²¹, soit respectivement entre 38 et 71 centimètres.

Deux saisons s'alternent au cours de l'année, la saison sèche, de novembre à juin et la saison humide, de juillet à octobre. La saison humide correspond à l'hivernage. Elle est rapidement identifiée et cernée dans le temps par les premiers colons. Les courants sont réguliers. Les vents sont ordinairement de l'est à l'est-nord-est¹²². Durant la saison sèche, les pluies sont plus rares et l'air relativement sec. Lors de la saison cyclonique, les vents prennent une direction est et sont très humides. Ainsi, les pluies sont plus abondantes et régulières¹²³.

La Martinique est visible à 15 miles¹²⁴ et les navigateurs peuvent aisément identifier les îles en fonction de leur relief particulier. Ils peuvent reconnaître la montagne Pelée, les pitons du Carbet et la montagne du Vauclin. Les navires passent par le sud pour se rendre à Fort-de-France et par le nord pour rejoindre Saint-Pierre. Dans son article, Max Guérout¹²⁵ met en avant les difficultés qui y sont rencontrées dans l'atterrissage de nuit.

La Martinique a une topographie différente entre la côte au vent et la côte sous le vent. Elle se divise en deux parties : une sans récifs entre le Diamant et la Perle (sauf la baie de Fort-de-France) et l'autre en est parsemée entre le havre de

¹²¹ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 101

¹²² *Ibid.*, p. 84

¹²³ Philippe Albert, Julien Spieser, *Atlas climatique de la Martinique le temps à la Martinique*, op. cit. supra n. 77, p. 11

¹²⁴ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 104

¹²⁵ Max Guérout, *Naufages sur la côte est de la Martinique*, op. cit. supra n. 70

Trinité et la pointe des Salines¹²⁶. La seconde est « largement ouverte sur la mer souvent houleuse »¹²⁷. Si ces dangers peuvent être évités la journée, ils représentent la nuit un risque mortel pour les navires qui ne peuvent estimer correctement leur position par rapport à l'île. S'ils ont une approche trop rapide, ils viennent s'échouer sur les récifs de l'île.

Outre ces dangers, notons que « les eaux tropicales ont un effet dévastateur sur les coques des navires en bois non doublés à cause de la présence de vers marins xylophages appelés tarets »¹²⁸.

¹²⁶ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, *op. cit. supra* n. 83, p. 111-112

¹²⁷ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique*, *op. cit. supra* n. 82, p. 39

¹²⁸ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, *op. cit. supra* n. 46, p. 292

A. La côte au vent

Exposons plus en détail la côte au vent de l'île. Vont être abordés la description physique de la côte, les vents et les courants.

La côte au vent de l'île est caractérisée par son aspect morcelé. Elle est décrite par un auteur anonyme en 1889 comme étant « une terre abrupte incessamment assaillie par la mer »¹²⁹. De nombreux récifs et bancs de sable y sont présents. Cependant, ces dangers qui s'étirent de la pointe sud de l'île à la Presqu'île de la Caravelle ne s'éloignent guère de plus de cinq miles de la côte¹³⁰. La barrière de corail entre le Robert et le Vauclin présente peu d'obstacles à la navigation d'après Monnier. L'étude des pertes en mer invalide cette affirmation de l'hydrographe. A la Martinique, les écueils sont appelés « cayes ». Les cayes « se présentent soit en plaques ou pâtés isolés, soit sous forme de barrière »¹³¹. On trouve régulièrement dans les archives la mention de la « caye Macabou » et de la « caye Simon » où d'abondantes pertes ont lieu, révélant ainsi à l'historien une erreur d'appréciation par Paul Monnier. Un navire souhaitant se rendre aux ports du Robert, du François ou du Vauclin doit louvoyer entre les passes. La carte de Paul Monnier montre les différents dangers liés à la navigation qu'il a pu identifier lors de sa mission hydrographique au nom du Roi entre 1824 et 1825. Le trait de côte entre Sainte-Marie et le nord de l'île est quant à lui dépourvu de formations récifales¹³².

Les vents sont dominés par les alizés sur la côte est. Les reliefs créent une barrière naturelle contre les alizés, ce qui provoque une diminution de la température. Les courants d'air viennent rafraîchir l'atmosphère. Mais il arrive que

¹²⁹ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique*, op. cit. supra n. 82, p. 23

¹³⁰ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 108

¹³¹ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique*, op. cit. supra n. 82, p. 69

¹³² *Ibid.*, p. 74

les conditions changent si les alizés soufflent dans une moindre mesure. Les vents tournent alors au nord-nord-ouest de plus de trois miles à son maximum¹³³.

Plusieurs mouillages propres à la navigation se situent sur la côte au vent de la Martinique. Il s'agit des baies de la Trinité, du Robert, et du Vauclin. Ceux-ci représentent des mouillages secondaires et tertiaires par rapport à ceux de Saint-Pierre et du Fort-de-France.

La carte ci-après montre la partie orientale de l'île comprise entre la Pointe du Marigot et le Cul-de-Sac du Vauclin. Elle est cartographiée par Paul Monnier entre 1824 et 1825 et est déposée au dépôt-général de la marine en 1828.

Très détaillée, elle présente le découpage de la côte. Plusieurs relevés donnent des indications sur la profondeur des fonds marins. Le plan montre les différents dangers que les capitaines sont susceptibles de trouver sur leur route.

Au nord de la Presqu'île, il y a présentement : le banc de sable loup de Sainte-Marie, le banc de roches madréporiques entre l'îlet Sainte-Marie et la Pointe du Diable située sur la presqu'île de la Caravelle, l'îlet Saint-Aubin, le loup Ministre, l'îlet Tartane.

Au sud de la Presqu'île : l'îlet du Galion, le loup Banane, le loup Charpentier, le banc de roches madréporiques allant de la passe Caracoli, à la Passe de la caye Mitan, le récif de la caye Mitan, un autre banc de roches madréporiques allant jusqu'à la Passe du Vauclin. Au sein de cette dernière, la caye Pinsonnelle et la Passe du même nom, les cayes du Sans-Souci, les cayes du Vauclin, la Passe du Brigot, les cayes du Pariadis, et enfin à l'extrême sud, les cayes du Macabou.

D'autres dangers à la navigation se trouvent au cœur des baies du Robert, du François et du Vauclin. Ces dernières font l'objet d'une présentation ultérieure dans le cadre de ce travail (cf. IV. 1. B. III et IV. 1. B. IV).

¹³³ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 96

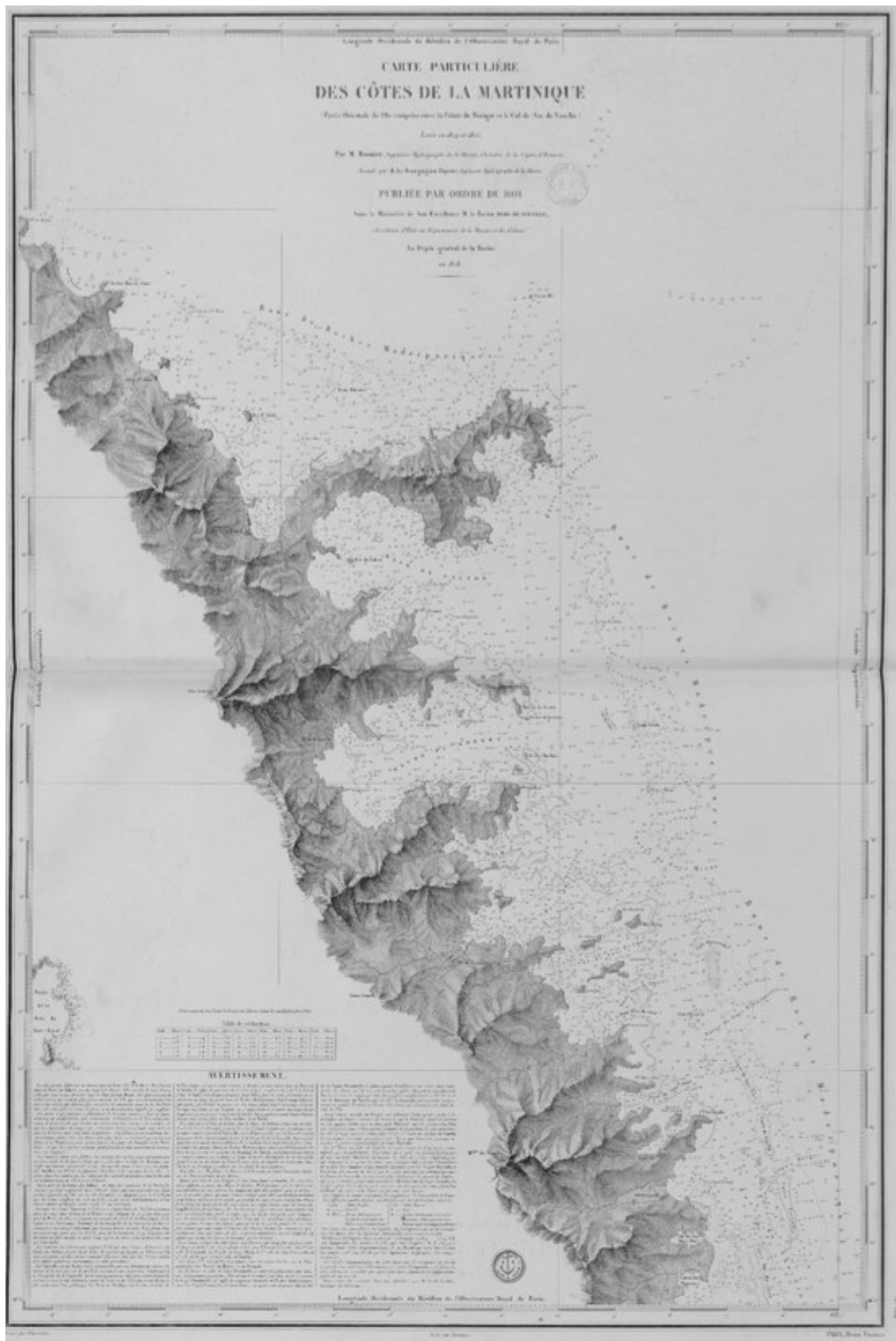


Figure 2 Carte de la côte au vent de l'île établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825¹³⁴

¹³⁴ Paul Monnier, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, s.l., 1831, p. 5

B. Les canaux de la Dominique et de Sainte-Lucie

Avant de faire une description de la côte sous le vent, il convient de présenter les deux canaux permettant les entrées dans la mer des Caraïbes. Ceux-ci agissent comme des goulots d'étranglement dans lesquels les courants sont plus forts. Les navires doivent impérativement faire attention aux changements des vents.

« Rafales violentes par lesquelles on peut être surpris en passant près des gorges profondes qui existent dans cette partie de l'île. Ces rafales sont d'autant plus dangereuses, qu'elles succèdent subitement aux calmes qu'on éprouve à l'abri des mornes qui bordent la côte »¹³⁵.

Le canal de la Dominique est décrit par Louis Garaud comme étant toujours houleux¹³⁶. E. de la Cornillère retrace dans ses mémoires le passage du canal effectué durant la nuit comme étant un franchissement périlleux et long pour les navires.

« La mer impatiente d'obstacles s'élève en lames courtes et pressées ; nous pouvions comme beaucoup de navires rester longtemps en vue. Mais l'habileté du capitaine nous fit franchir cet obstacle, et les premières lueurs du jour nous laissèrent voir le Macouba éloigné d'un mille, l'anse aux Galets, la Perle ; vers 11 heures, Saint-Pierre nous apparut... »¹³⁷.

A titre d'exemple, la goélette la *Surinam* se retrouvant en difficulté dans le canal de la Dominique le 6 décembre 1845 envoie des signaux de détresse afin qu'on lui porte assistance à la suite de la perte de son gouvernail. Les courants régnant dans la zone compliquent grandement la tâche des secours qui ne parviennent pas à remorquer le navire.

¹³⁵ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 106

¹³⁶ Louis Garaud, *Trois ans à la Martinique : études de mœurs, paysages et croquis, profils et portraits*, s.l., 1892, p. 18

¹³⁷ E De la Cornillère, *La Martinique en 1842 : intérêts coloniaux, souvenirs de voyage*, s.l., 1843, p. 75-76

« Samedi, dans la matinée, la corvette la *Naiade*, commandée par M. de Lapeyrouse, revenait de Fort-Royal à la station de Saint-Pierre, lorsque des signaux fait par la frégate l'*Andromède*, lui firent savoir qu'un bâtiment en détresse qui se trouvait dans le canal de la Dominique réclamait une prompte assistance [...]. La goélette *la Surinam*, partie de Saint-Martin le 17 novembre pour Surinam, avec un chargement de sel, reçut un coup de mer qui la priva de son gouvernail ; ne pouvant plus se diriger, elle fut drossée par les courans aux atterrissages de la Grand'Anse où la forte mer écha [empêcha] de lui porter les secours que réclamait sa triste position »¹³⁸.

Selon Monnier, le canal entre la Martinique et Sainte-Lucie constitue la route pour les « vaisseaux et les frégates destinés pour le Fort-Royal, ou qui partent pour se rendre en Europe »¹³⁹. Le passage de ce canal est dangereux au point de la passe des Fours qui sépare la côte du rocher du Diamant à cause de la présence d'un courant violent et d'un vent déchaîné¹⁴⁰.

¹³⁸ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, Partie non-officielle. Rapport de la perte de la goélette « la Surinam », 31.12.1845.

¹³⁹ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique*, op. cit. supra n. 82, p. 76

¹⁴⁰ Jacques Adélaïde-Merlande, *Histoire des Communes. Antilles-Guyane. Volume I Les Abymes - Bellefontaine*, Pressplay, 1986, p. 79

C. La côte sous le vent

La côte sous le vent n'est pas bordée de récifs. Seules quelques cayes sont signalées entre le Diamant et le Marin¹⁴¹. De plus, les courants marins sont peu sensibles entre les deux principaux ports de l'île¹⁴², ce qui fait de cet espace une zone parfaitement sûre pour la navigation. Le relief de l'île tend à atténuer les effets du vent. L'absence de vent implique une mer plus calme. Les courants marins sont moins prononcés sur la façade caraïbe de l'île. La mer y est donc plus calme et la navigation plus sûre.

Le capitaine du navire militaire la *Salamandre* décrit les conditions de navigation qu'il rencontre lorsqu'il quitte Fort-de-France pour Cuba en vue d'effectuer des manœuvres militaires. Lors de son départ dans la nuit du dimanche 26 au lundi 27 juin 1825, il inscrit dans son journal de bord.

« De nuit-4 h[euures] beau temps belle mer, joli temps fait différents bilans pour tenir notre poste l'amiral, a fait divers signaux relatifs à la rectification de la rade du carénage nous avons été obligé de mettre toutes voiles dehors, pour suivre l'escadre [...]. Pendant la nuit même temps, mer belle joli temps [...] fait de la voile pour nous maintenant à notre poste beau clair de lune »¹⁴³.

Pour ces raisons, les principaux mouillages de l'île se trouvent sur cette côte. Tout d'abord, la rade de Saint-Pierre qui ne protège cependant aucunement les navires durant la saison de l'hivernage. Les capitaines se doivent de trouver refuge dans le port de Fort-de-France situé plus au sud. La baie de cette ville présente un diamètre moyen de 8 kilomètres¹⁴⁴. La description des mouillages de

¹⁴¹ « Martinique », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://www.archeonavale.org/martinique/> (consulté le 15/01/2019)

¹⁴² Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 97

¹⁴³ AN (Paris), MAR/4JJ/171, *Journal. Salamandre parti de Brest le 8 avril 1825 à 6h du matin arrivé le 9 mai à 10h du soir. Voyage à la Martinique*, 1825.

¹⁴⁴ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique*, op. cit. supra n. 82, p. 24

Fort-de-France et de Saint-Pierre fait l'objet d'un développement plus approfondi dans la dernière partie de cette étude (cf. IV.1.A). L'analyse de ces deux sites se fait au regard du contexte historique de l'époque et de la volonté des autorités de trouver un espace sûr pour la navigation et ce, depuis la colonisation de la Martinique.

La description des côtes de la Martinique amène à constater que celles-ci revêtent des caractéristiques différentes et des dangers qui leur sont particuliers. Il est d'ordre exclusivement climatique à l'Ouest. Alors qu'il est d'ordre naturel et climatique à l'Est. Si les exemples préliminaires apportent un début d'explication, nous ne pouvons-nous limiter à cela. Il nous faut analyser avec précision le sujet des risques et en donner de plus amples détails. Quels sont les réels dangers liés à la navigation dans l'espace antillais ? Quel est le point de vue de chacune des parties sur ces dangers tantôt liés au climat, tantôt liés à la topographie du littoral ?

2. Des dangers malgré tout

Tout porte à dresser un portrait favorable des conditions de navigation aux Antilles. Cependant, il faut mentionner les dangers qui sont pointés du doigt par les autorités de la colonie.

Le principal risque pour la navigation sur la côte Est de la Martinique réside dans des dangers que l'on peut considérer comme étant parfaitement localisés. Il s'agit des écueils, des récifs et des bancs de sable. Chacune de ces dénominations se doit d'être définie par l'historien car sous ces termes se cache un danger aux conséquences bien différentes sur le navire. Si un navire heurtant un récif peut rapidement être mis en difficulté et être perdu corps et bien, il peut en être autrement pour un bâtiment s'échouant sur un banc de sable.

Lors de la saison cyclonique, le climat change considérablement et devient rapidement incertain pour les navires présents. Trois catégories d'aléas peuvent engendrer des inquiétudes pour la navigation. Ces aléas sont définis comme étant des grains, des coups de vent, des ouragans et des raz-de-marée. Ces phénomènes météorologiques ont des intensités différentes et par conséquent, ils occasionnent des dégâts que l'on peut qualifier de plus ou moins importants. Faute d'éléments de mesure moderne, il n'est pas aisé pour l'historien de tenter d'effectuer une comparaison entre ces aléas climatiques. Néanmoins, un classement de ces derniers est faisable au regard du corpus documentaire bien que difficilement réalisable au vu de la qualité de celui-ci.

Ces dangers sont présentés comme ils sont vécus par les autorités et acteurs locaux. A ce niveau, il n'y a pas encore de construction a posteriori du risque maritime. L'historien se doit de faire la différence entre risques vécus et perçus tant la réponse à ces risques peut différer suivant la catégorie sociale à laquelle on appartient.

A. Les dangers localisés : des écueils, des récifs, des bancs de sable

Les dangers isolés sont légion sur les côtes de la Martinique. Le tableau ci-dessous indique que 32 pertes sur 598 sont dues à des récifs, aux bancs ou aux épaves. Le premier constat amène à la conclusion que ces dangers sont assez peu élevés au regard de la fréquentation globale.

	Nombre de navires
Banc de sable (banc de la Carrière)	1
Heurter l'épave de l' <i>Eugénie</i> à Saint-Pierre	1
Récifs	30
Total général	32

Tableau 3 Nombre de pertes maritimes par récifs, bancs de sable et épaves à la Martinique entre 1815 et 1903

L'explication de ce faible risque réside dans le fait que les récifs sont vraiment proches de la côte. Mais « la difficulté pour la navigation vient de ce que leur apparence peut changer du tout au tout, selon l'angle de vue, la position du soleil, la couverture des nuages et l'état de la mer »¹⁴⁵. Le danger d'échouage est souvent couplé à d'autres facteurs comme le mauvais temps, l'erreur d'estime ou l'arrivée de nuit. Max Guérout démontre que l'erreur de calcul dans la longitude et l'estime sont les principaux responsables de ces échouages. De plus, il met en évidence que le navire est vite condamné. « Avant que le navire ne touche le récif, il se trouve dans une situation dont il lui est impossible de sortir. Poussé par un vent qui mollit pendant la nuit, soumis au courant qui le rapproche inexorablement des écueils, il se trouve confronté à un système de houle réfléchi par la barrière corallienne qui réduit à néant toutes ses tentatives pour virer vent devant ou lof pour lof »¹⁴⁶. La Martinique se différencie de la Guadeloupe qui présente un atterrissage

¹⁴⁵ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, Olivier Cospar, *Les cyclones en Martinique : quatre siècles cataclysmiques. Éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de la Martinique*, op. cit. supra n. 78, p. 69

¹⁴⁶ Max Guérout, *Naufrages sur la côte est de la Martinique*, op. cit. supra n. 70

moins risqué car ses côtes sont moins découpées¹⁴⁷, de plus l'île de la Désirade indique aux navigateurs qu'ils sont en approche de la terre.

Au XIXe siècle, Alexander Dalrymple et Charles-François Beautemps-Beaupré améliorent les méthodes de cartographie qui tendent à résoudre les problèmes de la longitude¹⁴⁸. Cependant, la question de la diffusion de ces savoirs a le mérite d'être posée. Les capitaines des navires sont-ils informés de ces avancées scientifiques ?

Outre ces aspects, Alain Cabantous met aussi en avant que l'approche du littoral peut être dangereuse pour trois raisons : « la fatigue de l'équipage, les revers essuyés par du navire qui fragilisent la coque, mâture et voilure et le relâchement de l'arrimage des cargaisons »¹⁴⁹. Les rapports des capitaines permettent d'avoir une approche historique sur ce phénomène. En effet, l'équipage est invité par les autorités locales à expliciter les causes qui amènent le navire à s'échouer à la côte. Néanmoins, il nous faut aussi ne pas prendre pour acquises ces dépositions tant le capitaine a tendance à minimiser son rôle pour ne pas se voir reprocher la perte du bâtiment.

Le trois-mâts *la Charité*¹⁵⁰ s'échoue sur le banc du Grand Macabou au Vauclin le 14 juillet 1888. Ce naufrage est un parfait exemple des risques liés à l'atterrissage à la Martinique. Le naufrage a lieu de nuit, il se produit vers une heure du matin. Le temps est couvert et pluvieux, ce qui induit une visibilité moindre pour l'équipage. De plus, le capitaine a mal estimé sa route et son approche. Il pense être sous le vent de l'île alors qu'il se trouve au vent. C'est l'ensemble de ces éléments qui conduisent le navire à sa perte. Le rapport de la commission supérieure des naufrages met en cause le capitaine jugeant son calcul de l'estime comme « une fâcheuse négligence ».

¹⁴⁷ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 284

¹⁴⁸ François Bellec, « Les regards portés sur l'Amérique du sud par les officiers de la marine française au XIXe siècle », dans Christian Buchet, Michel Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine*, « Histoire maritime », Cahors, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006, p. 89-113, en particulier p. 93

¹⁴⁹ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, op. cit. supra n. 41, p. 132

¹⁵⁰ SHD, MV CC4 2098, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement au Vauclin du trois-mâts « la Charité », 09.11.1888.

Les échouages n'ont pas lieu uniquement sur la côte au vent de la Martinique. Ainsi, le brick l'*Élisa*¹⁵¹ se perd dans la baie de Fort-de-France dans la nuit du 19 au 20 juillet 1827. Ici encore, la perte du navire n'est pas à mettre sur le seul aléa des récifs et bancs de sable puisque le naufrage a lieu de nuit.

Si les récifs constituent un risque mineur pour la navigation, il n'en est pas de même avec les risques climatiques. Ces derniers sont responsables de la majorité des pertes à la Martinique.

¹⁵¹ FM/SG/MAR//110/1003, Conseil privé, Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil privé, 06.08.1827.

B. Les dangers climatiques : ouragans, coups de vents, tempêtes, raz-de-marée...

Mis en évidence dans la partie consacrée à la description des conditions générales de navigation, les risques climatiques sont les principales causes des pertes en mer dans les Antilles. Sur la période étudiée, 50 événements climatiques surviennent dont 11 ouragans, 10 coups de vent, 17 liés au mauvais temps et 13 raz-de-marée. Il y a aux Antilles en moyenne un événement tous les deux ans. Mais parmi ces événements, seuls 11 dénombrent des pertes supérieures à 10 bateaux sur une période totale de 88 années. Jean-Sébastien Guibert observe alors que le phénomène climatique peut être considéré comme majeur. En se basant sur la réflexion de Jean-Sébastien Guibert, il y a approximativement un aléa majeur tous les 8 ans. Ces derniers sont plus fréquents en comparaison avec la Guadeloupe puisque Jean-Sébastien Guibert indique « en moyenne un événement climatique tous les trois ans et un événement climatique majeur tous les 20 ans »¹⁵².

Le XIXe siècle apparaît comme un siècle durant lequel la saison de l'hivernage est très active. Mais si on ne prend en compte que les phénomènes qualifiés à l'époque d'ouragans, cela donne une proportion d'un événement majeur tous les 11 ans¹⁵³. Cela tend à relativiser la dangerosité du risque climatique même si ce rapport est particulièrement intense en comparaison avec la Guadeloupe. Néanmoins, il faut nuancer cette appellation d'événement climatique majeur pour l'ouragan. Ce dernier peut être de moindre importance et sa faible intensité rendre difficile les comparaisons entre les espaces sur des époques différentes.

¹⁵² Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 314

¹⁵³ Un phénomène tous les 8 ans, si l'on prend en compte les 50 événements climatiques. Mais la fréquence passe à un tous les 11 ans, si l'on ne considère que les phénomènes qualifiés d'ouragans durant le XIXe siècle.

1) Définition des aléas climatiques

Quels sont les aléas climatiques qui touchent l'archipel des Petites Antilles ? À l'heure actuelle, il est aisé de différencier ceux-ci tant les moyens scientifiques tels que les reconnaissances météorologiques, les images satellites, les modèles informatiques, etc. ne manquent pas. Mais à l'époque, seul le ressenti humain peut principalement les caractériser. Bien que l'usage du baromètre soit attesté dans les Antilles anglaises dès le XVIIIe siècle où il sert à prédire les tempêtes¹⁵⁴. Dans les Antilles françaises, ils sont utilisés pour la navigation militaire. La mention de telles observations reste néanmoins assez rare pour la Martinique du XIXe siècle dans le corpus documentaire consulté. Ainsi, dans les sources, il n'est pas rare d'observer un ouragan qui est parfois nommé cyclone ou coup de vent. La question de savoir sur quels éléments reposent ces ressentis a donc lieu d'être posée.

01) Les grains

Les grains consistent en l'association de pluies abondantes et de rafales. Ils sont violents, de courte durée et peuvent provoquer un obscurcissement important¹⁵⁵. D'importantes pluies touchent la région de Saint-Pierre le 20 novembre 1836. Elles ne sont d'aucun impact pour la navigation, mais provoquent la mort de 11 personnes à la suite d'une coulée de boue. Cet événement funeste est retranscrit par l'Amiral Mackau, gouverneur de l'île

« un événement funeste vient de jeter dans la consternation la ville de Saint-Pierre (...). Dans la journée d'hier, à la suite de pluies abondantes, une mue

¹⁵⁴ MULCAHY Matthew, *Hurricanes and society in the British Greater Caribbean, 1624-1783*, *op. cit.*, p. 52-53.

¹⁵⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, *op. cit. supra* n. 46, p. 307

d'eau extraordinaire et instantanée surprit quelques-uns des baigneurs. Onze personnes ont péri »¹⁵⁶.

Un orage survient dans la nuit du 5 au 6 décembre 1824. Le lieutenant-gouverneur Donzelot en fait le récit suivant

« Vers le soir du 5, un orage s'élevant au Sud-Ouest donnait des craintes pour la nuit et dès lors toutes les précautions furent prises notamment sur la rade de Saint-Pierre, pour diminuer le mal dont les bâtiments paraissaient menacés. Elles ne purent néanmoins prévenir le naufrage de sept bâtiments qui furent jetés à la côte entre dix heures et dix heures ½ du soir (...). Le raz-de-marée fut apaisé par l'abondance de la pluie dont il a été suivi, mais cette pluie est devenue le motif d'autres ravages qui ont eu lieu dans les campagnes (...) »¹⁵⁷.

Le raz-de-marée et l'orage qui s'ensuivirent s'apparentent à un ouragan qui aurait impacté l'extrême Nord des Petites Antilles. L'aléa est ici perçu comme un orage car il ne touche pas directement la Martinique. La population ne ressent que les effets secondaires du phénomène climatique qui se caractérise par la houle cyclonique. La lettre écrite par le gouverneur Donzelot est datée du 14 décembre 1824, soit une dizaine de jours à peine après l'événement. Probablement que si le gouverneur avait eu des informations climatiques provenant de Guadeloupe, cet aléa n'aurait pas été qualifié de simple orage mais plutôt considéré comme un ouragan. A posteriori, l'historien peut tenter de corriger les éléments provenant d'une source en les mettant en rapport avec d'autres. Or, le caractère lacunaire du corpus ne permet pas un tel exercice pour cet événement. Le phénomène climatique est caractérisé comme étant un ouragan ayant affecté les petites îles et l'est de la Grande-Terre¹⁵⁸. Malheureusement, les ouvrages de Pascal Saffache¹⁵⁹ ne fournissent pas plus de détails quant à cet aléa.

¹⁵⁶ ANOM, SG/MAR/103/924, Baron de Mackau, Lettre du gouverneur de la Martinique détaillant les pluies abondantes qui touchent Saint-Pierre le 20 novembre 1836, 21.11.1836.

¹⁵⁷ ANOM, FM/SG/MAR/CORR/56, Lieutenant-général, Gouverneur Donzelot, Lettre du Lieutenant-général, Gouverneur Donzelot détaillant l'orage du 5 décembre 1824, 14.12.1824.

¹⁵⁸ Jean-Claude Huc *et al.*, *Les cyclones importants*, *op. cit. supra* n. 75, p. 147

¹⁵⁹ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, Olivier Cospar, *Les cyclones en Martinique : quatre siècles cataclysmiques. Éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de la Martinique*, *op. cit. supra* n. 78 ; Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, Vincent Huyghues-Belrose, *Les cyclones en Guadeloupe : quatre siècles cataclysmiques éléments pour une prise de conscience de la*

02) Les coups de vent et les ouragans

« Ouragan, c'est-à-dire tempête furieuse, poussée par le vent, qui déracine, soulève et balaie tout ; ouragan, qui, une fois passé, laisse la terre nue et bouleversée, image du chaos, dont il semble le prélude et l'avant-coureur. Qui pourrait résister à l'ouragan des Antilles ? »¹⁶⁰

Les coups de vent et les ouragans sont rapidement identifiés par les premiers colons arrivant à la Martinique. L'origine du mot ouragan vient du mot *urican* que les Amérindiens utilisaient¹⁶¹. Il donne hurricane en anglais¹⁶². Lors des ouragans, les vents soufflent en faisant le tour du cadran d'une boussole. Telle est la description qu'en fait Monnier. « Les vents soufflent à la fois sous tous les degrés d'inclinaison, depuis l'horizon jusqu'au zénith : c'est ce que confirment tous les habitants : ils varient entre des limites assez fixes, qui s'étendent depuis le Nord-Ouest jusqu'au Nord-Est en passant par le Nord »¹⁶³. Dans l'hémisphère Nord, les vents tournent dans le sens des aiguilles d'une montre. La citation ci-dessus qui est extraite de l'ouvrage rédigé par la comtesse Antoinette-Joséphine-Anne Drohojowska illustre les dégâts laissés après le passage d'un ouragan.

En Martinique, les trajectoires des cyclones sont le plus souvent d'Est en Ouest ou de Sud-Ouest en Nord-Est. La courbe de fréquence des cyclones montre qu'ils traversent la Caraïbe entre les mois de juin et novembre et passent préférentiellement en Martinique en août et septembre. Les cyclones constituent un des dangers majeurs pour la navigation dans l'île et ont causé de nombreux

vulnérabilité de l'île de l'archipel guadeloupéen, « Géographie & aménagement des espaces insulaires », Cahors, Ibis rouge Presses universitaires créoles-GEREC, 2003

¹⁶⁰ MANIOC, Antoinette-Joséphine-Anne Drohojowska, *Histoire des colonies françaises. Antilles, île Bourbon, Guiane française*, Paris, Périsse Frères, 1853, p. 102.

¹⁶¹ Guillaume Lalubie, La perception des aléas naturels aux Petites Antilles par les Amérindiens Kalinagos. Colloque : 24^e congrès International de l'Association internationale d'archéologue de la Caraïbes, du 24 au 29 juillet 2011, Université des Antilles et de la Guyane, 2011, <http://www.manioc.org/fichiers/V12075> (consulté le 22/08/2022).

¹⁶² « Ouragan », *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*, s. d., <https://www.cnrtl.fr/definition/ouragan> (consulté le 10/03/2021)

¹⁶³ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 92

naufages. Le cyclone est un phénomène tourbillonnaire et un point à terre peut recevoir le vent de plusieurs secteurs successivement. Selon la trajectoire suivie par le cyclone, un navire peut être jeté à la côte, emporté au large ou coulé sur ses ancres. Rares sont les sites qui présentent un abri sûr quelle que soit la direction des vents¹⁶⁴.

Au XIXe, il n'y a pas d'échelle pour calculer l'intensité d'un phénomène cyclonique. Mais les sources donnent suffisamment de détails sur les dégâts occasionnés, le sens du vent et la durée de ce dernier. Cela permet à l'historien de les comparer entre eux.

Le comte de Vaugiraud dans une lettre datée du 16 novembre 1816 relate les dégâts causés par un coup de vent sur la Martinique survenu dans la nuit du 15 au 16 septembre 1816

« Les rades de la colonie avaient eu beaucoup à souffrir du coup de vent qui eut lieu dans la nuit du 15 au 16 septembre du même mois. Cet ouragan n'a pas eu seulement ce fâcheux résultat. Il a détruit en grande partie les bananiers et les maniocs sur lesquels votre Excellence n'ignore pas que se fonde le principal espoir des habitans pour la nourriture de leurs esclaves. La partie nord de l'île est celle qui a été la plus maltraitée »¹⁶⁵.

Comme l'indique la citation ci-dessus, les effets de l'ouragan sont multiples, destructions de l'habitat, des cultures, des navires de commerce. Celui-ci cause la perte de 48 bateaux. Les ouragans peuvent dans certains cas se montrer mortels. Une autre conséquence plus insidieuse du cyclone est qu'en « quelques heures, il fragilise pour des mois, voire des années, les équilibres précaires entre les hommes et la nature »¹⁶⁶.

Durant tout le XIXe siècle, ces phénomènes météorologiques ne peuvent être prévenus et gardent leur caractère imprévisible. Des hypothèses sur les liens entre les données barométriques et les ouragans commencent à être émises dès avant le XIXe siècle, mais le savoir scientifique de l'époque permet seulement

¹⁶⁴ « Cyclones tropicaux ou ouragans », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://www.archeonavale.org/martinique/> (consulté le 05/05/2021)

¹⁶⁵ ANOM, FM/SG/MAR/CORR/31, Comte de Vaugiraud, Lettre du comte de Vaugiraud, Gouverneur de la Martinique détaillant le coup de vent du 16 septembre 1816, 16.11.1816.

¹⁶⁶ Maurice Burac, *Les Antilles, terres à risques*, « GEODE Caraïbes », Paris, Karthala, 1999, p. 15

l'ébauche d'un rapport déterminant entre les deux. De plus, les mesures barométriques ne sont pas encore systématiques. La première donnée barométrique notée dans les sources remonte au 31 juillet 1825. La *Gazette officielle de la Guadeloupe*, dans un article consacré à l'ouragan du 26 juillet, relate cet aléa climatique. Cet ouragan portera le patronyme de « Santa Ana le second » par les chroniqueurs de l'île de Porto-Rico du Saint du jour¹⁶⁷. Toutefois, l'utilisation du baromètre est attestée dès le milieu du XVIIIe siècle¹⁶⁸.

« Avant 8 heures le thermomètre marquait 21 degrés et demi, le baromètre 28 pouces. De 8 à 11 heures, la progression fut de 22 à 23 degrés dans l'un, de 27 pouces 10 lignes à 26 et 5 dans l'autre. À deux heures de l'après-midi, le thermomètre marquait encore 22 degrés et demi, le baromètre était remonté à 28 pouces. Ainsi par rapport à l'état ordinaire du baromètre la dépression a été de 21 lignes ; elle ne fut que de 6 lignes trois quarts, lors du coup de vent du 1^{er} septembre 1821 »¹⁶⁹.

D'autres données barométriques ont été relevées pour les coups de vent et les ouragans de 1846 et 1875. Dans un mémoire sur la Martinique, Louis Garaud note que « le baromètre subit une dépression anormale et descendit à 0^m,736 »¹⁷⁰ lors de l'ouragan du 18 août 1891. A l'époque, l'absence de mesures scientifiques régulières empêche toute comparaison entre ces phénomènes. Les habitants ont alors recours à la mémoire collective. Ainsi, l'ouragan de 1891 est comparé à celui de 1766.

« Aujourd'hui cette malédiction semble peser sur la Martinique entière. Jamais désastre semblable à celui du 18 août n'a, de mémoire d'homme, jeté sur un pays la dévastation et la mort d'une main aussi brutale. Les vieilles gens de la colonie croient cependant pouvoir affirmer qu'un cyclone plus terrible désola la Martinique en l'année 1766, d'après les récits qu'en faisaient autrefois leurs ancêtres »¹⁷¹.

¹⁶⁷ Jean-Claude Huc *et al.*, *Les cyclones importants*, *op. cit. supra* n. 75, p. 147

¹⁶⁸ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, *op. cit. supra* n. 46, p. 308

¹⁶⁹ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, *Gazette de la Martinique*, Basse-Terre, le 31 juillet 1825, 31.07.1825.

¹⁷⁰ Louis Garaud, *Trois ans à la Martinique : études de mœurs, paysages et croquis, profils et portraits*, *op. cit. supra* n. 137, p. 263

¹⁷¹ *Ibid.*

03) Les raz-de-marée

Les raz-de-marée sont à mettre en relation avec la houle cyclonique. La comtesse Drohojowska auteur d'*Une histoire des colonies françaises : Antilles, île Bourbon, Guiane*, définit cet aléa comme particulièrement dangereux pour les navires puisque ces derniers impuissants se retrouvent jetés à la côte.

« un mouvement prompt, violent et subit des masses de l'Océan, qui poussent vers la terre, avec une telle force, que rien ne peut leur résister, embarcation ou navire, tout à la même sort ; le flot jette à la côte, et la côte inhospitalière qui a reçu des vaisseaux entiers et des hommes vivants, renvoie au flot débris et cadavres, que dans son épouvantable colère celui-ci rejette encore, jusqu'à ce que, divisés à l'infini, dans ce va et vient furieux, il ne reste rien que des parcelles informes et méconnaissables »¹⁷².

Le raz-de-marée est souvent révélateur d'un phénomène à caractère cyclonique sur l'espace des Petites Antilles. Ainsi, un raz-de-marée peut se faire sentir en Martinique si un ouragan touche la et inversement. Ce fut le cas lors du raz-de-marée du 21 octobre 1858.

« À compter de ce moment malgré la belle apparence du ciel, la mer augmenta toujours. Il y avait cependant pas d'inquiétudes sérieuses à concevoir et les capitaines partageant la croyance assez générale que la mer tomberait dans la journée étaient restés descendus à terre après l'exécution des ordres donnés par le port pour l'ancrage des navires sur les coffres. Mais dans la nuit du 21 au 22 le raz-de-marée avait redoublé de force et les lames déferlaient sur la plage avec tant de violence que toute communication avec les navires paraissait devoir être impossible »¹⁷³.

Selon Monnier, le raz-de-marée est un mouvement d'ondulation imprimé aux eaux de la mer, mais auquel le vent ne paraît prendre aucune part dans le lieu

¹⁷² MANIOC, Antoinette-Joséphine-Anne Drohojowska, *Histoire des colonies françaises. Antilles, île Bourbon, Guiane française*, Paris, Périsse Frères, 1853, p. 105.

¹⁷³ ANOM, FM/SG/MAR/103/925, Boyer Edm., Lettre du Commissaire adjoint de la marine, chef du service de la marine à Saint-Pierre détaillant le raz-de-marée du 25 octobre 1858, 25.10.1858.

où il se fait sentir. Il est donc clairement évident que le lien entre ouragan et houle cyclonique est parfaitement établi.

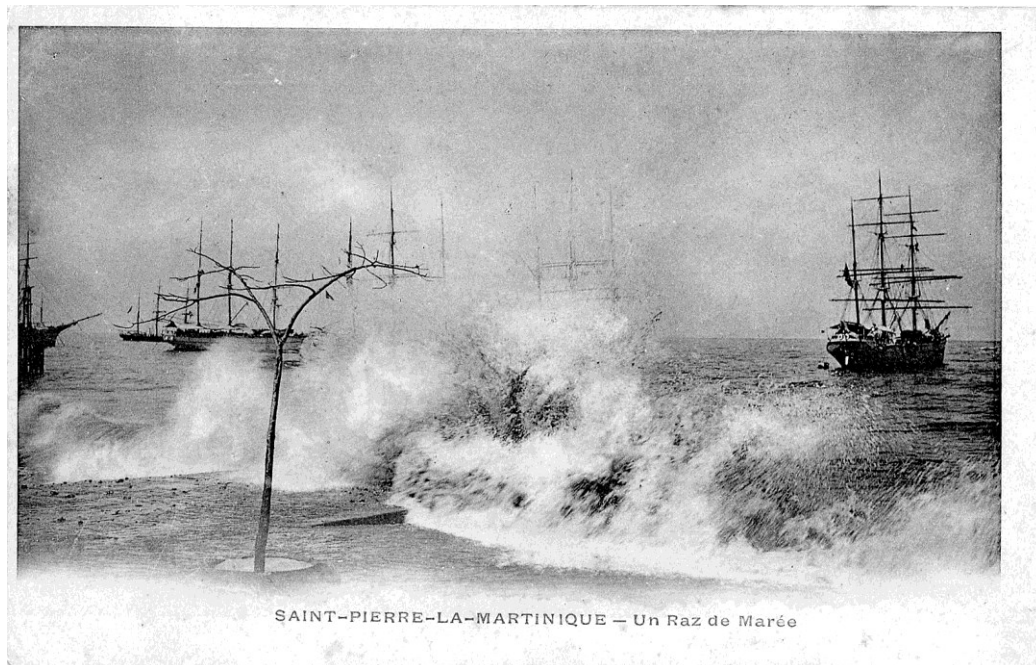


Illustration 2 Carte postale montrant un raz-de-marée à Saint-Pierre de la Martinique, avant 1902, AD972 2Fi 00030_001 NB N¹⁷⁴

Cette carte postale de la rade de Saint-Pierre se présente sous la forme d'une photographie. Elle est un bon exemple d'un raz-de-marée.

L'avant-plan montre la vague qui déferle sur la plage. Celle-ci prend la forme d'une shore break, c'est-à-dire une onde très puissante qui se brise proche du rivage dans une faible profondeur d'eau. Il n'est pas possible d'en évaluer la hauteur et la puissance. Cette vague illustre un changement radical pour la rade de Saint-Pierre où d'ordinaire la mer est très calme.

A l'arrière-plan, six navires au long cours attendent leur chargement. Ils sont positionnés la proue face à la mer. C'est dans cette posture que patientent ordinairement les navires de commerce. A Saint-Pierre, les raz-de-marée constituent un véritable fléau pour la navigation puisqu'ils ont tendance à jeter les navires sur la côte. Faute d'éléments factuels et de sources connexes pour tenter de dater cet événement, il n'est pas possible d'indiquer le nombre de navires impactés par cet aléa.

¹⁷⁴ ADCTM, Fonds 2Fi, Carte postale montrant un raz-de-marée à Saint-Pierre de la Martinique, avant 1902, AD972 2Fi 00030_001 NB N

II) Catégoriser ces phénomènes

A la lecture des sources, la question de l'intensité et de la capacité des sociétés à encaisser et à réparer les dégâts provoqués par ces phénomènes climatiques se pose. L'ouragan de 1891 est-il pire que celui de 1855 ? Si, à l'heure actuelle, les données scientifiques et satellites permettent une réponse rapide, ce n'est pas le cas au XIXe siècle. L'échelle de Saffir-Simpson n'est développée qu'en 1969 par le docteur Robert Simpson. Cependant, les documents de l'époque gardent la trace des dégâts occasionnés par les cyclones survenus dans l'espace caribéen. Le pouvoir local a pris soin de détailler les pertes agricoles, les pertes liées aux infrastructures et les pertes humaines. C'est à partir de ces éléments que plusieurs critères ont été sélectionnés pour tenter de catégoriser les phénomènes entre eux. Il est probable que ceux-ci ne résistent pas à une étude approfondie des aléas climatiques mais ils peuvent proposer une grille d'analyse utile à ce travail. Les critères utilisés sont au nombre de cinq : agricole, matériel, maritime, humain et pluviométrique.

Si la distinction de « coup de vent » de l'époque a été conservée dans ce travail de recherche, il apparaît évident que la plupart de ces phénomènes sont à mettre en lien avec des ouragans de plus ou moins faibles intensités qui ont lieu sur un autre espace des Petites Antilles. Les critères mis en place permettent de distinguer trois niveaux dans l'échelle de classification des ouragans. Toutefois, le dictionnaire d'A. Poussart, paru en 1880, fournit un tableau de la force des vents et fait une différenciation entre cyclone et coup de vent. La différence se fonde sur la vitesse des vents et la pression. Dans le cas d'un ouragan, la vitesse est supérieure à 144 km/h et la pression à 230 kilogrammes. Un coup de vent à une vitesse moindre de moitié (72) et une pression à 52.16¹⁷⁵.

¹⁷⁵ A. Poussart, *Dictionnaire des termes de marine, marine à voiles et à vapeur, op. cit. supra* n. 49, p. 275

NUMÉROS.	NATURE DU VENT. — VOILURE.	VITESSE en kilomètres.	PRESSION en kilogrammes.
0	Calme	kilom. 0	kilog. 0
1	Fraicheur à faire gouverner.....	4	0.14
2	Faible brise, sillage de 1 à 2 nœuds toutes voiles dehors.....	7	0.54
3	Petite brise, sillage de 3 à 4 nœuds toutes voiles dehors.....	9	1.00
4	Jolie brise, sillage de 5 à 6 nœuds toutes voiles dehors.....	10	1.35
5	Jolie brise, limite des cacatois.....	11	1.70
6	Jolie brise, un ris aux huniers, perroquets dehors.....	14	2.17
7	Brise fraîche, hunier 2 ris, basses voiles sans ris.....	22	4.87
8	Grand frais, les huniers 3 ris, basses voiles, les ris pris.....	29	8.67
9	Coup de vent modéré, huniers bas ris, basses voiles serrées.....	36	13.54
10	Coup de vent fort, grand hunier au bas ris, petit foc.....	54	30.47
11	Coup de vent très fort, voiles basses d'étai de cape.....	72	52.16
12	Ouragan sans voiles.....	144	230.00

Figure 3 Tableau des vents extrait du *Dictionnaire de la marine* de A. Poussart¹⁷⁶.

Événement climatique	Catégorie	Vents	Dégâts occasionnés	Année
Raz-de-marée	/	1 direction ou plusieurs directions (saute)	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure portuaire : endommagées • Mer : agitée, élévation, augmentation • Pluies : abondantes • Vent violent • Crainte d'un ouragan • Terminologie employée : phénomène, violence, 	1815, 1816, 1818, 1824, 1827, 1833, 1858, 1862, 1867, 1872
Mauvais temps	/	Plusieurs directions	<ul style="list-style-type: none"> • Cultures : aucun dégât • Pluies : abondantes • Pas de raz-de-marée • Durée : courte • Pertes maritimes quasi nulles (<5) • Terminologie employée : orage, brise, fausse rafale 	1835, 1845, 1862, 1863, 1866, 1872, 1888, 1893, 1901
Coup de vent	1	En rafale	<ul style="list-style-type: none"> • Cultures : souffert • Pluies : abondantes, fortes • Pertes humaines : aucune • Moyenne des pertes maritimes comprises entre 5 et 10) 	1816, 1819, 1820, 1822, 1824, 1831, 1832, 1834, 1839, 1846, 1855

¹⁷⁶ *Ibid.*

			<ul style="list-style-type: none"> • Bâtiments : endommagés • Terminologie employée : tourmente, tempête menaçante, coup de vent, fâcheux, 	
Ouragan / cyclone	1	En rafale	<ul style="list-style-type: none"> • Cultures : endommagées (pertes mineures) • Bâtiments : endommagés • Pluies : torrentielle • Pertes humaines : aucune • Durée : quelques heures • Terminologie : ouragan, cyclone 	1875
Ouragan /cyclone	2	Violent 3 directions	<ul style="list-style-type: none"> • Cultures : dévastées (pertes partielles) • Bâtiments : renversés • Moyenne des pertes maritimes comprises entre 10 et 20) • Pertes humaines (<20) • Terminologie : ouragan 	1831, 1883, 1903
Ouragan / cyclone	3	Fort 4 directions	<ul style="list-style-type: none"> • Pluies : violente • Référence au passé, à des événements ultérieurs • Cultures : détruites (pertes totales) • Bâtiments : détruits • Moyenne des pertes maritimes supérieure à 20 • Pertes humaines (>20) • Terminologie employée : funeste, désolation, désastre, destructif, ouragan, cyclone 	1825, 1837, 1891

Tableau 4 Grille d'analyse différenciant les aléas climatiques.

Le mauvais temps est caractérisé par des pluies abondantes, une courte durée dans le temps, et l'absence de houle cyclonique et de dégâts à terre. La terminologie de l'époque pour définir à un tel événement est la suivante : « brise, orage ou fausse rafale ». Des naufrages survenus en 1820, 1824, 1863 et 1888 sont à mettre en lien avec des conditions climatiques défavorables.

« Une brise du nord-est accompagnée de pluie s'établit dès le matin en fraîchissant de plus en plus ; le vent passa ensuite au nord et enfin au nord-ouest augmentant toujours d'intensité jusqu'à la nuit : il se soutint ainsi quelques heures, passa au sud-ouest et enfin au sud en diminuant sensiblement et se calma entièrement dans la nuit. La mer est devenue forte, sans ras-de-marée de fond et n'a causé aucune dégradation aux rivages à Saint-Pierre et au Fort-Royal »¹⁷⁷.

Les coups de vent sont ici considérés comme un ouragan de faible intensité ou un phénomène plus important mais éloigné géographiquement de la Martinique. Ils ne provoquent que peu de dégâts dans les cultures. Les pluies sont fortes et abondantes. Pour les désigner, les écrits de l'époque font référence à la tourmente,

¹⁷⁷ ANOM, FM/SG/MAR/CORR/47, Lettre du Lieutenant général Gouverneur et administrateur pour le roi Donzelot datée du 19 août 1820, 29.08.1820

à la tempête menaçante, à un événement fâcheux... Lors d'un coup de vent, les vents ont tendance à faire le tour du compas.

« A Saint-Pierre, vers les 4 heures ½ du matin, la mer grondait sur la plage et le vent commençait à souffler de la partie Nord (...). Le vent avait sensiblement augmenté d'intensité, la mer s'était beaucoup grossie et déferlait sur la plage. A six heures ½ le vent était passé au N.O. grande brise (...). A sept heures ½ les vents tombèrent à l'ouest grand frais (...). A onze heures ¾ les vents accompagnés de pluies torrentielles passèrent au S.O. et soufflèrent avec rage »¹⁷⁸.

Pour différencier un coup de vent d'un ouragan de forte intensité, on observe le sort réservé aux cultures et aux navires en mer. Sous l'effet du coup de vent, celles-ci sont couchées et ne subissent que peu de pertes, alors que sous l'effet d'un ouragan, elles sont dévastées.

« Sur les autres points de l'île aucun événement de mer ne m'a été signalé, mais à la campagne les plantations ont dû souffrir, notamment dans les quartiers au vent de l'île »¹⁷⁹.

« Dans les campagnes, la culture a un peu souffert de ce coup de vent & surtout des fortes pluies torrentielles qui l'ont accompagné »¹⁸⁰.

Les bâtiments sont endommagés, des cases à bagasses et des parcs à bestiaux sont renversés : « quelques maisons principales & d'exploitation ont été découvertes, des cases à bagasses & des parcs à bestiaux renversés »¹⁸¹.

Lors des coups de vent des années 1816, 1819, 1820, 1822, 1824, 1831, 1832, 1834, 1839, 1846 et 1855, les pertes maritimes sont en moyenne comprises entre 5 et 10, alors que les ouragans sont beaucoup plus destructeurs pour les navires

¹⁷⁸ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Contre-amiral Louis Henri de Gueydon, On rend compte d'une bourrasque qui a éclaté à la Martinique, 29.08.1855.

¹⁷⁹ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Contre-amiral Louis Henri de Gueydon, On rend compte d'une bourrasque qui a éclaté à la Martinique, 29.08.1855.

¹⁸⁰ ANOM, FM/SG/MAR/103/924, Vice-Amiral Emmanuel Halgan, gouverneur, Compte rendu des effets du coup de vent du 21 septembre, 10.10.1834.

¹⁸¹ ANOM, FM/SG/MAR/103/924, Vice-Amiral Emmanuel Halgan, gouverneur, Compte rendu des effets du coup de vent du 21 septembre, 10.10.1834.

de commerce. A titre de comparaison, l'ouragan de 1891 engendre 46 naufrages alors que le coup de vent de 1820 n'en fait que 6.

Au milieu du XVIII^e siècle, Thibault de Chanvallon fait la distinction entre les coups de vent et les ouragans. Les premiers « sont la même chose que les bourrasques en Europe, mais plus fréquents et plus violents. Ils déracinent les arbres, peuvent ébranler les bâtiments mal assurés, mais le désastre n'est pas en général ». Les seconds sont « la désolation et la mort [...]. Ses traces sont comme celles du feu, tout disparaît sur son passage et ce changement est aussi prompt qu'il est terrible »¹⁸².

La grille d'analyse proposée permet de définir trois niveaux d'ouragan. Le premier niveau s'apparente à un coup de vent puisque les mêmes critères s'y appliquent. La différence s'effectue sur la terminologie employée à l'époque puisque le phénomène est nommé « ouragan » et non plus « coup de vent ». Le cyclone de 1875 est classé comme faisant partie du premier niveau.

« J'ai l'honneur de vous adresser numéros du moniteur de la Martinique ou se trouvent consignés au fur et à mesure qu'ils me sont parvenus de l'Intérieur, les détails relatifs au cyclone qui s'est abattu le 9 sur la colonie »¹⁸³.

Lors du passage d'un cyclone de catégorie 1, les cultures ne semblent pas avoir considérablement souffert. C'est sur ce point essentiel que la différence avec un ouragan de seconde catégorie se fait. Les productions agricoles sont touchées par l'aléa climatique mais les pertes sont minimales. Dans le cadre de cette étude, il n'est pas possible de quantifier cette perte puisque les sources consultées ne fournissent aucune donnée monétaire. Un simple regard dans les livres de comptes des habitations peut facilement corriger ce problème. Cependant, ce travail ne sera pas réalisé, cela n'étant pas le sujet de cette analyse. Le choix de se concentrer sur le vocable usité dans les archives a été fait.

¹⁸² Henri Petit Jean Roger *et al.*, « Des îliens aux prises avec les excès climatiques : le rôle du passé », *Éclats de temps : anthologie des événements climatiques extrêmes de la Guadeloupe*, Basse Terre, PLB éditions Région Guadeloupe, 2015, p. 304-331

¹⁸³ ANOM, FM/SG/MAR/103/931, Contre-Amiral Gouverneur Kergrist, Lettre du Contre-Amiral Gouverneur Kergrist pour le ministre des colonies datée du 29/09/1875, 29.09.1875.

« Les cannes paraissent avoir également souffert, beaucoup sont cassées ou couchées, mais on pense que si l'arrière-saison devient favorable le mal sera en partie réparable »¹⁸⁴.

En ce qui concerne les pertes maritimes, les conséquences sont moindres. Le nombre moyen de naufrages est approximativement de 10 pertes. Toutefois, ces aléas ont de grandes disparités puisque l'ouragan du 16 septembre 1816 provoque la perte de 46 navires alors que ceux de 1846, 1890 et 1898 ne sont néfastes que pour un seul bâtiment.

Quant aux infrastructures, elles subissent les mêmes atteintes que les cultures. Les constructions ont peu été endommagées par le passage de l'aléa climatique. Notons toutefois une particularité de l'événement de 1875 puisqu'il est immédiatement suivi d'un tremblement de terre provoquant des fissures dans les maisons.

Un cyclone de niveau 2 provoque des dégâts plus importants. Les cultures subissent des pertes partielles, les bâtiments sont renversés et on dénombre des pertes humaines¹⁸⁵. Les vents sont décrits comme plus violents et provenant de trois directions majeures.

« La campagne a en aussi beaucoup à souffrir : un grand nombre de plantations ont été dévastées, des cases à travailleurs renversées, des maisons découvertes (...). On a heureusement à compter peu de victimes. Jusqu'à présent, d'après les rapports officiels, leur nombre ne s'élève qu'à trois : 1^{er} le capitaine du *Lemnos*, M. Lampoignard ; 2^e une petite fille de 4 ans, enfant du capitaine Mahé, du *Mysore* ; un indien, cuisinier à bord du *Tapageur*. Il faut reconnaître, si dans un pareil sinistre où les pertes matérielles sont aussi considérables, on a eu à déplorer, un si petit nombre de victimes »¹⁸⁶.

¹⁸⁴ ANOM, FM/SG/MAR/103/931, Contre-Amiral Gouverneur Kergrist, Lettre du Contre-Amiral Gouverneur Kergrist pour le ministre des colonies datée du 29/09/1875, 29.09.1875.

¹⁸⁵ Le nombre de pertes humaines maximale est de 20. Ce nombre a été choisis arbitrairement. Une étude plus détaillée des aléas climatiques peut augmenter ou restreindre ce nombre.

¹⁸⁶ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie non officielle (Reportage sur l'ouragan du 2/09/1883), 07.09.1883.

Pour un ouragan de seconde catégorie, la moyenne des naufrages est plus importante que la précédente. Elle est comprise entre 10 et 20 pertes. Les tempêtes de 1883 et 1903 causent 18 et 35 sinistres.

Le cyclone de la nuit du 8 au 9 août 1903 provoque des dégâts similaires. Le *Journal officiel de la Martinique* détaille dans ses colonnes les pertes communes par commune. Ainsi, à la Trinité et au Lamentin « les plantations paraissent avoir souffert, la plupart des cases sont démolies ». Au Fond-Lahaye et au Marin, les cultures sont peu endommagées. Des accidents de personnes sont répertoriés dans les communes du Gros-Morne, Sainte-Marie, Lorrain, Petit-Bourg et Saint-Esprit. On déplore un mort au Robert¹⁸⁷. Cet aléa climatique a des conséquences plus importantes que celui de 1875, mais qui sont bien en deçà de celles d'un ouragan majeur.

Les cyclones de 1825, 1837 et 1891 sont classés comme étant de catégorie 3. Leurs effets sont dévastateurs sur la colonie. Pour ces aléas, les autorités de l'époque cherchent des similitudes avec des événements ultérieurs. Les pluies sont violentes, les cultures et infrastructures sont détruites. A la suite du cyclone de 1891, le bilan humain est important puisqu'il dépasse largement la vingtaine de morts atteignant approximativement les 400 pertes humaines. Par comparaison, l'ouragan de 1825 provoque le décès de 482 personnes et des centaines de blessés¹⁸⁸.

« On ne connaît pas encore le nombre de morts et de blessés parmi la population de l'île. Hier soir le chiffre connu de morts se montait paraît-il à 380. J'estime qu'il atteindra 400 »¹⁸⁹.

Les dégâts matériels sont conséquents après l'ouragan de 1825. Tout est ravagé.

« Toute la Pointe de la Guadeloupe proprement dite, de la Capesterre à l'est, jusqu'à la Pointe Noire à l'ouest, en passant par le sud ne présente plus que le spectacle de la désolation. Les bâtiments de manufactures, les maisons,

¹⁸⁷ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, Bulletin de renseignements relatifs aux dégâts causés par le cyclone du 8-9 août 1903, 12.08.1903.

¹⁸⁸ Jean-Claude Huc *et al.*, *Les cyclones importants*, *op. cit. supra* n. 75, p. 149

¹⁸⁹ ANOM, FM/SG/MAR/76/620, Lieutenant-Colonel Pelletier commandant supérieur des troupes, Compte-rendu au sujet d'un cyclone, 26.08.1891.

les cases à nègres, les plantations, tout a été écrasé sous les ruines de leur habitation et, autour d'eux leurs esclaves. Partout, il y a eu, au moins, des blessés »¹⁹⁰.

Le nombre de désastres maritimes est conséquent. La moyenne des pertes est supérieure à 20. L'ouragan de 1891 jette à la côte 36 navires, en détruit 5 et en coule 5 autres.

A partir de la grille d'analyse différenciant les aléas climatiques, une seconde observation peut être faite. En considérant que les coups de vent sont des ouragans de première catégorie, la fréquence de ceux-ci augmente et on recense alors 12 phénomènes contre trois pour la seconde et la troisième catégorie. Ces critères étant propres à ce travail de recherche, il serait intéressant de les appliquer à d'autres espaces géographiques pour vérifier si la Martinique est un cas isolé ou si cette conjecture est tout à fait habituelle. L'ajout d'un critère à portée maritime est difficile à inclure. Le nombre de pertes diffère d'un aléa à l'autre. Un ouragan classé comme niveau 1 peut avoir les mêmes conséquences sur les bâtiments de commerce qu'un de niveau 3. Ce seul critère ne peut être pris de manière individuelle. La classification des événements doit se faire en juxtaposant les indications présentées dans le tableau en amont (tableau 4). Quoiqu'il en soit, au regard des sources, il apparaît que, de par sa position géographique plus au sud des Petites Antilles, la Martinique semble être plus à l'abri que son île sœur, la Guadeloupe. La catégorisation de ces événements tend à relativiser la notion d'aléa climatique majeur. Un puissant ouragan ne se déclare plus tous les 11 ans, comme il a été indiqué en amont de ce travail, mais plutôt avec un écart de 33 ans¹⁹¹. Afin d'avoir la certitude que l'analogie faite avec la Guadeloupe (cf. I.D.3) tient toujours, il nous faudrait appliquer notre grille d'analyse aux aléas climatiques identifiés par Jean-Sébastien Guibert. Ce dernier établit d'autres éléments permettant de

¹⁹⁰ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Le Contre-Amiral Jacob, gouverneur de la Guadeloupe, Copie de la lettre écrite le 5 août 1825, par Mr. Le Contre-Amiral Jacob, gouverneur de la Guadeloupe, au gouverneur de la Martinique, 05.08.1825

¹⁹¹ Cet écart est obtenu en faisant la moyenne de la différence entre les années où des aléas climatiques majeurs surviennent. Pour ce travail, trois ouragans ont été qualifiés d'important. Ils surviennent en 1825, 1837 et 1891 (= moyenne((1891-1837);(1837-1825))).

différencier les aléas climatiques : la pression atmosphérique et le rayon d'action¹⁹². Une forte chute de la pression barométrique entraîne un phénomène climatique plus puissant. Cela se vérifie pour l'ouragan de 1816 où la pression chute à 21 bars contre 6 bars pour le coup de vent du 1^{er} septembre 1821¹⁹³. A l'époque, la pression barométrique dite « normale » est de 26 pouces et 5 lignes¹⁹⁴.

Les sources ne se cantonnent pas à la description des dégâts en Martinique. Des rapports concernant d'autres îles viennent çà et là appuyer l'argumentaire du gouverneur pour décrire au pouvoir à Paris les ravages subis dans les colonies. Ces documents sont utiles car ils permettent à l'historien d'estimer la direction prise par le phénomène météorologique et son rayon d'action.

La carte ci-dessous tente de déterminer la trajectoire connue de cinq aléas climatiques. Les sources ne donnant que peu de précisions pour les autres événements, elles ne permettent pas de réaliser cet exercice pour chaque aléa. La carte reste néanmoins un point de départ pour les historiens du climat, cela d'autant plus que « le recensement des événements météorologiques majeurs du passé concernant la zone des Caraïbes est balbutiant, encore incomplet, partiel, imprécis »¹⁹⁵. Dans le chapitre intitulé « Les Cyclones importants en Guadeloupe », les chercheurs Jean-Claude Huc et Roland Mazurie ont réalisé une carte similaire. Celle-ci retrace la route de 11 ouragans survenus entre 1825 et 1998 qui ont « causé des dégâts plus ou moins importants selon leur intensité, mais aussi des victimes, ont traversé la Guadeloupe ou sont passés à moins de 30 kilomètres de l'archipel »¹⁹⁶. Un seul phénomène est commun entre leur étude et la nôtre : l'ouragan de 1825. La trajectoire estimée par nos soins est similaire à celle calculée par Huc et Mazurie.

¹⁹² Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 308-310

¹⁹³ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Gazette de la Martinique, Basse-Terre, le 31 juillet 1825, 31.07.1825.

¹⁹⁴ Jean-Claude Huc et al., *Les cyclones importants*, op. cit. supra n. 75, p. 149

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 206

¹⁹⁶ *Ibid.*, p. 208

L'intensité des dégâts causés par l'ouragan de 1891 permet d'émettre avec une quasi-certitude que l'œil de l'ouragan est passé si ce n'est au-dessus de la Martinique du moins au plus proche d'elle.

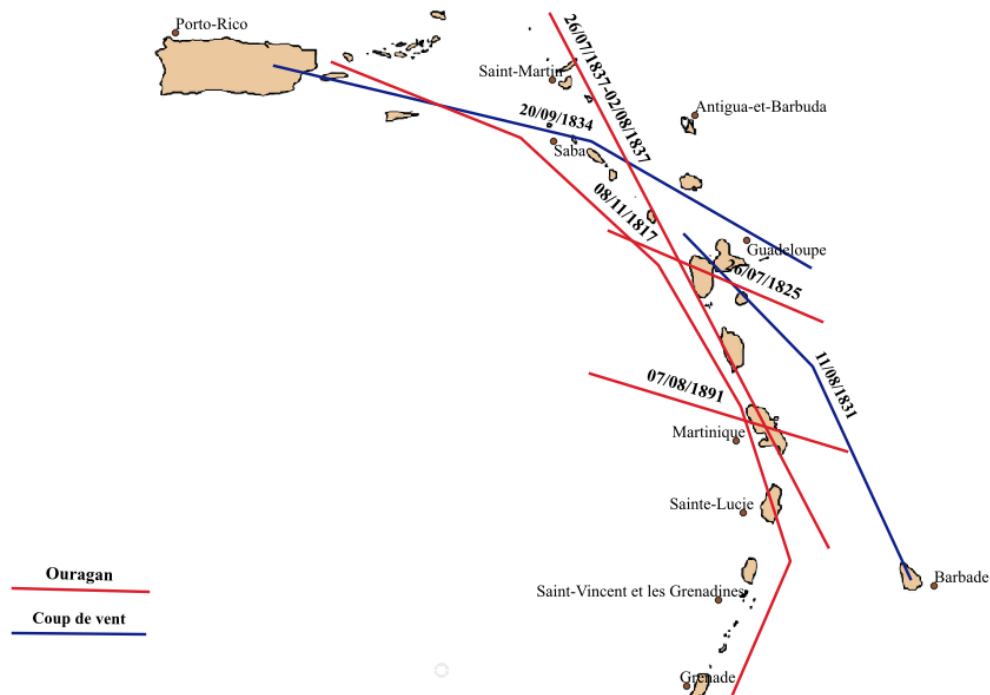


Figure 4 Carte des trajectoires estimées des coups de vent et des ouragans survenus à la Martinique entre 1815 et 1903. Réalisation M. Robyns (2020)

L'ouragan de 1837 est l'exemple le plus marquant. C'est l'événement dont on peut retracer la trajectoire avec une quasi-certitude. Les ANOM ont regroupé en un seul dossier des documents issus de diverses provenances qui détaillent son itinéraire. Il frappe la Martinique le 26 juillet 1837¹⁹⁷ et poursuit sa route en remontant le long de l'arc antillais. Il aborde les îles de Saint-Thomas et de Saint-Barthélemy le 2 août 1837¹⁹⁸.

D'après les sources consultées, l'ouragan de 1817 semble débiter à la Grenade et poursuit sa route jusqu'à Porto-Rico.

¹⁹⁷ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Le Vice-Amiral commandant en chef des forces navales et gouverneur de la Martinique Ange René Armand de Mackau, Au sujet de la rade de Saint-Pierre occasionné par la bourrasque du 26 de ce mois, 29.07.1837.

¹⁹⁸ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Extrait de divers journaux des Antilles, [s.d.].

« Nous voyons, par les nouvelles reçues des Colonies voisines, qu'elles n'ont pas moins souffert que la nôtre des terribles effets de l'ouragan du 21. Outre Sainte-Lucie et la Dominique, la Grenade, Saint-Vincent, Saint-Thomas, Porto-Rico, ont été ravagés »¹⁹⁹.

Classifier les aléas climatiques est intéressant à plus d'un titre. D'une part, la proposition d'une grille de classification des ouragans permet de les comparer entre eux de façon précise. Les critères choisis sont basés sur les pertes agricoles et humaines, sur les pertes maritimes ainsi que sur les pertes liées aux infrastructures. Ces critères peuvent être affinés avec une étude plus développée de la situation financière des habitations.

D'autre part, cette grille d'analyse peut modifier les statistiques réalisées dans la seconde partie de ce travail de recherche (voir II.A.3.a.1). En d'autres termes, un ouragan de catégorie 1 est-il plus ravageur pour la marine qu'un ouragan de catégorie 3 ?

¹⁹⁹ ANOM, Gazette de la Martinique, Martinique. Saint-Pierre, 8 novembre 1817, 08.11.1817.

3. La construction des risques : du danger aux risques

La perception du risque par les contemporains intervient à posteriori. Elle survient après l'événement, c'est-à-dire après le danger. Cette perception est différente selon l'individu. En effet, le ressenti d'un ouragan n'est pas le même selon que l'on se trouve sur le pont d'un navire ou à terre. L'objectif de cette partie est de comparer les considérations des marins, des autorités et des organes de presses. Ces derniers étant au service des seconds.

Le traitement de cette question se base principalement sur les liasses de la commission supérieure des naufrages qui constituent une véritable mine d'informations. En effet, ces documents prennent la forme de formulaires d'une quarantaine de questions. Lors des dépositions, la parole est donnée au capitaine, au second et aux matelots. L'historien dispose alors de plusieurs points de vue sur un même événement par différents acteurs du navire. Indiquons que ces documents sont formatés puisque les marins se contentent de répondre à des questions préconçues qui sont posées par les autorités locales et sont donc de seconde main.

Pour certaines pertes, les archives de la commission prennent la forme de rapports succins rédigés par ses membres. Cela est particulièrement intéressant pour l'historien qui peut dès lors comparer la perception d'un même naufrage par différents témoins. Notons que ces rapports sont écrits à partir des dépositions des capitaines et ne sont donc pas des documents de première main. Toutefois, ils contribuent à la perception du risque aux Antilles.

Plus clairessemées dans le corpus documentaire, les impressions des gouverneurs viennent tantôt, ici et là, illustrer le vécu de ces derniers sur les événements qu'ils vivent aux Antilles.

Face à cette perception du risque, plusieurs réponses sont envisagées par les différents usagers de la mer. Nous y reviendrons ultérieurement pour un développement approfondi.

A. Le point de vue des gens de mer

Bien souvent, il ne s'agit que d'une description d'un aléa climatique : ouragan, coup de vent, raz-de-marée, tempête associée à des éléments météorologiques : pluie, vent, temps sombre... Par moment, la mention d'un aléa est absente du discours de l'intéressé se bornant à une description des conditions de navigation alors que la survenue d'un aléa majeur (ouragan, coup de vent...) est attestée. C'est par exemple le cas lors du naufrage du *Bayadère*, du *Lemnos* en 1883 et *Berthe Collet* en 1891. Si Jean-Sébastien Guibert explique cette différence durant les XVIIe, XVIIIe et le début du XIXe siècle par « un manque crucial de recul des témoins dont le point de vue est limité, plus que par une méconnaissance des dangers de la navigation antillaise »²⁰⁰, cela ne semble pas pertinent pour la fin du XIXe siècle, car au contraire des exemples mentionnés ci-dessus, certains capitaines, à l'instar des capitaines Henri Désiré Mahé du *Mysore* (1883) ou Jean Joseph Garnier du *Bienfaiteur* (1891), ont bien conscience du passage d'un phénomène de plus grande ampleur.

« L'ouragan et le raz-de-marée ont commencé vers 8h ½ du soir, sans que rien les ait fait prévoir. La mer est devenue instantanément très grosse. Le vent soufflait en cyclone »²⁰¹.

Il est dès lors probable que les marins du XIXe siècle ont une meilleure connaissance des dangers qu'ils sont susceptibles de rencontrer dans la mer des Antilles que ceux des siècles précédents. Néanmoins, dans certaines déclarations, les termes de « cyclone » ou « coup de vent » sont usités comme des synonymes, par exemple dans la déposition du second du navire *Alphonse Zélie*, lequel ne fait pas de réelle différence entre les deux phénomènes²⁰².

²⁰⁰ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 317

²⁰¹ SHD, MV CC4 2172, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. 3 mâts barque « Mysore », armé à Marseille en mai 1883, naufragé en rade de Saint-Pierre (Martinique) dans l'ouragan du 4 au 5 septembre 1883. Déposition de Henri Désiré Mahé, commandant., 19.10.1883.

²⁰² SHD, MV CC4 2200, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Alphonse Zélie » trois-mâts immatriculé à Nantes. Déposition du second du navire « Alphonse Zélie », 24.08.1891.

Au vu des conditions climatiques qui se détériorent, certains capitaines anticipent des mesures spécifiques pour tenter de mettre à l'abri leur navire. C'est le cas de Louis Marie Pasquier qui commande le trois-mâts *Nantes* qui fait naufrage à la suite de l'ouragan 1891 et qui relate dans sa déposition que « la mer était furieuse et les vents ont varié du Nord au Ouest. Même avant les ordres du port, j'avais pris mes précautions »²⁰³.

Sur les 14 dépositions auprès de la commission supérieure des naufrages (voir annexe 1), 8 font référence à des données barométriques. Il faut donc en conclure que les gens de mer se familiarisent de plus en plus avec cet objet de mesure, mais ne font pas encore le lien entre les indications qu'il donne et le désastre à venir. C'est par exemple le cas du matelot Auguste Gras, maître d'équipage sur le *Tapageur* naufragé à Saint-Pierre en 1883.

« La pluie était très forte, je descendis et vis le baromètre à 762. Sur les 9 heures, il était à 758 et à 11 heures, la dernière fois que je le consultais, il était à 748. Bien que ces indications ne fissent pas pressentir d'un cyclone, je crus devoir prendre de suite quelques précautions »²⁰⁴.

Presqu'une décennie plus tard, le capitaine Pasquier ne fait toujours pas le lien entre la chute de la pression barométrique et l'imminence d'un cyclone puisqu'il définit celui-ci comme une tempête furieuse.

« Depuis le matin le baromètre baissait lentement, à 4 heures du soir, il était à 758, à 6h 1/2 il a baissé de 11 divisions dans 25 minutes à partir de ce moment, il m'a été impossible d'observer »²⁰⁵.

²⁰³ SHD, MV CC4 2202, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Nantes » trois-mâts immatriculé à Nantes naufragé dans le cyclone du 18 août 1891 sur la rade de Saint-Pierre (Martinique). Déposition de Louis-Marie Pasquier, capitaine au long cours, 29.08.1891.

²⁰⁴ SHD, MV CC4 2174, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. Trois-mâts barque « Tapageur » de Bordeaux, armé à Bordeaux le 30 octobre 1882 naufragé à Saint-Pierre (Martinique) dans la nuit du 4 au 5 septembre 1883. Déposition de Auguste Gras matelot de 2e classe, maître d'équipage, 24.09.1883.

²⁰⁵ SHD, MV CC4 2202, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Nantes » trois-mâts immatriculé à Nantes naufragé dans le cyclone du 18 août 1891 sur la rade de Saint-Pierre (Martinique). Déposition de Louis-Marie Pasquier, capitaine au long cours, 29.08.1891.

Certains qualificatifs sont régulièrement utilisés pour décrire plus précisément les conditions de navigation. La plupart sont des justificatifs pour expliquer la survenue de la perte du navire. Les capitaines mentionnent aussi régulièrement le naufrage d'un autre navire comme pour illustrer que le désastre était inévitable et ce, afin de se dédouaner de toute faute.

« Le capitaine était à bord fit larguer le croupiat de l'arrière et puis brasser les vergues bâbord partout. Vers 11h la chaîne de T[ribord] cassa et la deuxième ancre chassa sur le fond et le navire alla à la côte en travers, peu après, le 3m[ât] *Lemnos*, chassant sur ses ancres vint se briser sur notre côté B[âbord]. Le *Mysore* donnait des choses épouvantables, nous ne pouvions rien faire »²⁰⁶.

Lors de l'échouage d'un navire survenu en dehors d'un événement climatique, la navigation est largement décrite comme étant relativement favorable et ne sortant pas de l'ordinaire. Les capitaines tentent d'expliquer leurs erreurs en incriminant les conditions de navigation et ce, afin de minimiser leur propre responsabilité dans l'accident de leur navire. C'est le cas du capitaine Henri Marie Lecarre du *Paul Marie*. Lorsque le navire s'échoue au Carbet durant la nuit du 5 décembre 1890, la mer est « très belle, le vent de nord-est mais calme au moment de l'échouage ». A la question « l'horizon était-il brumeux et depuis combien de temps ? », le capitaine répond par la négative mais affirme que « le temps quoique beau était un peu sombre. Pas de Lune »²⁰⁷.

Lors de l'échouage de la *Reine Marguerite*, les calmes et courants sont incriminés pour en expliquer les causes : « je n'ai eu des courants qu'en face du Carbet. Jusque-là, je ne m'en étais pas aperçu. Et c'est là, la cause de mon échouement ». Dans sa déposition, le capitaine indique quel temps il fait au moment de l'incident.

²⁰⁶ SHD, MV CC4 2172, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Mysore » (Suite). Déposition de François Lucas matelot, 19.10.1883.

²⁰⁷ SHD, MV CC4 2099, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement à la plage du Carbet (Martinique) le 5 décembre 1890, du trois-mâts « Paul-Marie », de Saint Malo, commandé par le capitaine au long-cours Lecarre (Henri-Marie), inscrit à Vannes. Déposition de Henri Marie Lecarre, capitaine au long cours, capitaine du navire., 18.02.1891.

« Elle [la mer] était belle, avec un peu de houle du sud-ouest. Le vent était très variable, il variait constamment entre l'Est & l'Ouest passant par la sud, avec petits grains et petites pluies »²⁰⁸.

En conclusion, la description des événements menant à la perte de ces navires diffère selon les témoins. Si dans certaines dépositions, l'identification de l'aléa climatique apparaît, il semble que certains capitaines ne prennent pas conscience du danger qui plane sur eux et leur navire, et qu'ils soient totalement pris au dépourvu. Cette observation nous permet de nuancer le constat fait par Jean-Sébastien Guibert qui s'est intéressé à la Guadeloupe entre les XVII et la moitié du XIXe siècle et qui conclut que « l'existence d'un risque dans la perception des gens de mer ne transparaît pas »²⁰⁹. En effet, il nous faut ici reconsidérer ces propos, du moins pour la seconde moitié du XIXe siècle où la prise de conscience de l'importance d'un risque commence à apparaître. Par conséquent, nous pouvons en déduire qu'une meilleure connaissance des phénomènes se manifeste entre le début et la fin du XIXe siècle.

²⁰⁸ SHD, MV CC4 2159, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les causes de l'échouement, le 12 avril 1880, à la Grand'Anse du Carbet du 3 mâts français, la « Reine Marguerite », immatriculé au quartier de Marseille, et armé au dit port par les soins et sous le commandement de M. Gout capitaine au long cours. Déposition de Jean Ulysse Gout., 16.04.1880.

²⁰⁹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 320

B. Le point de vue des autorités

Le point de vue des autorités peut être scindé en deux visions distinctes. La première se situe à un niveau local. Elle est le fruit de la réflexion des différents gouverneurs qui se succèdent à la tête de l'île. La seconde est celui de la commission supérieure des naufrages qui est chargée de juger les capitaines sur base des dépositions faites en Martinique à la suite d'un naufrage. C'est à partir des informations qui lui sont transmises que la commission participe à la perception du risque.

1) Au niveau local

Le point de vue des administrateurs est bien souvent le résultat d'une mémoire collective dont ils sont le réceptacle grâce à leurs missions et leurs fonctions. Leur perception du risque n'est pas la même que celle des marins. Ils font bien souvent référence à des événements climatiques antérieurs qu'ils n'ont pas forcément vécus mais qu'ils appréhendent suite à des témoignages ou des récits. Leur point de vue est cependant biaisé par des obligations politiques et administratives dans la gestion de la colonie.

Le contre-amiral Jacob, gouverneur de la Guadeloupe, écrit à son homologue en Martinique pour lui décrire les conséquences du passage de l'ouragan de 1825 sur la Guadeloupe dont l'œil est passé entre l'archipel des Saintes et la Basse Terre²¹⁰ : « de mémoire d'homme on n'avait eu d'exemple d'une telle désolation »²¹¹. Le comte de Vaugiraud, alors gouverneur de la colonie, fait également référence à la mémoire collective dans sa lettre du 31 octobre 1817.

« Le vent a tourné, plusieurs fois, tantôt au nord, tantôt à l'est mais sa plus constante direction partait du nord-est. C'est le premier ouragan dont on ait

²¹⁰ Carte de trajectoire des 9 ouragans ayant directement traversé l'archipel depuis 1825. Jean-Claude Huc *et al.*, *Les cyclones importants*, *op. cit. supra* n. 75, p. 208

²¹¹ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Le Contre-Amiral Jacob, gouverneur de la Guadeloupe, Copie de la lettre écrite le 5 août 1825, par Mr. Le Contre-Amiral Jacob, gouverneur de la Guadeloupe, au gouverneur de la Martinique, 05.08.1825.

connaissance, dans ces parages, avec un pareil vent, qui n'annonce d'ordinaire, avec lui, qu'une saison & une température favorable. Les anciens habitants s'accordent à dire que jamais semblable fléau ne fut ni d'une telle violence, ni d'une aussi longue durée »²¹².

La comtesse Antoinette-Joséphine-Anne Drohojowska dans son ouvrage *Histoire des colonies françaises. Antilles, île Bourbon, Guiane française* paru en 1854 fait-elle aussi référence à cette mémoire collective.

« On cite parmi les plus désastreux de ce siècle et du précédent, ceux de 1766, 1779, 1788, 1813 et 1817, à la Martinique ; et ceux de 1713, 1738, 1740, 1766, 1776, 1821, 1825 et 1843, à la Guadeloupe »²¹³.

Le point de vue des administrateurs est multiple. Il dépasse forcément les conséquences maritimes de ces événements climatiques. Les comparaisons englobent les pertes matérielles (destruction de bâtiments, de récoltes) et humaines.

La prise en compte des phénomènes climatiques par les autorités locales participe à la construction d'une mémoire collective autour de ces événements. Toutefois, le *turn over* des cadres administratifs de la colonie et le recours à des témoins et à leur ressenti poussent à une exagération des dangers liés au passage des ouragans.

Quelle est la raison qui pousse les gouverneurs à évoquer les conséquences du passé ? Pourquoi mentionnent-ils les pertes maritimes ? Si la première raison réside dans leur obligation d'en alerter leur hiérarchie, la seconde réside-t-elle dans une volonté personnelle d'améliorer les aménagements portuaires de la colonie ? Quoi qu'il en soit, il y a surtout une volonté de comparer les événements entre eux.

²¹² ANOM, SG/MAR/CORR/35, Comte de Vaugiraud, Compte de l'ouragan du 21 octobre 1817, 31.10.1817.

²¹³ MANIOC, Antoinette-Joséphine-Anne Drohojowska, *Histoire des colonies françaises. Antilles, île Bourbon, Guiane française*, Paris, Périsse Frères, 1853, p. 104.

II) De la Commission supérieure des naufrages

La commission supérieure des naufrages participe, elle aussi, à la prise en compte du risque en tentant de trouver des réponses sur la causalité des naufrages. A partir des sources de la commission, quelle image des phénomènes climatiques l'historien peut-il se représenter ?

Le point de vue de cette commission est extrêmement intéressant pour l'historien car il se construit par l'intermédiaire des rapports qui lui sont remis. Dans ce cas précis, la vision du risque se situe à cheval entre la perception des gens de mer et celui des autorités locales. De plus, les décisions de la commission sont prises à posteriori de l'événement.

Le rapport de la perte du trois-mâts *Berthe Collet*, à la suite de l'ouragan du 18 août 1891, illustre parfaitement cette perception du risque à partir des informations provenant des autorités et des marins.

« Quoique l'enquête soit très incomplète et que M. le Gouverneur de la Martinique n'ait pas donné son avis sur les circonstances de ce naufrage, la violence du cyclone paraît être la seule cause de la perte du *Berte Collet* »²¹⁴.

Mais la question de connaître la pertinence de cette perception du risque mérite d'être posée ? Si par l'intermédiaire de ces rapports, les membres de cette commission peuvent tenter de se faire une idée de la violence d'un phénomène climatique majeur, ils ne vivent pas l'événement en tant que tel. L'ouragan de 1891, qui a eu des conséquences désastreuses tant matérielles qu'humaines, peut-il être réduit à cette simple phrase : « on ne peut attribuer la perte de ce bâtiment qu'à la violence du cyclone »²¹⁵ ? Il faut se questionner sur les membres de cette commission. Qui sont-ils ? Combien d'affaires jugent-ils ? Qu'elle est la portée des

²¹⁴ SHD, MV CC4 2100, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage du trois-mâts le « Berthe Collet », à Saint-Pierre (Martinique) le 18 août 1891. Capitaine Gossard (Pierre Nicolas Joseph) capitaine au long cours, inscrit à Gravelines, 25.04.1892.

²¹⁵ SHD, MV CC4 2100, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage du trois-mâts « Alphonse Zélie » le 18 août 1891, à Saint-Pierre (Martinique) capitaine Bachelier (Jules Aimé), capitaine au long cours, inscrit à Nantes, 09.05.1892.

rapports qu'ils écrivent ? Faute de travaux portant sur cette commission, il n'est pas possible de répondre à ces questions.

Néanmoins, le tableau ci-dessous démontre la volonté de la part de la commission de comprendre assez précisément les phénomènes climatiques. En effet, en considérant l'ensemble du corpus documentaire, seule cette commission prend la peine de détailler au travers de ses documents les conditions climatiques au moment de la perte du navire. Bien que l'historien ne dispose pas de données scientifiques quant à la puissance des vents, il peut connaître leur orientation et leur violence. Il obtient également des données sur le ressenti de plusieurs témoins pour un même aléa climatique.

Navire	Année	Description de l'aléa climatique	Source
<i>P.A.J. / Bayadère / Misti / Mysore / Tapageur</i>	1883	Ouragan / violent cyclone / dévasta la rade	MV CC4 2096
<i>Paul Marie</i>	1890	Vent de NE / mer très belle / calme	MV CC4 2099
<i>Deux-Sœurs</i>	1890	Brise de NE / coup de vent / le temps forçait toujours / mer déferlant avec violence	MV CC4 2099
<i>Marie- Eugénie</i>	1893	Temps à grain / grain très violent / grain tourna au sud / brusque saute du vent	MV CC4 2100
<i>Anna</i>	1891	Mauvais temps / cyclone / violence du vent et de la mer / raz-de-marée	MV CC4 2100
<i>Emmanuel Auger</i>	1891	Violence du vent / mer pas encore très forte / mer devenue énorme / temps s'est beaucoup calmé / coup de vent	MV CC4 2100
<i>Bienfaiteur</i>	1891	Brise augmente / vent au NO avec une violence inouïe / cyclone	MV CC4 2100
<i>Berthe Collet</i>	1891	Cyclone / violence	MV CC4 2100

<i>Alphonse Zélie</i>	1891	Cyclone / violence	MV CC4 2100
<i>Saphir</i>	1891	Mauvaise apparence du temps / violente rafale du NO / cyclone / mer énorme / violence extrême	MV CC4 2100
<i>Nantes</i>	1891	Baromètre en baisse de 11 millimètres en 25 minutes / coup de vent probable / cyclone	MV CC4 2100

Tableau 5 Conclusion des membres de la commission supérieure des naufrages sur les événements à l'origine de la perte des navires

C. Le point de vue des organes de presse

Même si la *Gazette de la Martinique*, le *Courrier officiel de la Martinique* et le *Moniteur de la Martinique* restent des organes de presse liés au pouvoir administratif, il semble intéressant de connaître leurs points de vue quant aux pertes en mer. Ces périodiques ont pour charge d'informer la population de l'actualité locale et internationale. A ce titre, ils indiquent entre autres dans une rubrique spéciale les arrivées et départs des navires. Il est donc logique que les fortunes en mer y apparaissent.

Ces périodiques informent la population des ventes consécutives à la perte d'un navire. Dans cette éventualité, les informations relatives au naufrage sont très lapidaires comme ce fût le cas pour la perte du navire *Nouveau-Pompée*²¹⁶ échoué sur les récifs du Vauclin le 2 mai 1848.

« Naufrage du navire le *Nouveau-Pompée*, capitaine Désarmaux, armé à Bordeaux, venant dudit port et échoué le 2 mai 1848 sur les récifs du Vauclin. Le public est prévenu que le dimanche 24 septembre courant, à midi, et jours suivants, s'il y a lieu, il sera procédé à la vente de divers objets dont le sauvetage a été opéré. La vente aura lieu au bourg du Vauclin ; elle se composera des articles ci-après, savoir :

1. Bas-mâts ayant 17 mètres de longueur ;

1. Id. id. 15 id. id. ;

1. Mât d'hune, ayant 10 id. id. ;

1. Id. id. id. 10 id. id. ;

1. Id. id. id. 9 mè[re]s]. 70 id. ;

1. Basse-vergue, id. 11 id. id ;

1. Id. id. id. 14 id. id. ;

1. Quartaux de vin blanc ;

²¹⁶ ANOM, *Gazette de la Martinique*, A Vendre. Vente du brick « Madame Royale », 04.08.1815.

1. Id. id. au deux tiers vide. »²¹⁷.

Le détail des effets sauvés indiquerait dans ce cas que la coque du navire n'a pu être sauvée puisqu'il ne reste de ce dernier que les mâts et quelques bouteilles de vin blanc. Le lieu de vente se situe au Vauclin, commune où le naufrage a eu lieu.

Lors d'un événement climatique majeur, les journaux dressent la liste des navires perdus et venus à la côte, alors que suite à un événement isolé, les informations relatives au naufrage sont un peu plus fournies. Outre cet aspect, il est par ailleurs important de remarquer que certaines pertes, qui ont pourtant fait l'objet d'une attention toute particulière de la part du pouvoir local, sont absentes de cette source. C'est le cas du navire négrier naufragé à l'Anse Cafard en avril 1830²¹⁸. Ce négrier pratique la traite illégale et coule en emportant un très grand nombre d'esclaves et d'hommes d'équipage. Quelle est la raison de cette absence dans les colonnes de la *Gazette de la Martinique* ? Le gouverneur en poste a-t-il voulu taire une traite interdite mais toujours bien présente en Martinique ?

Face à des ouragans majeurs ou hors de la période traditionnelle de l'hivernage, la *Gazette de la Martinique* prend des airs « romantiques » pour décrire les événements. A ce titre, elle s'appuie sur des témoignages ou des lettres qui lui sont envoyées. Le capitaine Lecomte du navire *Elisabeth* naufragé à la suite de l'ouragan du 19 décembre 1822 s'adresse par l'intermédiaire du périodique aux habitants de Saint-Pierre en ces termes.

« Habitans de la ville de Saint-Pierre,

Permettez à la reconnaissance d'épancher le sentiment qu'elle éprouve sur la conduite admirable et le dévouement qui vous ont portés à secourir, nous seulement les navires de commerce qu'une affreuse calamité, aussi déchirant

²¹⁷ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, Services maritimes. Avis. Naufrage du navire le « Nouveau Pompée », 06.09.1848.

²¹⁸ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Rayot Michelle commissaire commandant des Anses d'Arlets et alii, Enquête sur le naufrage d'un bâtiment négrier, [s.d.].

qu'inattendue dans la saison où nous sommes, mais encore les malheureux naufragés de tant de navires, dont la perte offre le tableau le plus sinistre.

Depuis long-temps je savais que l'honneur, allié à l'humanité, servait de base aux vertus qui vous caractérisent ; mais il faut avoir éprouvé comme nous, généraux Habitans, les effets sublimes de votre zèle, de votre empressement à braver les plus grands dangers pour sauver la vie à tant de victimes de la journée désastreuse du 19 décembre.

J'adresse également mes remerciemens aux officiers et soldats de la Place, comme la garnison, de ce qu'ils ont eu la générosité de faire pour notre salut.

Vous tous, qui avez tant de titres à notre reconnaissance, recevez en l'expression la plus sincère et nos remerciemens »²¹⁹.

Ce type d'envolée lyrique ne se retrouve pas dans les colonnes du *Moniteur de la Martinique. Journal officiel de la colonie* lors du passage de l'ouragan du 21 août 1891²²⁰. Cela démontre-t-il qu'il y a un changement de mentalité et de mode entre le début et la fin de la période étudiée ? Faute de matière, il est difficile d'en juger. Notons que ce phénomène n'est pas propre à la Martinique puisque Jean-Sébastien Guibert l'observe en Guadeloupe notamment pour le passage du cyclone de 1825²²¹.

En conclusion, les périodiques sont des outils de communication de l'administration coloniale. Leur première mission est d'informer la population locale des événements liés à la vie de la colonie. Le traitement des pertes en mer ne fait pas l'objet d'une attention particulière de la part des journaux de l'époque. Les pertes les plus détaillées sont celles qui ont un lien avec un aléa climatique de grande ampleur. Si la *Gazette de la Martinique* s'autorise une exagération des événements comme ce fut le cas pour l'ouragan de 1822, le *Moniteur de la*

²¹⁹ ANOM, Gazette de la Martinique, Colonies. Martinique. Annonce de l'ouragan du 19 décembre 1822, 21.12.1822.

²²⁰ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie officielle. Le cyclone du 18 août 1891, 21.08.1891.

²²¹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 327-328

Martinique quant à lui est, semble-t-il, plus terre à terre se contentant de lister les dégâts occasionnés dans les différentes communes de l'île comme après le passage du cyclone de 1891.

Néanmoins, le point de vue des journaux est important car il participe à la perception d'un risque maritime aux Antilles. Les gouverneurs de l'époque n'hésitent pas à joindre des coupures de presses²²² aux rapports qui sont envoyés au ministre des Colonies à Paris, afin d'illustrer leurs propos.

²²²ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Coupure de presse inconnue, Colonies - Barbade, 1831.

4. Conclusion

Les conditions de navigation aux Antilles sont décrites comme idéales. Deux saisons rythment la vie maritime de la colonie : la saison sèche, calme pour la navigation et la saison de l'hivernage, moment où les conditions se détériorent ponctuellement suite au passage d'un aléa naturel. S'ajoutent les récifs, les madrépores et les bancs de sable qui sont principalement localisés sur la côte de la Martinique.

Pour étudier les différents aléas, nous avons développé une grille d'analyse des phénomènes climatiques qui a pour objectif de procéder à une lecture scientifique des ouragans en vue de les comparer entre eux. Les coups de vent mentionnés dans les documents consultés s'apparentent plus à des cyclones de faible intensité ou du moins au premier stade de ce phénomène météorologique.

Enfin, la question de la perception du risque a fait l'objet d'une étude plus approfondie. La perception que l'historien se fait du risque est-elle la même que celle de l'époque étudiée ? L'historien voit-il un mal où il n'existe pas ? Cette construction du risque est analysée à partir du point de vue de trois acteurs différents : les gens de mer, les autorités et les organes de presse.

Les gens de mer ont une vision pratique des choses, ils décrivent l'état de la mer, l'orientation du vent et des courants. Ils n'ont pas une vue d'ensemble et se bornent à décrire ce qu'il leur est arrivé et comment le navire a réagi face aux éléments naturels. Si certains n'ont pas pris conscience du passage d'un phénomène climatique important, d'autres l'ont bien compris. Les autorités ont un regard plus globalisant surtout au niveau du pouvoir local. Elles reçoivent des rapports des quatre coins de l'île afin d'avoir un aperçu complet des dégâts qui ont été occasionnés. Pour ce qui est de la Commission supérieure des naufrages, celle-ci a un regard plus proche de celui des gens de mer. Rien d'étonnant puisque les décisions de justice sont prises à partir des dépositions des capitaines. Quant à la presse, son analyse des phénomènes évolue au cours de la période. Si elle se veut plus sensationnelle dans la première partie de l'étude, elle est plus rigoureuse à la fin de la période, se limitant à lister les destructions sur les communes de l'île. Il

n'en demeure que c'est par l'addition de ces différents regards que se construit l'idée d'un risque maritime en Martinique encore bien présent aux XIXe siècle.

Chapitre III - Naufrage, risque et fréquentation maritime

Dans ce chapitre, nous nous intéressons aux différents risques maritimes survenant dans l'espace géographique des Petites Antilles et plus précisément à la Martinique. Quelle est la fréquence de ces risques ? Tous ces risques ont-ils la même incidence sur les navires ? Non. Puisqu'un ouragan n'a pas le même impact qu'un coup de vent ou qu'une tempête, tous ces aléas touchent dès lors de manières variées les bâtiments avec des finalités plus ou moins graves pour la structure du navire et son équipage. Des missions de sauvetage et de récupération des marchandises sont alors mises en place. Celles-ci sont primordiales lors de la perte complète du navire car elles limitent dans une certaine mesure les déboires économiques qui peuvent en découler.

L'étude du naufrage par le biais de cartes thématiques permet de mettre en évidence les différents lieux à risque de la Martinique. Ces derniers sont-ils les mêmes tout au long de la période qui nous intéresse ? Les améliorations portuaires, la sécurisation des espaces côtiers et les progrès technologiques ont-ils une influence bénéfique sur les risques de faire naufrage ?

Mettons ici en avant le lien entre la fréquentation maritime et les pertes marines. D'où viennent les navires qui font naufrage aux Antilles ? L'étude des pertes en mer peut-elle renseigner l'historien sur les flux maritimes entre les Caraïbes et le reste du monde ? La réponse à cette interrogation est affirmative mais il faut alors se poser la question de la pertinence des résultats

1. Naufrage et risque maritime

« Tous les bateaux de divers types qui se trouvaient en rade de Saint-Pierre ont été jetés à la côte, on parle de 14 ou 17 bateaux détruits ou coulés »²²³.

Le naufrage est considéré comme un phénomène sériel permettant l'étude des flux maritimes de la colonie. En effet, les pertes maritimes ont un caractère récurrent appelant à une analyse sur une longue période. Tout comme le fait Jean-Sébastien Guibert, le pari est « d'utiliser les outils de l'histoire quantitative pour étudier un phénomène marginal »²²⁴. Ce parti pris, s'il peut être critiqué, est toutefois nécessaire afin de permettre une analyse satisfaisante de l'état du commerce à la Martinique. Un examen complet du négoce sur une période d'approximativement un siècle est impossible au vu de l'état des sources sur ce domaine. Le passage par le biais des pertes en mer est alors une option.

Cette première partie va approcher le phénomène des pertes en mer par l'intermédiaire des mathématiques et des statistiques. Une étude qualitative n'est pas possible au vu du nombre important de naufrages sur la période étudiée. En d'autres termes, il n'est pas possible d'étudier chaque perte de façon individuelle. Néanmoins, des exemples viennent ponctuellement illustrer tel ou tel événement. Trois critères vont être retenus, à savoir : la quantité, la localisation, et les causes et conséquences. Quelle est la nature des naufrages ? Quelle est la fréquence des pertes en mer en fonction de la fréquentation maritime globale de la colonie ?

La question de la localisation des pertes en mer est intéressante car elle donne un aperçu des zones à risque selon leur nature. Des cartes seront particulièrement utiles dès que nous aborderons la sécurisation des espaces maritimes. Elles nous informeront sur l'utilité ou non des améliorations tendant à réduire les naufrages.

²²³ ANOM, FM/SG/MAR/76/620, Lieutenant-Colonel Pelletier commandant supérieur des troupes, Compte-rendu au sujet d'un cyclone, 26.08.1891.

²²⁴ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 110

Enfin, les causes et les conséquences de la destruction d'un navire vont être traitées. Les risques étant de différente nature dans les Antilles, les naufrages sont donc variés et leurs conséquences diverses. Toutes ces perspectives ont une incidence sur le commerce martiniquais. En d'autres termes, cette dernière sous-section présente une typologie des pertes en mer à travers l'exemple de la Martinique.

A. Un phénomène sériel : approche quantitative

Le caractère répétitif de la survenue des pertes en mer dans le temps et l'espace permet de qualifier le phénomène de sériel. L'objectif est d'évaluer le nombre de pertes à la Martinique durant le XIXe siècle et d'envisager sa répartition chronologique.

Dénombrer le nombre de pertes est une étape incontournable de la démarche historique afin d'en apprécier la mesure. Les naufrages sont-ils fréquents à la Martinique ? L'île est-elle un endroit plus dangereux que d'autres ? Existe-t-il une différence notable dans le nombre de pertes entre la Martinique et la Guadeloupe ? Pour répondre à cette question, de nombreuses comparaisons seront faites avec son île sœur, la Guadeloupe. Toutefois, ces comparaisons sont circonscrites par le fait que peu d'études ont été effectuées sur l'espace géographique antillais, limitant toute analogie avec la Guadeloupe. L'étude sur cette dernière se concentrant sur le XVIIe, le XVIIIe et le début du XIXe siècle²²⁵, il est donc impossible de mettre en relation les améliorations du XIXe en Martinique et en Guadeloupe. Il est également envisageable de faire des juxtapositions avec les travaux de Jacques Ducoin²²⁶ qui s'intéressent au devenir des navires nantais durant le XVIIIe siècle. Ces deux travaux scientifiques d'importance témoignent une nouvelle fois de toute l'utilité d'une étude sur les risques maritimes durant le XIXe siècle.

Il a fallu aussi s'interroger sur la fréquence des pertes en mer. Sont-elles récurrentes ? Est-ce le seul moyen de jauger la dangerosité de cet espace maritime ? En d'autres termes, l'étude des pertes en mer est-elle suffisante pour juger les risques maritimes à la Martinique ?

²²⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46

²²⁶ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40

En définitive, la première étape consiste à quantifier les pertes en mer et à observer leurs répartitions chronologiques avant d'en analyser la fréquence en la comparant à la fréquentation maritime globale.

1) Quantifier les pertes en mer

Le dépouillement systématique des sources permet de dénombrer 598 navires ayant subi un risque maritime en Martinique entre 1815 et 1903. Cependant, ces analyses présentent une disparité d'accidents. Certains navires sont peu touchés et peuvent être sauvés en partie ou en totalité. Cet inventaire comprend aussi tous types d'embarcations allant de la yole au trois-mâts de plusieurs centaines de tonnes.

Cela représente en moyenne entre 6 et 7 bateaux touchés par an sur la période allant de 1815 à 1903.

Le tableau ci-dessous montre la répartition des pertes en mer selon le type de navigation. On remarque la part majoritaire des navires pratiquant le long cours (38%). La Martinique et plus précisément la ville de Saint-Pierre jouant un rôle de redistribution des marchandises dans les Caraïbes, cela n'est pas surprenant. Néanmoins, il nous faut nuancer ce propos. En effet, les sources lacunaires ne permettent pas de se faire une idée exacte du cabotage dans la colonie durant le XIXe siècle. Malgré de nombreuses recherches dans les archives, il n'a pas été possible de trouver des données suffisantes sur le cabotage. La découverte d'une telle information serait plus que probablement venue nuancer ce constat. Cependant, si on additionne le cabotage (11 %) et le bornage (19 %), on constate que l'on arrive à un pourcentage de 30 % soit un tout petit peu moins que le long cours. Dans 31% des cas, l'état incomplet des sources n'a pas permis de déterminer le type de navigation.

	Bornage	Caboteur	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
Nombre de navires	111	64	227	11	185	598
Pourcentage	19 %	11 %	38 %	2%	31%	100%

Tableau 6 Nombre de navires impactés par objet à la Martinique entre 1815 et 1903

Ces résultats de prime abord intéressants doivent être étudiés sous l'angle du tonnage. En effet, quelle est la différence entre un brick armé pour le cabotage et un navire au long cours ? Aucune, si ce n'est le tonnage. Néanmoins, l'analyse de la capacité de transport doit se faire par le biais des hypothèses, les sources ne donnant pas systématiquement le tonnage. Ce dernier n'est indiqué que 48 fois sur 598 soit un pourcentage de seulement 8 %. Aussi, dans de rares cas, les sources ne s'accordent pas sur le tonnage. Toutefois, les différences sont infimes. Les trois-mâts *Lemnos* et *Bayadère* se trouvent dans ce cas de figure. Le *Lemnos* a un port de 272 tonneaux 98/100 selon un rapport de la commission supérieure des naufrages (CSN) et de 268 selon la Lloyds. Il en est de même pour la *Bayadère* avec respectivement selon les mêmes sources, 201 (CSN) et 212 tonneaux (la Lloyds).

Si on se base uniquement sur les 42 navires dont le tonnage est clairement indiqué, on peut affirmer que les bâtiments ayant fait naufrage comprennent entre 3 et 651 tonneaux. Cette fourchette contient une multitude de types de navires allant de la simple barque à l'imposant trois-mâts. Il va de soi que cet échantillon n'est pas suffisant pour apporter une réponse absolue quant au tonnage perdu à la Martinique. Si l'on souhaite s'approcher un tant soit peu d'une probable vérité, il faut recourir aux hypothèses.

	Bornage	Caboteur	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
Nombre de navires	111	64	227	11	185	598
Tonnage	3 à 4	25 à 92	159 à 566	/	25 à 566	
Tonnage moyen	3,5	49	345,5	/	295,5	
Tonnage moyen total	388,5	3 136	78 428,5	/	54 668	136 620,5

Tableau 7 Nombre de navires ayant subi un aléa par objet et tonnage à la Martinique entre 1815 et 1903

Seules deux mentions de tonnage de navires effectuant du bornage sont indiquées dans les sources et sont respectivement de 3 et 4 tonneaux. Ces navires sont consignés dans les documents comme étant des embarcations, des chalands, des chaloupes, des canots, des yoles, ... Il n'est pas hasardeux d'affirmer que le tonnage de ces derniers doit se trouver dans cette fourchette. Si l'on multiplie le

nombre de navires naufragés effectuant du bornage (111) par le tonnage (3 ou 4), on obtient un nombre se situant entre 333 et 444 tonneaux.

Les navires au long cours ont un tonnage compris entre 159 et 651. Si on effectue une moyenne des 38 bâtiments dont le tonnage est mentionné, on obtient le nombre de 345,5 tonneaux. Ce calcul peut paraître arbitraire mais au vu des lacunes des sources consultées, il est impossible d'utiliser une autre méthode de calcul. Multiplié au nombre de navires perdus au long cours (227), on trouve une capacité moyenne de 78 428,5.

Trois mentions de tonnage sont faites pour les bâtiments effectuant du cabotage. Le nombre de tonneaux est compris entre 25 et 92. Si l'on se base sur la moyenne de ces trois caboteurs naufragés (49) et qu'on la multiplie par le cabotage (64), cela nous donne un total de 3 136 tonneaux.

Pour les vaisseaux dont le type de commerce n'a pu être déterminé, il faut émettre des hypothèses. Il est plus que probable que parmi les 185 navires recensés, se trouvent des navires destinés au cabotage. Leur tonnage minimal est égal à 25. Le tonnage moyen est alors de 295,5 tonneaux²²⁷. Ce nombre multiplié par 185 navires équivaut à un tonnage total de 54 668.

En additionnant tous ces résultats, on arrive à une grandeur estimée entre 136 565,5 et 136 676,5 tonneaux. Si nous la rapportons à l'ensemble du commerce de la colonie pour une année, il représente plus de 1,13 fois le commerce de l'année 1863 et 1864 qui comptabilise 119 651 et 119 967 tonneaux²²⁸.

Jean-Sébastien Guibert obtient des résultats très différents puisqu'il estime une perte de 32 435 tonneaux soit les « trois quarts du commerce de la colonie pour l'année 1776 [...], enregistrant cette année un peu plus de 44 200 tonneaux de marchandise »²²⁹.

Rappelons que notre étude s'est portée sur une définition large du « naufrage » considérant tout navire ayant subi les affres d'un accident maritime et l'incluant à notre base de données même s'il n'a pas coulé. Ainsi, ont été compris

²²⁷ 4 mentions sur 186 navires.

²²⁸ Direction de la Martinique, « Résumé des mouvements du commerce et de la navigation pour l'année 1864 », dans *Le Moniteur de la Martinique. Journal officiel de la colonie*, 1865.

²²⁹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 114

les bâtiments restés sur la rade, ayant déradé ou ayant subi une avarie même mineure. Afin de comparer nos résultats avec Jean-Sébastien Guibert, il nous faut donc exclure les bâtiments n'ayant pas fait naufrage.

Le tableau (tab 8) ci-dessous nous renseigne sur le tonnage perdu à la Martinique durant le XIXe siècle. Le total s'élève dorénavant à 116 109, soit environ 0,97 fois. C'est-à-dire l'équivalent de l'année de commerce 1863 et 1864²³⁰.

Ces données restent bien plus importantes que celles calculées par Jean-Sébastien Guibert. Les raisons de cette différence sont multiples. La première s'explique par les améliorations technologiques de l'époque. Le tonnage des navires est plus important au XIXe siècle. Une autre raison peut se trouver par le manque de fiabilité des données concernant le tonnage des bâtiments.

	Bornage	Caboteur	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
Nombre de navires	26	62	198	6	150	443
Tonnage	3 à 4	25 à 92	182 à 566	/	25 à 566	
Tonnage moyen	3,5	49	345	/	295,5	
Tonnage moyen total	91	3 038	68 655	/	44 325	116 109

Tableau 8 Nombre de pertes maritimes par objet et tonnage à la Martinique entre 1815 et 1903

Une comparaison quantitative des pertes dans les Antilles n'est pas spécialement pertinente. Il n'y a aucune étude sur l'ensemble du XIXe siècle. Néanmoins, une confrontation avec les travaux de Jean-Sébastien Guibert amène à penser que les pertes à la Martinique sont plus élevées. Il recense entre 436 et 551 pertes sur une période de presque deux siècles et demi²³¹ en Guadeloupe, contre 598 en Martinique en un siècle. Ce nombre passe à 443 en appliquant une définition identique à celle de Jean-Sébastien Guibert, confirmant le caractère plus dangereux des côtes martiniquaises.

²³⁰ Qui comptabilise 119 651 et 119 967 tonneaux.

²³¹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 113

A titre d'exemple extra-caribéen, Jacques Ducoin chiffre à 231 les pertes maritimes au XVIIIe siècle²³² dans le cas des navires nantais.

Ces estimations ont permis de quantifier les naufrages. La Martinique semble être une zone qui n'est pas particulièrement dangereuse pour la navigation durant le XIXe siècle. Selon ce calcul entrepris, on peut estimer le tonnage des pertes entre 136 565,5 et 136 676,5 tonneaux pour les navires de commerce et de cabotage. Ces estimations doivent être considérées de manière chronologique.

II) Répartition chronologique du naufrage

La répartition chronologique est envisagée sur l'ensemble de l'époque étudiée, mais également en regard d'une année. En effet, il peut être difficile de percevoir des pics de dangerosité sur un siècle. En revanche, l'étude sur une année peut mettre en évidence des périodes plus périlleuses.

La répartition chronologique par tranche de dix ans (tab 9) fait apparaître des disparités. La période allant de 1815 à 1824 est la plus dangereuse (28 %). Une chute importante des pertes en mer se dessine jusqu'à la moitié de la décennie 1850 avant un regain progressif des pertes jusqu'à la fin du siècle.

L'insuffisance des sources consultées peut être un élément explicatif de cette diminution. Il y a effectivement un manque crucial de données pour le petit et le grand cabotage entre 1825 et 1854. Le *Journal officiel de la Martinique* n'est ni numérisé ni conservé pour cette période. Il est une des causes de cette carence d'informations. Bien qu'il y ait un manque d'archives, la baisse des naufrages est incontestable en fin de période et représente respectivement 14 %, 15 % et 14 % de

²³² Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 239

pertes pour chaque tranche décennale à partir de 1875 soit moitié moins que pour la décennie comprise entre 1815-1824.

	1815-1824	1825-1834	1835-1844	1845-1854	1855-1864	1865-1874	1875-1884	1885-1894	1895-1904	Total
Bornage	1				12	18	21	35	24	111
Caboteur	19	3			3	6	17	13	3	64
Hauturier	109	13	3	6	14	15	20	27	20	227
Militaire	7		2			1		1		11
n.m.	30	28	15	2	19	19	24	11	37	185
Total	166	44	20	8	48	59	82	87	84	598
Pourcentage	28%	7%	3%	1%	8%	10%	14%	15%	14%	100%

Tableau 9 Répartition chronologique des naufrages entre 1815 et 1903 par tranche de 10 ans

Une répartition plus fine sur une année peut se concevoir par les graphiques suivants. Le premier représente la répartition annuelle des pertes en mer à la Martinique. Le second, la répartition par type de navigation.

Ces deux graphes ne montrent pas un schéma clair des pertes maritimes. Même s'il a été établi que le risque est accru de 1815 à 1824, on remarque que les années 1883 (43) et 1891 (46) sont tout autant destructrices que celles de 1816 (48) et 1822 (49). De nombreuses pertes isolées ont lieu durant toute la période. Cela démontre que les sources consultées illustrent bien la période et qu'il y a à minima un naufrage par an en moyenne.

Le second graphique indique une disproportion des types de bateaux dans les pertes en mer. Le cabotage est sous représenté dans les sources que nous avons consultées. Cependant, dès que les données sont plus fournies, on note le lourd tribut payé par ce commerce. Constatons aussi que l'année 1822 est particulièrement destructive pour la flotte du long cours puisque 39 navires font naufrage cette année-là, conséquence d'un ouragan survenu durant le mois de décembre.

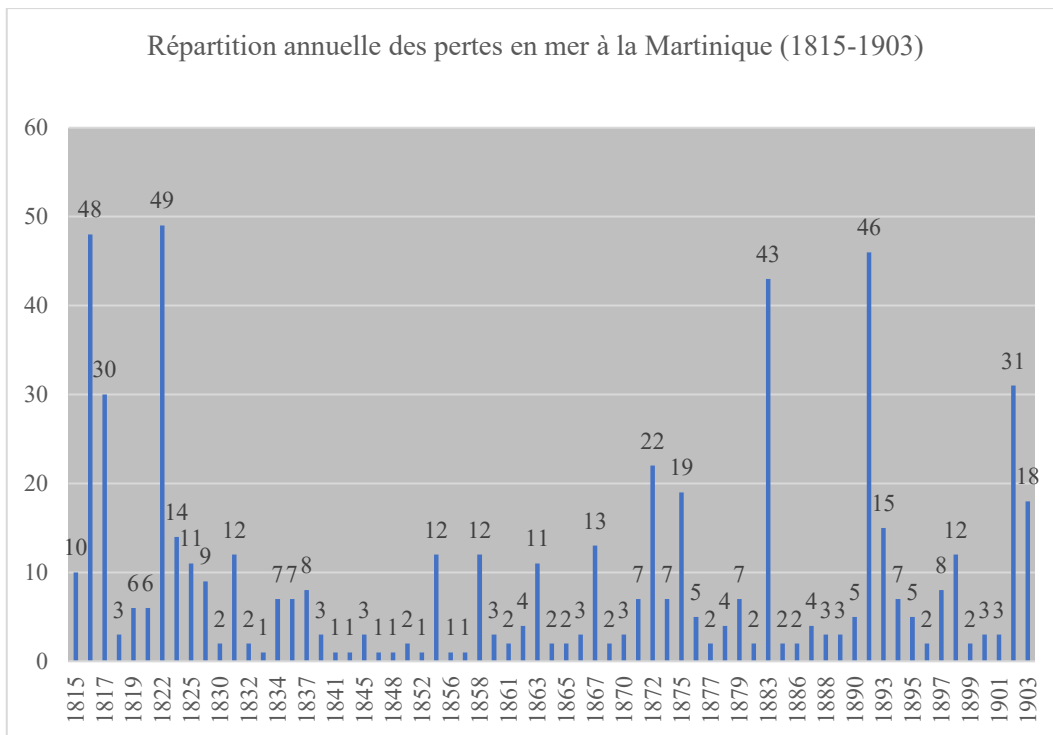


Figure 5 Graphique de la répartition annuelle des pertes en mer à la Martinique entre 1815 et 190

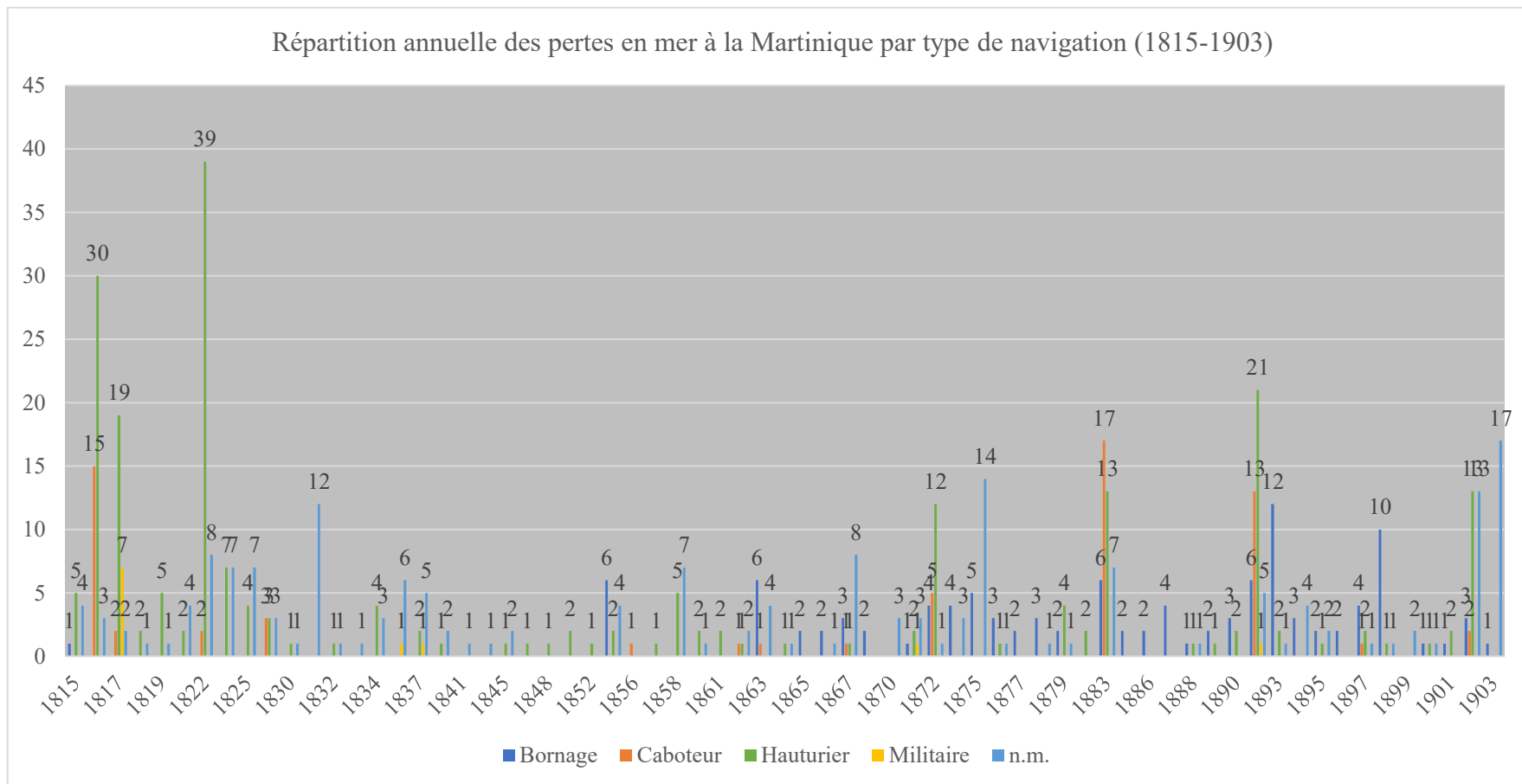


Figure 6 Graphique de la répartition annuelle des pertes en mer par type de navigation à la Martinique entre 1815 et 19

Malgré des différences chronologiques, il est possible de comparer les pertes en mer entre la Martinique et la Guadeloupe durant la première moitié du XIXe siècle. L'analyse tend à démontrer que les risques de pertes en mer sont plus importants en Martinique bien qu'il faille relativiser ces résultats au regard de la fréquentation maritime totale. Les naufrages y sont plus nombreux quoique la période prise en compte pour l'île soit plus courte. Plusieurs hypothèses peuvent étayer ce constat. D'une part, les travaux de Jean-Sébastien Guibert se concentrent principalement sur les XVIIe, XVIIIe et la moitié du XIXe siècles. Par conséquent, il est probable que celui-ci ne s'attachant pas au XIXe, cela explique cette différence dans les pertes en mer. Rappelons que pour ce travail de recherche, une définition large des pertes en mer a été prise en compte, incluant dès lors des navires présents au moment des événements mais n'ayant pas fait naufrage au sens strict du terme. Cette différence vient biaiser les comparaisons qui sont faites ici. D'autre part, Saint-Pierre possède un rôle hégémonique pour le commerce. Faute d'éléments factuels, il est impossible de comparer la fréquentation maritime entre la Guadeloupe et la Martinique pour la période allant de 1815 à 1860, tant les méthodes de comptage de celle-ci sont différentes entre cette étude et celle réalisée par Jean-Sébastien Guibert. En soustrayant les navires n'ayant pas naufragé, les pertes en mer sont identiques (206) entre la Martinique et la Guadeloupe.

Siècle	Martinique (1815 - 1860)	Guadeloupe (1800 - ± 1860)
XIXe	267	206 ²³³
	207	

Tableau 10 Comparaison des pertes en mer en Martinique et en Guadeloupe

²³³ Nombre obtenu en additionnant les chiffres issus du tableau 5 : Répartition chronologique des naufrages entre 1650 et 1850 par tranches de 25 ans. Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 117

Nous pouvons conclure que les chiffres mettent en avant le caractère répétitif des naufrages, plusieurs survenant ponctuellement. Les pics de pertes sont à mettre en lien avec des aléas climatiques exceptionnels causant de gros dégâts aux navires de commerce présents dans les baies et les ports de l'île. Les deux graphiques (fig 5 et 6) ne permettent pas de souligner un moment particulièrement à risque durant la période.

La répartition à l'échelle d'une année montre des disparités entre les différents mois de l'année (fig 7). Il y a très clairement une hausse très nette des pertes de juillet à octobre. Ces quatre mois correspondent à la saison cyclonique. Le mois de septembre apparaît comme le plus propice au naufrage. Un second pic se manifeste au mois de décembre. Cela est dû à un ouragan qui touche l'île durant le mois de décembre 1822. Toutefois, ce cas est à nuancer car il est exceptionnel sur la période. Un soubresaut est visible en mai. Celui-ci est la conséquence de l'éruption de la montagne Pelée en 1902.

On observe le même schéma cyclique à la Guadeloupe où le mois de septembre est lui aussi le moment de tous les dangers²³⁴. Dans le nord Atlantique, la navigation est hasardeuse durant l'hiver, c'est-à-dire de novembre à mars. Les archives des Amirautés françaises de la Manche et de l'Océan démontrent que « plus de 60% des catastrophes du XVIIIe siècle se déroulent de novembre à février ». Autre exemple, celui des côtes landaises où les naufrages ont lieu entre décembre et mars²³⁵.

²³⁴ *Ibid.*, p. 122

²³⁵ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, op. cit. supra n. 41, p. 130

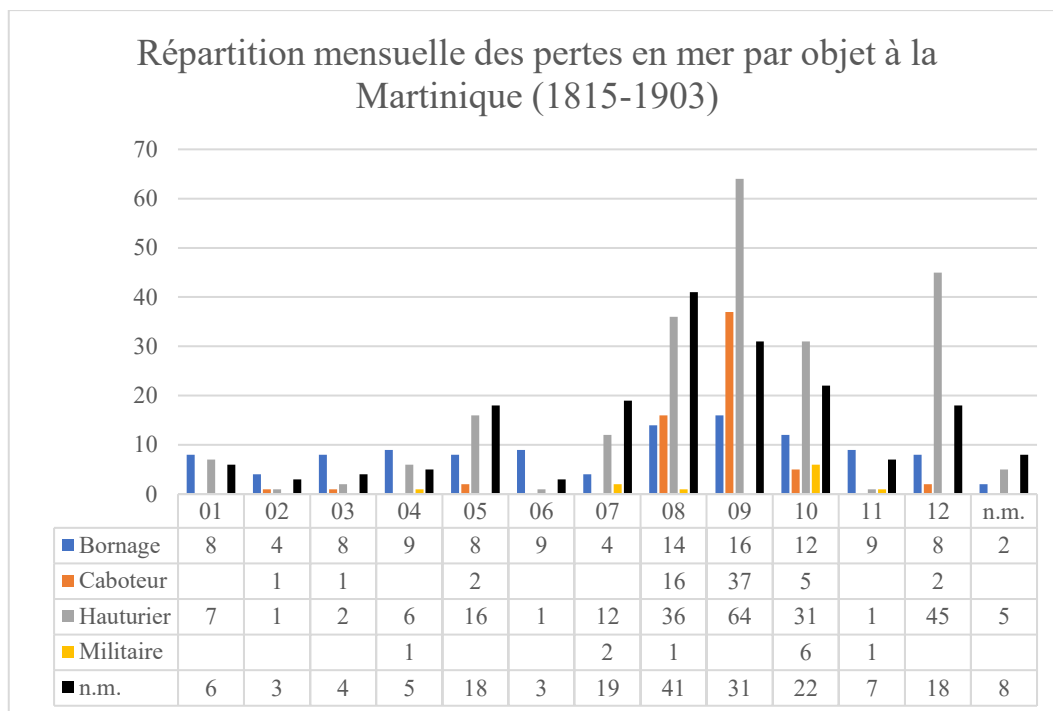


Figure 7 Répartition mensuelle des pertes en mer par objet à la Martinique (1815-1903)

En conclusion, la période étudiée ne permet pas de mettre en évidence des cycles ou des tendances dans le phénomène des pertes en mer. Elles surviennent tantôt épisodiquement tantôt de manière groupée sous l'influence d'un aléa climatique majeur.

Ces pertes régulières interrogent la fréquence des pertes en mer. Quel est le pourcentage de risque pour qu'un navire fasse naufrage lorsqu'il fréquente la zone des Antilles ?

III) Fréquence des pertes en mer

Il n'est pas aisé de faire des comparaisons en vue d'évaluer la fréquence des pertes en mer. Afin d'obtenir des résultats probants, il faudrait s'intéresser à une époque et à un espace similaire. Cela relève de l'impossible à l'échelle de l'arc des Petites Antilles. Pour appréhender au mieux le risque qu'un navire fasse naufrage à la Martinique, il semble pertinent de comparer le nombre des pertes en mer à la fréquentation globale de la colonie.

La fréquentation maritime est définie comme tout navire ayant fait une halte à la Martinique. La définition exclut les bâtiments passés au large, l'interlope (par définition illégal et donc non répertorié dans les états du commerce) et les navires de guerre.

Pour établir la fréquentation globale de la Martinique, plusieurs méthodes ont été envisagées. Soit recenser chaque navire se rendant dans un mouillage, soit se fier aux données issues des périodiques consultés qui reprennent les entrées et sorties des navires. Chacune de ces méthodes a ses avantages et ses inconvénients qu'il faudra développer.

Le naufrage est-il récurrent dans l'espace géographique des Petites Antilles ? Si on se réfère au nombre de pertes sur la période (443²³⁶) s'étalant sur un peu moins d'un siècle (88 années), on obtient un résultat de 5,04²³⁷ naufrages par an, soit moins d'un tous les deux mois. Mais cette simple déduction mathématique est-elle cohérente dans le contexte qui est au cœur de cette étude ?

Comme stipulé précédemment, certaines années sont plus destructrices pour le commerce que d'autres. Cette moyenne n'a donc pas lieu d'être. C'est pour cette raison qu'il est primordial de croiser le nombre de pertes en mer avec la fréquentation globale de la Martinique. Ce n'est que par ce moyen qu'il est possible de faire une évaluation statistique du risque et de pouvoir ainsi le comparer avec d'autres espaces maritimes.

La fréquence des pertes en mer sera établie sur toute la période. La moyenne de chaque année permet d'obtenir le taux moyen des pertes et procure ainsi une approche plus pertinente de la réalité que la simple moyenne mathématique. Dans un second temps, l'étude se fait sur une année permettant de mettre en évidence les moments les plus dangereux pour la navigation.

²³⁶ Les navires n'ayant pas fait naufrage au sens strict du terme ont été exclus de notre échantillon.

²³⁷ = 443 pertes/88 années = 5,04.

01) Fréquence des pertes sur un siècle

Méthode 1 : le dénombrement des navires

Cette méthode consiste à répertorier chaque navire qui a fréquenté un port de la Martinique. Comme indiqué précédemment, ne sont donc pas pris en compte ceux passant au large, pratiquant l'interlope et les bâtiments de guerre. Pour ce faire, il nous faut dépouiller chaque numéro des périodiques et recopier dans une base de données les éléments inscrits dans la partie « arrivées et départs » des navires.

L'avantage de cette méthode est qu'elle permet d'obtenir une image des flux maritimes puisque les villes d'origine et d'arrivée de chaque navire sont renseignées. On y retrouve parfois également une liste de la cargaison.

L'ajout systématique des informations relevées dans une base de données a été mis en place dans le cadre du mémoire que j'ai réalisé pour l'obtention de mon diplôme de master²³⁸. À l'époque, cette base de données nous avait paru non pertinente en regard des sources trop lacunaires concertées. En effet, nous avons obtenu un total moyen de 250 navires fréquentant la Martinique par an²³⁹. Il est évident que ce nombre est très en deçà de la vérité. Outre l'aspect lacunaire des sources, le dépouillement systématique est long à mettre en place. Il n'est possible de le réaliser que sur un petit échantillon d'années qu'il faut choisir en établissant des critères dont l'adéquation peut être mise en doute.

Pour cette étude, nous utilisons des sources qui sont sensiblement identiques. Les problèmes que nous avons rencontrés vont dès lors plus que probablement se répéter ici. C'est pourquoi cette manière de procéder n'a pas été retenue.

²³⁸ Maxence Robyns, *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, *op. cit.* *supra* n. 47

²³⁹ *Ibid.*, p. 70-73

Méthode 2 : les mouvements de la flotte

Ici, les données sont tirées de la section « Direction de la douane » et « Mouvement de la flotte » des journaux qui ont été consultés pour notre étude. Chaque mois apparaît le nombre de départs et d'arrivées sur les rades et ports de la Martinique. Néanmoins, 46 années de données sont manquantes²⁴⁰. Toutefois, en effectuant la moyenne des arrivées et des départs, on inventorie un nombre de 1135 navires par an. Cela équivaut à une somme de bateaux quatre fois supérieure à celle obtenue par la méthode précédente. Ceci cautionne le fait que la première méthode n'est pas appropriée aux sources utilisées.

Cette manière de fonctionner, davantage exacte et proche de la réalité, permet l'étude d'un plus grand échantillon rendant les résultats plus affinés.

Les données issues de ces périodiques sont à scinder en deux catégories. Elles ne se présentent pas de façon identique avant et après 1855. En effet, il y a une modification de la présentation des sources.

Les rédacteurs des périodiques font une distinction entre le cabotage et le long cours pour les années antérieures à 1855. Cela n'est pas le cas pour la période postérieure à cette date. Avant 1855, les navires sont triés en fonction de leur origine : français, étrangers ou provenant des colonies françaises. Cette classification permet une approche différenciant les deux types de commerce. Malheureusement, peu de numéros ont été numérisés par la BNF.

Les années d'après 1855 ne faisant pas la différence entre le long cours et le cabotage fournissent cependant une distinction plus fine et précise de la provenance des navires. Il existe toujours une classification suivant la provenance, mais celle-ci se diffère de la précédente. L'origine des navires se répartit entre la France, les États-Unis, les colonies françaises et l'étranger. On y voit là une preuve de l'intérêt économique des Américains pour les Petites-Antilles.

²⁴⁰ Les années 1815 à 1843, 1849 à 1863, 1876 et 1882 sont manquantes.

Année	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832
Naufrage	9	46	22	3	5	3		40		14	11		9			2	4	1
Fréquentation 1																		
Fréquentation 2	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135
Taux 1	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///
Taux 2	0,79%	4,05%	1,94%	0,26%	0,44%	0,26%	0,00%	3,52%	0,00%	1,23%	0,97%	0,00%	0,79%	0,00%	0,00%	0,18%	0,35%	0,09%
Année	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850
Naufrage	1	7	6		2		3		1			1	2	1		1		
Fréquentation 1												187	973	168	829	363		
Fréquentation 2	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135
Taux 1	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	0,53%	0,21%	0,60%	0,00%	0,28%	///	///
Taux 2	0,09%	0,62%	0,53%	0,00%	0,18%	0,00%	0,26%	0,00%	0,09%	0,00%	0,00%	0,09%	0,18%	0,09%	0,00%	0,09%	0,00%	0,00%
Année	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
Naufrage	1				7	1		1		3	1	3	3	2		1	12	
Fréquentation 1														616	1268	1394	1657	1472
Fréquentation 2	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135
Taux 1	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	0,32%	///	0,07%	0,72%	0,00%
Taux 2	0,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,62%	0,09%	0,00%	0,09%	0,00%	0,26%	0,09%	0,26%	0,26%	0,18%	0,00%	0,09%	1,06%	0,00%
Année	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
Naufrage		3	6	20		3	12	1		2	5	2			35		2	1
Fréquentation 1	1760	1325	1463	341	1711	1910	1835		1811	1883	1796	387	146		1987	1908	1525	648
Fréquentation 2	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135
Taux 1	0,00%	0,23%	0,41%	5,87%	0,00%	0,16%	0,65%	///	///	0,11%	0,28%	0,52%	///	///	1,76%	///	0,13%	0,15%
Taux 2	0,00%	0,26%	0,53%	1,76%	0,00%	0,26%	1,06%	0,09%	0,00%	0,18%	0,44%	0,18%	0,00%	0,00%	3,08%	0,00%	0,18%	0,09%
Année	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	
Naufrage		2	1	3	46		4	4	3	1	3	1	1	3	2	30	18	
Fréquentation 1	1608	843	1132	1435	1811	2031	1541	1474	1198	1246	1307	1109	1193	1282	864	868	1041	
Fréquentation 2	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	
Taux 1	///	0,24%	0,09%	0,21%	2,54%	0,00%	0,26%	0,27%	0,25%	0,08%	0,23%	0,09%	0,08%	0,23%	0,23%	3,46%	1,73%	
Taux 2	0,00%	0,18%	0,09%	0,26%	4,05%	0,00%	0,35%	0,35%	0,26%	0,09%	0,26%	0,09%	0,09%	0,26%	0,18%	2,64%	1,59%	

Tableau 11 Pourcentage de la fréquence des pertes par année en mer à la Martinique (1815-1903)

Pour définir un pourcentage de risque à la Martinique, il faut comparer chaque année le nombre de naufrages survenus au nombre de navires fréquentant la colonie. Comme il est indiqué en amont, les chiffres relatifs au négoce n'ont pu être trouvés pour toutes les années. De ce fait, afin d'obtenir une relation congruente entre le négoce et le naufrage, deux méthodes ont été mises en place. Elles correspondent aux lignes « fréquentation 1, fréquentation 2, taux 1 et taux 2 » dans le tableau ci-dessus.

Pour la première méthodologie soit « fréquentation 1 », seules les données issues des archives ont été prises en compte. On obtient un risque de naufrage dont le taux oscille entre 0 % pour les années durant lesquelles il n'y a eu aucune perte et 5,87 % pour celles où il y en a eu beaucoup.

La seconde méthodologie soit « fréquentation 2 » consiste à n'utiliser que le nombre moyen de navires ayant fréquenté la Martinique et à le recopier pour toutes les années. Celui-ci équivaut à 1135. Il est utilisé de façon arbitraire faute de mieux. Le taux de risque est alors compris entre 0 % et 4,05 % pour les années les plus dangereuses.

Ces deux méthodes nous amènent à des conclusions différentes. On note un écart entre les taux, la première méthode mettant en évidence une proportion plus importante des risques. Mais quoi qu'il en soit, ces deux façons de procéder montrent une grande disproportion entre les années.

Pour mieux appréhender le risque, faire une moyenne de tous les taux afin d'obtenir une image de ce qu'était le risque maritime à l'époque semble souhaitable.

La moyenne des rapports obtenus donne un résultat de 0,54 % selon la première méthode et de 0,44 % selon la deuxième.

On peut conclure que le risque moyen de faire naufrage se situe aux alentours de 0,49 % pour la période de 1815 à 1903, ce qui signifie qu'il y a moins d'une perte maritime par an à la Martinique. Jean-Sébastien Guibert trouve un pourcentage de pertes en mer compris entre 0,5 et 0,7 % à la Guadeloupe sur la période de 1764-

1792²⁴¹. On peut donc en déduire que le risque entre la Guadeloupe et la Martinique est quasiment similaire. Ceci relativise le constat décrit précédemment et démontre la nécessité de faire un ratio entre pertes en mer et fréquentation globale. Ce n'est que sur cette base que les comparaisons apparaissent comme pertinentes.

Afin de mettre en avant les mois les plus critiques pour la navigation, le calcul de la fréquence des pertes en mer peut se faire à l'échelle d'une année.

02) Sur une année

Les documents consultés permettent d'analyser le pourcentage de risque à l'échelle des 12 mois de l'année. Pour obtenir un recensement annuel, nous avons additionné le nombre d'entrées et de sorties mensuelles. Comme ci-dessus, l'étude s'est faite en suivant deux méthodologies dont les résultats correspondent à T1 et T2 dans le tableau ci-après.

Ainsi, Frq 1 (fréquentation 1) est la somme de tous les départs et arrivées pour un mois déterminé sur l'ensemble des années étudiées. Il est alors possible d'affirmer qu'environ 4 527 navires sont présents durant le mois de janvier entre 1815 et 1903. Cependant, il convient de rappeler que des données sont manquantes puisqu'il n'y a pas de sources pour certaines périodes soit pour les années 1815 à 1843, 1849 à 1863, 1876 et 1882.

Le taux T2 est une moyenne des navires entrant et sortant de la colonie sur le mois, le tout multiplié par la durée totale de cette étude soit 88 ans. Cette méthode d'analyse permet d'obtenir un total plus proche de la réalité.

La dernière ligne du tableau correspond à une moyenne entre T1 et T2.

Il faut cependant nuancer les totaux qui sont présents dans ce tableau. Nous ne disposons pas de la date exacte d'arrivée et de départ des bâtiments de

²⁴¹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 132

commerce. Il est par conséquent possible qu'un navire soit comptabilisé alors qu'il n'est pas encore arrivé à la Martinique ou qu'il en soit parti depuis quelques jours échappant alors au risque de naufrage. Toutefois, au vu du nombre important de la fréquentation, nous avons émis l'hypothèse que la différence induite par ce constat ne peut modifier qu'infiniment les résultats présentés ci-dessous.

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	n.m.	Total
Frq 1	4527	3887	5360	4714	5271	5000	4410	4327	3470	3825	4032	4523		53346
Frq 2	11382	10365	13873	13382	13450	12941	11760	10577	8981	9617	10752	12061		139141
P	9	4	8	12	36	5	27	95	120	48	10	55	14	444
T1	0,20%	0,10%	0,15%	0,25%	0,68%	0,10%	0,61%	2,20%	3,46%	1,25%	0,25%	1,22%		0,87%
T2	0,08%	0,04%	0,06%	0,09%	0,27%	0,04%	0,23%	0,90%	1,34%	0,50%	0,09%	0,46%		0,34%
M T12	0,14%	0,07%	0,10%	0,17%	0,48%	0,07%	0,42%	1,55%	2,40%	0,88%	0,17%	0,84%		0,61%

Tableau 12 Pourcentage de la fréquence des pertes par mois en mer à la Martinique (1815-1903)

Le graphique ci-dessous est une représentation visuelle des données du tableau.

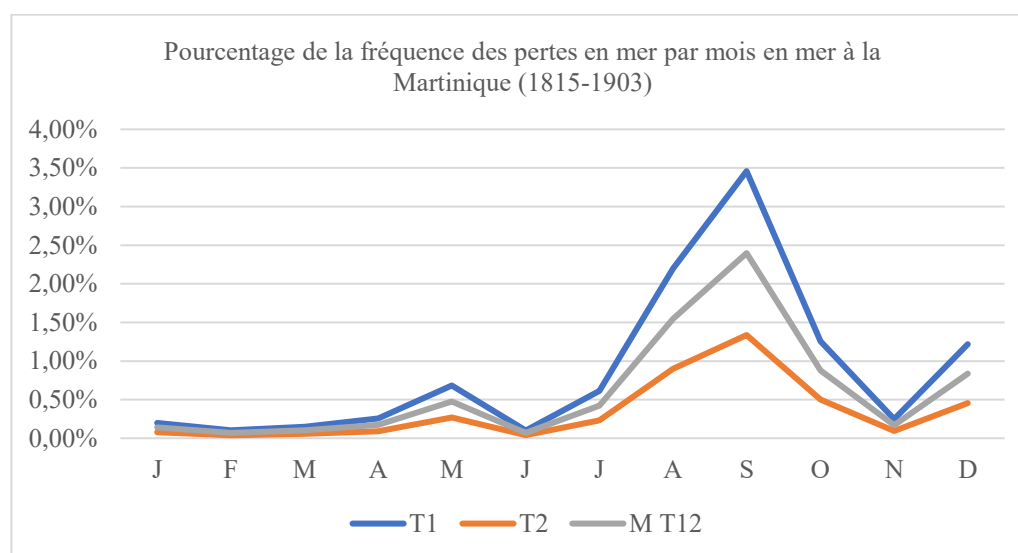


Figure 8 Pourcentage de la fréquence des pertes par mois en mer à la Martinique (1815-1903)

En conclusion des moyens mathématiques avancés ci-dessus, force est de constater que les tendances empruntées par les taux 1 et 2 sont similaires bien qu'ils soient de grandeur différente. La moyenne de ces deux taux vient confirmer ce

constat. La saison de l'hivernage est la plus propice aux pertes maritimes puisque les courbes augmentent dès le mois de juillet et chutent considérablement en novembre.

Le mois de septembre, et ce peu importe la méthode de calcul, est le plus dangereux puisqu'il a un taux de fréquence des pertes établi entre 1,33 et 3,43 %. Un pic est observable en décembre. Cela est dû à un événement particulier. En effet, en 1822, un ouragan frappe la colonie qui, prise au dépourvu, ne peut rien faire pour sauver les navires présents dans sa rade.

B. Localisation des naufrages

En localisant les pertes en mer, nous pouvons différencier les types de naufrages. L'intérêt est de mettre en évidence des zones à risque dans lesquelles des accidents ont eu lieu. Les cartes réalisées ont permis de constater qu'un nombre non négligeable de pertes survenues sur la côte au vent de l'île sont liées aux conditions d'atterrissage. Les vents et courants dominants ont tendance à porter les navires à la côte et sur les récifs si leur voilure n'est pas réduite au moment de leur arrivée en vue des côtes²⁴². Les lieux des naufrages peuvent être révélateurs de la fréquentation maritime de la colonie. Une forte concentration de pertes peut indiquer qu'il s'agit d'un mouillage plus ou moins important.

La cartographie du naufrage est un moyen de révéler les circuits du négoce au sein d'une colonie en démontrant la puissance commerciale des différents centres de commerce portuaire. Le recours aux cartes permet une meilleure compréhension des aléas du naufrage tant ses conséquences pour le navire sont diverses et variées. Ainsi, un navire perdu corps et bien n'a pas le même impact économique pour les parties prenantes qu'un bâtiment qui est jeté à la côte et qui miraculeusement peut être relevé, cela l'est encore moins pour un navire qui est simplement échoué.

Bien que ce travail n'aborde pas les questions d'intérêts archéologiques, cette section peut se révéler utile tant elle met en lumière le potentiel archéologique de certains sites.

1) Des zones à risque

Le recours aux cartes permet d'identifier les zones les plus dangereuses de l'île. Néanmoins, il est nécessaire d'attirer l'attention quant aux difficultés à localiser précisément les événements maritimes.

²⁴² *Ibid.*, p. 133

La carte ci-dessous (fig 9) présente les résultats du traitement des données enregistrées lors du dépouillement. Il n'a pas été possible de déterminer la localisation de 40 accidents maritimes sur les 598 pertes recensées soit un peu plus de 6 %. Il faut rappeler que cette carte indique le lieu du naufrage et non pas l'endroit où se trouve l'épave du navire.

Cette carte donne une vision de la répartition géographique des pertes en mer à la Martinique entre 1815 et 1903 en différenciant les types de navigation.

Saint-Pierre apparaît comme une zone particulièrement dangereuse pour la navigation puisqu'il y a 298 pertes répertoriées. Celles-ci correspondent à un navire militaire, 12 navires effectuant du bornage, 57 caboteurs, 154 hauturiers et 74 non déterminés. Si la ville du Nord Est fortement représentée dans les résultats c'est parce qu'elle brasse la majeure partie des échanges commerciaux des Petites Antilles. Un grand nombre de navires passent quotidiennement dans la rade de Saint-Pierre. Cet endroit présente un grand risque pour la navigation du fait de la géomorphologie du site. La rade de Saint-Pierre se dévoile comme une grande baie ouverte en arc de cercle. Elle n'offre aucun abri lors de la saison d'hivernage, raison pour laquelle de nombreuses pertes y sont répertoriées. Dès la fin du XVIIe siècle, les gouverneurs n'ont de cesse de répéter aux capitaines des navires l'obligation de se rendre dans un port de sûreté. Ces derniers ne tiennent cependant pas compte des avertissements arguant que le risque est faible. Les affaires commerciales se déroulant à Saint-Pierre, ils préfèrent ne pas perdre de temps en se rendant à Fort-de-France et par ce choix, ils engagent leur responsabilité en cas de perte du navire.

Le second épicycle est celui de Fort-de-France avec 61 naufrages (19 hauturiers, 3 caboteurs, 12 aux bornages, 7 militaires et 20 non mentionnés). La ville est un port secondaire de l'île, du moins durant les premières années de cette étude. Au fil du temps, Fort-de-France s'affirme davantage face à sa rivale Saint-Pierre. La ville est d'ailleurs choisie pour être le point de passage des paquebots de la ligne transatlantique voulue par l'empereur Napoléon III²⁴³. La cartographie des

²⁴³ Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, *op. cit. supra* n. 5, p. 104

perdes confirme la fonction militaire du port de Fort-de-France puisque 7 pertes liées à des navires des forces armées y sont enregistrées.

L'usage de la cartographie met en évidence les mouillages secondaires que sont Trinité, Le Robert, Le François et le Vauclin.

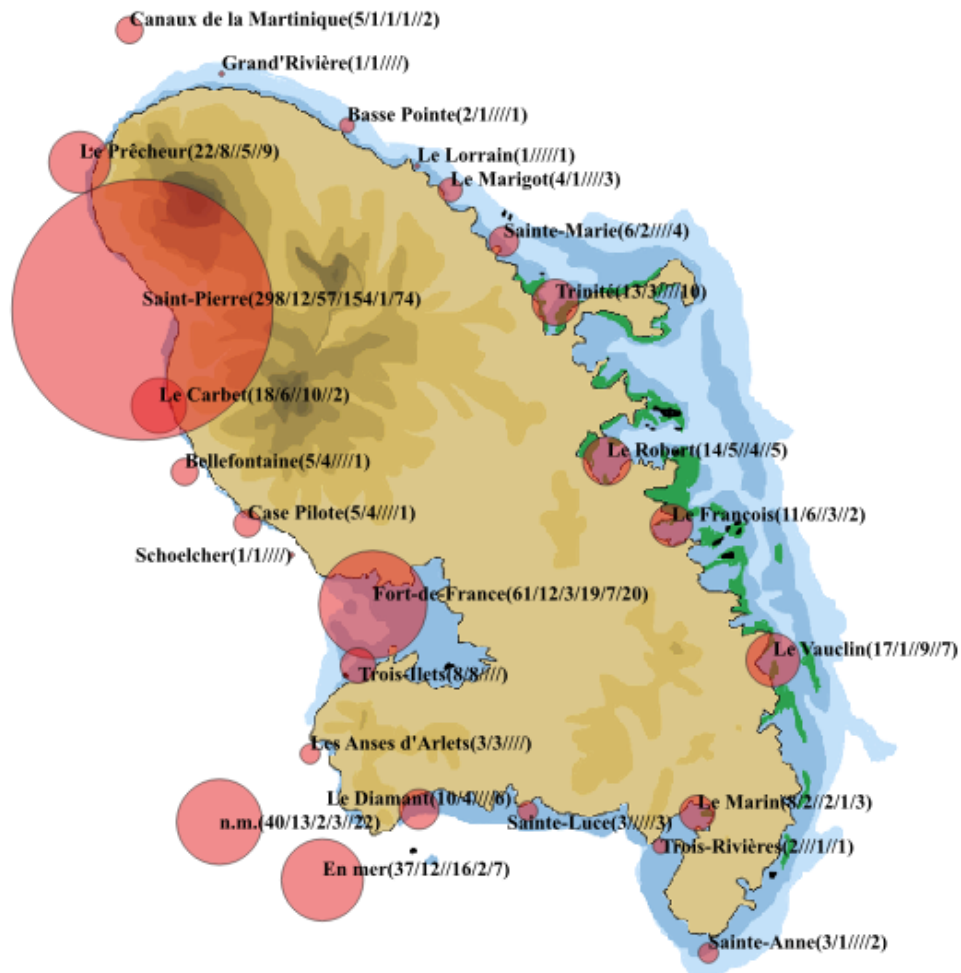


Figure 9 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1815-1903²⁴⁴

²⁴⁴ Les données de lectures sont à lire comme tel : le premier nombre correspond au total des pertes, le second au bornage, le troisième au cabotage, le quatrième au militaire, le cinquième au long cours et le dernier aux navires non déterminés.

De nombreuses pertes (69) ont également lieu sur la côte au vent de l'île. Cette zone est plus escarpée et est sillonnée de récifs et de passes rendant la navigation plus dangereuse, et ce particulièrement la nuit, faute de feu²⁴⁵. De plus, Max Guérout établit que l'atterrissage à la Martinique est particulièrement dangereux de par la force des alizés et des courants marins²⁴⁶. Ceux-ci poussent irrésistiblement le navire inconscient du risque sur les cayes. À titre d'exemple, nous pouvons citer le *David d'Angers* qui vient se briser sur le récif du Loup Garou au Robert le 12 mars 1851, suite à un changement de temps :

« À six heures, le navire chassant sur ses ancres et l'arrière sur les récifs ... Sur ses entrefaites, le navire ne tarda pas à talonner. Le premier coup enleva le gouvernail et démonta toute sa louve. La mer plus forte et la brise fraîchissant encore, nous ne tardâmes pas à le voir s'ouvrir. Les lames furieuses qui déferlaient sur le navire nous enlevèrent bientôt tout ce qui était saisi. Le navire s'inclina et les débris s'en détachèrent pour aller en dérive »²⁴⁷.

La carte confirme le caractère côtier du naufrage. Seules 37 pertes sur 598 ont lieu en mer soit à peine 6% du total. Les navires au large des côtes ont donc peu de risques de faire naufrage d'autant que les conditions générales de navigation sont plutôt favorables aux Antilles.

Néanmoins, toutes ces pertes n'entraînent pas obligatoirement la destruction du navire.

II) Répartition chronologique et géographique du naufrage

Pour envisager d'éventuelles évolutions dans le phénomène du naufrage à la Martinique, il nous a paru approprié de réaliser une géographie chronologique des pertes en mer. Les naufrages ont été répartis selon trois périodes qui semblent

²⁴⁵ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 45

²⁴⁶ Max Guérout, *Naufrages sur la côte est de la Martinique*, op. cit. supra n. 70

²⁴⁷ ANOM, FM/SG/MAR//103/919, article du journal *La Marine*, ci devant la flotte. *Journal de la Marine, du commerce maritime et des colonies*, 4 mai 1851.

pertinentes avec l'histoire maritime de la colonie. Toutes ont un lien avec la sécurisation progressive du littoral. En effet, cette section pose le principe que les améliorations liées à la sécurité maritime limitent l'impact du naufrage sur la fréquentation maritime de l'île (cf. IV.2.C). Le recours à des cartes chronologiques permet-il d'affirmer cette hypothèse ? En tout état de cause, le développement d'une plus grande sécurité devrait confirmer la baisse des pertes maritimes à la Martinique.

Cependant, les résultats présentés ci-dessous doivent être nuancés. On constate une augmentation des pertes pour la fin de la période. Cela se justifie par l'amélioration quantitative et qualitative des sources. Au fur et à mesure, elles sont plus nombreuses et de meilleure qualité permettant une approche plus précise du phénomène du naufrage. Il n'est donc pas étonnant d'observer des pertes maritimes durant la dernière période alors que d'autres n'ont pas été prises en compte antérieurement.

La première carte (1815-1827) met en évidence la prépondérance de la ville de Saint-Pierre face à sa concurrente qui est Fort-de-France. La majorité des pertes y ont lieu, comptabilisant 136 navires perdus sur un total de 186. Les pertes en cabotage (20) représentent environ un quart de celles au long cours (88) et démontrent une nouvelle fois que la ville draine les flux commerciaux. Néanmoins, cette différence s'explique aussi par le manque crucial de données concernant le commerce au cabotage.

Outre la place importante de Saint-Pierre dans les affaires économiques, les pertes sont exclusivement portuaires. Seuls 21 naufrages n'ont pas lieu dans un port de l'île²⁴⁸.

²⁴⁸ Ces pertes sont situées dans les canaux de la Martinique, en mer ou dans les communes du Prêcheur et du Carbet, six d'entre-elles n'ont pu être localisées.

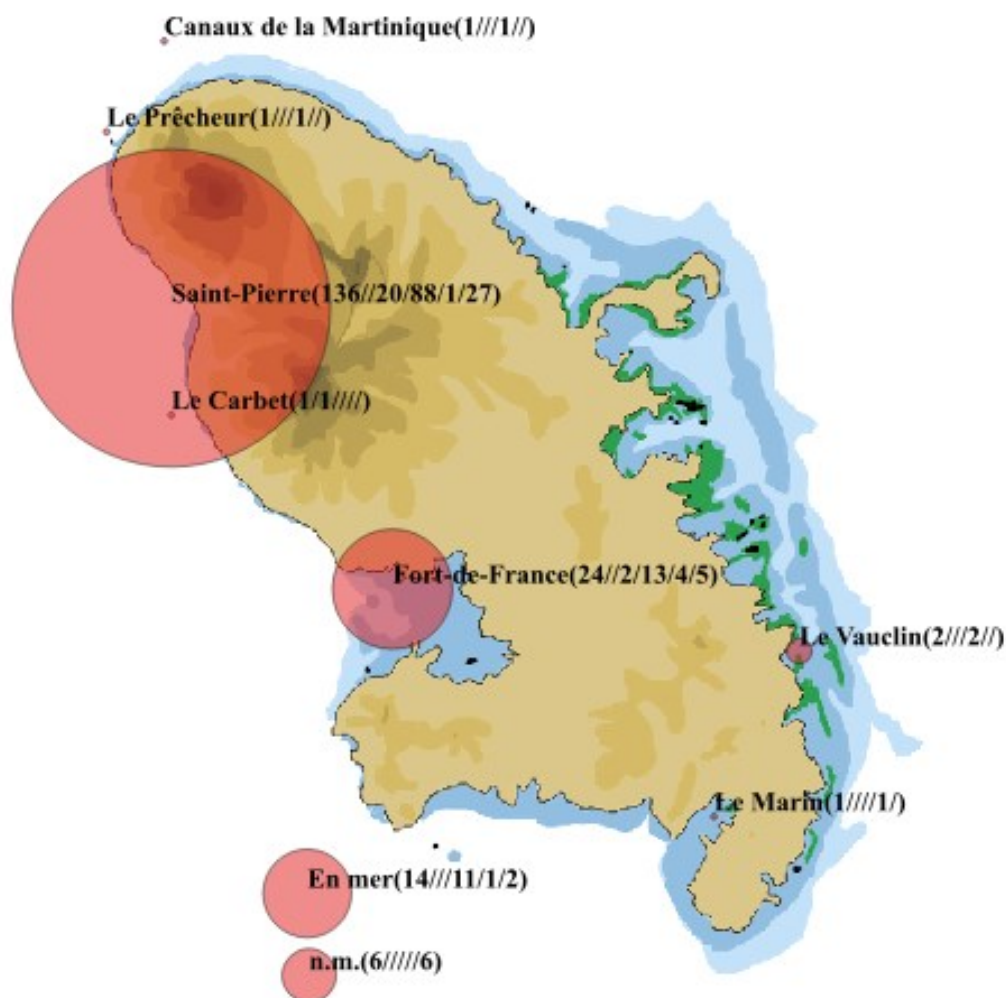


Figure 10 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1815-1827

De 1828 à 1862 et de 1863 à 1903, les pertes en mer sont plus éparées. Elles sont plus éclatées aux quatre coins de l'île. Cette constatation est principalement due à la diversification des sources. Plus nombreuses et provenant de différents fonds, elles permettent une meilleure étude du phénomène du naufrage. Ces naufrages sont documentés par les périodiques consultés et par des rapports issus de la commission supérieure des naufrages.

Quoiqu'il en soit, la prépondérance de Saint-Pierre reste indiscutable à la lecture des pertes maritimes. La ville concentre une nouvelle fois la majorité des sinistres. L'étude du naufrage ne permet pas d'affirmer avec une grande certitude que Fort-de-France tend de plus en plus à concurrencer sa rivale du nord, ce qui est

pourtant le cas en matière économique. Mais ces cartes démontrent le caractère sûr du mouillage à Fort-de-France.

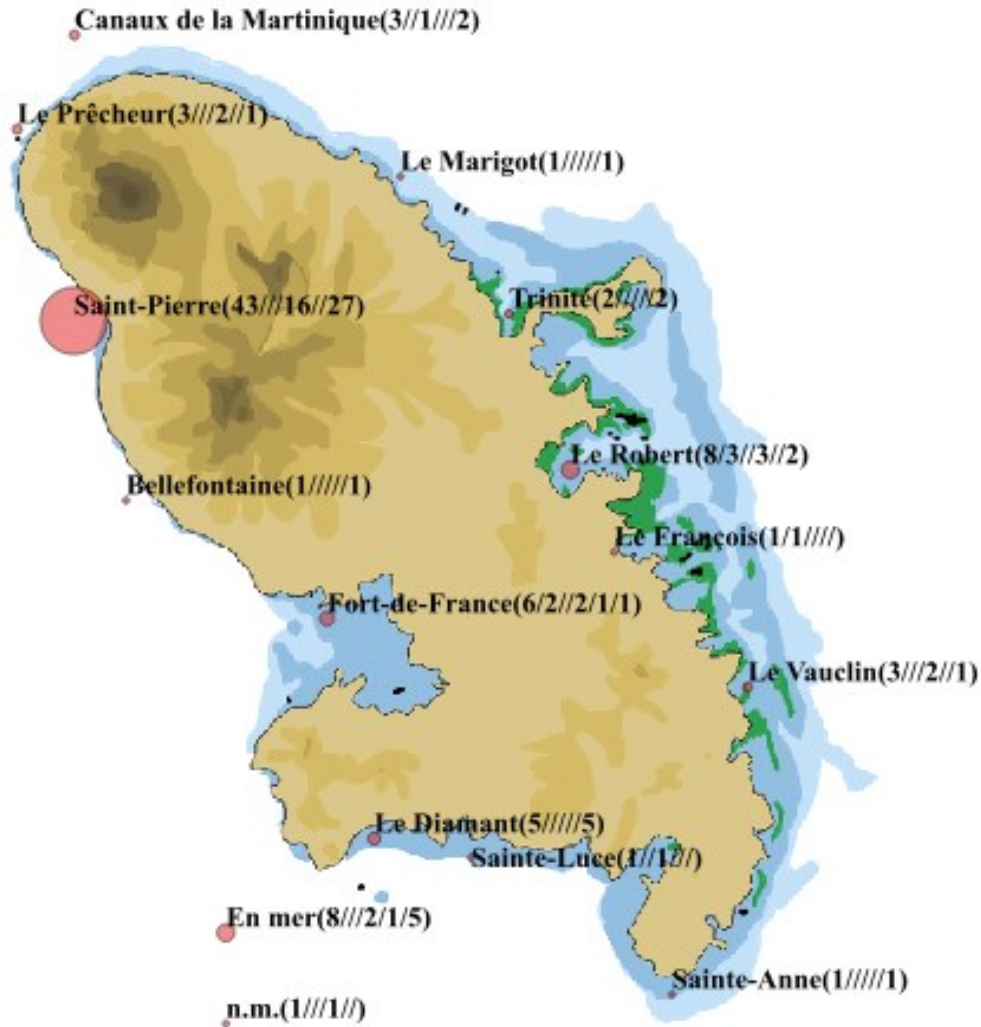


Figure 11 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1828-1862

La période intermédiaire souligne les mouillages tertiaires que sont la Trinité (2), le Robert (8), le François (1) et le Vauclin (3). Est-il possible d'affirmer que c'est la commune du Robert qui brasse une partie du négoce de la côte atlantique de l'île ? L'analyse seule des pertes en mer ne peut prétendre à affirmer cette hypothèse. Les huit pertes répertoriées au Robert sont-elles révélatrices de l'utilisation de cette zone pour protéger les navires durant l'hivernage ? Paul

Monnier considère ce mouillage comme le plus sûr de l'île durant cette période. Les irrégularités dans la fiabilité des sources ne permettent pas d'étoffer cette question mais celle-ci a le devoir d'être soulevée.

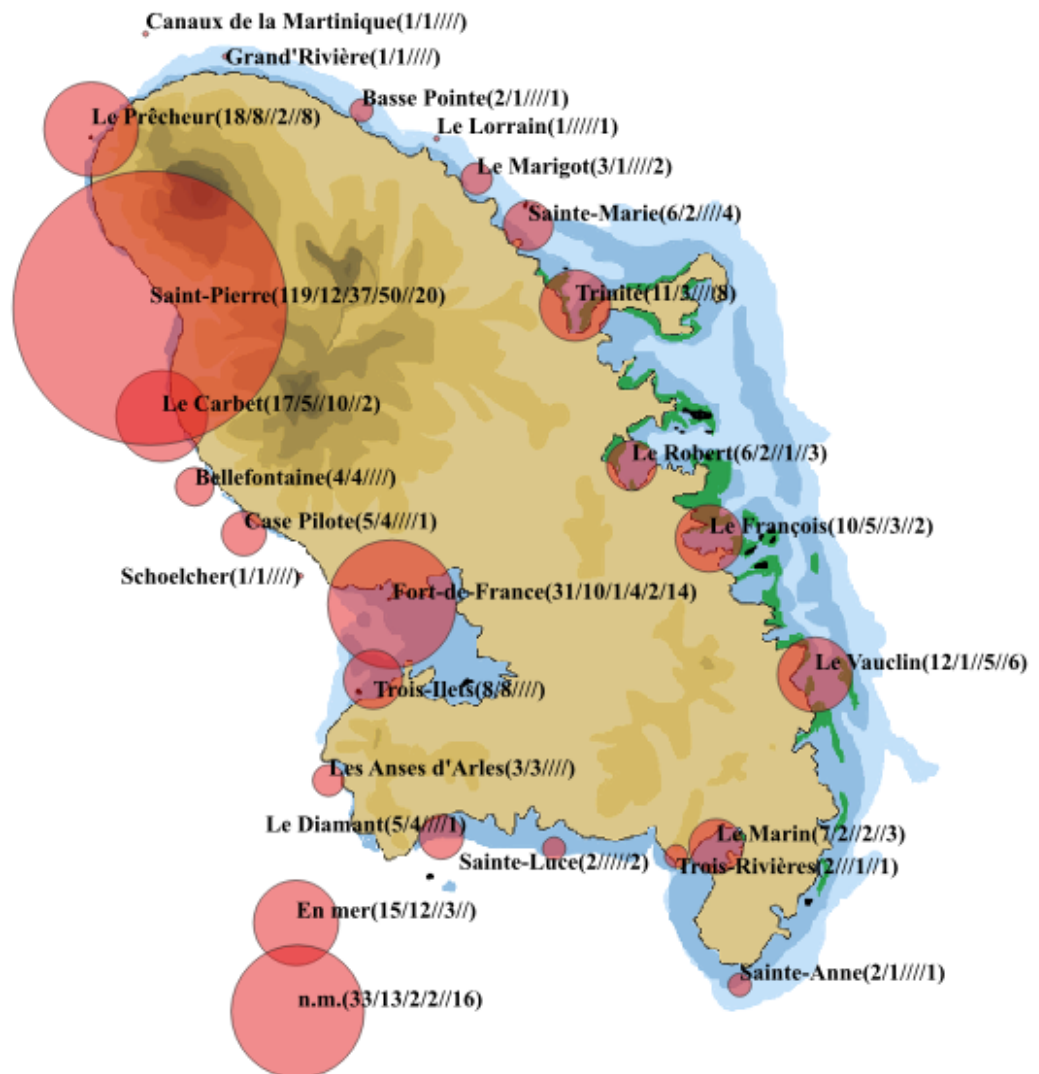


Figure 12 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1863-1903

La dernière carte est plus détaillée et complète. Les sources plus abondantes et fiables consentent à une approche plus précise du phénomène du naufrage. L'augmentation des flux maritimes n'est pas sans conséquence sur les naufrages qui sont dès lors plus nombreux. Cette illustration montre indiscutablement le caractère côtier des pertes en mer. Seules 15 pertes ont lieu en

haute mer et il n'a pas été possible d'en localiser 33. Les 276 navires perdus sont répartis sur la totalité du territoire de la Martinique.

52 bateaux s'abîment sur la côte au vent de l'île. Ceci atteste que l'arrivage est encore problématique dans la seconde moitié du XIXe siècle. Le phare de la Caravelle construit en 1862 est à peine mis en fonctionnement. Cette étude cartographique pose la question de l'apport sécuritaire de cet édifice.

Ici encore, la place de Saint-Pierre est indiscutable (120). Fort-de-France apparaît une nouvelle fois comme un port secondaire (31).

Dans son mémoire, Pascal Clément affirme que Fort-de-France entre en compétition avec Saint-Pierre dès 1857 avec le projet de l'installation dans cette cité de la Compagnie Générale Transatlantique²⁴⁹.

En conclusion, l'étude de la répartition chronologique des pertes en mer à la Martinique démontre que Saint-Pierre garde tout au long de la période analysée la première place en matière de fréquentation maritime. Néanmoins, même si les données recueillies sont minimales, il est permis de constater que Fort-de-France prend de l'importance. Le nombre de pertes tend à y augmenter entre la première et la dernière période. L'hypothèse est émise que des données plus linéaires concernant la période 1828-1864 entérineraient ce constat. Il n'en reste pas moins incontestable que la lecture du transfert et de l'affirmation de Fort-de-France sur sa rivale demeure difficilement lisible.

Le recours à des éléments cartographiques permet là encore de confirmer le caractère côtier et portuaire des pertes aux Antilles. Ce constat a déjà été dressé par Jean-Pierre Moreau²⁵⁰ et Jean-Sébastien Guibert²⁵¹. La zone la plus fréquentée est celle qui comporte le plus de pertes.

²⁴⁹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 57

²⁵⁰ Jean-Pierre Moreau, *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnols et françaises des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècle*, op. cit. supra n. 45, p. 205-210

²⁵¹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 144

L'approche cartographique indique que les ports mineurs que sont la Trinité, le Robert, le François et le Vauclin restent en activité de 1815 à 1903. La mention de négoce ayant lieu dans ces mouillages n'a cependant pu être trouvée dans les sources consultées.

Les observations nous montrent que l'atterrage à la Martinique pose encore problème durant le XIXe siècle et ce, même après la construction du phare de la Caravelle.

C. Le naufrage, ses causes et conséquences (principales et secondaires)

Afin de dresser une typologie complète du naufrage, il faut en étudier les causes et les conséquences. La perte d'un navire n'est jamais imputable à un seul facteur. Les raisons sont multiples. Ce n'est que par l'étude de celles-ci qu'il sera possible d'envisager si les solutions mises en place par les autorités sont légitimes ou non.

Pour reprendre les termes de Jean-Sébastien Guibert²⁵², l'historien endosse le rôle d'enquêteur. Son affaire, la perte d'un navire. Quelles en sont les causes et les conséquences ? Le problème que rencontre l'historien réside dans l'espace-temps entre la catastrophe et son étude. Plusieurs siècles se sont écoulés rendant l'analyse problématique. Ce n'est que par le biais de la source historique qu'il est possible de répondre à ces questions. Là encore, la qualité documentaire pose problème, tant les documents du XIXe siècle sont lacunaires. Toutefois, les fonds de la Commission Supérieure des Naufrages mise en place par le ministre de la Marine et des colonies en 1860 et à l'époque, chargée de mener ces investigations permettent de combler en partie ce vide. Ses rapports, bien qu'ils soient minoritaires dans cette étude puisqu'ils ne concernent que 40 pertes maritimes, vont aider à analyser au mieux les événements qui mènent au naufrage. La question des conséquences pose les mêmes difficultés au chercheur. Seuls les impacts directs tels que la perte partielle ou totale de la cargaison et/ou d'une partie de l'équipage peuvent être envisagés au regard des fonds consultés. Malheureusement les fonds ne traitent que très peu du sort du navire. Seules quelques pertes sont agrémentées des mentions : « a pu être relevé » ou « réparé ».

Il est impossible de classer selon une typologie stricte les causes qui amènent au naufrage. Cependant, il convient de tenter de distinguer celles qui sont mises en avant par les acteurs du commerce et celles que l'historien perçoit. Un capitaine de navire afin de se dédouaner de la perte de son navire peut accentuer le rôle des conditions de navigation.

²⁵² *Ibid.*, p. 146

1) Causalité des pertes en mer

Visons ici à définir et à classer les pertes en mer. Subdivisons les causes en deux parties. Les premières sont dites « principales » et les secondes « annexes ». Dans la majorité des cas, elles s'additionnent pour provoquer le naufrage. Il n'est alors pas évident de déterminer lesquelles entraînent directement la perte du bâtiment. Pourtant, cet essai de classification a l'ambition d'établir une échelle de degrés entre ces causes.

S'il nous faut définir les causes principales, il s'agit quoi qu'il en soit du facteur premier. Quelle est l'origine de la prise de telle ou telle décision de la part de l'équipage ? Dans le cas d'un échouage sur un récif au large de la commune du Vauclin, le récif est l'élément causal de la perte. Mais la faute est-elle imputable à ce danger de navigation ou à une erreur humaine ? C'est dans la perspective d'éviter l'accident que des décisions sont prises. Dans le cas d'un ouragan, un coup de vent ou un raz-de-marée, nul doute que l'aléa climatique est à l'origine du naufrage.

Les causes « annexes » sont des facteurs aggravants comme un temps de présence aux Antilles prolongé, l'absence d'infrastructures portuaires et un mauvais état des navires. Tous ces éléments, s'ils ne mènent pas directement à la catastrophe, n'en sont pas moins une difficulté supplémentaire pour tenter de sauver le navire.

01) Les causes « principales »

Les causes « principales » sont l'élément déclencheur de la perte du navire. Elles sont reprises dans les rubriques « aléa » et « cause directe » de notre base de données.

Le tableau ci-dessous (tab 13) montre que les aléas climatiques sont la première cause de naufrage (64,7 %). Viennent successivement par la suite les erreurs humaines (7,4 %), les répercussions volcaniques (4,3 %), les raisons matérielles (0,8 %) et accidentelles (0,2%). Il n'a pas été possible de déterminer les causes pour 22,5 % des cas. Avant de détailler davantage la lecture de ces chiffres, il nous faut aussi tenir compte que l'aléa volcanique est unique en son genre. Les

pertes sont toutes à mettre en lien avec l'éruption de 1902. Dès lors, on se doit de le voir comme un évènement exceptionnel et de ne pas le prendre en considération directe d'un risque maritime. Quoiqu'il en soit, le manque d'informations pour les cas « non mentionnés » ne remet pas en cause le fait que le risque lié à la météorologie est le principal responsable des naufrages à la Martinique. Les sinistres induits par des dysfonctionnements matériels ne représentent qu'une infime partie des pertes recensées (5)

	Accidentelle	Climatique	Humaine	Matérielle	Volcanique	n.m.	Total
Bornage		17	2			92	111
Caboteur		59	1		2	2	64
Hauturier	1	183	17	2	12	12	227
Militaire		10		1			11
n.m.		118	24	2	12	29	185
Total	1	387	44	5	26	135	598
Pourcentage	0,2 %	64,7 %	7,4 %	0,8 %	4,3 %	22,5%	100,0%

Tableau 13 Nombre de pertes maritimes par aléa à la Martinique entre 1815 et 1903

Les aléas climatiques

A l'annonce d'un aléa climatique, les navires se trouvent dans 85 % des cas au mouillage contre seulement 11% en transit. C'est donc au port que les navires endurent le plus de risque de faire naufrage. Cette forte présence portuaire s'explique par la morphologie des infrastructures. Les quais sont inexistant. Ce sont de petites embarcations qui se chargent de transborder les marchandises depuis la côte jusqu'aux navires. Cette procédure entraîne un rallongement des délais afin de charger et de décharger les navires. A cela s'ajoutent des lenteurs économiques, les temps de vente et de rechargements sont retardés car bien souvent les produits coloniaux ne sont pas disponibles²⁵³.

²⁵³ *Ibid.*, p. 149

	Mouillage	Trajet	n.m.	Total
Bornage	14	3		17
Caboteur	58	1		59
Hauturier	164	18	1	183
Militaire	5	4	1	10
n.m.	86	19	13	118
Total	327	45	15	387
Pourcentage	85%	11%	4%	100%

Tableau 14 Situation des navires au moment de la survenue d'aléas climatiques à la Martinique entre 1815 et 1903

Le tableau 15, bien qu'à analyser avec prudence du fait de l'état des sources, indique que la majorité des navires sont soit en cours de chargement (17,6 %) ou de déchargement (3,6 %) pour un total de 21,2 %. Un navire sur cinq n'est donc pas pleinement chargé lors de la survenue d'un événement climatique. Les navires chargés ne représentent que 9,6 %, les navires sur lest 7,2 %. Ce constat est très similaire avec ce qui se passe en Guadeloupe où « la plupart des navires perdus [...] sont en phase de chargement de leur fret avant un retour vers l'Europe ou une destination nord-américaine »²⁵⁴.

	Nombre de navires	Pourcentage
Chargé	37	9,6 %
Chargement partiel	68	17,6 %
Déchargement partiel	14	3,6 %
n.m.	240	62,0 %
Sur lest	28	7,2 %
Total général	387	100,0 %

Tableau 15 Situation du chargement des navires au moment de la survenue d'un aléa climatique à la Martinique entre 1815 et 1903

A titre d'exemple, le trois-mâts *Marie-Eugénie* est en cours de chargement dans la crique de Génipa le 5 août 1893. Le bâtiment est surpris par une trombe

²⁵⁴ *Ibid.*, p. 191

marine lors du passage d'un grain. Faute d'un chargement suffisant, le navire chavire et coule dans la baie.

« Le temps était à la pluie et des grains passaient, de temps à autre, venant de l'Est. Le navire était debout à ce vent quand, tout à coup une saute se produisit dans le courant aérien et une rafale, soufflant en tourbillon, s'abattit sur le navire très haut sur l'eau, en ce moment car il avait jeté son lest et n'avait environ que 32 T[onneaux] de marchandises. Il fut renversé sur le flanc bâbord où il pris l'eau et s'immergea en un instant »²⁵⁵.

Si la cause principale de la perte d'un navire réside dans les aléas climatiques, il convient de les détailler puisque cette appellation renvoie à des phénomènes divers. Il en est de même pour les aléas humains qui sont tantôt des accidents malencontreux, tantôt une conjonction d'erreurs humaines.

Les aléas climatiques, causes majeures des naufrages à la Martinique, ont tous un lien avec la saison de l'hivernage qui s'étend de juillet à novembre. La majeure partie des pertes a lieu durant cette période. Seulement 21 % des accidents ont lieu durant la saison sèche. Ce nombre est gonflé par l'ouragan du 19 décembre 1822 qui surprend tout le monde dans la colonie tant il survient tardivement dans la saison cyclonique. En faisant abstraction du phénomène climatique de 1822 qui cause 48 pertes, le pourcentage pour la saison cyclonique tombe à 9 %. Ces données indiquent qu'en dehors de la saison à risque, les navires ont peu de chance de faire naufrage. Un rapport fait état du naufrage du navire le *Général de Pimodan*²⁵⁶ et il est impossible de le classer dans ce tableau (tab 16) car le mois de son naufrage n'est pas mentionné dans les sources.

²⁵⁵ SHD, MV CC4 2210, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport de la commission d'enquête des naufrages, à la suite du chavirement du trois-mâts « Marie-Eugénie » de Nantes, 08.08.1893.

²⁵⁶ SHD, MV CC4 2074, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage du « Général de Pimodan », 23.01.1862.

	Saison sèche	Hivernage	Total
Bourrasque	1	2	3
Calmes et courants	2	2	4
Coup de mer	1		1
Coup de vent	8	62	70
Grain	2		2
Mauvais temps	1	1	2
Mer violente	3		3
Ouragan	48	172	220
Raz-de-marée	12	65	77
Vents et courants	3		3
Trombe marine		1	1
Total	82	305	387
Pourcentage	21%	79%	100%

Tableau 16 Nombre de pertes survenues à la suite d'un aléa climatique à la Martinique entre 1815 et 1903

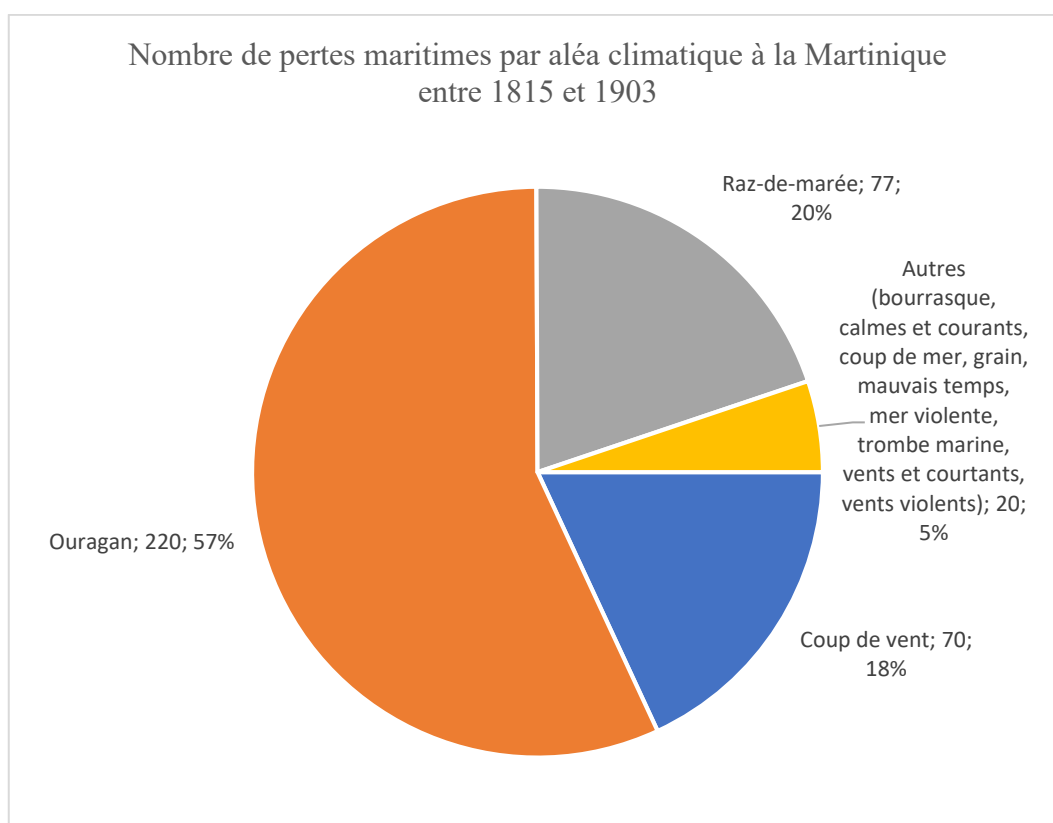


Figure 13 Nombre de pertes maritimes par aléa climatique à la Martinique entre 1815 et 1903

L'ouragan est l'aléa majeur aux Antilles puisqu'il comptabilise à lui seul plus de la moitié des pertes liées à un aléa climatique.

« Dès le 16 décembre le vent s'établit à l'ouest augmentant progressivement et variant du nord-ouest au sud-ouest, dans la nuit du 19 au 20 la tourmente se déclara avec violence. Votre excellence connaît déjà le nombre de bâtiments de différentes nations qui ont péri. Je l'entreprendrai plus particulièrement des malheurs de la campagne »²⁵⁷.

Cette description fait état de l'ouragan du 19 décembre 1822 qui frappe la Martinique en dehors de la saison cyclonique à la stupeur générale. Ce phénomène climatique provoque la perte de 48 navires.

Le Lieutenant-gouverneur Le Normant de Kergrist rédige une lettre au général l'informant de la perte de la flûte du roi la *Caravanne* lors de l'ouragan de 1817.

« Le 20 au soir (...) je continue à faire route avec une forte brise de nord, jusqu'à deux heures du matin ; alors le temps se chargeant beaucoup et le vent fraîchissant, je pris le bord du large, dans l'intention d'attendre le jour pour recourir à terre. A deux heures et demie, le temps ayant augmenté, je fus forcé de serrer les huniers et je donnais la route à l'est, désirant éviter la côte, en cas de coup de vent : je continuais cette route jusqu'à six heures, où ne pouvant plus tenir le travers au vent, je fus obligé de fuir sous la misaine, le cap au sud. La misaine fut bientôt emportée, le bâtiment revint aussi aussitôt en travers, j'ordonnais de couper le mât d'artimon ; le bâtiment n'arrivant pas quoique démâté de ses mâts de hune, je fis couper le grand mât, le bâtiment n'arrivait pas ; tous les faux sabords de la batterie furent enfoncés et l'on trouvait neuf pieds d'eau dans la cale ; à ce moment-là un tourbillon enleva le mât de misaine. Ou nous restâmes constamment en travers à la lame ; enfin, par les efforts de l'équipage et à l'activité de messieurs les officiers et élèves les pompes franchirent. Les voiles de rechanges avaient été clouées sur les écoutilles de sorte qu'il n'entraît presque plus d'eau par les panneaux. A cinq heures, le 21 (...) voyant une perte certaine sur cette côte je parvins, à l'aide des voiles des canots, à faire arriver le bâtiment afin de passer dans le canal et pouvoir gagner l'abri de l'île ; les vents étaient sud-est presque calmes, nous ne pouvions gouverner

²⁵⁷ ANOM, FM/SG/MAR//103/920, Rapport sur les effets du coup de vent qui s'est fait sentir dans la colonie du 16 au 20 décembre 1822, 27 décembre 1822.

qu'un nord-est, la houle très forte et du travers, nous portant constamment sur la côte : enfin voyant l'impossibilité de doubler le gros cap, je mouillai trois ancrs qui tintent un instant : j'étais dans l'impossibilité de mouiller la dernière ancre, le mât de misaine en ayant emporté le joal. Vers les dix heures, le bâtiment chassa considérablement : j'avais mouillé par dix brasses, fond de sable et graver, à peu près deux encablures des brisants ; le vent augmentant toujours les câbles cassèrent et le bâtiment fut jeté, par la force de la lame, sur les récifs dont la côte est couverte, dans un instant la lame brisa avec telle force sur le bâtiment qu'elle le sépara en trois morceaux, qui furent jetés par la lame à distance les uns des autres »²⁵⁸.

L'aléa climatique décrit dans ce rapport représente un danger pour la navigation selon trois facteurs.

Le premier est la durée. Le phénomène s'étale sur plusieurs heures. Le capitaine Le Normant de Kergrist a dans un premier temps tenté de gagner le large, conscient de la dangerosité de la côte. Le capitaine souhaite mettre son navire à l'abri durant la nuit et attendre que le temps se calme pour rejoindre un mouillage.

Le second est le vent qui démâte le navire, rendant la navigation laborieuse et le bateau difficilement gouvernable. Le bâtiment ne pouvant plus se diriger se trouve alors contraint de subir les éléments naturels.

Le troisième facteur est la houle qui frappe la coque provoquant une voie d'eau. Sans voiles du fait du vent, les vagues ballotent le navire et le poussent irrémédiablement sur les côtes qui sont bordées de récifs.

Une cause « annexe » peut être jointe à ce naufrage. Il s'agit des fonds marins composés de « sable et de graviers ». Ils n'offrent aucune prise aux ancrs qui glissent sur les fonds et permettent inexorablement le rapprochement du navire au plus près des côtes jusqu'à sa destruction totale.

La deuxième cause climatique est le coup de vent qui provoque 18 % des accidents maritimes.

²⁵⁸ FM/SG/MAR/CORR/35, Kergrist Thomas Louis Kirkland Le Normant de, Rapport de la perte de la flûte du Roi « La Caravanne », 1817.

Le phénomène est moins fort en intensité qu'un ouragan et occasionne de moindres dégâts. Le brick *Deux-Sœurs* commandé par le capitaine Nicolai Ange est perdu à l'anse à Bertrand²⁵⁹ (rade de Saint-Pierre) le 29 novembre 1890 suite à un coup de vent.

« La mer déferlait avec violence, un canot fut mis à la mer et l'on établit un va-et-vient par lequel l'équipage gagna la terre. Le maître, le second et le capitaine restèrent seuls à bord, mais vers 2 heures de l'après-midi, la coque étant pleine d'eau et la mer balayant le pont, ils durent reconnaître la nécessité d'abandonner l'épave »²⁶⁰.

La cause de cette perte est imputée à un coup de vent et plus précisément à la houle qui déferlant sur le navire finit par le faire couler sur ses ancres en le remplissant d'eau. Une circonstance aggravante peut s'ajouter à ce naufrage, c'est la présence limitée de marins à bord lors du mouillage. Un nombre restreint de matelots ralentit les mesures qui peuvent être prises par le capitaine en vue de sauver son navire. Cependant, ce n'est pas le cas ici puisque le capitaine Nicolai a ordonné l'évacuation du bâtiment avant son naufrage.

La perte du *Zéphir* est attribuée à un coup de vent. La houle cyclonique entraîne la rupture des chaînes. Ce dernier est pourtant solidement arrimé puisqu'il est amarré à des corps morts.

« Dans la nuit du 7 au 8 octobre, un coup de vent violent, accompagné d'un raz de marée a cassé les chaînes que j'avais devant et les amarres que j'avais sur les corps morts. Le temps a commencé à devenir sombre vers 4 heures du soir, mais il n'est devenu mauvais qu'à dix heures, à 11, la tempête était de toute sa force. C'est à ce moment que la chaîne a cassé. Vers deux heures

²⁵⁹ Malgré de nombreuses recherches parmi les cartes anciennes, il n'a pas été possible de trouver de plus amples informations quant au nom de cette anse.

²⁶⁰ SHD, MV CC4 2099, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage dans l'anse à Bertrand (rade de Saint-Pierre) le 29 novembre 1890, du brick « Deux-Sœurs », de Marseille, commandé par le capitaine au long-cours Nicolai (Ange), inscrit à Paris., 24.01.1891.

moins le quart, les aussières ont cassé et le navire est venu talonner et il a fallu immédiatement l'abandonner »²⁶¹.

La perte de ces deux navires est provoquée par la force des vagues. Dans le premier cas, les vagues s'écrasent sur le pont du navire. Dans le second, elles cassent les chaînes et les aussières provoquant dès lors la perte du navire. Contrairement aux ouragans, le facteur « vent » n'est pas mentionné par les capitaines dans le naufrage de leur navire.

Les naufrages liés aux raz-de-marée sont au nombre de 77, soit l'équivalent de 20 % du corpus documentaire. Les raz-de-marée sont en réalité une houle cyclonique. Ils sont le signe de la présence d'ouragans sur une autre île des Petites Antilles. Ils ne sont pas liés au vent même si c'est ce dernier qui leur donne naissance. Un raz-de-marée a lieu essentiellement pendant la période de l'hivernage, c'est-à-dire principalement de la fin du mois de juillet à la fin d'octobre. Les raz-de-marée sont sensibles sur la côte caraïbe et essentiellement dans la rade de Saint-Pierre. Il est admis que les raz-de-marée sont causés par des vents soufflants au large et dont les effets se font sentir sur les côtes devant lesquelles les fonds remontent brusquement²⁶².

« Le violent raz-de-marée qui s'est manifesté le 20 de ce mois et qui s'est fait sentir particulièrement à Saint-Pierre jusqu'au 29, a occasionné la perte du navire *l'Arthémise*, de Bordeaux, capitaine Bétus. Ce navire, qui n'avait pu suivre l'exemple des autres bâtiments mouillés en ligne et se hâler assez tôt sur les corps-morts d'appareillage, a cassé ses amarres et a été jeté à la côte dans la soirée du 22, peu après il était broyé par la force des vagues »²⁶³.

Une nouvelle fois, la houle et les vagues littorales se trouvent être le moteur destructeur de l'aléa climatique. Afin de se protéger du phénomène, les navires se doivent de s'amarrer aux corps-morts afin de rester en sûreté sur la rade.

²⁶¹ SHD, MV CC4 2122, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Interrogatoire. Perte du « Zéphir », 19.12.1867.

²⁶² « Raz-de-marée », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://www.archeonavale.org/martinique/> (consulté le 24/07/2021)

²⁶³ ANOM, FM/SG/MAR//103/925, Copie d'un rapport, 31 octobre 1858.

D'autres aléas climatiques impactent la navigation aux Antilles. Ces derniers se produisent tout au long de l'année sans différence entre saison cyclonique et saison sèche. Regroupés en une seule catégorie, ils ne représentent que 5% des pertes.

Un changement de temps peut être à l'origine du naufrage. Le 25 mai 1866, le navire le *Juif-Errant* se perd sur les récifs de Basse-Pointe à la suite d'un grain. Ces phénomènes déjà décrits se caractérisent par l'association de pluies abondantes et de rafales. Ils sont violents, de courte durée et peuvent provoquer un obscurcissement important²⁶⁴.

« Dans la nuit du 25 au 26 mai dernier, le bateau le *Juif-Errant*, parti de la crique du Marigot pour se rendre à Saint-Pierre avec un chargement de sucre, a été surpris par un grain, drossé par les courants et jeté sur les récifs aux environ de la Basse-Pointe »²⁶⁵.

En 1876, le trois-mâts la *France* se fait prendre par une absence de vent. Dans l'impossibilité de se mouvoir, le bâtiment est lentement poussé par les courants marins sur la côte.

« Le 11 janvier courant, le trois-mâts la *France*, capitaine Paré, du Havre, ayant un plein chargement de riz à destination de Saint-Pierre (Martinique), s'est trouvé pris subitement par les calmes devant le Prêcheur. Ce bâtiment, drossé à la côte par les courants, a fait des signaux de détresse, et aussitôt 14 pirogues, montées par des hommes de localité, se sont portées à son secours »²⁶⁶.

Durant tout le XIXe siècle, les aléas climatiques continuent à frapper la navigation des Petites Antilles sans que les hommes ne sachent les contrer. Ils se trouvent impuissants face au spectacle destructeur de la nature. Des tentatives afin de préserver les bateaux ont été très brièvement exposées dans ce chapitre à savoir

²⁶⁴ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 307

²⁶⁵ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie officielle. Gouvernement de la Martinique, 03.06.1866.

²⁶⁶ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie officielle. Administration de la Marine. Inscription maritime, 21.01.1876.

l'arrimage à des corps-morts et le jet de 4 ancres pour solidement ancrer le navire. Ces éléments de préservation sont étudiés plus en détail dans la dernière partie de ce travail de recherche (IV.2.C).

Toutefois, la nature n'est pas la seule cause de la perte des navires, les erreurs humaines sont encore légion durant le XIXe siècle.

Les aléas humains

Les erreurs humaines constituent la seconde cause des pertes maritimes à la Martinique durant le XIXe siècle. Sur la période qui nous intéresse, on relève 44 naufrages dus à des manquements de l'équipage, du capitaine ou des pilotes des ports. La majeure partie des accidents sont des heurts avec des récifs (68 %). La côte au vent de la Martinique en est bordée. Suivent les abordages entre navires comptabilisant 9 cas soit 20 %. L'échouage sur le banc de la Carrière et la collision avec une épave terminent le bas du classement.

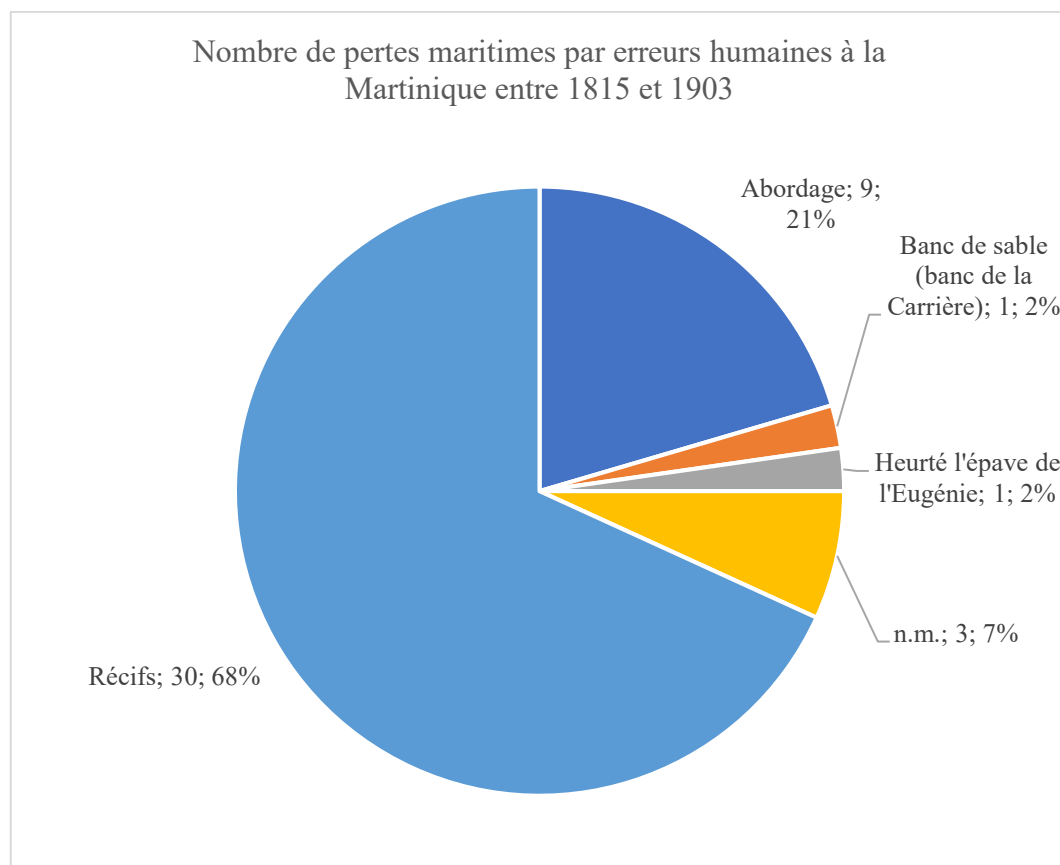


Figure 14 Nombre de pertes maritimes par erreurs humaines à la Martinique entre 1815 et 1903

Jacques Ducoin dans son ouvrage *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique* fournit une typologie des risques humains. L'objectif de cette section est de reprendre cette catégorisation et de l'appliquer à l'espace géographique des Petites Antilles. Ce n'est que sous cet angle que l'étude du manquement des hommes prend tout son intérêt. Afin d'aborder cette thématique, il faut se concentrer sur les rapports des capitaines de navires. Les archives de la Commission Supérieure des Naufrages sont riches en informations sur le sujet.

Jacques Ducoin dresse trois types de risques humains : l'erreur de navigation aux atterrissages, l'erreur d'estime et les fautes des pilotes-lamaneurs²⁶⁷.

L'erreur de navigation à l'atterrissage est définie comme une faute à l'arrivée. Il se peut que le capitaine se trompe d'île confondant par exemple la Martinique et la Dominique. Néanmoins, cette erreur est rare aux Antilles. La reconnaissance des îles est facilitée par le relief marqué. Le principal risque est l'arrivée de nuit car l'absence de feu la rendait dangereuse²⁶⁸. Sur 44 pertes à la Martinique, 12 ont lieu de nuit soit 27 % des cas. 4 ont lieu le soir (9 %) et 4 dans la journée (9 %) dont un par temps couvert et brumeux.

La goélette anglaise *Amiral-Colboys* sombre sur les récifs de la Pointe-Vauclin, dans la nuit du 4 au 5 février 1845²⁶⁹. Ce court extrait n'apporte pas d'éléments quant aux circonstances de la perte du navire. Toutefois, il est aisé d'émettre l'hypothèse que le navire se perd à son arrivée à la Martinique.

A titre de comparaison, bien qu'elle soit délicate, Jacques Ducoin obtient des résultats similaires dans son étude sur l'ensemble de la flotte nantaise, puisque

²⁶⁷ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. *supra* n. 40, p. 39

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 45

²⁶⁹ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, Partie officielle. Marine. Bris et naufrage. Perte de la goélette anglaise « Amiral-Colboys », 22.03.1845.

23 % des navires connaissent le même destin la nuit²⁷⁰. Il n'y a donc pas d'évolution probante dans le risque d'arrivée de nuit entre le XVIIIe et le XIXe siècle.

La seconde est l'erreur d'estime. Le capitaine ne sait pas où il se trouve et commet alors des erreurs de navigation²⁷¹. Ce travail permet de mettre en évidence une erreur d'estime de la part des équipages de navires soit 2,3 %. Le XIXe siècle est-il par conséquent moins sujet à ces fautes que ne l'était le XVIIIe puisque Jacques Ducoin apporte un pourcentage de 22 %²⁷² ? Ce faible taux est-il imputable à l'état des sources consultées ou est-il le résultat de l'amélioration de la formation et du calcul de l'estime du fait de l'utilisation de la montre marine²⁷³ ? Les capitaines ne veulent pas admettre leurs torts. Faute de journaux de bord, il est difficile de confronter leurs dires avec la réalité des naufrages.

Cette absence du cahier fait l'objet d'une plainte de la part du directeur des mouvements du port du Havre en 1864 :

« Les explications fournies par le sieur Lelour relativement à la perte du journal de navigation ne sont nullement satisfaisantes, et ne font que prouver, une fois de plus, que dans la majeure partie des sinistres, les capitaines ont grand soin de sauver leur boîte d'expéditions, tandis qu'ils ne se préoccupent nullement du journal de loch, enlevant ainsi aux commissions d'enquête un des principaux éléments d'appréciation des naufrages ».

Cette situation n'est pas l'apanage exclusif du trois-mâts la *Rose* puisqu'il continue en ces termes :

« Il est si rare de voir représenter le document en question que, pour ma part, j'ai la conviction intime que c'est volontairement qu'on le perd ou qu'on l'oublie de le prendre en quittant le bord »²⁷⁴.

²⁷⁰ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 23

²⁷¹ *Ibid.*, p. 52

²⁷² *Ibid.*, p. 23

²⁷³ Chris Schüller, *La mer et les étoiles. La cartographie maritime et céleste de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Place des Victoires, 2012, p. 220

²⁷⁴ SHD, MV CC4 2085, Rapport de la commission supérieure des naufrages Avis du directeur des Mouvements du port, Marine & Colonies. Le trois-mâts « la Rose », capitaine Lelour, armé au Havre, naufragé le 31 juillet 1864 sur les cayes du Vauclin (Martinique), Année.1864.

La perte du trois-mâts barque *Charité* qui s'échoue le 14 juillet 1888 sur le banc du Macabou situé au Vauclin vers une heure du matin est à mettre sur le compte d'une erreur d'estime du capitaine. En analysant mal sa position, il se retrouve sur la côte au vent au lieu d'être sous le vent. Son manquement provoque l'échouage de son navire.

« Le 13 juillet il passait en vue de la Barbade et le capitaine rectifiait sa position par relèvements. A six heures du soir le navire était E. et O. du milieu de Sainte-Lucie. A minuit le second prenait le quart, le temps était couvert et pluvieux. Vers une heure la vigie signalant un feu blanc par tribord le second se rendait sur le gaillard pour le reconnaître ; quelques minutes après, l'homme de barre voyait les brisants par bâbord derrière, il mettait la barre toute bâbord mais il était trop tard et le navire filant six ou sept nœuds venait s'échouer sur les récifs du grand Macabou. La *Charité* était au vent de la Martinique au lieu d'être sous le vent comme la route donnée (N.O.) aurait dû l'y conduire »²⁷⁵.

L'ultime faute énoncée dans la typologie de Ducoin est celle des pilotes-lamaneurs. Aux Antilles, un pilote était généralement embarqué à l'entrée et à la sortie des principaux ports antillais²⁷⁶. Dans son étude, Ducoin démontre que 27 % des naufrages sont dus à des bévues des pilotes²⁷⁷. Durant le XIXe siècle, ce pourcentage est de 9 % (4 cas sur 44). Cette diminution provient-elle d'une meilleure connaissance des fonds marins de la part d'un personnel plus qualifié ? Il n'est pas possible d'en juger au regard des sources consultées. A posteriori, il est difficile pour l'historien de démêler la vérité entre le pilote et le capitaine, chacun accusant l'autre de la perte du navire. Il n'empêche que s'il est reconnu coupable, le pilote est alors puni pour sa faute :

« Par dépêche du 7 juin 1902, M. le Ministre des colonies, sur l'avis de la commission supérieure des naufrages, a infligé un blâme au pilote de Fort-

²⁷⁵ SHD, MV CC4 2098, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement au Vauclin (Banc du Grand Macabou) le 14 juillet 1888, vers une heure du matin, du trois-mâts « *Charité* », commandé par le capitaine au long cours de Mipy (Prudence-Marie), inscrit à Bordeaux, 09.11.1888.

²⁷⁶ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 55

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 23

de-France, Camille, pour sa négligence coupable relativement au naufrage du trois-mâts *Amélie* survenu le 10 février 1902 sur le plateau de Saint-Pierre »²⁷⁸, à l'Anse Thurin.

Dans le cas de la perte de l'*Amélie*, le pilote est accusé de ne pas avoir prévenu le commandant d'un heurt avec l'épave de l'*Eugénie* dans la baie de Fort-de-France peu après 8h30 le matin du 9 février 1902.

« Bien que le pilote Camille dise qu'il n'a pas prévenu le capitaine, parce qu'il pensait que ce dernier avait dû sentir la secousse aussi bien que lui-même, ce pilote a manqué à son devoir, en gardant le silence vis-à-vis du capitaine auquel il affirma, en outre, qu'il avait fait passer le navire en dehors de tous les dangers »²⁷⁹.

Le capitaine et les membres de l'équipage ne se rendent compte de la voie d'eau que vers 14h soit 6 heures après le choc. L'*Amélie* est alors « au N.O. de Saint-Pierre, à environ 8 milles environ de ce port, à peu près E-O avec la pointe du Prêcheur ». Le capitaine décide de faire demi-tour et de gagner la rade de Saint-Pierre qu'il atteint avec l'aide d'un remorqueur. Des hommes sont alors envoyés à bord afin de pomper l'eau mais rien n'y fait et le navire s'échoue vers 5h30 du matin²⁸⁰.

Un désaccord entre le pilote et les officiers peut entraîner la destruction du navire. La perte des ancres et de la chaîne du navire le *Saint-Mathurin*²⁸¹ est attribuée aux officiers :

²⁷⁸ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, Partie officielle. Gouvernement de la Martinique. Nominations, mutations, etc., 01.07.1902.

²⁷⁹ SHD, MV CC4 2246, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage et la perte du trois-mâts « Amélie », par suite de voie d'eau, le 10 février 1902, vers 5h30 du matin, sur le plateau de Saint-Pierre (Martinique), à environ 600 mètres dans le Sud de la batterie Sainte-Marthe, 07.05.1902.

²⁸⁰ SHD, MV CC4 2246, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage et la perte du trois-mâts « Amélie », par suite de voie d'eau, le 10 février 1902, vers 5h30 du matin, sur le plateau de Saint-Pierre (Martinique), à environ 600 mètres dans le Sud de la batterie Sainte-Marthe, 07.05.1902.

²⁸¹ Ce navire est comptabilisé parmi les risques maritimes mais il est exclu de notre base de données sur les naufrages au même titre que les navires restés sur la rade.

« Il résulte de cette enquête que la perte éprouvée par le St Mathurin ne saurait être imputée au pilote, mais bien au défaut de précautions des officiers de ce navire »²⁸².

A cette typologie voulue par Ducoin, il nous faut ajouter la simple erreur humaine. L'abordage entre le paquebot le *Canada* et la goélette *Louise* dans la rade de Saint-Pierre le 2 décembre 1899 est imputé à une faute du capitaine du paquebot qui ne voit que trop tard la goélette.

« Le paquebot *Canada* appareillait le 2 décembre de Saint-Pierre de la Martinique par beau temps, nuit sans lune mais claire, lorsqu'en faisant son évolution pour prendre sa route initiale, il aperçut à très petite distance un feu rouge à un quart de l'avant par tribord : c'était le feu d'une goélette, la *Louise*, qui courait vent arrière avec une faible brise d'Est. Jugeant l'abordage imminent, le capitaine du *Canada* siffle, stoppe et bat en arrière ; mais il ne peut éviter la collision et le paquebot frappe de son étrave l'avant de la goélette qui coule entre deux eaux quelques minutes après »²⁸³.

Cet accident fait l'objet d'une vive investigation de la part de la Commission Supérieure des Naufrages qui cherche à établir le plus précisément la route maritime des deux navires. Des croquis (illustration 3) sont réalisés par le capitaine du port et le commandant du *Canada* et ont pour but de faire comprendre le déroulement des événements aux membres de la Commission.

²⁸² ANOM, FM/GEN//311/2046, Le Contre-Amiral Gouverneur de la Martinique, Auguste Napoléon Vaillant, Au sujet de la perte d'une ancre et d'une chaîne éprouvée par le navire le « St Mathurin » dans la rade de Saint-Pierre, 20.11.1852.

²⁸³ SHD, MV CC4 2233, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'abordage survenu le 2 décembre 1899, dans la rade de Saint-Pierre (Martinique), entre le paquebot « Canada », de la Compagnie Générale Transatlantique, et la goélette « Louise », de Saint-Pierre (Martinique), 17.05.1900.

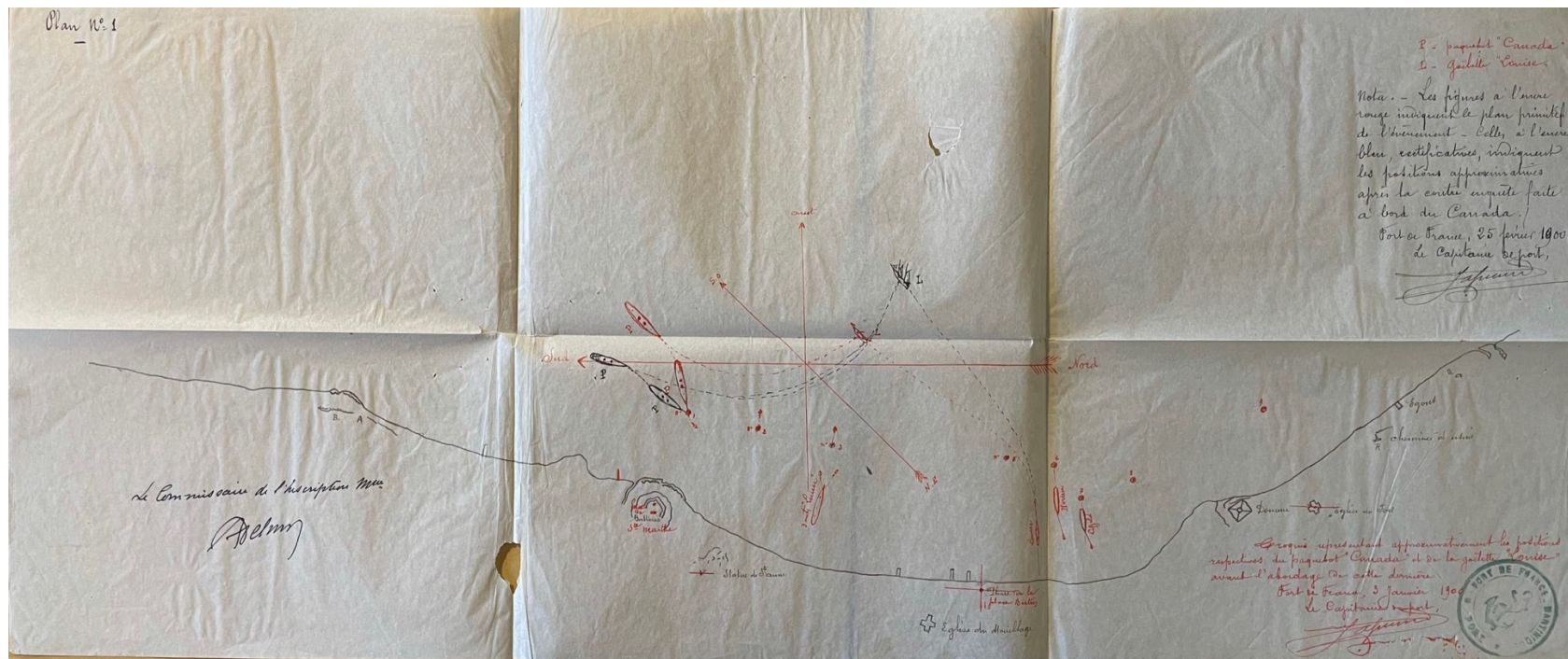


Illustration 3 Croquis représentant approximativement les positions respectives du paquebot *Canada* et de la goélette *Louise* avant l'abordage de cette dernière, Fort-de-France, 3 janvier 1900²⁸⁴

²⁸⁴ SHD, MV CC4 2233, Jacquemin, Croquis représentant approximativement les positions respectives du paquebot *Canada* et de la goélette *Louise* avant l'abordage de cette dernière, Fort-de-France, 03.01.1900.

Ce croquis réalisé par le capitaine du port Jacquemin est daté du 3 juillet 1900. Il représente la rade de Saint-Pierre et la trajectoire supposée des bateaux ainsi que celle établie par une contre-enquête. Le croquis est joint aux dépositions des capitaines du paquebot *Canada* et de la goélette *Louise* à la suite de leur abordage dans la baie de Saint-Pierre le 2 décembre 1899.

Au bas du plan, plusieurs éléments sont représentés pour servir de repères sur le lieu de l'accident. Sont ainsi indiqués les feux de la batterie Sainte-Marthe, la statue Sainte-Anne, l'église du Mouillage, le phare de la place Bertin, le bâtiment des douanes, l'église du fort, une cheminée d'usine et l'embouchure des égouts.

Le plan permet d'établir les itinéraires et les zones d'ancrages des deux navires. Il semble que le paquebot était amarré en face de la batterie Sainte-Marthe, la goélette à la droite du phare et à la gauche des navires *Horten* et *Afgald*.

Le plan montre que le *Canada* a pris une route le dirigeant vers le nord-ouest alors que la *Louise* se rendait au sud-ouest. Ces deux trajectoires rendant une collision quasiment inévitable pour les deux navires.

En haut à droite du croquis, une note du capitaine du port datée du 25 février 1900 informe que « les figures à l'encre rouge indiquent le plan primitif de l'événement. Celles à l'encre bleu, rectificatives, indiquent les positions approximatives après la contre-enquête faite à bord du *Canada* ».

Ce croquis est particulièrement intéressant pour l'historien. D'une part, il vient illustrer un accident maritime assez rare sur la période puisqu'à peine neuf pertes liées à des abordages sont répertoriées sur un peu moins de 600 soit 1,5 % des naufrages recensés au XIXe siècle. Cette rareté explique le fait qu'une large enquête a été réalisée à la suite de cet événement et que le recours à des croquis a été nécessaire. D'autre part, il démontre un certain intérêt de la Commission supérieure des naufrages pour cet incident. En effet, le croquis est daté du 3 janvier 1900 soit un mois après l'accident. Une annotation est ajoutée le 25 février qui vient corriger les premières déclarations des deux capitaines. Ce dessin interroge sur les conclusions tirées par cette même commission dans un rapport du 26 décembre 1899 dans lequel il est mentionné que la goélette *Louise* ayant mal calculé sa position par rapport à la côte s'est positionnée sur la route des manœuvres du *Canada*. La Commission émet-elle des jugements sans avoir toutes les cartes en main ?

« En effet, le capitaine Flambant se plaçait à 6 milles au large c'est-à-dire hors de toute atteinte alors que réellement il était à moins d'un mille et dans la zone de manœuvres du paquebot appareillant de la bouée n°1 située à l'accote nord du plateau, ce n'est que sur nos observations et notre

insistance, après examen de la carte qu'il ramena cette distance à un mille, évaluation qui paraît encore trop grande »²⁸⁵.

Pour parfaire cette section, il n'est pas évident d'avancer des statistiques fiables en corrélation avec la typologie émise par Ducoin. Si cette classification peut aisément s'appliquer au cadre géographique des Petites Antilles durant le XIXe siècle, les sources consultées ne permettent pas d'analyser le phénomène en profondeur et ne suffisent qu'à effleurer la surface. Mais il est possible d'affirmer que durant toute la période, l'arrivée de nuit pose encore de réels problèmes pour la navigation. La nécessité de la construction d'un phare se fait grandement sentir. L'édification de celui de la Caravelle a-t-il un impact significatif sur les pertes de la côte au vent de l'île ?

Les aléas volcaniques : l'éruption de la montagne Pelée

« Le 5 mai, à une heure de l'après-midi, le volcan vomit tout à coup un torrent de boue, une énorme quantité de boue qui se précipita se flanc de la montagne jusqu'à la mer, engloutissant tout sur son passage (...) Dans la soirée du 8 on vit arriver à Sainte-Lucies un vapeur méconnaissable. C'était un bateau fantôme grisâtre couvert de cendre, ses agrès ses voiles à moitié calcinés : c'était le *Roddam*. Son capitaine venait d'amarrer le bateau au large de S[ain]t-P[ierre] par un temps magnifique. Il était en train de causer avec M. Plissonneau, agent de ses armateurs qui se trouvait dans une chaloupe quand tout à coup une immense nappe de fumée tou[te] pleine d'éclairs s'abattit sur la ville et le port avec une rapidité inconcevable. La ville fut enflammée en un instant et il pleuvait du feu sur le *Roddam*. Plusieurs hommes furent brûlés vifs ; on parvint néanmoins à couper les amarres et comme le vapeur se trouvait encore sous pression il put gagner le

²⁸⁵ SHD, MV CC4 2233, Rapport de la commission supérieure des naufrages Delmas commissaire de l'Inscription Maritime à Saint-Pierre, Rapport sur l'abordage entre le paquebot « Canada » et la goélette « Louise » dans la rade de Saint-Pierre le 2 décembre 1899, 26.12.1899.

large poursuivit pendant 10 kilomètres par la pluie de scories enflammées. 9 heures plus tard il arrivait à S[ain]te-Lucie où il y jettait l'épouvante »²⁸⁶.

L'aléa volcanique est un événement unique dans l'histoire de la Martinique. C'est un cataclysme pour l'île qui y perd un cinquième de sa population²⁸⁷. Il fut impossible de trouver dans les sources le nom des navires naufragés lors de cette catastrophe. Toutes les informations inscrites dans notre base de données proviennent de l'ouvrage d'Adeline de Reynal²⁸⁸ et des archives du GRAN²⁸⁹.

Les données issues des fouilles archéologiques réalisées par le GRAN permettent de mettre un nom sur certaines épaves qui reposent au fond de la rade de Saint-Pierre depuis mai 1902. Le *Diamant* a sombré alors qu'il « transportait 30 passagers venant passer la journée à Saint-Pierre pour voir les manifestations du volcan en activité ». Ce petit vapeur de 25 tonneaux avait une coque en fer. Autre navire présent sur la rade au moment de l'éruption, la *Gabrielle* d'une longueur de 23 mètres de long pour un tonnage de 92 tonneaux. Alors que le navire se trouvait au mouillage devant les entrepôts du figuier, la vague l'aurait démâté, puis couché sur la bande et finalement coulé. Il semblerait que le second de ce navire ait survécu et aurait témoigné²⁹⁰.

Cependant, ces quelques informations provenant des recherches du GRAN ne peuvent masquer un manque de données archivistiques. Cela est-il dû aux sources ? Ou les dégâts sur terre furent-ils si considérables que la catastrophe sur mer est elle-même passée au second plan ? Faute d'éléments dans les sources consultées, nous sommes dans l'incapacité de répondre à ces interrogations.

Quoiqu'il en soit, il semble que l'éruption engendre la perte de 26 navires à Saint-Pierre. Le *Journal officiel de la Martinique* fait mention de 54 navires

²⁸⁶ AD G 73 J 263, Volcan en 1902, s.d.

²⁸⁷ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 10

²⁸⁸ Adeline De Reynal, *Le Mouillage : Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, op. cit. supra n. 65, p. 107

²⁸⁹ Le dépouillement systématique des archives du GRAN a montré que ces dernières découlent largement de l'ouvrage de Adeline De Reynal, *Le Mouillage : Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, op. cit. supra n. 65

²⁹⁰ Groupe de Recherche en Archéologie navale, *Synthèse des travaux du GRAN en Martinique 1990-1997*, op. cit. supra n. 71, p. 60-61

présents dans la rade en mai 1902²⁹¹. Ce calcul peut indiquer qu'un peu moins de la moitié (48,1 %²⁹²) des navires mouillant dans la rade furent perdus lors de l'événement.

Cela relativise largement les dégâts occasionnés en mer par l'éruption. Mais il faut encore prendre en compte les bâtiments qui sont présents ou en partance de la rade, les navires pratiquant le cabotage, grands absents des sources du XIXe siècle. Ce manque crucial de données archivistiques démontre l'importance capitale des recherches archéologiques sous-marines, seul moyen de donner suffisamment de clés à l'historien pour évaluer les conséquences de l'événement sur les navires de commerce.

02) Les causes « annexes »

S'interroger sur les causes « annexes » des pertes en mer permet d'appréhender l'organisation du commerce, de l'espace portuaire de la colonie et de la qualité nautique des navires.

Nombre d'études présentées dans la première partie de ce travail ont abordé ces thématiques de recherche. Cette partie n'a pas pour volonté de revenir sur les avancées historiques présentées dans ces ouvrages mais vient illustrer au regard de l'histoire maritime tel ou tel aspect.

L'organisation du commerce

Les navires ne se contentent pas de faire l'aller-retour entre la Martinique et les ports métropolitains. Ils passent de longs mois dans la colonie. Cette présence accrue augmente le risque de faire naufrage durant la saison de l'hivernage. Dans la section précédente, nous avons démontré que 20% des navires se trouvent en état

²⁹¹ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, État indiquant les mouvements du commerce et de la navigation accomplis du 1er mai au 1er juin 1903, 09.06.1903.

²⁹² = $(28/54) * 100 = 48,1 \%$

de chargement ou de déchargement au moment de la survenue d'un aléa climatique (voir tableau 15 : III.1.C.I.01). Cette longue attente dans les mouillages de la colonie est dû à l'organisation du commerce et principalement à la nature des échanges²⁹³.

Dans son étude sur l'activité du port de Saint-Pierre à la fin du XIXe siècle, Lucien-René Abénon indique que les navires arrivent au moment de la récolte de la canne afin de ne pas avoir de difficulté à trouver des cargaisons de retour²⁹⁴. Ainsi le sieur Goutens avise le négociant bordelais Grasse Bigeon du « chargement fait pour 8 quantités de 2 boucauds café sur le navire le *Juste* capitaine Le Sauvage dont le départ est fixé au 25 ou 28 du mois [février] au plus tard »²⁹⁵.

Dans mon mémoire de master II, nous avons mis en avant qu'un navire pouvait demeurer de quelques jours à deux mois dans la colonie. Trois bâtiments passèrent neuf mois dans la colonie²⁹⁶. Ce long laps de temps pendant lequel le navire patiente dans la rade est un facteur aggravant qui accroît le risque d'être impacté par un événement climatique. A titre d'exemple, le brick l'*Alexandre* atteint la rade de Saint-Pierre le 11 janvier 1816 après 53 jours de traversée²⁹⁷. Ce dernier²⁹⁸ quitte la Martinique le 27 mai de la même année soit un peu plus de quatre mois plus tard.

Autre exemple, la *Constance* qui passe une partie de la saison cyclonique aux Antilles. Elle arrive à Saint-Pierre le 3 août 1827 et quitte la colonie le 15 novembre de la même année²⁹⁹.

²⁹³ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 153

²⁹⁴ Lucien-René Abénon, *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIXe siècle*, op. cit. supra n. 64, p. 71

²⁹⁵ AD Gironde, 7B 1200, Lettre destinée à Mr. Casse Bigeon de Bordeaux datée du 18 février 1827. 18.02.1827.

²⁹⁶ Maxence Robyns, *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, op. cit. supra n. 47, p. 54

²⁹⁷ ANOM, Gazette de la Martinique, Nouvelles maritimes. Arrivage. Annonce de l'arrivée du brick « l'*Alexandre* », 12.01.1816.

²⁹⁸ ANOM, Gazette de la Martinique, Nouvelles maritimes. Départ. Annonce du départ du brick « l'*Alexandre* », 12.01.1816.

²⁹⁹ Maxence Robyns, *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, op. cit. supra n. 47, p. 113

Jean-Sébastien Guibert montre que dans les colonies, « la vente s'effectue le plus souvent au détail et à comptant ou à solde [...] et que l'achat de denrées coloniales pour le retour s'effectue selon les mêmes procédés ».

Le sieur Coulon informe Grasse Bigeon de la nécessité de « mettre à couvert une somme de 1 566,51 francs » pour le règlement du chargement embarqué à bord du *Juste*³⁰⁰. Une facture fournit le détail de cette somme :

« Il [le café] net à 85 c[entimes] : 1 451,80
À déduire droit coloniaux 64,62 ... [total] 1 387,18
Frais
Droits coloniaux : 64,62
Id. D'occident à p[ourcent]% : 14,51
2 b[oucau]ds & rabattage : 15 f[ranc]s : 30
Pezage : 0,80
Commission à 5 p[ourcent]% : 69,35 ... [total] 178,33
f[ranc]s : 1 566,51 »³⁰¹

Ce sont ces démarches commerciales qui obligent les navires à demeurer longtemps dans les ports de la colonie.

L'espace portuaire de la colonie

Le manque d'infrastructure peut être envisagé comme une cause « annexe » des pertes en mer sans que cela ne soit clairement démontré.

³⁰⁰ AD Gironde, 7B 1200, Lettre destinée à Mr. Casse Bigeon de Bordeaux datée du 18 février 1827. 18.02.1827.

³⁰¹ AD Gironde, 7B 1200, Facture de 2 boucauds de café chargé par Goutens frères pour compte & risque de Mr Grasse Bigeon négociant à Bordeaux, sur le navire le « Juste » capitaine le Sauvage Gomme suit. 1 mars 1827.

L'organisation de la colonie est bicéphale. Saint-Pierre et Fort-de-France s'affrontent pour obtenir la primauté des échanges. Saint-Pierre n'offre aucune protection durant la saison de l'hivernage au contraire de Fort-de-France. C'est pourtant le nœud central du commerce martiniquais, la ville disposant d'un grand nombre d'usines et d'un arrière-pays important. Les échanges commerciaux de la Martinique se concentrent sur la canne et sa transformation en sucre ou en rhum avant leur exportation. Fort-de-France s'est rapidement imposée comme point d'ancrage lors de la saison de l'hivernage. Cependant, les capitaines continuent de se rendre dans la ville du nord faisant fi des avertissements répétés du pouvoir central de l'île. Pourtant l'hivernage à Fort-de-France est vivement conseillé à la fin du XVIIe siècle et rendu obligatoire dès 1726³⁰².

Le second élément réside dans l'insuffisance d'infrastructures des ports de l'île. Saint-Pierre est maintes fois décrite comme étant une rade foraine où de petites embarcations se chargent de transborder les marchandises entre la plage et les navires ancrés au large. Fort-de-France est mieux aménagée mais délaissée par les capitaines au long cours. La cité se développe sous l'action de la Compagnie Générale Transatlantique, le port est dragué, des appontements sont mis en place ainsi qu'un embarcadère à charbon et un système d'adduction d'eau³⁰³.

Le manque de sécurité de Saint-Pierre fait l'objet de nombreuses plaintes de la part des capitaines de navires.

« Le peu de sécurité des navires du commerce sur la rade ouverte de S[ain]t-Pierre a été de tout temps l'objet de plaintes et de vives réclamations de la part des capitaines du commerce qui ont été transmises à la colonie par le département de la marine »³⁰⁴.

Les négociants venant à Saint-Pierre souhaitent que la cité se dote d'un dépôt de grelins et d'aussières, de chaloupes d'assistance, d'ancres et de chaînes³⁰⁵

³⁰² Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, *op. cit. supra* n. 5, p. 95

³⁰³ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, *op. cit. supra* n. 4, p. 57 et 58

³⁰⁴ ANOM, FM/GEN//311/2046, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Réponse à une communication concernant le service du port de S[ain]t-Pierre, 09.03.1833.

³⁰⁵ ANOM, FM/GEN//311/2046, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Réponse à une communication concernant le service du port de S[ain]t-Pierre, 09.03.1833.

permettant de faciliter le mouillage et l'appareillage des navires mais également de les protéger durant la saison cyclonique. Ces demandes masquent le fait que Saint-Pierre a pourtant aménagé de nombreux corps-morts et ancres d'amarrage à terre. De nombreuses cales facilitent le déchargement des navires. Néanmoins, la sécurisation du port de Saint-Pierre est une question qui revient tout au long du XIXe siècle.

L'absence d'infrastructures dans les ports de la colonie est donc une des causes aggravantes dans la survenue des pertes maritimes, les bateaux se retrouvant voués à eux-mêmes durant l'hivernage. Mais le manque d'installation n'est pas le seul motif « annexe » au naufrage, la qualité nautique des navires peut également être mise en cause.

La qualité nautique des navires

Le bon entretien des navires assure une qualité nautique suffisante pour résister aux aléas et aux conditions de navigation présentes aux Antilles. Avant l'appareillage, les navires sont visités afin de contrôler la viabilité du bâtiment pour la traversée.

C'est ainsi que le trois-mâts *Jeanne* est délaissé à la Martinique pour cause d'innavigabilité relative³⁰⁶. Une commission spéciale est chargée d'examiner l'état de la goélette la *Gabrielle* en 1871 et les conclusions sont les suivantes.

« Si certaines parties du navire paraissent être dans un bon état de conservation, d'autres au contraire, tels que le pont, les parois, les jambettes des parois, le plat bord, la plus grande partie du bordé des œuvres mortes, le doublage, le pistonnage, doivent être changés totalement avant que le bâtiment puisse reprendre son service »³⁰⁷.

Un rapport de la Commission Supérieure des Naufrages mentionne le mauvais entretien des navires dans les colonies. L'hypothèse suivante est formulée

³⁰⁶ SHD, MV CC4 2091, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport le délaissement à la Martinique du trois-mâts « Jeanne », 03.08.1871.

³⁰⁷ SHD, 7DD1 113, Gilbert Pierre O., Rapport de la commission supérieure spéciale chargée d'examiner l'état de la goélette de servitude la « Gabrielle » en vue de sa radiation de la liste des bâtiments de la flotte, 12.10.1871.

par les autorités. Les feux de la goélette *Louise* n'étaient pas en bon état et dès lors, leur faible intensité aurait pu être à l'origine de l'abordage avec le *Canada* dans la rade de Saint-Pierre le 2 décembre 1899.

« Reste à savoir si ces feux étaient en bon état d'entretien et s'ils éclairaient suffisamment. Les feux et fanaux des caboteurs de la colonie sont généralement mal entretenus, mais il ne nous est pas possible de savoir si les deux de la *Louise* étaient en état de donner l'intensité réglementaire »³⁰⁸.

Notons aussi l'effet dévastateur des eaux chaudes sur les coques des navires en bois non doublées à cause de la présence de vers marins xylophages appelés tarets³⁰⁹ ou de termites. La *Topaze*, bâtiment au service de la Guyane, est expédiée en Martinique en vue de subir des réparations. Le navire « serait dans un état avancé de détérioration provenant de son envahissement par les poux de bois³¹⁰ »³¹¹. Afin de protéger les bâtiments de ces parasites, les coques des navires sont cuivrées. Les sources ne font jamais mention du type de coque des navires. Pour déterminer le matériau utilisé pour la construction, il faut se tourner vers les recherches archéologiques entreprises par le GRAN. Ces chercheurs ont découvert que la corvette militaire la *Caravanne*³¹², naufragée lors de l'ouragan de 1817, a une coque de bois. Il en est de même pour le navire l'*Edouard*³¹³ perdu sur les cayes au nord du Loup Garou. Les navires *Roraima*³¹⁴ et *Grappler*³¹⁵ coulés lors de l'éruption de la montagne Pelée sont dotés d'une coque en fer.

³⁰⁸ SHD, MV CC4 2233, Rapport de la commission supérieure des naufrages Delmas commissaire de l'Inscription Maritime à Saint-Pierre, Rapport sur l'abordage entre le paquebot « Canada » et la goélette « Louise » dans la rade de Saint-Pierre le 2 décembre 1899, 26.12.1899.

³⁰⁹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles, op. cit. supra* n. 46, p. 292

³¹⁰ Termes désignant « les termites » dans les Antilles.

³¹¹ SHD, 7DD1 208, Le Contre-Amiral Maudet, Note pour la direction du Matériel. Envoi à la Martinique pour réparation de la « Topaze », 18.04.1877.

³¹² Bureau de Jean-Sébastien Guibert, C2C Répertoire des naufrages à la Martinique, GRAN : répertoire des naufrages, n°20 « Caravane (La) », 5.07.1993.

³¹³ Bureau de Jean-Sébastien Guibert, C2C Répertoire des naufrages à la Martinique, GRAN : répertoire des naufrages, n°21 « Edouard (L') », 5.07.1993.

³¹⁴ Bureau de Jean-Sébastien Guibert, C2C Répertoire des naufrages à la Martinique, GRAN : répertoire des naufrages, n°32 « Roraima », 5.07.1993.

³¹⁵ Bureau de Jean-Sébastien Guibert, C2C Répertoire des naufrages à la Martinique, GRAN : répertoire des naufrages, n°33 « Grappler », 5.07.1993.

Faute d'éléments, il n'est pas possible d'analyser plus en détail la qualité nautique des navires. Quoi qu'il en soit, l'établissement du Bassin de Radoub dédié à la réparation navale à Fort-de-France est une réponse aux problèmes provenant de l'état de dégradation des navires.

L'étude de la causalité démontre que le phénomène du naufrage à la Martinique est complexe. Une perte est donc le résultat de facteurs s'additionnant à un événement déclencheur. La typologie émise par Jacques Ducoin s'applique sans difficulté à l'espace antillais durant le XIXe siècle. A cela, s'ajoutent des causes « annexes ». Si elles ne sont pas à l'origine de la perte d'un navire, elles n'en demeurent pas moins des causes aggravantes.

II) Conséquence des pertes en mer

La perte d'un navire a de multiples conséquences qu'elles soient humaines (morts, blessures, disparitions,...), économiques (investissements, marchandises, monnaies,...) ou matérielles (éléments du navire ou navire lui-même). L'étude des conséquences n'en reste pas moins importante pour comprendre au mieux les suites d'un naufrage.

01) Les conséquences humaines

Pour 76 navires naufragés, l'effectif de l'équipage, le nombre de survivants et/ou de décès sont mentionnés dans les archives. Bien que cela représente une infime partie de notre base de données, des essais de conclusion vont être avancés à partir des informations en notre possession.

Le tableau ci-dessous (tab 17) indique le nombre de membres d'équipage et l'occurrence dans les sources, c'est-à-dire le nombre de fois où la même force de l'équipage est répétée. Ainsi, il est mentionné à 10 reprises que le nombre de membres de l'équipage est de 10. Si l'on fait une moyenne simple de ces données,

on obtient 26 marins par navire. Alors que si l'on fait la moyenne pondérée³¹⁶, le décompte de personnes à bord est de 38.

Membre d'équipage	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	13	14	15	18	19	20	23	30	38	130	134	n.m.	Total
Occurrence	4	2	2	3	1	4	3	10	4	2	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25	76

Tableau 17 Nombre de membres d'équipage dans les navires naufragés à la Martinique entre 1815 et 1903

Morts	0	1	2	3	6	7	9	10	13	38	46	n.m.	Total
Occurrence	21	13	3	2	1	2	2	1	1	1	1	28	76

Tableau 18 Nombre de personnes décédées dans les navires naufragés à la Martinique entre 1815 et 1903

Rescapés	0	1	2	3	4	5	7	13	18	19	80	100	n.m.	Total
Occurrence	6	3	2	2	4	3	1	1	1	1	1	1	50	76

Tableau 19 Nombre de personnes sauvées dans les navires naufragés à la Martinique entre 1815 et 1903

La question de la mortalité des marins aux Antilles se pose forcément. Le corpus documentaire donne un décompte de 281 personnes sauvées et de 170 personnes décédées. La saison de l'hivernage est-elle plus dangereuse pour la vie humaine que la saison sèche ? Faute de sources fiables en la matière, il faut se contenter de simples moyennes et multiplications. Celles-ci ne fournissent alors qu'un nombre que l'on peut qualifier d'à minima et ne permettent d'émettre que des hypothèses qui doivent être vérifiées par des approfondissements dans les sources. Si l'on pratique le même exercice que précédemment avec des moyennes simples et pondérées, le nombre moyen de morts se situe entre 4 et 12 morts. La médiane des survivants est approximativement de 7, bien que des données plus fournies permettraient d'augmenter de manière considérable ce nombre. On peut donc conclure que les pertes humaines sont minimales aux Antilles et qu'une grande partie des personnes survivent à la perte de leur navire.

³¹⁶ Les nombres de membres d'équipage est multiplié par l'occurrence dont il fait l'objet dans les sources. Cela permet de donner du poids à certaine donnée plutôt qu'à d'autres. Ainsi, 10 matelots sont mentionnés à 10 reprises contre une seule pour 134 marins.

	Hivernage	Saison sèche
Nombre de morts	53	117
Pourcentage	31 %	69 %

Tableau 20 Nombre de personnes décédées durant les saisons à la Martinique entre 1815 et 1903.

Comme l'indique le tableau ci-dessus (tab 20), la saison de l'hivernage est la moins propice aux pertes humaines puisqu'elle concentre 31 % des décès. La saison sèche en comptabilise 69 %. Cela est dû au fait que les naufrages durant la saison cyclonique ont lieu dans les zones de mouillage. Les tentatives de secourir les naufragés sont légion durant la période.

Le naufrage du navire négrier de l'Anse Cafard, en avril 1830, provoque la mort d'au moins 46 personnes. Mais il est facile d'estimer qu'un bien plus grand nombre d'esclaves ont péri dans les flots du fait de leurs conditions de voyage lors de la perte du navire.

« M. Le commissaire commandant du Diamant, que ces infortunés étaient au nombre de quatre-vingt [rescapés]. 16 d'entre eux étaient accouplés, et l'on n'avait pas encore se procurer un ouvrier pour dériver les fers qu'ils avaient aux pieds... »³¹⁷.

Grâce aux recherches de Françoise Thésée, nous apprenons que les rescapés de ce naufrage seront un temps exploités par la colonie avant d'être envoyés à Cayenne où ils arrivent le 25 juillet 1830. Lors de la traversée à bord du brick l'*Amitié* commandé par le capitaine Felep, deux esclaves décèdent parmi les 77 (seize hommes et une cinquantaine de femmes)³¹⁸.

A l'inverse, le capitaine de la *Caravanne* demande à son équipage de construire des radeaux afin d'essayer de sauver ses hommes en abandonnant le

³¹⁷ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le directeur Général de l'Intérieur le Boitet, Rapport sur le naufrage d'un bâtiment négrier, 16.04.1830.

³¹⁸ Françoise Thésée, *Les ibos de l'Amélie : destinée d'une cargaison de traite clandestine à la Martinique, 1822-1838*, « Kòd yanm », Paris, Editions caribéennes, 1986, p. 98

navire. Des esclaves sont envoyés sur des pirogues pour venir au secours des rescapés restés sur les débris des radeaux fracassés par la force de la mer.

« J'ai à regretter la perte de beaucoup d'hommes qui furent emportés à la mer en ce moment ; plusieurs autres plus heureux parvinrent à gagner la terre à la nage ou sur des débris (...). Dans la journée d'hier, je fis construire des radeaux pour transporter le reste de l'équipage à terre. A quatre heures les radeaux se trouvaient brisés par la force de la mer et nous restions encore dix-huit personnes, sur une très petite portion des débris, lorsqu'une pirogue envoyée par Mr le Commandant du Marquis parvint avec des efforts incroyables, jusqu'au milieu des récifs et nous pris, dans trois voyages, tous à bord »³¹⁹.

Le nombre important de décès (9) dans ce naufrage s'explique par le fait que peu d'entre eux savent nager et que ceux qui le peuvent surmontent difficilement la violence des éléments³²⁰.

Les États mettent au point plusieurs mesures en vue de diminuer les décès en mer durant le XIXe siècle. La Grande-Bretagne est le premier pays à mettre en place une lutte organisée contre les naufrages. Plusieurs organisations sont créées en vue de secourir les personnes. En 1823, sir William Hilary organise un service de secours permanent sur les côtes du Northumberland. En France, une société centrale voit le jour à Paris en 1835. La création d'une seconde organisation française entraîne une querelle entre les deux institutions qui disparaissent en 1842. D'après Michèle Battesti, le Second Empire se désintéresse du secours aux naufragés³²¹. Faute d'éléments factuels, il n'est pas possible d'affirmer si de telles associations ont été créées à la Martinique (voir III.1.C.III).

02) Les conséquences économiques et matérielles

³¹⁹ FM/SG/MAR/CORR/35, Kergrist Thomas Louis Kirkland Le Normant de, Rapport de la perte de la flûte du Roi « La Caravane », 1817.

³²⁰ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, op. cit. supra n. 41, p. 324

³²¹ Michèle Battesti, *Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée*, op. cit. supra n. 37, p. 111-112

En plus des éventuelles pertes humaines, le naufrage d'un navire a des conséquences économiques et matérielles. Toutefois, ces conséquences sont différentes selon que le navire est perdu corps et bien ou qu'il est jeté à la côte. Si dans le premier cas de figure, le navire et sa cargaison sont perdus définitivement, dans le second, il est possible d'en limiter les pertes en renflouant le bâtiment ou, en sauvant la totalité ou une partie de la cargaison Ici, nous nous intéressons uniquement aux conséquences directes de la perte d'un navire. Les bâtiments qui ne sont pas perdus sont donc exclus de notre échantillon.

	Ab	B	Ch	C	Dél	Dét	Ec	I	N	P	V	n.m.	Total
Bornage			2	1			1		7	1	11	3	26
Caboteur		12		1		5	2		9	1	32		62
Hauturier	1			1	1		13	2	48	11	122	1	199
Militaire	1			1					2	1	1		6
n.m.	3	3	2	15			5	1	55	4	60	2	150
Total	5	15	4	19	1	5	20	3	121	18	226	6	443
%	1%	3%	1%	4%	0%	1%	5%	1%	27%	4%	51%	1%	100%

Ab : abordé, B : brisé, Ch : chaviré, C : coulé, Dél : délaissé, Dét : détruit, Ec : échoué, I : incendié, N : naufrage, P : perdu, V : venus à la côte, n.m. : non mentionné

Tableau 21 Type de pertes en mer en Martinique par type de navigation entre 1815 et 1903

L'étude statistique démontre que dans la majorité des cas, les pertes sont côtières : 51 % des navires sont jetés à la côte et 27 % sont naufragés dans une commune de l'île. Cela représente la majorité des désastres en Martinique entre 1815 et 1903. Ces deux types de naufrages impliquent des dégâts différents aux structures des navires. De manière générale, les navires échoués (5 %) peuvent être remis à flots.

C'est par exemple le cas du trois-mâts *Paul-Marie* qui s'échoue sur la plage du Carbet.

« Le trois-mâts *Paul-Marie* se rendant de la Guadeloupe à Saint-Pierre (Martinique) arrivait à proximité de ce port. Ayant manqué le plateau, il louvoyait pour atteindre ce mouillage et vers 7h du soir courait au plus près bâbord-amures avec des vents de N.E. sur la côte du Carbet au sud de Saint-Pierre. La nuit était sombre et la mer très belle. Lorsque le capitaine estima qu'il ne devait pas aller plus à terre, il vira de bord, mais pendant l'évolution

le bâtiment fut pris par le calme et vint s'échouer sur la plage du Carbet avec une telle rapidité que l'on n'eut pas le temps de laisser tomber les ancres, bien que celles-ci furent disposées pour le mouillage. Le navire put être renfloué dès le lendemain sans avoir souffert de l'accident »³²².

Les dégâts sont plus conséquents lorsque le navire est jeté à la côte. Cela est dû à l'origine de l'accident. Ce type de naufrage survient lors du passage d'une tempête cyclonique. Les bâtiments sont mis à mal par la force des vagues. Les ancres glissent sur les fonds sablonneux et ne parviennent plus à remplir leur rôle. Lors du passage de l'ouragan du 26 juillet 1825, sur 11 navires impactés, 6 sont venus à la côte.

« C'est à Saint-Pierre qu'il y a eu le plus de mal. Trois bâtimens américains & un caboteur français furent jetés à la côte. L'agitation très grande de la mer, sur cette rade, a fait craindre pendant quelques heures pour les 9 bâtimens français qui y étoient mouillés pour achever leur chargement, mais ils ont, heureusement, résisté. Deux canots dits gros-bois³²³ surpris en mer par la tempête, ont été brisés sur la côte »³²⁴.

Le même constat de désolation est fait par Louis Garaud lors du cyclone du 18 août 1891.

« Trente navires environ, à l'ancre dans la rade foraine de Saint-Pierre, ont été ou submergés ou jetés à la côte. Tous les bateaux qui faisaient le service d'une ville à l'autre ont été engloutis. A Fort-de-France, dans la darse même, deux vaisseaux haïtiens ont talonné la jetée et ont coulé à pic. Les pêcheurs ont perdu leurs bateaux et leurs nasses »³²⁵.

³²² SHD, MV CC4 2099, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement à la plage du Carbet (Martinique) le 5 décembre 1890, du trois-mâts « Paul-Marie », de Saint Malo, commandé par le capitaine au long-cours Lecarre (Henri-Marie), inscrit à Vannes. Déposition de Henri Marie Lecarre, capitaine au long cours, capitaine du navire., 18.02.1891.

³²³ Ces embarcations servent au transport des marchandises entre la rive et les navires amarrés dans la rade.

³²⁴ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Lieutenant-général, Gouverneur Donzelot, Au sujet de la bourrasque ressentie à la Martinique le 26 juillet & de l'ouragan qui a frappé à la Guadeloupe le même jour, 09.08.1825.

³²⁵ Louis Garaud, *Trois ans à la Martinique : études de mœurs, paysages et croquis, profils et portraits*, op. cit. supra n. 137, p. 270

Un des vaisseaux haïtiens a pu être identifié comme étant le navire militaire *Toussaint de l'Ouverture*³²⁶, l'autre n'a pu l'être formellement. Aucun document en notre possession ne mentionne un second navire haïtien perdu dans la rade de Fort-de-France³²⁷. S'agit-il d'une erreur de Louis Garaud dans l'identification de la nationalité d'un bâtiment du commerce ? Quoi qu'il en soit, faute d'éléments tangibles, ce navire n'a pas été ajouté à notre base de données. Nous émettons l'hypothèse que ce navire inconnu est repris dans notre corpus sous une de ces dénominations : n.m. 1891 ag, n.m. 1891 ah, n.m. 1891 ai ou n.m. 1891 aj. Gusti-Klara Gaillard-Pourchet³²⁸ a analysé les rapports qu'entretient la France avec son ancienne colonie au XIXe siècle. Elle démontre qu'à partir de 1875 les rapports entre les deux nations tendent à s'apaiser. Néanmoins, la France continue à dominer l'économie haïtienne durant tout le siècle. La présence d'un navire de guerre haïtien s'explique par le fait que ce dernier sortait du Bassin de Radoub³²⁹.

Si dans la plupart des cas, les navires sont abandonnés, leur cargaison fait l'objet de récupération quand cela est possible.

« Les opérations de sauvetage continuent. Les conditions dans lesquelles le navire s'est échoué, (+) qui se composant le jour du naufrage de 491 barriques de sucres, 34 futailles de tafia et de quelques peaux de bœuf ne saurait promettre des résultats en rapport avec le travail et les difficultés réelles que donnera le sauvetage »³³⁰.

Ces premières données statistiques confirment une nouvelle fois le caractère côtier du naufrage dans les Antilles. Elles n'en expliquent cependant pas les différences. Les fonds sablonneux de la côte sous le vent de l'île permettent le

³²⁶ ANOM, FM/SG/MAR/76/620, Lieutenant-Colonel Pelletier commandant supérieur des troupes, Compte-rendu au sujet d'un cyclone, 26.08.1891.

³²⁷ Voir les documents du dossier issu de la série géographique 76/620 et *Le Moniteur de la Martinique* parut le 25 août 1891.

³²⁸ Gusti-Klara Gaillard-Pourchet, « Haïti-France. Permanences, évolutions et incidences d'une pratique de relations inégales au XIXe siècle », dans *La Révolution française [en ligne]*, n° 16, 2019, <https://journals.openedition.org/lrf/2844>

³²⁹ Gallica, *Le Moniteur de la Martinique*, Partie officielle. Le cyclone du 18 août 1891, 21.08.1891.

³³⁰ ANOM, FM/SG/MAR/103/925, Boyer Edm., Lettre du Commissaire adjoint de la marine, chef du service de la marine à Saint-Pierre détaillant le raz-de-marée du 25 octobre 1858, 25.10.1858.

sauvetage régulier des navires. Ce qui n'est pas le cas pour la zone de la côte au vent qui est bordée de récifs et donc plus dangereuse pour la navigation. La carte présentée ci-dessous (fig 14) illustre de manière graphique les différents types de naufrages explicités précédemment.

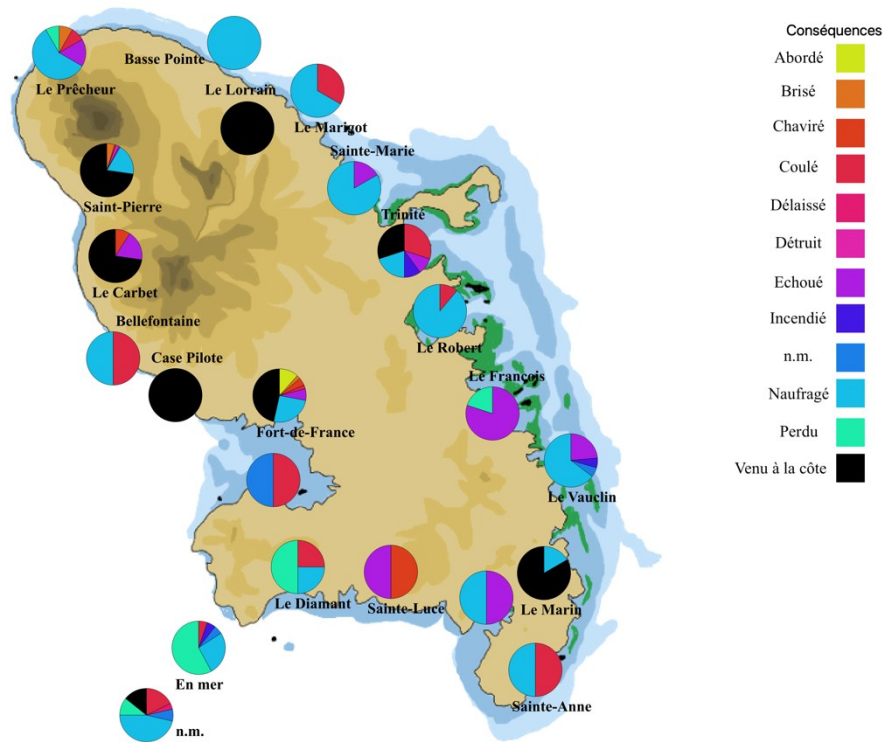


Figure 15 Type de pertes en mer en Martinique par commune entre 1815 et 1903³³¹

Sur la côte sous le vent, les bâtiments sont dans la plupart des cas jetés à la côte. C'est le fait notamment à Saint-Pierre, au Carbet, à Case Pilote et à Fort-de-France où ce type de pertes est largement majoritaire.

A la différence, les bâtiments sont mentionnés comme naufragés ou coulés pour la côte au vent. Le terme « naufragé » est générique sans que l'on ne sache précisément ce qu'il advient du navire. Est-il possible de le renflouer ou est-il perdu sur la côte ?

³³¹ Voir Annexe 2 pour les données chiffrées.

Les tableaux ci-dessous (tab 22 à 27) permettent une analyse plus approfondie des types de naufrages dans les ports et mouillages de la Martinique.

Dans 73 % des cas, les navires sont jetés à la côte à Saint-Pierre. Le pourcentage est de 47 % à Fort-de-France. Le port de Fort-de-France est donc moins sujet à la houle cyclonique et les navires y sont plus en sécurité que dans la rade du Nord. Comme nous l'avons souligné à plusieurs reprises, la rade de Saint-Pierre n'offre aucune sûreté durant la saison cyclonique. Toutefois, il est nécessaire au vu des statistiques de relativiser la prétendue protection apportée par Fort-de-France. Bien que les pertes y soient moins fréquentes, les navires jetés à la côte sont de loin majoritaires face à d'autres types de désastres. Pour tous les autres genres de naufrages, on constate que les risques sont similaires que ce soit à Saint-Pierre ou à Fort-de-France. Il faut donc en conclure qu'à part la saison cyclonique ces deux secteurs offrent le même pourcentage de sécurité aux navires.

Fort-de-France	Ab	B	Ch	C	Ec	N	V	Total
Bornage			2				3	5
Caboteur						3		3
Hauturier	1				2	6	6	15
Militaire	1					1	1	3
n.m.	3	1		1	1	1	10	17
Total	5	1	2	1	3	11	20	43
Pourcentage	12%	2%	5%	2%	7%	26%	47%	100%

Tableau 22 Type de pertes en mer à Fort-de-France entre 1815 et 1903

Saint-Pierre	B	C	D	Ec	N	V	Total
Bornage					1	8	9
Caboteur	12	1	5	1	6	32	57
Hauturier				1	29	105	135
Militaire							0
n.m.		1			12	38	51
Total	12	2	5	2	48	183	252
Pourcentage	5%	1%	2%	1%	19%	73%	100%

Tableau 23 Type de pertes en mer à Saint-Pierre entre 1815 et 1903

Le Robert	C	N	Total
Bornage		1	1
Hauturier		3	3
n.m.	1	4	5
Total	1	8	9
Pourcentage	11%	89%	100%

Tableau 24 Type de pertes en mer au Robert entre 1815 et 1903

Le Vauclin	Ec	I	N	n.m.	Total
Hauturier	4	1	4	1	10
n.m.			7		7
Total	4	1	11	1	17
Pourcentage	24%	6%	65%	6%	100%

Tableau 25 Type de pertes en mer au Vauclin entre 1815 et 1903

Le François	Ec	P	Total
Hauturier	3		3
n.m.	1	1	2
Total	4	1	5
Pourcentage	80%	20%	100%

Tableau 26 Type de pertes en mer au François entre 1815 et 1903

Trinité	C	Ec	I	N	V	Total
n.m.	3	1	1	2	3	10
Total	3	1	1	2	3	10
Pourcentage	30%	10%	10%	20%	30%	100%

Tableau 27 Type de pertes en mer à la Trinité entre 1815 et 1903

A l'inverse des deux principales zones commerciales de l'île, les mouillages secondaires que sont le Vauclin, le François, le Robert et la Trinité présentent une hiérarchie différente des types de naufrages. Il faut dire que ces ports ont un type de fréquentation qui leur est propre. Parmi tous ces mouillages, c'est au Vauclin que les pertes de la navigation au long cours sont majoritaires. La présence de nombreux récifs explique le grand risque de naufrage ou d'échouage.

C'est le cas par exemple du brick la *Valentine* qui s'échoue sur les récifs du Vauclin le 19 avril 1880³³².

³³² SHD, MV CC4 2094, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur la perte du brig la « Valentine », de Marseille, commandé par le sieur Brohan (Alphonse-Julien), capitaine au long cours, naufragé, le 19 avril 1880, sur les récifs situés à l'Est du François (Martinique), 31.07.1880.

Le genre de pertes varie entre la côte sous le vent et la côte au vent de l'île. Pour la côte occidentale, la principale résultante pour les navires perdus à la Martinique est d'être jetés à la côte. Ce type de naufrage occasionne des dégâts à des degrés divers sur l'armature et la coque du navire. Pour quelques cas, il est possible de les relever et ainsi de limiter les pertes pécuniaires.

Pour la côte atlantique, les navires sont mentionnés comme naufragés sans que l'historien ne puisse déterminer s'ils sont ou non fortement endommagés.

La différence entre les deux côtes réside dans la morphologie des fonds marins qui sont sablonneux sur la côte caraïbe et truffés de récifs et de passes sur l'Atlantique. Quoiqu'il en soit, la population locale tente de limiter les pertes financières dues au naufrage d'un navire en missionnant un bâtiment du domaine soit pour le sauvetage d'un navire en difficulté, soit en tentant de récupérer les marchandises du navire qui seront revendues.

III) Sauvetages, ventes et récupérations

Les mentions de sauvetages ne sont pas nombreuses dans les archives consultées. Dans 180 cas, le devenir du navire ou des marchandises est évoqué. Malgré tout, il est possible de tirer des conclusions à partir de cet échantillon.

Dans la majorité des cas, le sauvetage est possible lorsque le naufrage a lieu dans la mer des Caraïbes alors que le pourcentage de sauvetages dans l'Atlantique est très faible. Dans 24 % des cas, le sauvetage est signalé comme ayant eu lieu en mer ou dans les canaux situés à la frontière avec la Dominique et Sainte-Lucie, ou encore la position exacte est non mentionnée.

Autres	Côte sous le vent	Côte au vent
42	124	13
24%	69%	7%

Tableau 28 Sauvetages, ventes et récupérations des pertes en mer à la Martinique par localisation (1815-1903)

Le graphique ci-après (fig 16) ne prend pas en compte les données indéterminées et ce, pour plus de lisibilité. Les constatations qui peuvent être faites à partir de ce diagramme démontrent que le devenir d'un navire perdu aux Antilles n'est pas écrit. 30% des navires et cargaisons sont perdus. En les additionnant aux bateaux disparus (2 %), cela signifie que dans 32% des cas, on ne récupère rien des navires et de leur cargaison. Par conséquent, il faut en conclure que la survenue du naufrage aux Antilles permet pour une majorité (68%) de sauver certains éléments, réduisant ainsi les pertes pécuniaires.

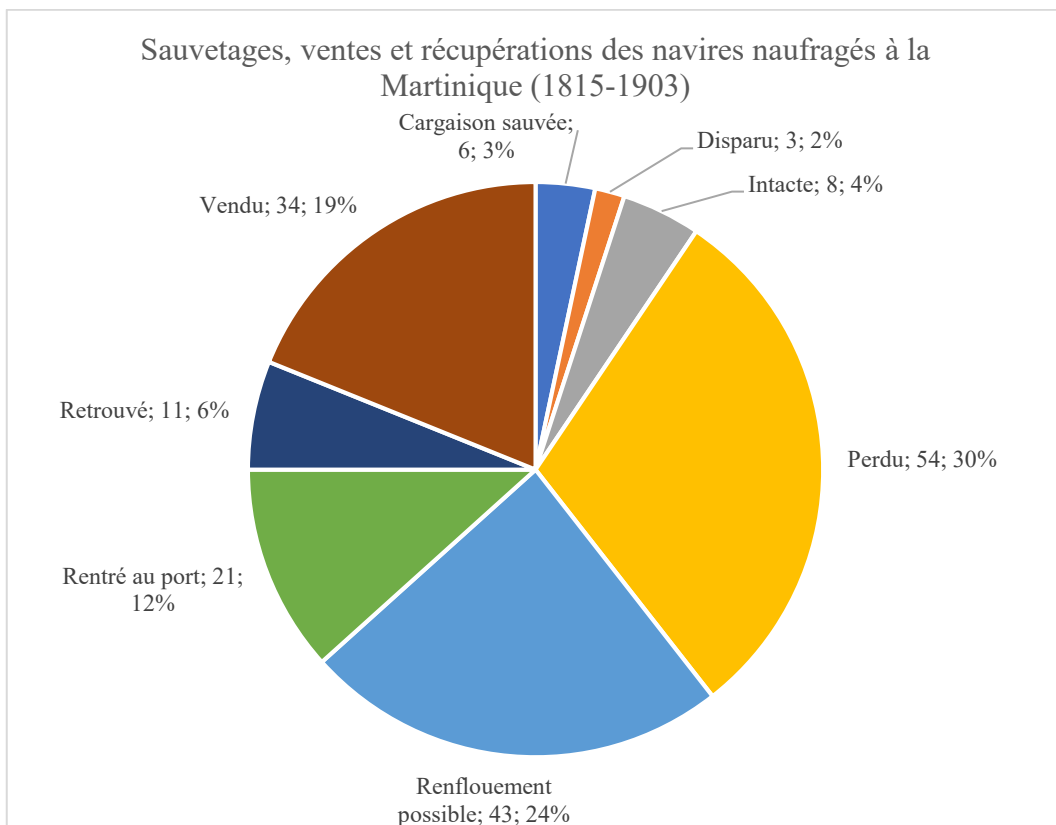


Figure 16 Sauvetages, ventes et récupérations des navires naufragés à la Martinique (1815-1903)

S'ajoutent les navires cédés pour pièces. Ces derniers représentent 19 % de cet échantillon. Ces bâtiments sont trop endommagés pour être réparés et sont donc démantelés en vue d'être revendus. C'est ainsi que le brick *Madame Royale* démantelé est vendu aux enchères.

« Le public est averti, qu'en exécution d'ordonnance de M. le lieutenant général de l'amirauté au Fort-Royal, il sera procédé samedi prochain à 11

heures du matin, 5 août, au magasin de M. Vernier, à la vente de dix voiles provenant du brick naufragé *Madame Royale Royale*.

1. Foc
1. Grand hunier
2. Misaines
3. Voiles détail.
2. Bonnettes de perroquet
1. Grande voile »³³³.

Dans 24 % de l'échantillon, le renflouement a été possible et les navires remis à flot. C'est par exemple le cas de la *Vénus* qui est « dégagee avec peu d'avaries » du cul-de-sac de Fort-de-France suite à l'ouragan du 20 octobre 1817³³⁴.

Dans 12 % des cas, les navires présentant éventuellement des avaries parviennent à rentrer au port. C'est notamment le fait de la goélette la *Gazelle*. Le *Moniteur de la Martinique* daté du 6 novembre 1888 fait le récit de ce sauvetage.

« Dans la nuit du 2 au 3 novembre courant, la goélette *Gazelle* s'étant trouvée en péril sur la rade de Saint-Pierre, le pêcheur Paul Onor, prévenu par la police, s'est porté immédiatement au secours du bâtiment, accompagné des marins inscrits Augustin Quentin et Jacques. Après trois quarts d'heure environ de travail, le canot que montaient ces trois hommes a réussi à faire reprendre le large à la goélette, que le mauvais temps avait jetée sur la côte »³³⁵.

Il arrive que le navire ne soit pas sauvé mais que son chargement puisse l'être. Cela se produit 6 fois (3%) sur la période étudiée mais ce nombre est bien en deçà de la réalité. On peut émettre l'hypothèse que les navires renfloués ont plus que probablement eu leur cargaison récupérée en totalité ou en partie. En 1819, il

³³³ ANOM, Gazette de la Martinique, A Vendre. Vente du brick « Madame Royale », 04.08.1815.

³³⁴ ANOM, SG/MAR/CORR/35, Comte de Vaugiraud, Compte de l'ouragan du 21 octobre 1817, 31.10.1817.

³³⁵ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Service administratif de la Marine. Récit du sauvetage de la goélette la « Gazelle », 06.11.1888.

est alors possible de garantir le chargement de la *Suzanne* bien que le navire soit perdu³³⁶. Ces opérations de récupération ont pour objectif de financer le sauvetage du navire.

« Je crois cependant, M. l'ordonnateur, vous assurez que le produit de la vende excédera, de beaucoup, les frais de sauvetage que je réduis autant que me le permettent les intérêts même des assureurs »³³⁷.

La perte d'un navire a de multiples conséquences sur divers acteurs du monde maritime et du négoce. Le naufrage d'un navire entraîne peu de décès. Les naufrages aux Antilles étant essentiellement côtiers, il est fréquent de voir un nombre important de rescapés secourus par des pêcheurs, des esclaves ou des habitants. Les pertes humaines sont plus importantes durant la saison sèche. Ceci peut s'expliquer par le fait que beaucoup de marins ne savent pas nager et par le déchaînement des éléments naturels.

Les conséquences économiques et matérielles diffèrent selon l'endroit où le navire se perd. Sur la côte sous le vent, caractérisée par des fonds sablonneux, il n'est pas rare de voir le navire sauvé, renfloué ou ayant sa cargaison récupérée, ce qui n'est pas le cas sur la façade atlantique. Le sauvetage des cargaisons a pour but de financer le renflouement des navires ou de limiter les dégâts financiers dus au naufrage.

³³⁶ ANOM, FM/SG/MAR/CORR/44, Lieutenant-général, Gouverneur Donzelot, Compte des désastres par un raz-de-marée à Saint-Pierre, dans la nuit du 20 septembre 1819, 26.09.1819.

³³⁷ ANOM, FM/SG/MAR/103/925, Boyer Edm., Lettre du Commissaire adjoint de la marine, chef du service de la marine à Saint-Pierre détaillant le raz-de-marée du 25 octobre 1858, 25.10.1858.

2. Naufrage et fréquentation

Le naufrage peut-il être vu comme un prisme pour aborder le négoce maritime ? Il paraît pertinent de se poser cette question tant l'étude de la fréquentation maritime peut se montrer complexe au premier stade du dépouillement des sources. Certes, l'analyse des pertes en mer peut apparaître comme une fenêtre pour entrapercevoir les flux commerciaux dans une région du monde, et en ce qui nous concerne, autour de la Martinique. Mais ces données sont-elles suffisantes pour obtenir une vision claire et pertinente des flux maritimes de la colonie ? Cette question fait l'objet d'un article à paraître dans la nouvelle collection *Histoire maritime des Antilles* dirigée par Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur³³⁸. L'article met en évidence les limites posées par l'étude seule des pertes en mer pour aborder la fréquentation. En effet, un navire naviguant dans les eaux martiniquaises ne fait pas forcément naufrage ! Toutefois, il est possible de dégager quelques affirmations. Ici, nous allons faire la comparaison entre les pertes et les entrées maritimes.

L'étude du naufrage permet d'analyser deux types de navigation aux Antilles, le long cours et le cabotage. Le long cours se définit comme un navire provenant directement d'un port situé géographiquement hors des Petites Antilles, ce qui est l'inverse pour le cabotage.

Le naufrage informe sur une part méconnue du négoce aux Antilles, l'interlope. Celui-ci, illégal, est difficilement identifiable dans les sources car ces dernières sont issues des autorités officielles. Cependant, il a été possible de relier certaines pertes à ce commerce dont le plus connu de la Martinique est le naufrage d'un négrier non identifié à l'Anse Cafard dans la commune du Diamant en 1831.

³³⁸ Maxence Robyns, « *Le naufrage à la Martinique : un prisme pour aborder la fréquentation maritime d'une colonie dans la première moitié du 19e siècle.* », dans Jean-Sébastien Guibert, Boris Lesueur, « *Histoire maritime des Antilles* », A paraître

A. Le naufrage et le long cours

Envisager le naufrage comme un prisme qualitatif permet d'analyser les caractéristiques de la fréquentation maritime de la colonie. Toutefois, d'un point de vue quantitatif, cela pose problème. Les sources ne donnent pas suffisamment d'informations permettant à l'historien d'obtenir un échantillon pertinent pour apporter des réponses fiables quant aux flux qui traversent la Martinique. Néanmoins, des ordres de grandeur apparaissent qu'il est utile de présenter ici.

Répondre à la question de la périodisation mensuelle des pertes en mer permet d'observer si les conditions climatiques difficiles de l'hivernage sont prises en compte par les armateurs. Ces derniers évitent-ils de se trouver dans la mer des Caraïbes entre juillet et novembre ?

L'analyse des cargaisons perdues met en avant les importations et exportations de la Martinique. A la suite des guerres napoléoniennes, les Antilles connaissent un regain du commerce.

1) L'origine des pertes en mer

L'étude de l'origine des pertes en mer nous éclaire sur les flux maritimes qui traversent l'espace maritime de la Martinique et des petites Antilles. Quelles sont les régions du monde qui commercent avec la colonie ? Certains ports effectuent-ils plus que d'autres des échanges avec la Martinique ? Pour tenter de répondre à ces questions, il faut s'intéresser à la provenance des navires. Bien que ces questions demeurent simples au premier abord, il n'est pas aisé d'y répondre. En effet, les sources n'indiquent pas systématiquement le port de provenance du navire. Sur 598 pertes maritimes, seules 162 ont une ville mentionnée comme port de départ, soit un échantillon de 27 %. Ce maigre échantillon permet de dessiner une carte des différents échanges commerciaux.

Le tableau ci-dessous (tab 29) signale l'origine des navires hauturiers naufragés à la Martinique. Sur la période envisagée, le port d'origine est indiqué à

124 reprises, la nationalité 220 fois. Il faut néanmoins faire la différence entre port d'origine et port d'armement. Le premier consiste en l'endroit d'où le navire est parti pour effectuer sa traversée. Le second correspond à celui où le navire est inscrit depuis son achat ou sa construction par ses armateurs. Cette différence rend difficile, voire impossible l'identification des navires dans les registres de l'inscription maritime. Il n'est dès lors pas possible de savoir si le navire avait pour habitude de venir en Martinique.

La majorité des navires sont français. La prépondérance des navires français s'explique par un retour au pacte colonial en vertu de la loi du 17 décembre 1814³³⁹. Par cette orientation législative, on constate la volonté de Paris de remettre en place l'Ancien Régime colonial. Néanmoins, force est de remarquer que la métropole ne parvient pas à appliquer ce pacte aux colonies³⁴⁰, si bien que celles-ci commercent avec les États-Unis et l'Angleterre. L'exclusif colonial reste en place jusqu'en 1861. Il est toutefois assoupli plusieurs fois au cours de la période notamment en 1822 et 1832³⁴¹. Ces assouplissements surviennent lorsqu'une crise alimentaire est provoquée par les aléas climatiques. Concernant le commerce du sucre, la législation en vigueur est modifiée presque annuellement depuis 1814 et pendant presque toute la moitié du XIXe siècle³⁴². Il est dès lors évident que « l'histoire du commerce aux Antilles peut être comprise comme un va-et-vient du protectionnisme et du libéralisme »³⁴³.

Suivent les navires américains (60) révélant un intérêt commercial croissant depuis le XVIIIe siècle pour les Petites Antilles. Les navires anglais occupent la troisième place du classement. Pour un seul d'entre eux, le port d'origine est mentionné, il provient de la ville de Glasgow. Ce qui paraît troublant, c'est le faible niveau « d'échanges entre les colonies » relevé alors que ces échanges représentent la majorité du négoce dans la zone. Cela s'explique par un manque

³³⁹ MARNOT (Bruno), *Le refus du déclin...*, *op. cit.*, p. 83.

³⁴⁰ BUTEL (Paul), *Histoire des Antilles françaises...*, *op. cit.*, p. 249.

³⁴¹ Paul Butel, *Histoire des Antilles françaises*, *op. cit. supra* n. 19, p. 322-326

³⁴² Bernard PetitJean-Roget, « La question des sucres », dans Jacques Adélaïde-Merlande, *L'historial antillais*, vol. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, p. 395-420, en particulier p. 395

³⁴³ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, *op. cit. supra* n. 4, p. 29

d'informations dans les sources qui ne mentionnent que trop rarement les échanges inter-îles.

Une dizaine de navires sont mentionnés comme provenant soit d'Europe du Nord (Allemagne, Pays-Bas et Norvège), d'Europe méridionale (Italie, Espagne et Portugal) ou du continent américain (Canada et Venezuela). A titre d'exemple, la goélette la *Constance* perdue au Robert le 20 septembre 1830 est originaire de Barcelone³⁴⁴.

L'étude de l'origine des pertes démontre alors que la Martinique commerce avec plusieurs régions du monde. En 1860, un navire dont la nationalité n'est pas mentionnée est inscrit comme provenant de la ville de Pondichéry en Inde, mais il nous est impossible de le relier directement à la traite indienne.

³⁴⁴ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le gouverneur Colonel Joseph Gérodias, Avis du naufrage de la goélette espagnole « la Constance », sur les récifs le loup garou (baie du Robert), 19.10.1830.

	n.m.													Total
Allemagne / Autriche / Canada / Pays-Bas / Portugal / Venezuela	10													10
	Dakar	Glasgow	Londres	n.m.										
Angleterre	1	1	1	13										16
	Arendal	n.m.												
Norvège	1	1												2
	Castellemare di Stabia	n.m.												
Italie	1	6												7
	Barcelone													
Espagne	1													1
	Boston	Bristol	Castine	Frenchman's Bay	Gloucester	Middletown	New-Buzy-Port	New-London	New-York	Portland	Salem	Wilmington	n.m.	
USA	3	1	1	1	1	3	1	1	1	4	2	1	40	60
	Bayonne	Bordeaux	Dakar	Dunkerque	Havre	La Rochelle	Marseille	Nantes	Rouen	St-Malo	St-Nazaire	n.m.		
France	1	21	1	6	21	1	23	11	2	2	1	26		116
	Martinique	Haïti	St-Vincent	Barbade										
Antilles	2	1	3	2										8
	Pondichéry	n.m.												
n.m.	1	7												8
Total														228

Tableau 29 Origine des navires au long cours naufragés à la Martinique (1815-1903)

Le tableau 29 nous renseigne également sur les ports qui envoient des navires en Martinique. Force est de constater que toute la façade atlantique des États-Unis commerce en nombre égal avec la Martinique, aucun port ne semblant dominer les échanges. Les navires français offrent de plus grandes disparités. Au premier regard, l'affirmation de Bruno Marnot selon laquelle « les grands ports de Nantes, Rouen, Bordeaux et le Havre avaient le monopole des denrées exotiques »³⁴⁵ est erronée. Cette affirmation est à nuancer puisque Bruno Marnot a une vision globale des échanges commerciaux alors que de notre côté, nous n'examinons les flux commerciaux qu'à travers le prisme du naufrage. Il est vrai que de nombreux bâtiments naufragés proviennent encore de ces cités portuaires : Bordeaux (20 navires), le Havre (21), Nantes (10) et dans une moindre mesure, Dunkerque (6), ports situés sur la façade atlantique. Pourtant, les sources au regard des pertes en mer semblent démontrer que la Martinique commerce énormément avec Marseille (23), ville située sur la côte méditerranéenne. Marseille semble dominer les flux commerciaux de la Martinique. Une analyse détaillée des échanges commerciaux au XIXe siècle viendrait-elle étayer les constats réalisés dans ce travail à partir du naufrage ou au contraire viendrait-elle les infirmer ?

II) Périodisation mensuelle des pertes

L'étude de la périodisation mensuelle des pertes met en évidence les pics de pertes durant l'année. Sans surprise, c'est durant la saison cyclonique que la majorité des navires se perdent sur les côtes de la Martinique. Les capitaines de navires évitent-ils cette période ? Sont-ils moins présents aux Antilles durant les mois d'août à novembre ? Si tel est le cas, il nous faut constater une baisse des arrivées et départs à la Martinique dans les « états indiquant les mouvements du commerce et de la navigation » qui sont conservés dans le *Journal officiel de la Martinique* (1818-

³⁴⁵ Bruno Marnot, *Le refus du déclin...*, *op. cit.*, p. 80.

1852)³⁴⁶, *Le Moniteur de la Martinique : journal officiel* (1855-1901)³⁴⁷ et le second *Journal officiel de la Martinique* (1902-1947).

Pour établir le graphique ci-dessous (fig 17), les entrées et les sorties des navires sont comptabilisées pour chaque mois de l'année. Par manque de documentation pour établir une fréquentation tous les 10 ans, ce sont les années 1845, 1865, 1874, 1884, 1894 et 1903 qui ont été sélectionnées. 1845 est l'année la plus complète dans les archives du *Journal officiel de la Martinique. Le Moniteur de la Martinique : journal officiel* et le *Journal officiel de la Martinique* fournissent un établissement de la fréquentation presque annuellement. Nous avons opté aléatoirement pour un écart de 10 ans à partir de 1864 et ce jusqu'à la fin de l'étude. Néanmoins, les informations de l'an 1864 étant lacunaires, nous avons décidé de nous référer à 1865.

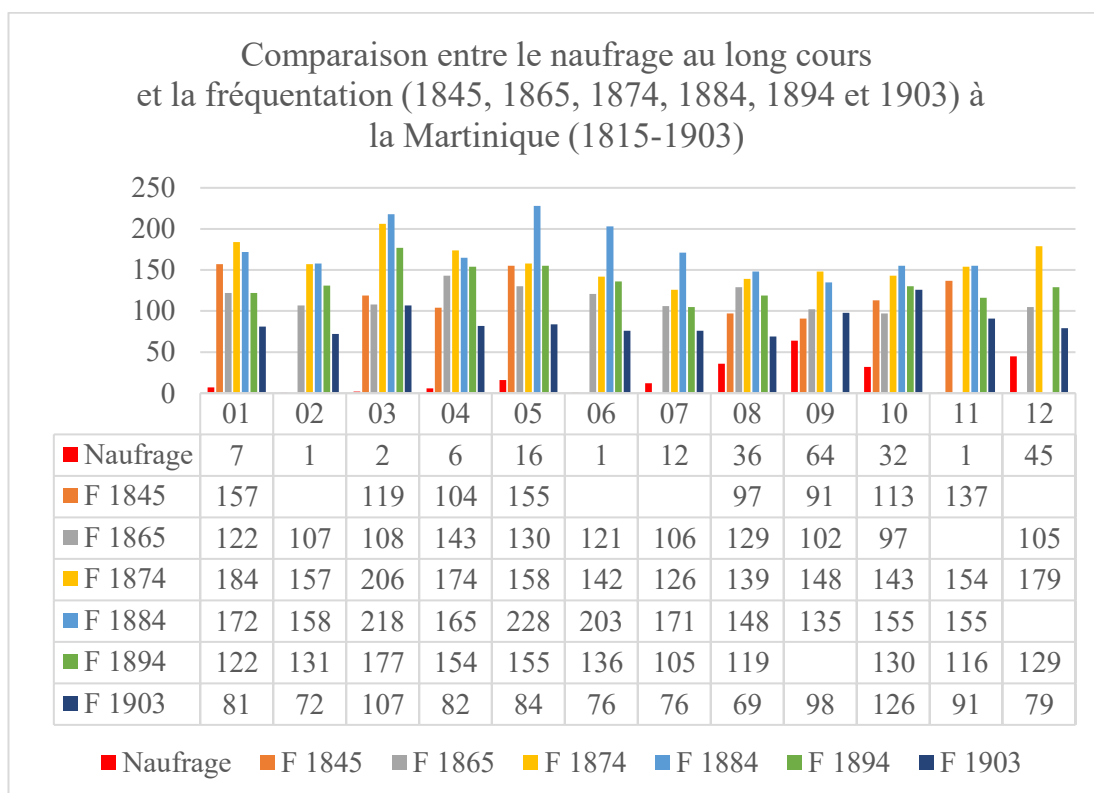


Figure 17 Comparaison entre le naufrage au long cours et la fréquentation (1845, 1865, 1874, 1884, 1894 et 1903) à la Martinique (1815-1903)

³⁴⁶ Seules les années 1844, 1845, 1846, 1847, 1848 fournissent mensuellement (des données sont manquantes certains mois) les entrées et sorties des navires. Il manque par conséquent 29 années sur 34 de publication du périodique sur le site de Gallica.

³⁴⁷ Seules les années 1864-1871, 1873-1875, 1877-1878, 1880, 1884-1888, 1890-1901 fournissent quasi mensuellement (des données sont manquantes certains mois) les entrées et sorties des navires. Il manque par conséquent 16 années sur 49 de publication du périodique sur le site de Gallica.

Si l'on se concentre sur la fréquentation, les pics de navigation n'ont pas lieu durant la saison cyclonique. Il y a au contraire une légère baisse de la fréquentation maritime de la colonie. Logiquement, le mois le moins fréquenté est celui de septembre puisqu'il correspond au mois présentant le plus de risques durant la saison cyclonique. Cette présence à la Martinique durant la saison de l'hivernage est à mettre en relation avec les délais de chargement des navires. Faute d'infrastructures suffisantes, les marchandises sont transbordées à leur bord à l'aide de chaloupes, de canots et de pirogues. Le manque de marchandises au retour oblige également les navires à demeurer aux Antilles durant la saison de l'hivernage. Ces pratiques, loin de raccourcir le temps des chargements, l'allongent considérablement. Rappelons que la majorité des pertes ont lieu au mouillage dans la rade de Saint-Pierre, lieu du commerce à la Martinique.

La fréquentation des îles durant les six premiers mois de l'année est à son plus haut niveau. Cela s'explique par le fait que la canne à sucre, première exportation de l'île, est récoltée entre avril et mai. Les navires arrivent par conséquent en masse pour se charger en sucre avant le retour en Europe à la fin du mois d'août. A cela s'ajoute les exportations de rhum³⁴⁸ qui connaissent une véritable explosion durant la fin du XIXe siècle. Entre 1890 et 1900, la Martinique est le premier producteur de rhum produisant 17 160 236 litres de cette boisson³⁴⁹. Les départs de la métropole ont lieu aussi à la fin de l'hiver, après février. Moment où les tempêtes d'hiver deviennent moins fréquentes³⁵⁰. Afin de diminuer leur présence dans les Caraïbes durant l'hivernage, les navires se doivent d'anticiper leur départ des ports d'Europe. Mais en ont-ils la possibilité ? N'est-ce pas échanger un danger pour un autre ?

Après l'éruption de 1902, on note une chute considérable du commerce maritime martiniquais. On passe d'une moyenne comprise entre 115 et 173 navires présents mensuellement dans la région à 87. Il y a une chute du trafic maritime se

³⁴⁸ La production du rhum à lieu à la fin du printemps à la suite de la récolte de la canne.

³⁴⁹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 64

³⁵⁰ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, op. cit. supra n. 41, p. 130

situant entre 25 et 50%. La destruction de la ville de Saint-Pierre a donc des conséquences désastreuses sur l'économie de l'île.

III) La question des marchandises

Aborder l'étude des marchandises perdues lors des naufrages nous éclaire sur les importations et exportations de la colonie. L'analyse de la cargaison nous informe sur la situation du navire. Le navire est-il sur le départ ou au contraire vient-il d'arriver dans les Caraïbes ? Rappelons que les sources tendent à indiquer que la majorité des navires sont en cours de chargement ou de déchargement (voir A.3.a.1).

On distingue donc les navires qui arrivent comme le brick *Fabricius*, capitaine Raynaud de Marseille

« chargé de 122 barriques de vin, 3 tiers de barriques de vin blanc, 16 savons, 50 salaisons, 26 paquets de feuillard, 20 sacs de bouchon de liège et 2 quarts de barrique de lards salé³⁵¹ ».

Ce chargement est classique pour les navires en partance d'Europe. Les bateaux américains sont généralement chargés de bois de construction. C'est le cas du brick *Paramaribo* commandé par William Presson arrivant de Boston chargé de 8000 bois blanc, 100 oignons, 58 boucans embottes, 1000 merrains et 6 bœufs salés³⁵², qui fut lui aussi perdu lors de l'ouragan du 19 décembre 1822. L'échantillon ne permet pas d'observer une évolution dans les matières transportées vers la Martinique.

Il faut néanmoins mentionner le cas unique du *Daubeton* qui disparaît en mer durant l'année 1860³⁵³. Ce navire est décrit comme « chargé d'immigrés ». En provenance de Pondichéry, on peut penser que ce dernier amène à la Martinique des travailleurs d'origine indienne. Cette immigration se met en place à la suite de

³⁵¹ ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Le receveur principal aux déclarations Félix Charrons, États des bâtiments naufragés sur la rade de Saint-Pierre par suite du coup de vent du 19 décembre 1822 & chargement qu'ils avaient à bord au moment de leur échouement, 09.01.1823.

³⁵² ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Le receveur principal aux déclarations Félix Charrons, États des bâtiments naufragés sur la rade de Saint-Pierre par suite du coup de vent du 19 décembre 1822 & chargement qu'ils avaient à bord au moment de leur échouement, 09.01.1823.

³⁵³ ANOM, SG/MAR/177/1633, Conseillé d'État chargé de la direction, Note du conseiller d'État chargé de la direction pour la direction des affaires militaires et maritimes au sujet de la perte du Daubenton, 11.06.1860.

l'abolition de l'esclavage en 1848³⁵⁴. Ce naufrage apparaît comme étant en continuité avec le transport d'êtres humains des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles. Il n'est pas sans rappeler la perte du navire négrier de l'Anse Cafard³⁵⁵ qui transportait illégalement des esclaves pour la Martinique.

Le XIXe siècle est celui de la vapeur, les paquebots ont besoin de charbon pour alimenter leurs moteurs. Les trois-mâts *David d'Angers*³⁵⁶ et *Cato*³⁵⁷ ont un chargement de charbon. En 1844, l'*Édouard* est chargé de matériaux pour l'usine Thorp au moment de sa perte sur les cayes au nord du Loup-Garou au large du Robert³⁵⁸. Ces matériaux sont nécessaires à l'industrialisation de la production du sucre et sont à mettre en relation avec le développement de la compagnie générale transatlantique. Un dépôt de charbon est d'ailleurs construit à Fort-de-France en 1862³⁵⁹.

Les navires au retour sont chargés de sucre, de tafia ou de mélasse, comme le trois-mâts *Alphonsine Zélie* qui se perd sur la rade de Saint-Pierre lors de l'ouragan du 18 août 1891. Le second, Noël Lescot, déclare à la commission supérieure des naufrages que le navire avait pour cargaison

« 158 boucauts de sucre, 655 fûts de tafia, 40 quarts et 12 tierçons, 12000 kilos campêche, appartenant au capitaine et non assurés »³⁶⁰.

Le Brick *Zéphir* est chargé de 150 boucauts de sucre et l'*Anémone* de 80 sacs de cacao lors de leur naufrage sur la rade de Saint-Pierre le 8 octobre 1867³⁶¹.

³⁵⁴ Paul Butel, *Histoire des Antilles françaises*, op. cit. supra n. 19, p. 390

³⁵⁵ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Rayot Michelle commissaire commandant des Anses d'Arlets et alii, Enquête sur le naufrage d'un bâtiment négrier, [s.d.].

³⁵⁶ ANOM, FM/SG/MAR//103/919, « *La Marine ci devant la flotte. Journal de la marine, du commerce maritime et des colonies* », 1851.

³⁵⁷ « Cato » dans « Liste des sites archéologiques sous-marins de la Martinique », Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN), <http://archeonavale.org/martinique/pages/listsite.html#D12>, consulté le 11.08.2022.

³⁵⁸ Bureau de Jean-Sébastien Guibert, C2C Répertoire des naufrages à la Martinique, GRAN, Répertoire de naufrages N°21 « Édouard (L') », [s.d.].

³⁵⁹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 58

³⁶⁰ SHD, MV CC4 2200, Lescot Noël (second du navire), Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Alphonsine Zélie », trois-mâts immatriculé à Nantes, 24.08.1891.

³⁶¹ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie non officielle. Raz-de-marée du 8 octobre 1867, 10.10.1867.

A noter que certains bâtiments se trouvent en relâche lors de leur perte sur les côtes de la Martinique. C'est par exemple le cas du brick *l'Achille* de Rouen qui *avait été expédié en douane le 29 novembre dernier était rentré en relâche le 7 décembre suivant pour cause d'une voie d'eau*³⁶².

Quelques navires se trouvent sur lest au moment de leur perte. C'est le cas du trois-mâts *Charité* qui s'échoue au Vauclin le 17 juillet 1888³⁶³ ou du *Marie-Eugénie* qui fait naufrage le 5 août 1893 à Fort-de-France³⁶⁴.

Les marchandises transportées par ces navires permettent d'identifier les importations et exportations de la Martinique au XIXe siècle. En conclusion, nous pouvons en déduire qu'il y a quelques changements dans la demande par rapport aux siècles précédents. La colonie demande des matières premières (produits d'hygiène, alimentaires, matériaux,...). De nouvelles marchandises utiles à l'industrialisation de l'île, comme le charbon ou matériaux divers pour les usines sont importées. La traite négrière interdite depuis 1815 laisse sa place à une immigration venue d'Asie. Les produits d'exportation ne subissent aucun changement. Il s'agit toujours de sucre, de mélasse, de tafia, de rhum...

IV) Le tonnage perdu, une manière de quantifier les pertes ?

Le tonnage des navires de commerce est un élément intéressant afin d'appréhender les échanges commerciaux. Sur les 227 navires au long cours identifiés, il est possible de connaître le tonnage de 38 d'entre eux. Leur capacité est comprise

³⁶² ANOM, FM/SG/MAR/103/920, Le receveur principal aux déclarations Félix Charrons, États des bâtiments naufragés sur la rade de Saint-Pierre par suite du coup de vent du 19 décembre 1822 & chargement qu'ils avaient à bord au moment de leur échouement, 09.01.1823.

³⁶³ SHD, MV CC4 2098, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement au Vauclin (Banc du Grand Macabou) le 14 juillet 1888, vers une heure du matin, du trois-mâts « Charité », commandé par le capitaine au long cours de Mipy (Prudence-Marie), inscrit à Bordeaux, 09.11.1888.

³⁶⁴ SHD, MV CC4 2100, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage du 3 mâts « Marie-Eugénie », le 5 août 1893, dans la crique de Génipa (Martinique). Lebé (François) capitaine au long cours, inscrit à Saint-Nazaire, 30.10.1893.

entre 159 et 651 tonneaux avec une moyenne sur cet échantillon de 345 tonneaux. Un navire fait un peu moins du double de cette moyenne. Il s'agit de l'*Amélie* du port de 566 tonneaux qui fait naufrage sur la rade de Saint-Pierre en 1902³⁶⁵. Si l'on compare cette moyenne avec celle obtenue par Jean-Sébastien Guibert dans l'étude sur la Guadeloupe, nous constatons que les navires sont plus imposants en Martinique, puisqu'il obtient une moyenne de 225 tonneaux³⁶⁶. Cela paraît logique puisque les évolutions technologiques dans le domaine maritime permettent la construction de navires plus imposants.

Cette brève section amène à la conclusion que les navires du XIXe siècle sont plus imposants que ceux des périodes précédentes. Rien d'étonnant puisque la marine subit de profondes mutations avec le développement industriel des pays occidentaux. De plus, à partir de la moitié du XIXe siècle, la Martinique devient une escale de la Compagnie Générale de la Transatlantique contribuant ainsi à faire transiter par l'île des navires de gros tonnages.

*V) Le naufrage des barques et chaloupes, un autre moyen d'analyser
le long cours ?*

Le naufrage des barques et chaloupes est révélateur de certains aspects du commerce antillais. Ces embarcations sont utilisées pour le transbordement des marchandises entre la terre et le navire ancré au large. Sur la période étudiée, 111 pertes maritimes sont à mettre en lien avec ce type de navigation. Le canot n.m. 1872 a chaviré à la suite d'une rafale de vent le 19 décembre 1872 dans la baie de Fort-de-France :

« le 19 de ce mois, vers deux heures de l'après-midi, le capitaine Biglan, commandant le navire anglais *Edmund-Kaye*, et deux hommes de son équipage regagnaient leur bord dans leur canot lorsque, arrivés au milieu de la baie de

³⁶⁵ SHD, MV CC4 2246, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage et la perte du trois-mâts « Amélie », par suite de voie d'eau, le 10 février 1902, vers 5h30 du matin, sur le plateau de Saint-Pierre (Martinique), à environ 600 mètres dans le Sud de la batterie Sainte-Marthe, 07.05.1902.

³⁶⁶ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 195

Fort-de-France, ils furent chavirés par une rafale ; ils auraient infailliblement péri si la pirogue la *Félicie* ne s'était pas hâtée de leur porter secours »³⁶⁷.

La localisation de ces pertes permet de situer les zones d'échanges commerciaux. La majeure partie des sinistres ont lieu sur la zone de Saint-Pierre (12). On peut y ajouter ceux ayant lieu au Prêcheur (8) et au Carbet (6). Ce secteur qui regroupe ces 26 pertes constitue le grand mouillage de la ville du Nord. A Fort-de-France, on compte 12 naufrages dans le port et 8 au Trois-Îlets. Rappelons que les Trois-Îlets est un mouillage secondaire de Fort-de-France. Les pertes à Saint-Pierre et à Fort-de-France sont donc similaires en termes de nombre. Cette équivalence est un signe maritime de la concurrence de plus en plus forte de Fort-de-France face à Saint-Pierre, mais aussi de l'existence d'une activité maritime qui est propre à la colonie.

Certains naufrages ont lieu sur la côte au vent de l'île dans les communes de la Trinité (3), du Robert (5) et du François (6). Ces trois localités sont des mouillages auxiliaires du commerce martiniquais. Les pertes de canots, de pirogues et de chaloupes révèlent l'existence du négoce dans cette zone au XIXe siècle. Durant les siècles précédents, les trois communes de la façade atlantique de l'île sont déjà le siège d'échanges commerciaux qu'ils soient à l'échelle locale ou transocéanique.

³⁶⁷ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie officielle. Administration de la Marine., 27.12.1872.

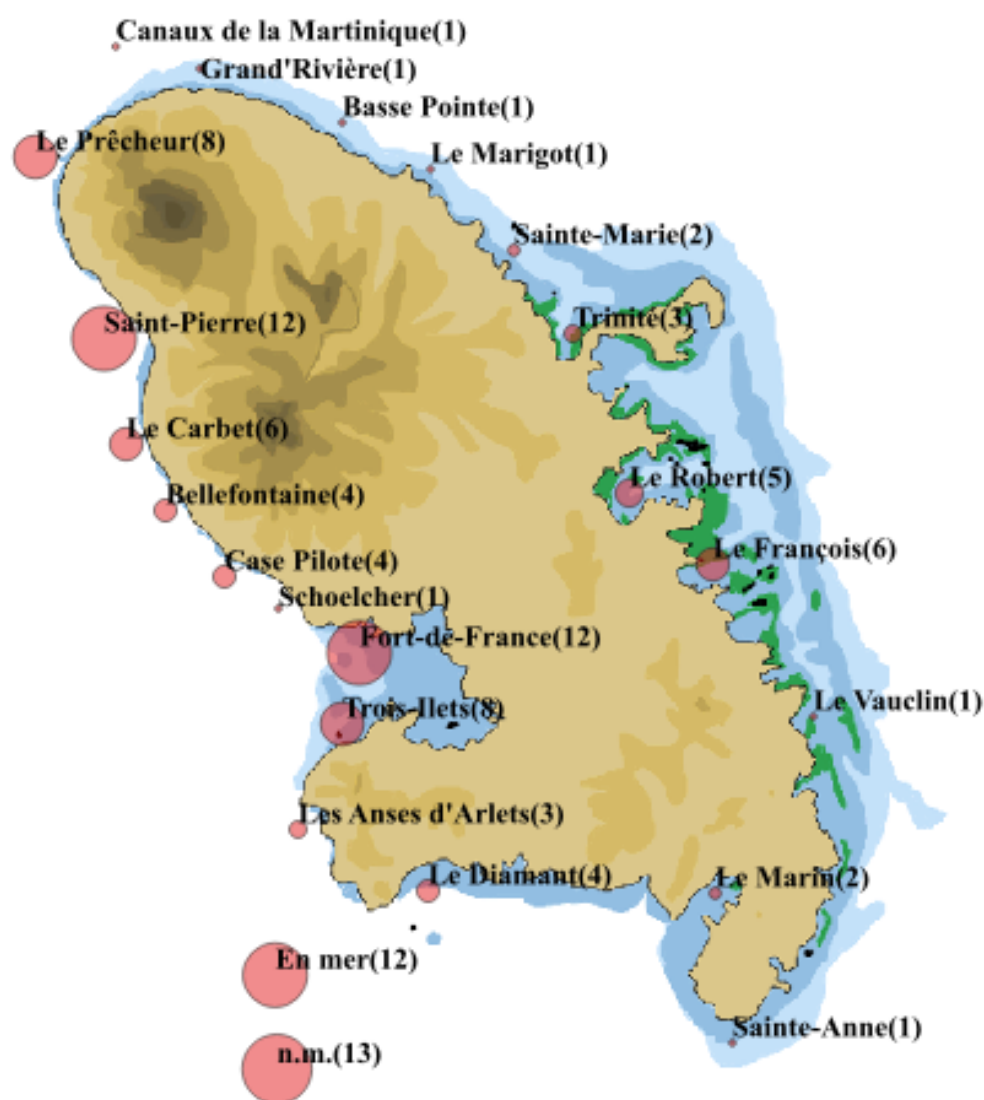


Figure 18 Carte de la répartition des pertes au bornage à la Martinique 1815-1903

L'étude des navires de commerce au long cours perdus à la Martinique permet de dresser un portrait de la fréquentation maritime aux Antilles. Il en ressort que les ports métropolitains traditionnels font de plus en plus face à la concurrence de Marseille. La périodisation des pertes au long cours coïncide avec celle qui a été mise en évidence dans la première section de ce chapitre. L'hypothèse que les armateurs ne prennent pas en considération les risques liés à la navigation aux Antilles a le mérite

d'être émise. Elle peut se justifier par la forte présence des navires durant la saison de l'hivernage, la plus propice au naufrage. Les quelques maigres informations quant aux marchandises et à la navigation liée au bornage mettent en évidence les rouages du commerce martiniquais. En effet, le commerce transatlantique ne peut se passer du cabotage, seul moyen de développement pour redistribuer les produits au sein d'un espace géographique plus ou moins grand.

B. Le naufrage et les militaires

Le XIXe siècle est marqué par une longue période de paix. Cela explique le faible nombre de pertes de navires militaires. A cela s'ajoute un manque de fiabilité des sources. Elles ne mentionnent qu'à de rare occasion le naufrage de ces navires. En effet, seules 11 figurent dans notre base de données.

Les navires militaires sont décrits comme étant des avisos, corvettes, frégates, gabarres, bricks ou goélettes. Il s'agit de bateaux ayant un tonnage assez important.

La majorité des navires perdus sont de nationalité française (7). Ces derniers sont en station dans la base navale des îles du vent. Ils ont pour fonction de servir à la sécurité et à la protection de la colonie. Ces navires ont aussi un rôle de représentation puisqu'ils illustrent la puissance maritime de la France dans la région.

Un bâtiment navigue sous pavillon haïtien. La nationalité des trois autres n'a pu être déterminée.

Dix de ces disparitions sont liées au passage d'événements climatiques. Les ouragans sont la cause de neuf naufrages. Tandis que le mauvais temps provoque la perte de la goélette l'*Argus* le 30 avril 1835³⁶⁸. Quant à la frégate la *Bellone*, elle subit une petite avarie en novembre 1817³⁶⁹.

La localisation de ces pertes montre que deux ont lieu en mer, une à Saint-Pierre, une au Marin et sept sont à Fort-de-France. Cela illustre une nouvelle fois la fonction militaire de la cité.

³⁶⁸ ANOM, FM/SG/*/MAR//102/918, Lettre datée du 3 mai 1835, 3.05.1835.

³⁶⁹ AN, BB4 398, Lettre datée du 19 novembre 1817, 19.11.1817.

C. Le naufrage et le cabotage

Le cabotage représente la majorité de la fréquentation maritime aux Antilles. Cependant, les documents consultés ne permettent pas de l'attester officiellement. Les ports métropolitains bénéficient des registres d'Amirauté pour la période de l'Ancien Régime, ceux-ci offrant une multitude d'informations sur ce type de navigation.

L'étude de l'origine du cabotage permet de déterminer les flux commerciaux entre les îles. Saint-Pierre constitue la principale entrée des marchandises dans les Caraïbes et se charge alors de les redistribuer. Elle conserve un rôle hégémonique jusqu'à sa destruction par la montagne Pelée en 1902.

La typologie des navires perdus montre la nature du commerce. S'agit-il de petites ou de grosses embarcations ? Les très petites s'affairent à apporter les produits dans diverses zones de la Martinique. Le réseau routier est encore largement défaillant au XIXe siècle. La mer apparaît alors comme un lieu propice aux échanges.

Sur les 598 pertes répertoriées dans notre base de données, 64 ont clairement pu être identifiées comme relevant du cabotage. Il y a donc une différence majeure avec les chiffres obtenus par Jean-Sébastien Guibert. Il trouve près de 200 mentions de ce type de navigation³⁷⁰. Preuve s'il en est que les sources du XIXe siècle sont paradoxalement moins complètes que celles du XVIIe et XVIIIe siècles.

Il y a bel et bien un problème concernant la documentation sur cette navigation. L'« état indiquant les mouvements du commerce et de la navigation » conservé au sein des périodiques *Le Moniteur de la Martinique : journal officiel* (1855-1901)³⁷¹, le second *Journal officiel de la Martinique* (1902-1947) et les « mouvements de la navigation » inscrits dans le premier *Journal officiel de la Martinique* (1818-1852) répertorient les entrées et sorties des caboteurs au sein de la colonie. Il y a par exemple 88 caboteurs en Martinique durant le mois de janvier

³⁷⁰ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 197

³⁷¹ Seules les années 1864-1871, 1873-1875, 1877-1878, 1880, 1884-1888, 1890-1901 fournissent quasi mensuellement (des données sont manquantes certains mois) les entrées et sorties des navires. Il manque par conséquent 16 années sur 49 de publication du périodique.

1845³⁷². Au vu de ce nombre important, il est impossible qu'il n'y ait que 64 pertes sur l'ensemble de la période.

	n.m.						Total
Étrangère	22						22
	St-Lucie	Castries	n.m.				
Angleterre	1	1	6				8
	Cayenne	Guadeloupe	Martinique	St-Martin	St-Lucie	n.m.	
France	1	1	6	1	1	24	34
Total							64

Tableau 30 Origine des navires affectés au cabotage naufragés à la Martinique (1815-1903)

L'origine des navires démontre que la majorité des navires sont français et qu'ils viennent directement de la Martinique. Les caboteurs guadeloupéens sont les seconds en termes de nombre, signe des nombreux échanges entre les deux colonies. La présence de navires anglais témoigne également que la Martinique est une zone de commerce importante.

Lieux	Nombre de navires
Canaux de la Martinique	1
Fort-de-France	3
n.m.	2
Saint-Pierre	57
Total général	64

Tableau 31 Localisation des navires affectés au cabotage naufragés à la Martinique (1815-1903)

Le tableau ci-dessus (tab 30) indique que la majorité des pertes des bateaux affectés au cabotage ont lieu sur la rade de Saint-Pierre. Vu le passé historique de la ville, ce n'est pas surprenant. Aucun port secondaire de l'île n'apparaît dans ces statistiques alors que des embarcations dédiées au bornage s'y trouvent et que des navires destinés à partir en droiture les fréquentent. La question de la présence de

³⁷² ANOM, Journal Officiel de la Martinique, Mouvements de la navigation, 22.02.1845.

caboteurs au Robert, au François et au Vauclin durant le XIXe siècle ne fait aucun doute. Les sources trop lacunaires ne peuvent pourtant pas confirmer cette hypothèse de manière concrète.

Le tonnage n'est connu que pour 3 bâtiments sur les 64 perdus à la Martinique durant le XIXe siècle. Il est compris entre 25 et 92 tonneaux. Il nous faut alors nous tourner vers d'autres sources. Les actes de francisation des navires peuvent nous aider à définir le cabotage à la Martinique au XIXe siècle.

Navire	Nationalité	Tonneaux	Registre
<i>Georges & Francis</i>	Anglaise		5K1
<i>Le Prince de Scanie</i>	Suédoise	121 83/94eme	5K1
<i>Ben</i>	Anglaise	45	5K1
<i>Collector</i>	Anglaise	12 83/94eme	5K1
<i>Lady</i>	Américaine	26 76/94eme	5K1
<i>Raven</i>	Américaine	29 28/94	5K5
<i>Cécile</i>	Française	79 54/94	5K5
<i>La Victoire</i>	Française	57 37/94	5K5
<i>Jeune Laure</i>	Française		5K5
<i>Intrigant</i>	Danoise	29 89/94	5K5
<i>John Hunter</i>	Anglaise	37 71/94eme	5K7
<i>La Syren</i>	Anglaise	44 72/94eme	5K7
<i>Le Voltigeur</i>	Française	17	5K7
Goélette épave		26	5K7
<i>William</i>	Anglaise	47 40/94eme	5K7
<i>Achill</i>	Anglaise	67 78/94	5K7
Embarcation de plaisance	Française	6	5K7

<i>Albermarle</i>	Américaine	42 2/100	5K14
<i>Myrthe</i>	Anglaise	26 20/100	5K16
<i>Haydée*</i>	Anglaise	95 25/100	5K16
<i>Dave</i>	Anglaise	50 28/100	5K16
<i>William Guay</i>	Américaine	39 58/100	5K16
<i>La Doune d'Athèse</i>	Anglaise	46 85/100	5K20

Tableau 32 Acte de francisation des navires présents dans les fonds du Conseil Privé de la Martinique (5K)

A partir du tableau ci-dessus (tab 32), il apparaît que les caboteurs de la colonie ont un tonnage compris entre 12 et 121 tonneaux pour une moyenne de 45 tonneaux. Cette moyenne est légèrement inférieure à celle estimée à partir des navires naufragés qui s'élève à 49 tonneaux (cf. III.1.A.I). A titre d'exemple la goélette américaine *Albermarle* est jaugée de 42 tonneaux.

« Mr le Directeur de l'Intérieur présente une demande formée par M. M. Eustache et Cie, négociants à Saint-Pierre, à l'effet d'obtenir la francisation de la goélette américaine *Albermarle* dont ils ont fait l'acquisition et qu'ils destinent à la navigation du petit cabotage sous le nom de l'*Alerte*. Cette goélette jaugée en douane conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 18 novembre 1827, a un tonnage de 42 tonneaux 2 centièmes, et se trouve ainsi dans la catégorie des bâtiments étrangers dont les gouverneurs des colonies peuvent prononcer la francisation »³⁷³.

Par manque de documentation, le portrait du cabotage est incomplet. On ne peut que se limiter à en dessiner les contours. Il est compliqué de mettre en évidence les flux commerciaux entre les îles à partir des données sur les naufrages.

³⁷³ CTM, 5K14, N°39. Francisation de la goélette « Albermarle », 1843.1842.

D. Le naufrage, un prisme pour étudier la fréquentation ?

Le naufrage comme point de vue unique sur les flux maritimes n'est pas concluant puisque la représentativité de l'échantillon pose problème. Néanmoins, des ordres de grandeur apparaissent permettant d'émettre des hypothèses. Ce serait une erreur de ne pas les présenter ici. Il existe une hiérarchie des principaux ports de France impliqués dans le commerce antillais. En reprenant les données chiffrées concernant les pertes exposées précédemment et en les comparant à celles issues de la fréquentation, est-il possible d'affirmer que le naufrage est un prisme concluant pour étudier la fréquentation maritime ?

Pour tenter de le démontrer, nous allons imaginer que toutes les pertes ont lieu durant la même année et les comparer aux totaux des différents « *états indiquant les mouvements du commerce et de la navigation* » qui sont repris mensuellement dans *Le Moniteur de la Martinique : journal officiel* (1855-1901)³⁷⁴ et le second *Journal officiel de la Martinique* (1902-1947) ainsi qu'avec les « *mouvements de la navigation* » répertoriés dans le *Journal officiel de la Martinique* (1818-1852)³⁷⁵. Afin d'obtenir un résultat nuancé, cinq comparaisons sont établies. En d'autres termes, les naufrages sont appréciés au regard de cinq années distinctes choisies parmi les périodiques. Ces années ont été sélectionnées pour être espacées d'une décennie. Ce choix est aléatoire mais permet d'avoir une lecture lissée sur l'ensemble de la période. Les sources divisent cette dernière en deux sections.

La première par le biais du *Journal officiel de la Martinique* fait la distinction entre le long cours et le cabotage. Cependant, ce périodique n'est conservé dans son état le plus complet que pour la seule année 1845. C'est donc celle-ci qui fait l'objet d'un graphique (fig 19).

³⁷⁴ Rappelons que seules les années 1864-1871, 1873-1875, 1877-1878, 1880, 1884-1888, 1890-1901 fournissent quasi mensuellement (des données sont manquantes certains mois) les entrées et sorties des navires. Il manque par conséquent 16 années sur 49 de publication du périodique.

³⁷⁵ Seules les années 1844 (décembre), 1845 (janvier-mai ; août-novembre), 1846 (décembre), 1847 (janvier-juin ; décembre) ont été dépouillées, soit la totalité de ce qui est en ligne sur Gallica.

La seconde section, à travers du *Moniteur de la Martinique : journal officiel* et le second *Journal officiel de la Martinique*, ne fait pas la distinction du type de transport, mais différencie la nationalité des bâtiments de commerce entre les embarcations françaises, celles venant des États-Unis, de l'étranger et des colonies françaises. Les graphiques ci-dessous (fig 19 à 24) présentent l'état de la navigation en 1863, 1873, 1883, 1893 et 1903. Ces années sont donc choisies espacées de 10 ans pour permettre une étude ponctuelle de la fréquentation maritime de la colonie. Nous formulons l'hypothèse que les navires provenant des États-Unis sont américains.

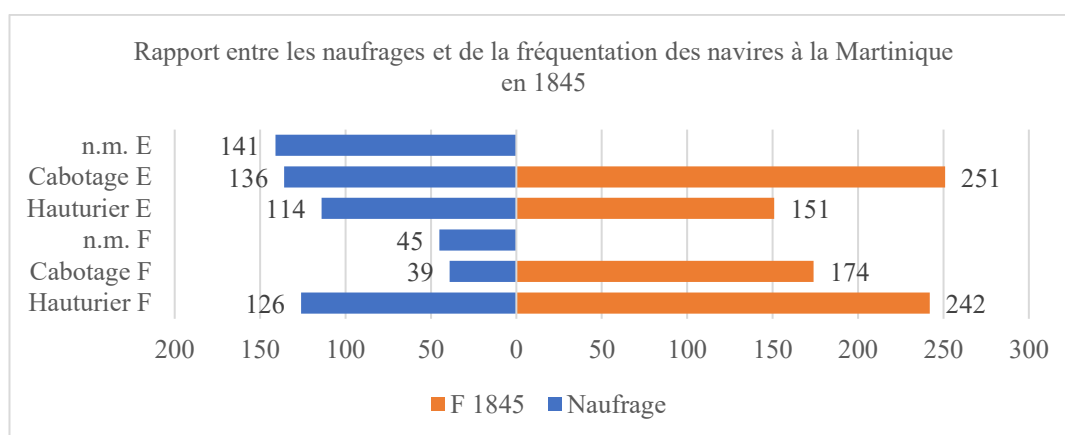


Figure 19 Rapport entre les naufrages³⁷⁶ et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1845³⁷⁷

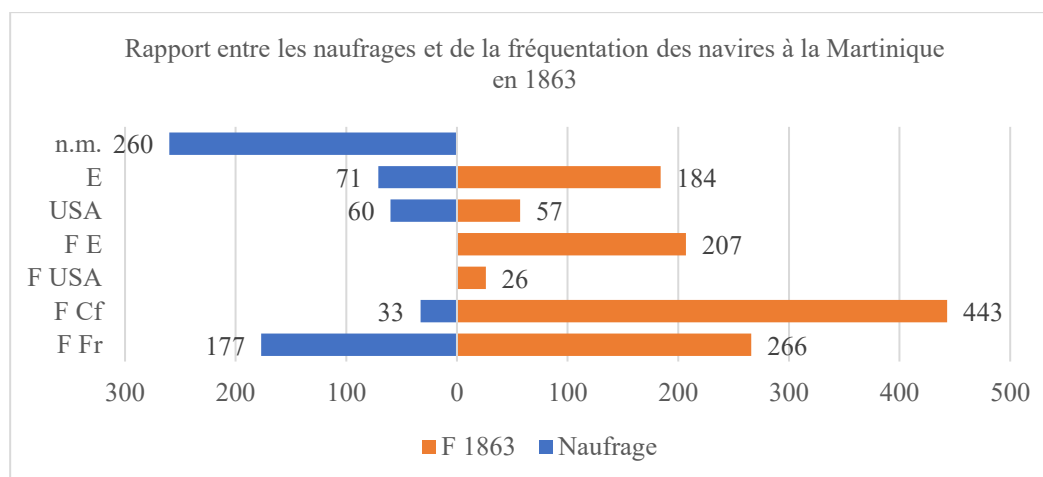


Figure 20 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1863³⁷⁸

³⁷⁶ Les données relatives au naufrage du premier graphe sont différentes des autres car afin d'obtenir des comparaisons fiables, nous avons dû adapter les informations issues de nos bases de données afin qu'ils soient en adéquation avec les sources consultées.

³⁷⁷ Légende du graphique : n.m. E, cabotage E et hauturier E font référence à la navigation étrangère. n.m. F, cabotage F et hauturier F font référence à la navigation française.

³⁷⁸ Légende des graphiques 21 à 25 : E = étrangère, USA : États-Unis, F E : française provenant de l'étranger, F USA : française provenant des États-Unis, F cf : française provenant des colonies françaises, F Fr : française provenant de France.

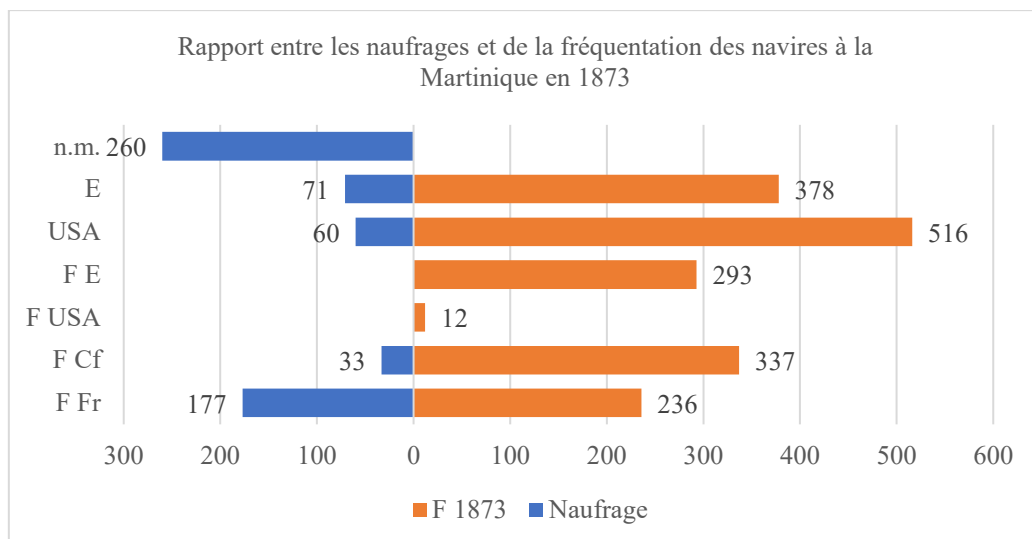


Figure 21 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1873

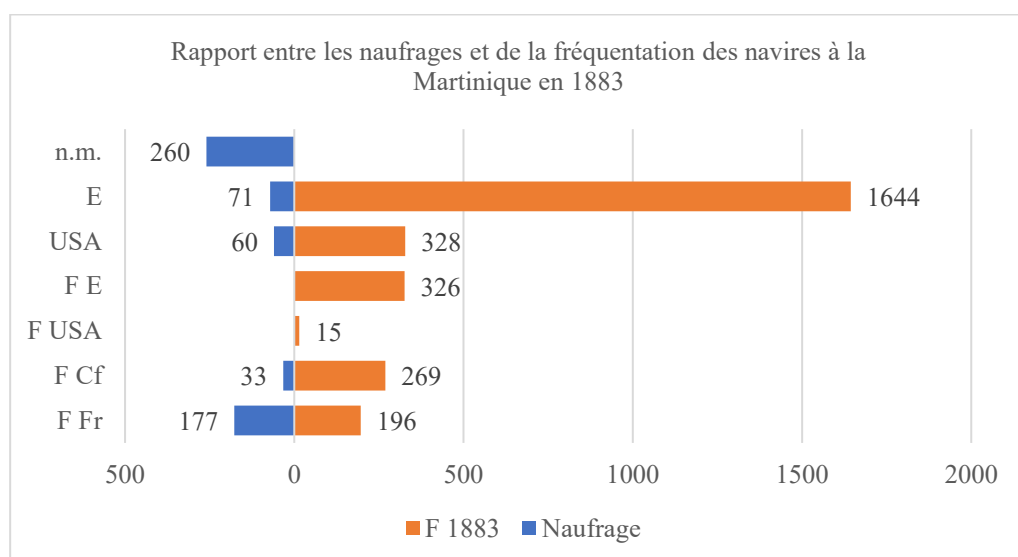


Figure 22 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1883

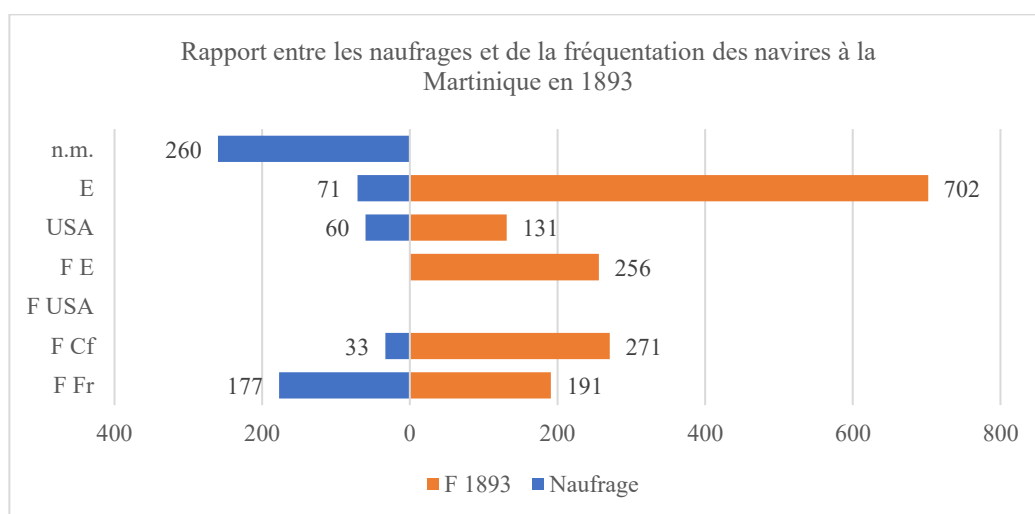


Figure 23 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1893

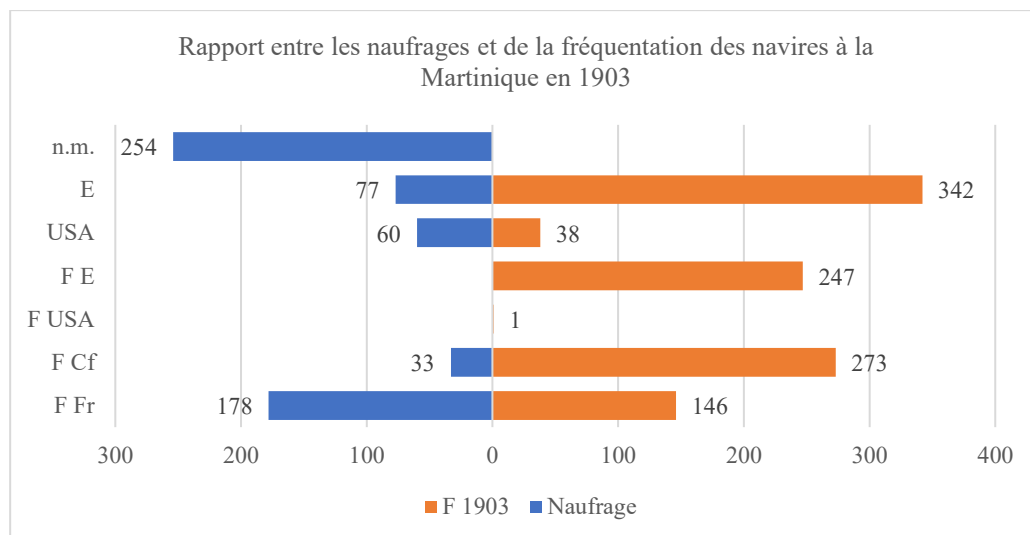


Figure 24 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1903

En analysant ces graphiques, on note le poids énorme du cabotage dans les échanges commerciaux de la Martinique. En effet, ce type de navigation est majoritaire sur tous les schémas. Une différence apparaît entre 1845 et les années suivantes, la fréquentation étrangère montant en flèche par rapport à la fréquentation française. Les navires provenant de l'étranger atteignent un total de 1644 en 1883. En comparaison avec les années de référence, ceci semble anormal puisqu'à aucun autre moment, les données d'entrées et de sorties des navires n'aboutissent à un tel score. Par conséquent, cela est probablement dû à une erreur dans les sources. Quoiqu'il en soit, la tendance démontrant que les navires venant de l'étranger sont majoritaires sur les ports de la colonie après 1845 se confirme. Le nombre de navires en provenance des États-Unis est en augmentation jusqu'en 1883 et ce, avant une diminution de plus de 100 entrées en 1893. L'an 1883 est marqué par une profonde crise sucrière à la Martinique dont « elle n'émerge que dans la première décennie du XXe siècle »³⁷⁹. Cette crise se répercute dans l'étude de la fréquentation de la colonie puisqu'elle se traduit par une baisse du trafic maritime. Une autre chute importante de la circulation des navires à la Martinique se marque en 1903. Il s'agit ici des conséquences directes de l'anéantissement de Saint-Pierre par la montagne Pelée. Les navires en provenance de l'étranger sont divisés de moitié entre 1893 et 1903 passant de 702 à 342. Si l'on

³⁷⁹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 22

considère la valeur des entrées des navires étrangers en 1883 comme avérée, la diminution n'en est que plus forte puisqu'il y a cinq fois moins de navires en 1903. La réduction des échanges est similaire pour les navires américains passant de 516 en 1873 à 38 en 1903. Force est de constater que la crise sucrière de 1883 et l'éruption de la montagne Pelée ont eu un impact considérable sur la fréquentation maritime de la colonie.

Si l'on compare les pertes maritimes aux flux maritimes de la Martinique, des ordres de grandeur apparaissent. Les pertes maritimes sont en adéquation avec la fréquentation, exception faite du cabotage français. En 1863, alors que le cabotage est évalué à 443 entrées et sorties, seuls 36 bâtiments se perdent sur les côtes de la Martinique. L'étude du naufrage montre les limites à n'étudier que les pertes en mer pour aborder la fréquentation maritime de la colonie. Les navires américains et étrangers sont fortement présents dans les ports de la colonie à partir de 1863 sans que cela ne se transcrive dans les pertes. Ce paradoxe pourrait s'expliquer par une présence non officielle de ces navires, à moins que l'enregistrement des entrées et sorties ne soit biaisé. Si cette hypothèse peut se révéler vraie pour 1845, cela est moins certain pour les années suivant 1861, moment où les ports de la Martinique sont ouverts au commerce étranger. Les navires non français naufragés à la Martinique n'ont dès lors plus besoin d'être passés sous silence par les autorités puisque leur présence est légitime. Toutefois, nous remarquons la forte présence de navires de nations étrangères à la Martinique et ce, durant toute la période. En 1845, bien que les données soient faussées par l'aspect lacunaire du(des) périodique(s), les navires étrangers sont majoritaires par rapport aux français. L'analyse de la fréquentation montre donc qu'il existe un écart entre ce que dit la loi et la réalité. Les ports de la Martinique bien qu'encore régis par l'exclusif colonial acceptent l'entrée des navires étrangers.

Le naufrage peut être une porte d'entrée à l'étude des flux maritimes, mais il ne faut en aucun cas se limiter à ce phénomène pour en tirer des conclusions définitives. Effectivement, plusieurs éléments issus des données de la fréquentation ne se retrouvent pas dans les pertes de navires. L'analyse de ces dernières permet

incontestablement d'énoncer des ordres de grandeur en termes de provenance des bâtiments. Chose étonnante pour le XIX^e siècle, c'est la non-présence de documents en rapport avec le cabotage régional pourtant majoritaire. Remarquons aussi le faible nombre de navires américains présents dans les sources, alors que les États-Unis sont un acteur majeur des échanges commerciaux dans les Petites Antilles. Il pourrait être intéressant de confronter ces premières observations avec les archives des ports métropolitains, afin de vérifier si les conclusions obtenues sont les mêmes que celles tirées de cette enquête. En effet, si les documents concernant les territoires d'Outre-mer sont largement lacunaires, ce n'est manifestement pas le cas en ce qui concerne la France hexagonale.

E. Le naufrage et l'illégalité

Le naufrage informe sur une part méconnue du négoce aux Antilles, l'interlope. Ce dernier, illégal, est difficilement identifiable dans les documents d'archives. Cette pratique est pourtant communément admise pour la période et devrait par conséquent apparaître d'une manière ou d'une autre dans les sources. L'objectif est de voir si la pratique de l'interlope est une source de risques maritimes supplémentaires.

On distingue plusieurs types d'interlopes. Ce dernier est défini « comme l'ensemble des pratiques commerciales interdites en vertu des principes de l'exclusif »³⁸⁰. Il s'applique aux navires de commerce français faisant du négoce dans les autres îles de la Caraïbe, aux navires étrangers présents aux Antilles françaises ainsi qu'aux nombreux caboteurs parcourant ces régions. De manière générale, il est difficile de reconnaître cette pratique. L'associer aux pertes en mer s'est révélé impossible.

Les sources ne mentionnent qu'une seule fois la présence de contrebandiers sur les côtes de Martinique.

« Lors des enquêtes que j'ai dû faire à l'occasion du complot d'évasion d'esclaves dans la paroisse du Diamant, j'avais appris que cette partie de la côte, jusqu'aux Anses d'Arlets était constamment explorée par des contrebandiers de Sainte-Lucie, qui très souvent dans leurs excursions y enlèvent des nègres de la colonies »³⁸¹.

Quelques mentions de naufrages ont pu être mises en relation avec ce type de navigation ou du trafic illégal. Un de ceux-ci est tristement célèbre à la Martinique. Il s'agit d'un navire négrier que nous n'avons pas pu identifier clairement mais que les sources tendent à relier à un navire d'origine havraise. Ce bateau a fait naufrage à l'Anse Cafard dans la nuit 8 au 9 avril 1830.

³⁸⁰ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 204

³⁸¹ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le directeur Général de l'Intérieur le Boitet, Rapport sur le naufrage d'un bâtiment négrier, 16.04.1830.

« nous arrivâmes à l'endroit où le bâtiment avait fait côte, des mâts brisés arrêtés dans des quartiers de rochers, des parcelles de voiles déchirées et retenues flottantes, ainsi que des cordages dans les écueils où le bâtiment s'était englouti, témoignaient encore de l'endroit qu'un événement affreux avait couvert de deuil. Quarante-six cadavres, dont quatre de blancs gisaient au milieu des rochers, et avaient été rendus par la mer, avec une telle violence, que plusieurs de ces cadavres étaient resserrés dans des quartiers de rochers d'où il était difficile de les retirer : toute la côte était couverte de planches, de débris de bâtiments rompue en parcelles »³⁸².

Cette description faite par le directeur général de l'Intérieur montre l'ampleur de la catastrophe. Le navire est tout simplement détruit par la force de la nature. Si la cause exacte du naufrage n'est pas connue, une enquête est néanmoins menée afin d'en découvrir l'origine. Les maladies et la traversée de plus de quatre mois en mer³⁸³ ont affaibli l'équipage, la plupart de ses membres sont morts et la perte du navire est dû à des mauvais choix de l'équipage. Un planteur, Mr. Dizac, rapporte son étonnement aux enquêteurs quant au choix de l'ancrage qui a lieu dans les « parages dangereux du Diamant »³⁸⁴. Cette perte interpelle car elle aurait pu être évitée. Mr Dizac a averti le capitaine du navire du danger par la tentative d'envoi d'une pirogue et de signaux, sans que ceux-ci ne soient pris en compte.

La présence de ce négrier dans des eaux réputées dangereuses mais à proximité immédiate d'une habitation esclavagiste interroge aussi sur les motivations du planteur Dizac. Ce dernier n'était-il pas intéressé par l'apport d'esclaves ? Existe-il une possibilité pour que celui-ci se présente comme le héros de cette tragédie alors qu'il en est en quelque sorte l'instigateur ? Faute de documents probants, il est impossible de faire le procès à postériori de ce planteur.

Ces éléments tendent à démontrer que le capitaine a sciemment négligé les alertes qui lui sont faites. Il transporte des esclaves, alors que la traite est abolie depuis

³⁸² ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le directeur Général de l'Intérieur le Boitet, Rapport sur le naufrage d'un bâtiment négrier, 16.04.1830.

³⁸³ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le directeur Général de l'Intérieur le Boitet, Rapport sur le naufrage d'un bâtiment négrier, 16.04.1830.

³⁸⁴ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Rayot Michelle commissaire commandant des Anses d'Arlets et alii, Enquête sur le naufrage d'un bâtiment négrier, [s.d.].

1815. Le Danemark fut le premier pays à abolir la traite en 1792, suivi par l'Angleterre en 1807 et les États-Unis en 1808. Le 8 février 1815, les signataires du congrès de Vienne s'accordent pour interdire le commerce des esclaves sur leurs navires nationaux. La traite négrière ne s'arrête pas de façon aussi nette pour autant. De nouveaux protagonistes entrent en jeu, notamment en Amérique et dans la Caraïbe. Le Brésil et Cuba deviennent des acteurs majeurs du commerce négrier au XIXe siècle³⁸⁵. Pour la traite française ayant eu lieu entre 1814 et 1831, Serge Daget recense, malgré cette abolition, 99 expéditions et un peu plus de 22 500 noirs. La Martinique totalise la majorité de ces expéditions (21) et d'esclaves attestés avec 4 760 individus³⁸⁶.

Ce naufrage est donc à mettre en lien avec la pratique de l'interlope et la traite illégale. Jamais un capitaine ne se serait aventuré dans la zone du Diamant par une mer agitée. Sans le témoignage du capitaine ou des officiers, il n'est possible d'émettre que quelques hypothèses. La plus vraisemblable est que l'équipage cherchait un endroit pour y vendre illégalement des esclaves.

A l'heure actuelle, il est impossible de retracer la route de ce navire car les enquêteurs de l'époque n'ont pu identifier clairement l'origine du bâtiment. Ils tendent cependant à le relier au port du Havre et au capitaine « Sommayé ou Sommagé »³⁸⁷. Une recherche parmi les matricules des capitaines conservés dans les archives départementales de Seine-Maritime n'a pas permis de le retrouver.

La question du commerce étranger illégal pose d'autres problèmes. Il est difficile d'établir la légalité de la présence d'un navire étranger à la Martinique. Les exceptions à l'exclusif sont nombreuses. La survenue d'un cyclone dévastateur pousse les autorités à ouvrir les ports pour éviter une famine. Des navires étrangers sont présents dans la colonie à tout moment durant la période analysée. Il faut donc en déduire que les navires étrangers sont tolérés à la Martinique. En bref, il y a une césure entre la loi et la réalité. Cet élément n'est pas neuf durant le XIXe siècle. Jean-

³⁸⁵ ARCHIVES NATIONALES D'OUTRE-MER, « *Les abolitions de l'esclavage. Premiers mouvements anti-esclavagistes. L'interdiction de la traite négrière* », s. d., <http://lesabolitions.culture.fr/premiers-mouvements-antiesclavagistes/linterdiction-de-la-traite-negriere/premieres-mesures-et-traffic-illegal.html> (consulté le 11/04/2017)

³⁸⁶ Serge Daget, *La répression de la traite des Noirs au XIXe siècle L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, Paris, Karthala, 1997, p. 165

³⁸⁷ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le gouverneur Colonel Joseph Gérodiad, Lettre au sujet du naufrage du navire négrier, 20.06.1830.

Sébastien Guibert fait les mêmes constatations dans son étude de cas sur la Guadeloupe³⁸⁸.

Les sources mentionnent un autre fait lié à l'illégalité, il s'agit du pillage de la cargaison d'un navire naufragé. Face à ce vol, les autorités prennent les mesures nécessaires pour retrouver les auteurs du délit. La goélette espagnole *la Constance* heurte les récifs au lieu-dit du loup garou à l'est de la baie du Robert dans la nuit du 20 au 21 septembre 1830 alors qu'elle pratique potentiellement l'interlope.

« Aussitôt après avoir reçu de l'employé de l'administration le rapport en langue espagnole du capitaine Barbeux, dans lequel il signale un nommé Alfred, homme de couleur libre comme l'un des auteurs du pillage de la goélette, l'ordonnateur s'est empressé de transmettre cette pièce, accompagnée d'une traduction en français, à M. Le procureur général à qui ont été désignée le lendemain divers particulier qui ont eu l'infamie de prendre part à cette spoliation »³⁸⁹.

La réponse face à un tel forfait est ferme puisque les auteurs sont arrêtés et conduits à Saint-Pierre pour y être jugés promptement. Au vu des sources consultées, ces faits sont assez rares en Martinique durant le XIXe siècle. Rien d'étonnant puisque la majorité des pertes sont portuaires et que les mesures prises de la part des autorités sont rapides en cas de sauvetage, ne laissant que peu de temps aux éventuels voleurs.

³⁸⁸ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 205

³⁸⁹ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le gouverneur Colonel Joseph Gérodiat, Avis du naufrage de la goélette espagnole « la Constance », sur les récifs le loup garou (baie du Robert), 19.10.1830.

3. Conclusion de la troisième partie

L'étude du naufrage et du risque a permis de dresser une typologie des pertes en mer aux Petites Antilles en s'intéressant au cas de la Martinique durant le XIX^e siècle. L'importance des aléas climatiques dans la survenue des pertes ne fait aucun doute. Cette cause prépondérante concerne tous les types de navigation (long cours, cabotage, bornage,...). Le phénomène du naufrage est éminemment côtier, rares sont les pertes en pleine mer. La majorité de celles-ci ont lieu dans les ports de l'île, Saint-Pierre et Fort-de-France. Les aléas humains sont minoritaires et sont bien souvent dus à une arrivée de nuit, les côtes de la Martinique n'étant pas protégées par la construction de phares jusqu'en 1860, moment où le phare de la Caravelle est mis en service. Le contexte particulier des pertes caractérisées par des aléas climatiques majeurs et la mainmise des autorités coloniales sur le territoire laissent peu de place aux pillages.

Les pertes en Martinique sont estimées à environ 600 accidents maritimes sur la période envisagée. L'évaluation du risque de faire naufrage s'est révélée être très faible, moins de 1% obtenu en tenant compte des entrées et des sorties des navires. Ce faible pourcentage explique en partie les raisons pour lesquelles les capitaines ne considèrent pas les aléas climatiques comme dangereux et ne se rendent pas dans la zone de sûreté que représente Fort-de-France. Au regard de cette estimation, il apparaît que la mer des Antilles est un endroit sûr pour la navigation. Les seuls réels dangers résident dans l'approche de la colonie. La Martinique, par son relief accidenté sur sa côte orientale, est dangereuse pour la navigation et les arrivées de nuit.

Il semble évident que ces risques sont particuliers et liés à l'espace et au temps qui sont propres aux Petites Antilles. Les risques sont cycliques dans l'année. Ils se concentrent sur la période de l'hivernage entre juillet et novembre. Les ports et les rades y sont exposés et Saint-Pierre en est le point d'orgue. La rade de la ville du nord n'offre aucune protection aux navires de commerce. Les aléas climatiques (coup de vent, ouragan, raz-de-marée) touchent tous les types de navigation sans distinction. Un vapeur de 500 tonneaux peut être balayé aussi facilement qu'un gros bois d'une

centaine de tonneaux. La période étudiée correspondant à un temps de paix, aucune perte n'a pu être liée à des faits militaires ou de prises de bâtiments. Les quelques rares pertes militaires sont à mettre en lien avec le passage d'aléas climatiques.

Pour ce qui est de la navigation commerciale, le risque de faire naufrage est si faible qu'il n'est pour ainsi dire pas pris en compte par les capitaines et armateurs. Les besoins en sucre de la métropole et l'organisation portuaire de la Martinique ne permettent pas aux navires d'éviter la saison de l'hivernage. Si volonté il y a d'éviter cette période, les navires doivent naviguer plus tôt dans l'année afin d'être assurés de quitter les Antilles avant le début de l'hivernage. Les capitaines prennent alors le risque de se retrouver dans les tempêtes d'hiver qui frappent l'Europe de décembre à février.

En conclusion, la question de la perception des dangers maritimes par les sociétés d'hier est différente du concept du risque contemporain. S'interroger sur les risques maritimes à la Martinique au XIXe siècle est-il pertinent ? La réponse est positive car les autorités prennent en compte ces dangers, si infimes soient-ils, afin de minimiser les naufrages sur les côtes de l'île. La politique mise en place est révélatrice de cette perception du risque et se traduit entre autres par l'installation de différentes constructions visant à réduire tel ou tel aléa.

Chapitre IV - Naufrage et sécurisation maritime

La présentation des risques maritimes met en évidence leur caractère faible et ponctuel à la Martinique durant le XIXe siècle. Cette analyse renvoie à une connaissance omnisciente du phénomène du naufrage par l'historien prenant plusieurs exemples pour expliciter ses propos. La particularité de l'étude tend vers l'exhaustivité. Mais, cette perception du danger est-elle celle des navigateurs ? Dans la première partie de cette thèse, les conditions dites « normales » de navigation sont présentées. La mer des Antilles est décrite comme sûre pour la navigation.

Cependant, les autorités locales sont conscientes du risque et ce, depuis les premiers temps de la colonisation. Au XIXe siècle, l'homme tente de dompter la nature par des moyens technologiques et scientifiques afin de réduire les risques de naufrage. La question est de savoir quels sont-ils et comment sont-ils pris en compte par l'administration ? Cette thèse pointe plusieurs risques qui sont d'ordres climatiques, naturels ou émanant d'erreurs humaines. Qu'est-ce qui a été mis en œuvre pour tenter de les limiter ou de les résoudre ? Il convient de se demander si les méthodes envisagées ont un impact significatif sur la diminution des risques liés à la navigation. Avec l'avènement du Second Empire, les vieilles colonies tentent de se montrer plus « évoluées ». Elles ont la volonté d'appartenir à la France et font l'objet d'une politique d'assimilation voulue par Victor Schoelcher³⁹⁰. Cette politique passe par un mimétisme des protocoles français sur terre et en mer. Dès lors, les moyens déployés pour limiter les pertes sont-ils adéquats, les conditions de navigation étant très différentes entre la Martinique et la métropole ? Un ouragan ne peut être assimilé à une tempête d'hiver.

Le risque maritime est la perception d'un danger tenant compte d'un vécu spécifique par la personne touchée ou le réceptacle d'une mémoire commune à plusieurs générations. Il n'est pas rare à la lecture des différentes sources d'y trouver la mention « de mémoire d'hommes ». Les catastrophes climatiques sont comparées

³⁹⁰ Serge Mam-Lam-Fouck, *L'histoire de l'assimilation : des « vieilles colonies » françaises aux départements d'outre-mer : la culture politique de l'assimilation en Guyane et aux Antilles françaises (XIXe et XXe siècles)*, « Espace outre-mer », Matoury, Ibis Rouge Editions, 2006, p. 41-42

entre elles afin d'établir en quelque sorte un ordre de grandeur que nous avons tenté d'évaluer dans la première partie de cette thèse (voir II.2.B.II). Toutefois, ce regard est porté par une vision scientifique, objective, distanciée, historique voire mathématique de l'événement. Ce regard n'est pas celui des gens de mer qui vivent au cœur du phénomène lui-même.

Les autorités de l'île bien qu'elles soient impactées par le passage d'un cyclone ne vivent pas l'aléa depuis le pont d'un navire. Elles ont une perception du risque située à l'intersection entre ce que l'on peut qualifier comme regard de l'historien et celui des marins. Là encore, la question de l'efficacité des moyens développés pour limiter les risques maritimes se pose. Les politiques ont-ils la pleine conscience du danger ? Ont-ils sous-estimé ou surestimé le danger ?

Enfin, l'étude de la manière dont sont envisagées les pertes est intéressante pour apprécier les réponses apportées pour en réduire l'impact, voire y pallier. Le XIXe siècle est une période où la sécurisation des littoraux connaît un développement important. Les Antilles sont concernées par ces améliorations que sont les aménagements portuaires, balisages et construction de phares. Ces derniers répondent à des risques identifiés. Ces projets de sécurisation sont motivés par l'accroissement des échanges par voie maritime qui augmentent de façon exponentielle³⁹¹.

Comparer les considérations sur les risques et leur survenue afin de savoir si les différents aménagements permettent d'en éviter les conséquences ou du moins d'en limiter les impacts est l'objectif de cette quatrième partie de la thèse. En d'autres termes, il s'agit d'évaluer si les réponses apportées sont pleinement efficaces. Il faut aussi étudier les améliorations de façon chronologique par rapport aux risques maritimes. Le premier feu de la Martinique est celui de Fort-de-France bâti en 1828. Cette construction est-elle la plus appropriée ? Ne fallait-il pas plutôt construire un phare sur la pointe de la Caravelle afin de réduire les dangers liés à l'arrivée de nuit ? Ces deux structures ne sont pas identiques et répondent à des risques bien différents.

³⁹¹ Chris Schüller, *La mer et les étoiles. La cartographie maritime et céleste de l'Antiquité à nos jours*, op. cit. supra n. 272, p. 220

L'objectif du premier est de baliser une voie d'accès jusqu'au cœur de la rade de Fort-de-France. Le second a pour but de sécuriser l'atterrage sur la côte Atlantique. Quoiqu'il en soit, le phare de la Caravelle est construit en 1861, soit 33 ans après le feu à secteurs du fort Saint-Louis. Quels sont les motifs avancés pour prioriser chaque amélioration ? Répondre à cette question n'est pas évident au vu des sources mais elle se doit d'être posée. L'aménagement du littoral antillais est-il en adéquation avec l'aléa auquel il fait face ou au contraire, y a-t-il un décalage entre risque perçu et encouru par la navigation ?

Dans cette perspective, l'approche de la sécurisation de la navigation par le biais du naufrage prend tout son sens. Effectivement, il permet de voir comment un phénomène relativement rare à l'échelle de la fréquentation globale va promouvoir une politique établie plus ou moins long terme. La construction de nouvelles infrastructures a un coût financier que la colonie se charge d'assumer. Les crédits sont remboursés sur plusieurs années. La décision de supporter de telles dépenses n'est donc pas prise sur « un coup de tête » et est mûrement réfléchi par les autorités qui soutiennent tel ou tel projet.

Les politiciens mettent en place un vaste programme afin d'améliorer les infrastructures portuaires comme le balisage des côtes et la construction des phares dans le but de faciliter l'approche des navires. Ces réponses sont-elles suffisantes pour limiter le risque maritime à la Martinique ?

1. Un espace portuaire sécurisé et organisé

Les aléas climatiques cycliques sont un risque important pour la navigation aux Antilles. Il est donc nécessaire de trouver un lieu sûr où les navires peuvent mouiller et séjourner durant la saison de l'hivernage. A la Martinique, les deux ports majeurs sont ceux de Saint-Pierre et de Fort-de-France. Pascal Clément³⁹² a réalisé une étude des améliorations portuaires de la cité administrative de l'île. Ce travail ne va pas entreprendre la même démarche historique, mais va tenter d'analyser en quoi les risques maritimes ont pu influencer telle ou telle décision prise en vue d'améliorer les conditions de navigation aux Antilles. En d'autres termes, les risques maritimes influencent-ils l'aménagement du territoire ? Ces aménagements permettent de réduire les longs temps de chargement et de déchargement des navires et ainsi de diminuer leur présence dans les eaux antillaises. Théoriquement, un chargement ou un déchargement plus rapide des bâtiments de commerce peut éviter le fait que ceux-ci se trouvent encore dans la mer des Caraïbes durant le plus haut de la saison cyclonique, soit durant le mois de septembre. La récolte de la canne ayant lieu en avril, des délais plus courts laissent le temps aux capitaines de repartir se mettre en sûreté en Europe.

Outre l'aspect des améliorations portuaires, l'étude des flux commerciaux par le biais des pertes en mer permet de mettre en évidence des mouillages mineurs qui ne font pas systématiquement l'objet d'un examen approfondi. Rares sont les travaux sur les mouillages du Robert, du Vauclin ou du Marin alors que ceux sur Saint-Pierre³⁹³ sont légion. Il y a donc matière à investiguer et c'est ici que ce travail prend tout son sens puisqu'il a l'ambition de corriger ces manquements historiques.

³⁹² Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4

³⁹³ Lucien-René Abénon, *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIXe siècle*, op. cit. supra n. 64 ; Adeline De Reynal, *Le Mouillage : Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, op. cit. supra n. 65 ; Hélène-François Hierso, *La perception des risques naturels en Martinique : La prise en compte de l'expérience de Saint-Pierre*, Mémoire de maîtrise sous la direction de d'Ercole Robert et Burac Maurice, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 1991, 111 p. (dactyl.)

A. De Saint-Pierre à Fort-de-France

1) *Saint-Pierre*

« Saint-Pierre, située à 28 kilomètres de la ville de Fort-de-France, est bâtie en amphithéâtre sur la côte ouest, formant dans cette partie une baie ; elle est appuyée à plusieurs mornes élevés ; la rade est ouverte aux vents du Sud et de l'Ouest »³⁹⁴.

« Les premières lueurs du jour nous laissèrent voir le Macouba éloigné d'un mille, l'anse aux Galets, la Perme ; vers 11 heures, Saint-Pierre nous apparut, Saint-Pierre, la ville aux toits rouges, Venise des Antilles, qui, coquette, se mire dans la mer, qui vient mollement mourir au pied de ses maisons »³⁹⁵.

Cette description de Saint-Pierre écrite sous le pseudonyme d'Alphonse Maynard par le comte E. de la Cornillère dévoile la cité comme un havre où il fait bon vivre. Avant sa destruction par la montagne Pelée le 8 mai 1902, la ville est qualifiée de « Petit Paris des Antilles », « Perle des îles » ou « Venise des Antilles ». Durant le XIXe siècle, Saint-Pierre est la première cité de la Martinique en termes de population. Celle-ci peut être estimée entre 26 000³⁹⁶ et 32 000 individus³⁹⁷. Albanie Burand fait un rapide constat de sa population en 1900. Il estime que la ville est habitée par environ 3 000 à 3 500 hommes blancs, par 9 000 à 10 000 hommes de couleur, mulâtres, métisses et 15 000 « noirs », le reste étant une population d'origine indienne³⁹⁸.

La ville du Nord est le plus important pôle économique de la Caraïbe³⁹⁹ insulaire durant la deuxième moitié du XIXe siècle. A titre de comparaison, le port de La Havane, grand port de redistribution aux XVII et XVIIIe siècles, décline dès le

³⁹⁴ Jean-Marie Pardon, *La Martinique : depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, op. cit. supra n. 121, p. 21

³⁹⁵ E De la Cornillère, *La Martinique en 1842 : intérêts coloniaux, souvenirs de voyage*, op. cit. supra n. 138

³⁹⁶ Patrice Louis, *L'enfer à Saint-Pierre : dictionnaire de la catastrophe de 1902*, Matoury, Ibis Rouge, 2002, p. 65

³⁹⁷ Louis Garaud, *La Martinique*, s.l., 1898, p. 110

³⁹⁸ Albanie Burand, *La vie politique à Saint-Pierre de la Martinique de 1848 à 1902*, Martinique, Ibis rouge éditions, 2002, p. 21-24

³⁹⁹ *Ibid.*, p. 33

XIXe, moment où l'empire espagnol se liquéfie⁴⁰⁰. Les navires au long cours proviennent d'Europe, d'Afrique, d'Amérique du Sud et du Nord et des caboteurs se chargent de faire la redistribution dans le reste des Petites Antilles. Saint-Pierre, bien que concurrencée par Fort-de-France et Pointe-à-Pitre en Guadeloupe, garde son rôle hégémonique jusqu'à sa destruction le matin du 8 mai 1902 par la montagne Pelée. Toutefois, Fort-de-France parvient à supplanter Saint-Pierre dans le transport des passagers dès 1839⁴⁰¹.

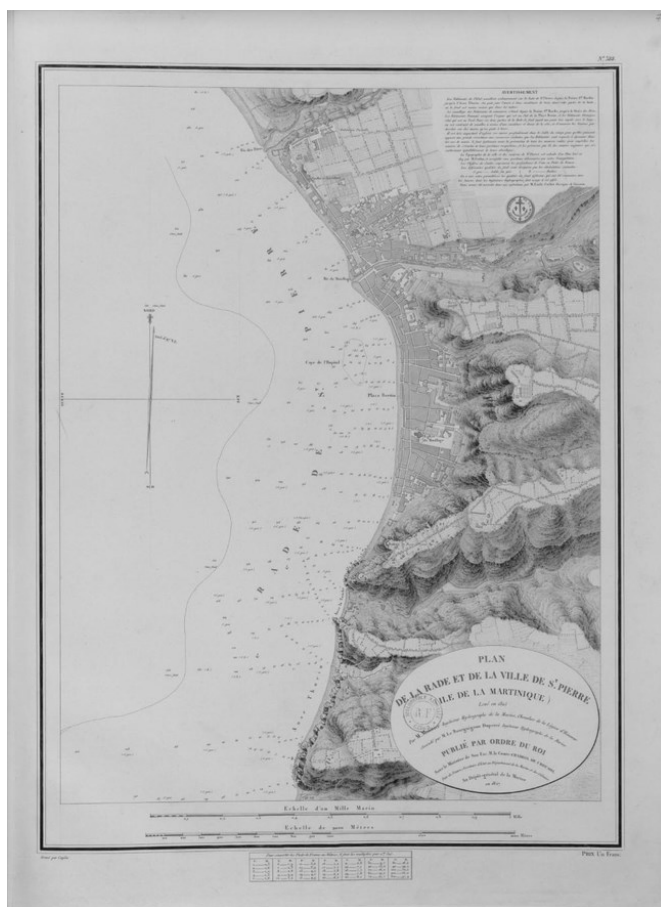


Figure 25 Carte de la rade de Saint-Pierre établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825⁴⁰²

⁴⁰⁰ Peggy Hellequin, « Centres historiques et fronts d'eau : une évolution concurrentielle. Les cas de la Havane, San Juan de Puerto Rico, et la Nouvelle-Orléans », dans Claude Chaline, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 235-261, en particulier p. 242

⁴⁰¹ Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, op. cit. supra n. 5, p. 102

⁴⁰² Paul Monnier, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 135, p. 7

La rade foraine de Saint-Pierre, large et spacieuse, est peu sûre pour la navigation durant la période de l'hivernage. Jean-Sébastien Guibert définit une rade comme étant « une étendue de mer enfermée en partie par des terres plus ou moins élevées et qui présentent aux vaisseaux des mouillages à l'abri des vents et des lames qui ont une certaine direction »⁴⁰³. Dans les faits, la rade de Saint-Pierre est soumise à tous les vents « depuis le Sud-Sud-Ouest jusqu'au Nord-Ouest par l'Ouest »⁴⁰⁴. L'absence de récifs et bancs de sable n'offre aucun obstacle naturel à la houle cyclonique.

Cette dangerosité et cette exposition sont connues des Européens et ce, depuis le début de la colonisation. Les autorités locales n'auront de cesse de répéter aux capitaines des navires de se rendre durant la saison de l'hivernage à Fort-de-France. Plusieurs écrits signalent la dangerosité de la baie de Saint-Pierre. Ainsi, Louis Garaud décrit la ville comme « une rade demi-circulaire, immense, mais exposée aux vents et au raz-de-marée, et pourtant fort dangereuse, surtout pendant l'hivernage »⁴⁰⁵.

⁴⁰³ Jean-Sébastien Guibert, « Des mouillages, des rades et des ports : les mots et la chose portuaire, contribution à l'histoire maritime des Petites-Antilles », dans *Outre-Mer. Revue d'histoire. Les territoires de l'histoire antillaise*, n° 1, 2013, p. 67-77, en particulier p. 69

⁴⁰⁴ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, *op. cit. supra* n. 83, p. 139

⁴⁰⁵ Louis Garaud, *La Martinique*, *op. cit. supra* n. 392, p. 23



Illustration 4 Vue de la ville et port de Saint-Pierre (Martinique), d'après les photographies de Hartmann. Album martiniquais, 1860, Bibliothèque Mazarine (Paris).

Cette photographie de la rade de Saint-Pierre a été réalisée par Hyppolyte-Antoine Hartmann. Ce photographe a effectué plusieurs voyages en outre-mer. La photo figure dans un album dénommé « Album martiniquais ». Elle représente la rade de Saint-Pierre depuis la batterie Sainte-Marthe. Elle a été colorisée et date de 1862.

Au premier plan, sur la gauche, une dizaine de navires sont alignés en rang d'oignon. Il s'agit de navires assez imposants, probablement des bâtiments destinés au long cours. Ceux-ci sont en attente de marchandises sans qu'il ne soit possible de définir s'ils sont en phase de chargement ou de déchargement. Parmi ces navires, on aperçoit une plus petite embarcation, peut-être un bateau destiné au cabotage. Au centre de l'image, une épave de navire est visible. S'agit-il d'une épave provenant de l'ouragan de 1858 ? A l'arrière de celle-ci, d'autres petites embarcations sont chargées de faire des allers et retours entre la plage et les navires pour transborder la cargaison. La rade de Saint-Pierre se présente sous la forme d'un arc de cercle, la ville épouse cette forme. La plage est remplie d'embarcations de tout type.

Les différentes formes de navigation sont présentes sur cette photographie qu'il s'agisse soit de long cours, de cabotage ou de bornage. Ce cliché illustre bien les fonctions marchandes qu'exerce la ville du nord. Saint-Pierre est tournée vers la mer et les affaires commerciales.

L'arrière-plan de la photographie montre la montagne Pelée qui domine la ville. Remarquons que le dôme du volcan est moins abrupt qu'aujourd'hui. Il ne forme pas encore le pic caractéristique de la Pelée actuelle.

On notera l'organisation du mouillage avec une zone pour les navires étrangers et une zone pour les navires français à partir de la place du mouillage jusqu'à la caye de l'hôpital. A gauche, les gros navires sont éloignés du rivage. Au centre, des embarcations se chargent de transborder les marchandises. Sur la plage, une zone où les produits sont en attente.

La sécurité du port est assurée par quelques équipements comme des appontements, des ancres à terre et des coffres de corps-morts⁴⁰⁶. Un sémaphore guide également les navires. Ultérieurement, nous allons analyser comment leur disposition tend à limiter les pertes dans la rade, nonobstant le fait que la majorité des navires sont amarrés à quelques mètres du rivage et que des petites embarcations se chargent de transborder les marchandises entre la rive et les bâtiments de commerce.

Le tableau ci-dessous (tab 32) indique que Saint-Pierre n'offre aucune protection aux navires durant la saison de l'hivernage. Plus de 256 pertes sur un total de 298 sont à mettre en corrélation avec des événements climatiques. Ces derniers apparaissent alors clairement comme un risque majeur pour la navigation. Le second aléa est d'origine volcanique et on dénombre alors 27 bâtiments de commerce qui font naufrage dans la baie de Saint-Pierre.

	Bornage	Caboteur	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
Climatique	9	55	136	1	55	256
Humaine			2		2	4
Matériel			1			1
n.m.	3		3		5	11
Volcanique		2	12		12	26
Total général	12	57	154	1	74	298

Tableau 33 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de Saint-Pierre entre 1815 et 1903

La rade de Saint-Pierre n'offre aucune protection aux navires présents lors d'un tsunami comme l'illustre cet article paru dans la *Gazette de la Martinique* le 1^{er} septembre 1815.

« Mardi dernier, un gros raz de marée, accompagné d'un fort vent du Sud-Ouest, a jetté à la côte quatre bâtiments américains, et deux ou trois gabarres ou gros bois. Depuis six heures du matin jusqu'à une heure de l'après-midi, le tems était très menaçant. Mais une forte pluie, et un changement dans la direction du vent, étant survenus alors, ont un peu calmé la mer, et éclairci l'atmosphère ; et

⁴⁰⁶ Albanie Burand, *La vie politique à Saint-Pierre de la Martinique de 1848 à 1902, op. cit. supra* n. 393, p. 33

l'orage du soir, suivi de coups de tonnerre, a dissipé entièrement toutes les inquiétudes qu'avait données la mauvaise apparence du tems »⁴⁰⁷.

La situation est identique lors du passage d'un ouragan. Les bateaux sont généralement chassés sur leurs ancres et finissent jetés sur le rivage. Le lieutenant-colonel Pelletier fait une description du terrible cyclone de 1891

« La direction du vent a été nord-est de 7h à 8h15 ; puis est survenu pendant 20 minutes un calme plat, sans vent et sans pluie. L'île se trouvait à ce moment dans le centre du cyclone.

A 8h15, la Martinique subissait la deuxième partie de l'anneau du cyclone et le vent soufflait sud-ouest. A 9h30, la tourmente était terminée ; le baromètre ne reprenait sa marche normale que le lendemain vers 10 heures. (...)

Tous les bateaux de divers types qui se trouvaient en rade de St-Pierre ont été jetés à la côte, on parle de 14 ou 17 bateaux détruits ou coulés »⁴⁰⁸.

La majorité des pertes ont lieu durant la saison de l'hivernage. Rien d'étrange dans ce constat, puisque la rade n'offre aucune sécurité durant cette période.

Ce risque au mouillage est connu depuis la colonisation de 1635. C'est pourquoi les autorités de l'île par le biais d'ordonnances incitent les capitaines à mouiller durant cette saison à Fort-de-France. Mais les gens de mer n'obéissent pas à cette réglementation. Les affaires commerciales se passent à Saint-Pierre. Le faible risque de faire naufrage ne les encourage pas à se rendre dans la cité administrative. Les premières ordonnances sont émises en 1726⁴⁰⁹. A partir du XIXe siècle, elles sont répétées annuellement au moyen des périodiques officiels de l'île.

La recherche d'une zone sûre pour la navigation durant la saison cyclonique a été au cœur des interrogations du pouvoir local. La solution fût trouvée en la position

⁴⁰⁷ ANOM, Gazette de la Martinique, Martinique. Saint-Pierre, 1er septembre 1815, 01.09.1815.

⁴⁰⁸ ANOM, FM/SG/MAR/76/620, Lieutenant-Colonel Pelletier commandant supérieur des troupes, Compte-rendu au sujet d'un cyclone, 26.08.1891.

⁴⁰⁹ Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, op. cit. supra n. 5, p. 95

de Fort-de-France. Cette dernière possède plusieurs atouts qui font défaut à Saint-Pierre.

II) Fort-de-France

« Fort-de-France, appelée sous les Bourbons Fort-Royal, est le siège du gouvernement, d'un évêché et d'une Cour. Cette ville est située sur la côte ouest de l'île. Son port est l'un des plus grands et des plus sûrs des Antilles ; les fondements en furent jetés en 1672 par le gouverneur de Baas »⁴¹⁰.

Fort-Royal est fondée en 1643 par le gouverneur Blénac⁴¹¹. La cité devient la capitale des Antilles françaises en 1692⁴¹², le gouverneur y ayant sa résidence. Elle se présente sous la forme d'un quadrilatère gagné sur la mer et les marécages. C'est le lieu du pouvoir administratif et militaire⁴¹³. La cité est plus défendable que la ville de Saint-Pierre et propose un abri sûr aux bateaux de commerce durant la période de l'hivernage. Au début du XIXe siècle, Fort-de-France est habitée par environ 9200 personnes dont environ 1 100 blancs, 1600 hommes de couleur libres et 6400 esclaves. En 1835, la population est de 5 372 hommes libres et 4 820 esclaves pour un total de 10 192 individus. Entre 1877 et 1894, la population passe de 15 529 à 16 056 personnes⁴¹⁴.

La ville se développe prioritairement comme un port militaire. Les escadres françaises viennent y trouver un refuge sûr pendant les guerres qui émaillent les XVIIe et XVIIIe siècles. Durant le XIXe siècle, la ville peine à attirer une fréquentation maritime stable. A Fort-de-France, « la fréquentation maritime commerciale transatlantique reste cependant secondaire au début du XIX siècle. Saint-Pierre attire

⁴¹⁰ Jean-Marie Pardon, *La Martinique : depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, op. cit. supra n. 121, p. 20

⁴¹¹ Patrice Louis, *L'enfer à Saint-Pierre*, op. cit., p. 63.

⁴¹² Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, op. cit. supra n. 5, p. 83

⁴¹³ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 7

⁴¹⁴ Micheline Marlin-Godier, *Fort-de-France*, op. cit. supra n. 8, p. 26-27

cinq à dix fois plus de navires français que Fort-Royal entre les années 1820 et 1850 »⁴¹⁵.

A la fin du XIXe siècle, Fort-de-France garde un rôle militaire important puisqu'elle devient le grand port de guerre des Antilles françaises. Son port est une escale de la Compagnie générale transatlantique et devient une base arrière durant la guerre du Mexique. On y construit un bassin de radoub afin d'y réparer les navires. La cité constitue « l'un des points d'appui de la flotte surtout à la suite d'un décret pris le 1^{er} avril 1899. Dans la triangulation de l'Atlantique, le port de Fort-de-France occupe le sommet d'un triangle dont la base est représentée d'une part par les ports de guerre de la métropole et de l'autre par Dakar »⁴¹⁶.

Fort-de-France constitue le seul port à proprement parler de l'île. Jean-Sébastien Guibert définit celui-ci comme un « abri offert aux navires dans un fleuve ou à l'embouchure d'une rivière contre la violence de la mer et du vent »⁴¹⁷.

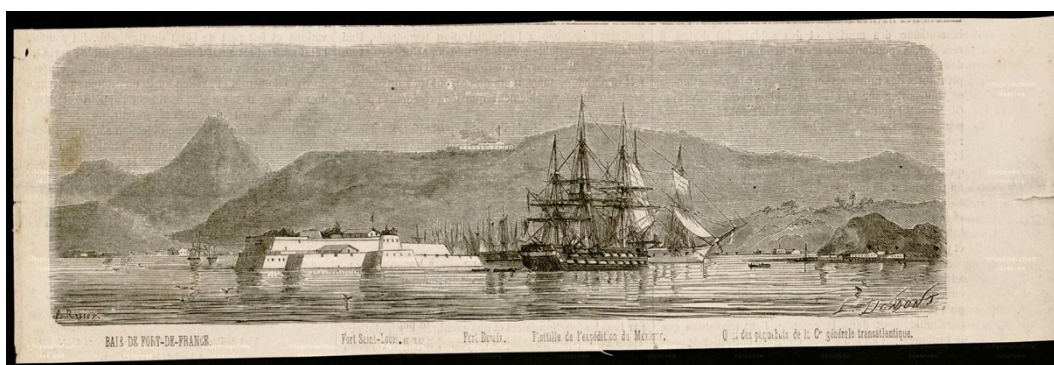


Illustration 5 Vue de la baie de Fort-de-France (Martinique), d'après une gravure extraite de *L'Illustration*, 1862, AG 61 J 65/38

Cette gravure de la baie de Fort-de-France a été réalisée pour le journal *L'Illustration* en 1862. Ce périodique est paru pour la première fois en 1843. Il est publié jusqu'en 1944⁴¹⁸. La gravure représente la baie de Fort-de-France en 1862.

Au premier plan, sur la gauche, le fort Saint-Louis. Les premières fortifications remontent à 1638. Initialement, le fort est destiné à protéger le Carénage et le port. Si les affaires commerciales se déroulent

⁴¹⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, op. cit. supra n. 5, p. 101

⁴¹⁶ Micheline Marlin-Godier, *Fort-de-France*, op. cit. supra n. 8, p. 37

⁴¹⁷ Jean-Sébastien Guibert, *Des mouillages, des rades et des ports : les mots et la chose portuaire, contribution à l'histoire maritime des Petites-Antilles*, op. cit. supra n. 398, p. 69

⁴¹⁸ « Notice de périodique : "L'Illustration" », BNF, catalogue général, s. d., <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34366081z> (consulté le 11/10/2021)

à Saint-Pierre, Fort-de-France possède les fonctions politiques et militaires de l'île. Au centre, un navire de guerre est présent. La légende nous indique qu'il s'agit d'un bâtiment destiné à l'expédition du Mexique. En effet, durant la guerre qui oppose le Mexique et Napoléon III, Fort-de-France est une base militaire importante. Un autre voilier se trouve derrière celui-ci. Il s'agit d'un trois-mâts. Il n'est pas possible de déterminer sa fonction, mais au vu de sa taille, il y a fort à parier qu'il s'agit d'un navire hauturier ou d'un navire militaire qui est à l'ancre. A droite, les quais de la Compagnie Générale transatlantique illustre une nouvelle fois le caractère central de la Martinique et de Fort-de-France durant le Second Empire. Des paquebots transatlantiques sont chargés de faire des liaisons entre la Métropole, les Antilles et l'Amérique centrale.

L'arrière-plan de la gravure montre le relief escarpé de la Martinique. Sur la gauche, les pitons du Carbet sont nettement visibles. Ce paysage morcelé et unique permet aux capitaines de se situer lors de leur arrivée dans les Antilles. Chaque île des Antilles a une forme qui lui est propre. Les capitaines aguerris reconnaissent en un coup d'œil l'île qu'ils approchent.

Cette ville est vue comme un lieu de repli et de sûreté lors de la saison de l'hivernage. Elle est à l'abri des vents régnant pendant la durée entière de la saison sèche⁴¹⁹. Pendant la saison de l'hivernage, les bateaux doivent se coller au plus près des « lieux les mieux fermés par les terres environnantes »⁴²⁰. Les relevés hydrographiques de Monnier mettent en évidence que la baie recèle dans son enceinte une multitude de bancs de gravier et de corail⁴²¹.

⁴¹⁹ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825, op. cit. supra* n. 83, p. 113

⁴²⁰ *Ibid.*

⁴²¹ *Ibid.*, p. 114

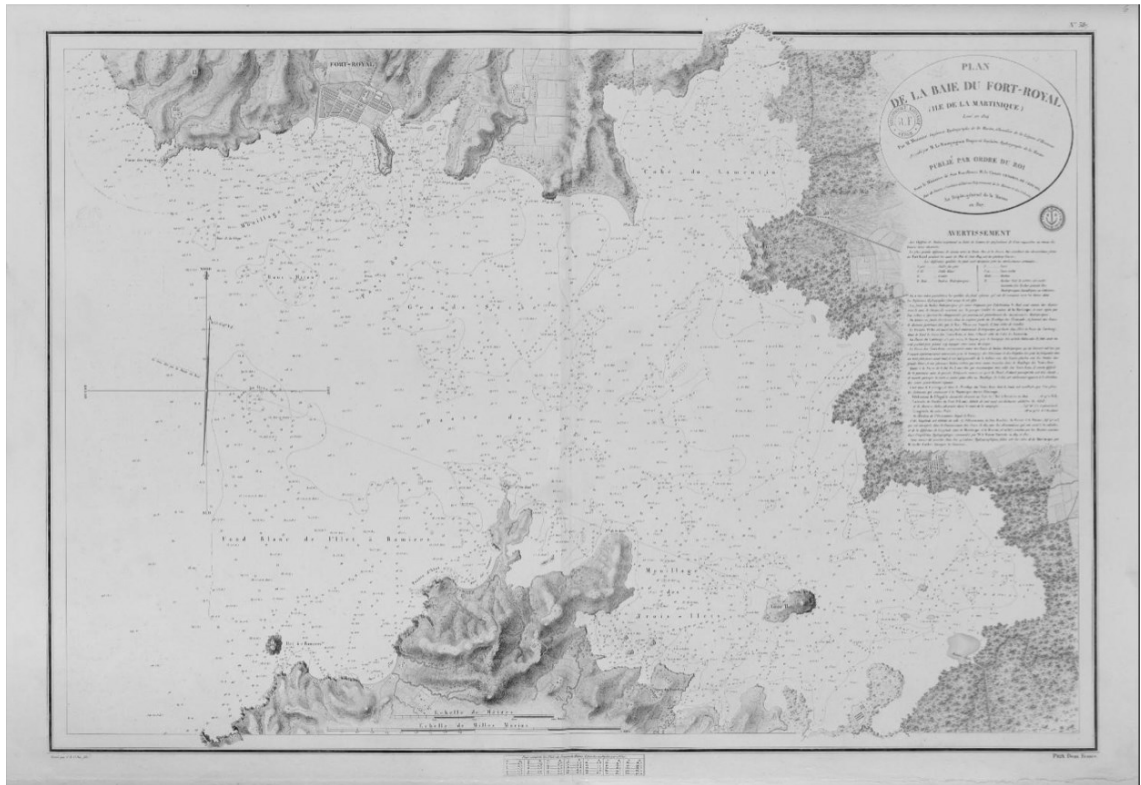


Figure 26 Carte du cul-de-sac du Fort-de-France établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825⁴²²

La carte de Monnier illustre parfaitement l'aspect de la rade du Fort-de-France. Elle propose de nombreuses zones destinées au mouillage. Le premier étant le mouillage des Flamands. Celui-ci est sûr de novembre à juillet à cause de « la grande fixité des vents »⁴²³. C'est à Fort-de-France que se trouve le port du Carénage. Ce dernier subit plusieurs améliorations au cours du XIXe siècle. Les navires peuvent également jeter l'ancre dans l'anse de la Pointe du Bout. Sur cette côte se trouve le bourg des Trois-Îlets. Selon Monnier, ce « mouillage réunit toutes les conditions nécessaires pour garantir, autant qu'il est possible, la sûreté des bâtiments dans l'hivernage ; mais il renferme une multitude de hautfonds qui diminuent de beaucoup l'espace où l'on peut jeter l'ancre »⁴²⁴.

⁴²² Paul Monnier, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 135, p. 6

⁴²³ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 119

⁴²⁴ *Ibid.*, p. 129

Sur le tableau suivant (tab 34), on peut visualiser que le cul-de-sac de Fort-de-France protège les navires face aux caprices de la saison de l'hivernage. Seulement 48 navires y sont impactés par un aléa climatique. Il n'en demeure pas moins le risque le plus important dans la zone.

	Bornage	Caboteur	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
Climatique	4	3	18	6	17	48
Humaine			1		2	3
Matériel				1		1
n.m.	8				1	9
Total général	12	3	19	7	20	61

Tableau 34 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de Fort-de-France entre 1815 et 1903

Quoi qu'il en soit, si l'on compare les pertes entre Fort-de-France et Saint-Pierre, on fait un constat alarmant. Les naufrages sont 6 fois plus nombreux dans la ville du nord (298). Il est indéniable que Fort-de-France offre plus de sécurité que Saint-Pierre mais il faut nuancer ces propos. Jusqu'à la destruction totale de Saint-Pierre en 1902, jamais la ville de Fort-de-France ne peut se targuer d'une fréquentation égale. Certes, il y a moins de naufrages à Fort-de-France, mais la fréquentation aussi y est moindre. Rappelons que si les ordonnances émises par les gouverneurs obligeant les navires à se rendre à Fort-de-France étaient respectées, il n'y aurait aucune perte dans le nord de l'île durant la saison de l'hivernage. Cependant, à aucun moment de l'étude, il n'apparaît que le nombre de pertes répertoriées à Fort-de-France est supérieur à celui des pertes de Saint-Pierre.

B. Les mouillages secondaires et tertiaires

Le développement portuaire d'un territoire insulaire ne peut se faire qu'en termes de réseaux. Saint-Pierre et Fort-de-France ne sont pas les seuls ports de la colonie. Il y en a d'autres, notamment dans les communes du François, de la Trinité et du Marin pour ne citer que les plus importants d'entre eux. Ils constituent en quelques sortes des mouillages secondaires et tertiaires. Les pertes en mer y sont moins nombreuses qu'à Saint-Pierre et à Fort-de-France, mais elles permettent de constater que ces zones secondaires sont toujours fréquentées durant le XIXe siècle. L'étude du naufrage révèle que la fréquentation est issue de la marine locale et européenne.

Le transfert portuaire entre Saint-Pierre et Fort-de-France ne se fait que petit à petit, la seconde tentant de grignoter les parts de la première sans jamais y parvenir concrètement. Ce n'est que la destruction de Saint-Pierre par une éruption volcanique qui permet en 1902 à Fort-de-France de prendre le dessus.

Aussi, outre les principaux mouillages de Saint-Pierre et de Fort-de-France, il en existe dans les zones périphériques de ces deux ports. Les Trois-Îlets sont un exemple parfait pour Fort-de-France. La baie formant une importante échancrure ouverte à l'Ouest, le mouillage des Trois-Îlets se situe de l'autre côté de la baie en face du fort Saint-Louis.

Le Marin, la Trinité, le Vauclin et le François sont d'autres zones où les navires de commerce peuvent effectuer leur chargement. Si le Marin se trouve dans le canal de Sainte-Lucie. La Trinité, le Vauclin et le François sont sur la côte Est. Ils présentent chacun des caractéristiques qui leur sont propres et manifestent une volonté de développement autonome. Si les XVIIe et XVIIIe siècles sont propices à de telles aspirations, le XIXe est différent. Le tonnage augmente, la rapidité des échanges aussi. En se basant sur l'étude des pertes, est-il possible d'appréhender une évolution dans le temps de la fréquentation maritime de ces zones ? En d'autres termes, le nombre de navires présents dans ces mouillages est-il en augmentation ou en diminution sur la période ? Comment ces communes vont-elles s'adapter aux mutations du monde maritime et aux évolutions technologiques que connaissent les navires durant le XIXe siècle ?

1) Le Marin

Le Marin est le dernier des « grands » mouillages sur la côte au vent de la Martinique. Il se situe dans le sud de l'île. Toutefois, sa géographie en cul-de-sac empêche les plus gros navires d'y pénétrer, car ils doivent remonter contre le vent, les alizés soufflant de façon constante de l'est vers l'ouest, ou être toués depuis le littoral. Le Cul-de-Sac du Marin s'ouvre sur le canal de Sainte-Lucie. Sa configuration en cul-de-sac en fait un lieu protégé durant la saison cyclonique⁴²⁵.

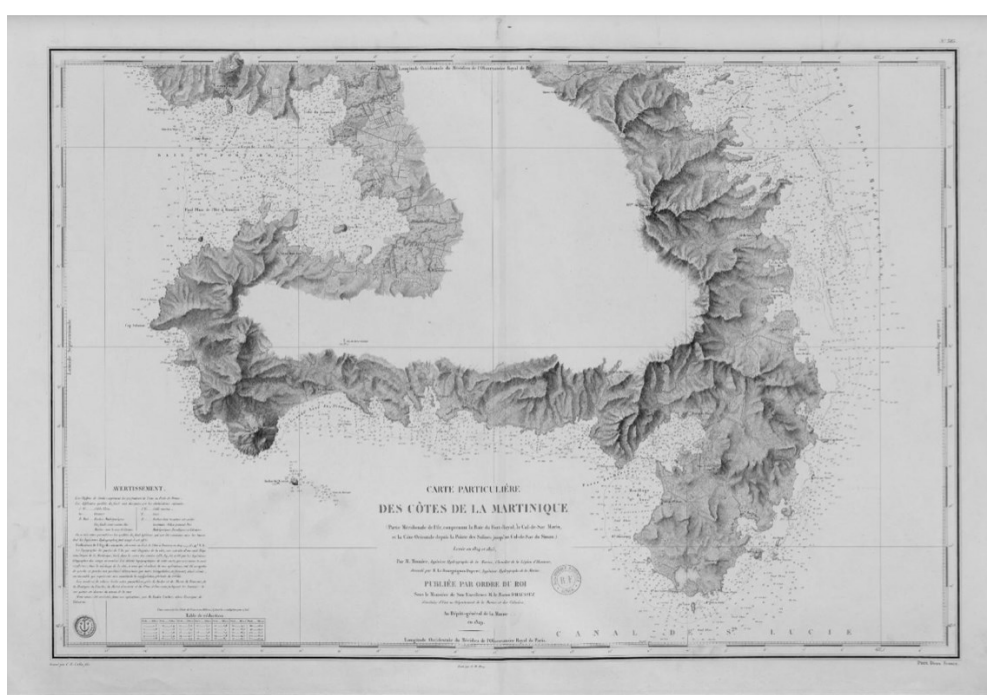


Figure 27 Carte du Cul-de-sac du Marin établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825⁴²⁶

Selon Paul Monnier, la baie du Marin est « beaucoup trop rétrécie pour pouvoir convenir au louvoyage d'un bâtiment quelconque, d'autant plus que la route à suivre pour gagner le mouillage est diamétralement opposée à la direction des vents

⁴²⁵ Olivier Dehoorne, « La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance », dans *Études caribéennes [En ligne]*, n° 7, 2017, <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/381> (consulté le 12/10/2021), en particulier p. 5

⁴²⁶ Paul Monnier, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 135, p. 10

régnants »⁴²⁷. Cette configuration, empêchant dès lors les navires de commerce d’y mouiller, explique le nombre exceptionnellement bas de naufrages dans la zone. Là encore, les aléas climatiques apparaissent comme le plus grand danger pour la navigation.

	Bornage	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
Climatique		2	1	3	6
n.m.	2				2
Total général	2	2	1	3	8

Tableau 35 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune du Marin entre 1815 et 1903

	Bornage	Hauturier	Militaire	n.m.	Total
1817			1		1
1878	1				1
1891		2			2
1898	1				1
1903				3	3
Total général	2	2	1	3	8

Tableau 36 Nombre de pertes maritimes par année et type de navigation dans la commune du Marin entre 1815 et 1903

L’origine des bâtiments perdus n’est pas mentionnée dans les sources, obligeant par conséquent l’historien à n’émettre que des hypothèses. La présence de navires hauturiers indique tout de même qu’il s’agit d’une zone d’échanges commerciaux relativement importante. Le *Topaze*, le *Galion* et la *Bonne-Marie* sont tous perdus lors de l’ouragan du 9 août 1903⁴²⁸, démontrant que le baie est fréquentée jusqu’au début du XXe siècle, Fort-de-France et Saint-Pierre continuant à subir la concurrence d’autres communes du littoral de la Martinique.

⁴²⁷ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d’un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 177

⁴²⁸ Gallica, Journal Officiel de la Martinique, Bulletin de renseignements relatifs aux dégâts causés par le cyclone du 8-9 août 1903, 12.08.1903.

II) Le Robert

Cette anse située sur la côte au vent de la Martinique se trouve au sud de la presqu'île de la Caravelle.



Figure 28 Carte du havre du Robert et du François établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825⁴²⁹

« Le Robert est celui qui mérite la préférence ; c'est même le seul qui puisse convenir aux vaisseaux et aux frégates. On y trouve un mouillage spacieux et commode, et l'on peut y caréner avec facilité dans plusieurs endroits »⁴³⁰.

Ce havre apparaît comme le plus sécurisé pour les navires militaires et de commerce pendant la saison de l'hivernage. La faible profondeur de ses fonds permet le carénage des navires. Les navires mouillent dans la baie dite du Galion.

⁴²⁹ Paul Monnier, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 135, p. 9.

⁴³⁰ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 90.

Aléas	Bornage	Hauturier	n.m.	Total
Climatique		1		1
Humaine	1	3	1	5
Matériel			1	1
n.m.	4		3	7
Total général	5	4	5	14

Tableau 37 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune du Robert entre 1815 et 1903

Cette sécurité décrite par Monnier semble se confirmer dans les sources consultées. Sur presque 600 pertes maritimes dénombrées en Martinique, seules 14 ont lieu sur la commune du Robert. Un seul naufrage est à mettre en rapport avec un aléa climatique. Cela tend à démontrer que ce havre propose une grande sécurité lors de l'hivernage. Cependant, il apparaît que ce mouillage semble peu fréquenté par les bâtiments du commerce. En effet, celui-ci se trouve à l'opposé des villes de Saint-Pierre et du Fort-Royal qui sont respectivement le centre du commerce et de l'administration politique et militaire.

Entre autres, la perte liée à l'évènement climatique n'a pas lieu durant la période cyclonique. Il s'agit de la perte du trois-mâts barque *Le David d'Angers* qui fait naufrage le 13 mars 1851 sur l'île dit du Loup-Garou. Cette perte est à mettre en lien avec une superposition de plusieurs évènements dont le capitaine du bâtiment fait le rapport. Ce dernier est repris par les journaux de la Martinique et retranscrit dans le périodique *La Marine ci-devant la flotte Journal de la marine, du commerce maritime et des colonies* daté du 4 mai 1851.

Nous pouvons reprendre en détail ce rapport pour en répertorier les différents éléments qui amènent à la perte du trois-mâts. Tout d'abord, ce navire arrive de nuit : « le 13 mars, à deux heures quinze minutes du matin, nous avons pris connaissance de la terre ». L'arrivée de nuit est dangereuse à la Martinique du fait des nombreux récifs qui bordent la côte au vent. Le navire essuie ensuite un grain qui rend la mer houleuse et les vents changeants. « À trois heures, un grain s'est déclaré, les vents variant de l'est au sud-est, forte brise sous même voile. À trois heures et demie, calme plat, la mer fortement houleuse »⁴³¹. La météo reste incertaine puisque le capitaine relate que deux heures plus tard de faibles courants et un vent quasi inexistant empêchent le

⁴³¹ ANOM, FM/SG/MAR//103/919, « *La Marine ci-devant la flotte. Journal de la marine, du commerce maritime et des colonies* », 1851.

navire de gouverner. Il se rapproche des récifs. *Le David d'Angers* finit par se coucher suite aux fortes lames qui le poussent irrévocablement sur les écueils et ce, malgré le fait que l'équipage ait lâché les ancres pour tenter de le sauver. C'est donc l'addition de tous ces éléments qui entraînent la perte définitive du navire.

Il n'est pas possible, par manque de sources, de savoir si cet exemple est aussi valable pour la saison cyclonique. Néanmoins, il apparaît que l'entrée du havre du Robert constitue une zone à risque pour la navigation maritime.

	Bornage	Hauturier	n.m.	Total général
1830		1		1
1844			1	1
1851		1		1
1855	3		1	4
1857		1		1
1870			1	1
1871			1	1
1874	1			1
1875	1			1
1876			1	1
1889		1		1
Total général	5	4	5	14

Tableau 38 Nombre de pertes maritimes par année et type de navigation dans la commune du Robert entre 1815 et 1903

L'étude des pertes en mer au Robert montre que la baie est fréquentée entre 1830 et 1889. Malgré ce faible échantillon (14 naufrages), il est possible de confirmer que le Robert est une zone secondaire du commerce martiniquais durant tout le XIXe siècle. A trois reprises, le port d'origine est mentionné dans les documents de l'époque. Les bâtiments proviennent de Dunkerque, de Bordeaux et de Barcelone. Cela fait de la commune un lieu d'échanges entre les Antilles et le continent européen.

III) Le François et le Vauclin

Le Vauclin est décrit comme un mouillage tertiaire par Monnier⁴³². Cela peut paraître particulier étant donné les nombreux récifs bordant les côtes de cette commune.

Selon Monnier, le mouillage du François est « profond, d'une excellente tenue, et fermé de tous côtés par les terres environnantes (...), mais on y pénètre avec difficulté »⁴³³. Quant à celui du Vauclin, « il se trouve au milieu de quelques bancs à fleur d'eau voisins d'une anse de sable prêt de laquelle s'élève le bourg du Vauclin. Il est moins sûr que les précédents ; mais on y parvient plus facilement »⁴³⁴.

Ces deux havres ne sont pas sans risque pour la navigation. De nombreuses pertes ont lieu dans leurs parages. La plupart sont à mettre en relation avec des erreurs humaines. Une seule est en lien avec un aléa climatique.

	Bornage	Hauturier	n.m.	Total
Le François	6	3	2	11
Humaine		3	1	4
n.m.	6		1	7
Le Vauclin	1	10	7	18
Climatique			1	1
Humaine		8	4	12
n.m.	1	2	2	5
Total général	7	13	9	29

Tableau 39 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans les communes du Vauclin et du François entre 1815 et 1903

Le bâtiment de commerce le *Molière*⁴³⁵ s'échoue sur un banc de sable au Vauclin à l'aube du 17 juin 1879. Il arrive en vue de la Martinique vers 4 heures du matin. Bien que le capitaine fasse le nécessaire pour éviter les brisants, cela ne suffit pas et le navire se pose sur le sable vers 4 heures 30. L'échouage est dû à une erreur

⁴³² Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825, op. cit. supra* n. 83, p. 89-90

⁴³³ *Ibid.*, p. 174-175

⁴³⁴ *Ibid.*, p. 176

⁴³⁵ SHD, Archives de la commission supérieure des naufrages, Rapport de la perte du navire *le Molière*, 24/09/1879, MV CC4 2094.

de jugement du capitaine. Ce dernier estime mal sa position et se retrouve trop près des écueils.

Deux naufrages sur les récifs de la côte du François sont de la responsabilité du pilote du port. Il s'agit du brick-goélette *Hilda* perdu le 21 avril 1879 et du brick la *Valentine* perdu le 19 avril 1880⁴³⁶. Ces naufrages démontrent bien la difficulté qu'il y a à franchir les passes du François et ce, même pour un pilote expérimenté, connaisseur de la région.

	Bornage	Hauturier	n.m.	Total général
1816		1		1
1817		1		1
1845			1	1
1848		1		1
1855	1			1
1861		1		1
1864		1	1	2
1870			1	1
1871			1	1
1874			1	1
1875			2	2
1876	1			1
1879		3		3
1880		1		1
1883	1			1
1888		1		1
1889		1	1	2
1893	2	1		3
1894	1			1
1895		1		1
1898	1			1
1902			1	1
Total général	7	13	9	29

Tableau 40 Nombre de pertes maritimes par année et type de navigation dans les communes du Vauclin et du François entre 1815 et 1903

⁴³⁶ SHD, Archives de la commission supérieure des naufrages, Rapports de la perte du navire *le Molière*, 21/07/1879 et 31/07/1880, MV CC4 2094.

L'analyse chronologique des naufrages sur ces deux communes indique une fréquentation linéaire au cours de la période puisque des pertes sont recensées entre 1817 et 1902. Il y a en moyenne une perte tous les 5 ans. Ce faible nombre relève plus d'un manque de données que d'une relative sécurité des navires de commerce. Le Vauclin et le François sont deux zones bordées de récifs rendant la circulation maritime dangereuse. Malgré les risques connus des navigateurs, la majeure partie des navires qui fréquentent la zone sont des hauturiers. Cela signifie que des navires d'un tonnage important osent s'y aventurer en vue de faire du négoce. Faute de documents, il n'est pas possible d'en expliquer les raisons. Les affaires commerciales sont-elles plus rapides ou plus lentes qu'à Fort-de-France ou qu'à Saint-Pierre ? Sans le journal de bord d'un capitaine, il n'est pas possible d'avancer plus loin dans notre raisonnement.

IV) Trinité

« La Trinité est située sur la côte Est de l'île, au fond d'une baie. Son port est sûr, mais les roches de madrepores en rendent. L'accès difficile ; sa population est de 5 à 6000 habitants »⁴³⁷.

La Trinité constitue un port secondaire après les principaux que sont Saint-Pierre et le Fort-de-France. Il est situé au nord de la presqu'île de la Caravelle sur la côte au vent de la Martinique. Ce havre est ceinturé « de récifs qui l'enveloppent presque sans interruption ». Ainsi, il faut aux capitaines de vaisseau louvoyer pour circuler entre les passes afin de pénétrer dans le port. Le mouillage est décrit par Monnier comme excellent.

« les vents régnans, qui ne varient généralement que du Nord-est au Sud-est en passant par l'Est. Les vents de Nord, de Nord $\frac{1}{4}$ Nord-Est sont les seuls qui

⁴³⁷ Jean-Marie Pardon, *La Martinique : depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, op. cit. supra n. 121, p. 21

pourraient y causer de la houle, parce que leur direction est la même que celle de la passe ; mais ils soufflent très rarement et ne sont à craindre que dans la saison de l'hivernage »⁴³⁸.

Les chercheurs du GRAN confirment la description de Monnier en qualifiant la rade de Trinité comme une des meilleures de la Martinique⁴³⁹.

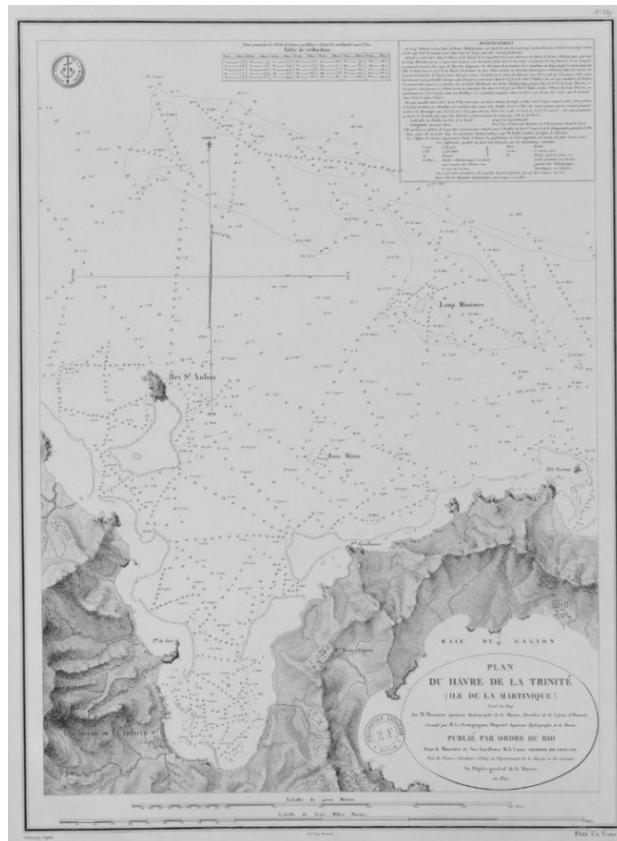


Figure 29 Carte du havre de la Trinité établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825⁴⁴⁰

	Bornage	n.m.	Total
Climatique		7	7
Humaine		2	2
Matériel		1	1
n.m.	3		3
Total général	3	10	13

Tableau 41 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de la Trinité entre 1815 et 1903

⁴³⁸ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 156

⁴³⁹ *Martinique*, op. cit. supra n. 142

⁴⁴⁰ Paul Monnier, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 135, p. 8

Les sources comptabilisent 13 pertes dans le port de la Trinité sur presque 600 naufrages à la Martinique. La majeure partie est à mettre en lien avec des aléas climatiques. Ce mouillage n'est donc pas des plus sûrs pour la sécurité des navires lors de la période de l'hivernage puisque l'ensemble de ces pertes est à mettre en lien avec le cyclone qui a lieu dans la nuit du 8 au 9 août 1903. Le *Journal officiel de la Martinique* fait état des pertes navales à la Trinité « trois chalands ont sombré, trois goélettes ont jeté à la côte »⁴⁴¹.

	Bornage	n.m.	Total général
1841		1	1
1855		1	1
1863		1	1
1874		1	1
1893	1		1
1897	1		1
1898	1		1
1903		6	6
Total général	3	10	13

Tableau 42 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de la Trinité entre 1815 et 1903

En se concentrant sur la chronologie des naufrages dans la commune de la Trinité, nous pouvons tirer les mêmes conclusions que pour les autres ports secondaires de la Martinique. A savoir, qu'il y a une fréquentation tout au long de la période. Faute d'éléments plus détaillés, il est impossible d'évaluer la diminution ou l'augmentation des flux maritimes dans ces zones.

⁴⁴¹ Gallica, *Journal officiel de la Martinique* daté du 12/08/1903, 12/08/1903.

C. Conclusion de cette sous-section

La description des différents mouillages de l'île met en avant les difficultés auxquelles les administrateurs font face lorsqu'il faut trouver un port de protection pour les bâtiments de commerce. Saint-Pierre concentre la majeure partie sinon la totalité du commerce de la Martinique. Les capitaines n'ont alors d'autres choix que de s'y rendre à leurs risques et périls. Toutefois, face à ce constat alarmant, les autorités locales vont tenter de mettre en place diverses mesures pour essayer d'atténuer les risques maritimes liés à la navigation dans cette zone des Petites Antilles.

Il apparaît que la côte au vent est beaucoup plus dangereuse pour la navigation. Les bâtiments de commerce doivent se méfier des récifs et des passes qui longent la côte pour entrer dans les différents havres qu'abrite ce versant de la Martinique. Notons que les pertes mentionnées dans cette section ont lieu de nuit et à l'approche de l'île après la traversée de l'Atlantique.

L'analyse chronologique des pertes en mer dans les ports secondaires de la Martinique n'a pas permis de démontrer une diminution ou une augmentation des flux maritimes. L'étude ne montre qu'une fréquentation linéaire de ces zones et ce, tout au long de la période observée. La seule conclusion probante que nous pouvons tirer, c'est que tout au long du XIXe et à l'aube du XXe siècle, les communes du Marin, de la Trinité, du Robert, du François et du Vauclin restent des mouillages dans lesquels les capitaines de navires provenant d'Europe se rendent afin de conclure des affaires commerciales.

Il convient maintenant de s'interroger sur les améliorations et projets d'envergure qui sont organisés sur la côte et dans les ports en vue de réduire le risque maritime dans ces zones.

2. Des réponses aux pertes, des tentatives de limiter les risques

« Le peu de sécurité des navires du commerce sur la rade ouverte de S[ain]t-Pierre a été de tout tems l'objet de plaintes et de vives réclamations de la part des capitaines du commerce qui ont été transmises à la colonie par le département de la marine »⁴⁴².

Comme l'illustre la citation ci-dessus, l'insécurité des mouillages de la Martinique inquiète les capitaines des navires qui adressent leurs plaintes au capitaine du port de Saint-Pierre en vue d'obtenir une amélioration de la situation. Cette lettre datée du 9 mars 1883 est particulièrement intéressante pour l'historien car elle concentre deux points de vue différents sur un même phénomène : le risque maritime. D'une part, celui des gens de mer, de l'autre, celui des administrateurs. Ces deux points de vue vont tantôt se confronter, tantôt s'accorder sur les mesures à mettre en place. Ce mouvement de balancier entre les deux parties n'est pas une nouveauté du XIX^e siècle. Tout au long de l'histoire maritime des Petites Antilles, les capitaines n'auront de cesse de critiquer l'insécurité régnante dans ces mouillages. Si cette lettre du 9 mars 1883 est primordiale et constitue un précieux document pour cette étude, c'est parce qu'elle nuance les propos des acteurs de la mer en réaffirmant ce qui existe déjà ou en apportant une autre réponse au problème.

Différentes solutions sont proposées par le pouvoir local pour tenter de limiter les risques maritimes à la Martinique. Cette compétence est dévolue d'une part au gouverneur qui émet des ordonnances et d'autre part à la chambre du commerce. Cette dernière est fondée par décret le 17 juillet 1820. Elle est constituée de dix membres élus et du directeur de l'intérieur. Cette chambre est chargée de présenter des vues sur

⁴⁴² ANOM, FM/GEN//311/2046, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Réponse à une communication concernant le service du port de S[ain]t-Pierre, 09.03.1833.

l'amélioration de la situation du commerce et de porter à la connaissance du gouverneur les causes qui pourraient arrêter les progrès du commerce⁴⁴³.

Les premières mesures vont tenter de prévenir les pertes au moyen du choix du mouillage, des recherches scientifiques en matière d'hydrographie, des évolutions technologiques et de la préparation de l'équipage. Une meilleure connaissance des fonds marins tend à limiter les risques liés à l'échouage. Il convient de s'interroger sur la diffusion de ce savoir. Les travaux de Monnier, qui nous ont permis de décrire les côtes de la Martinique dans la section précédente, ont-ils fait l'objet d'un partage massif auprès des capitaines ? Cette question, si elle a le mérite d'être posée, ne peut faute d'éléments probants être analysée par l'historien contemporain. Nous pouvons également nous questionner en ce qui concerne la préparation de l'équipage. Si un marin bien formé et qualifié peut répondre rapidement à un ordre du capitaine apercevant un danger au loin, qu'en est-il quand il doit réagir face à un ouragan majeur ? Une formation même pointilleuse peut-elle suffire pour dominer le caractère parfois brutal de la nature ? Qu'en est-il de l'expérience acquise au fil des traversées ?

L'État a une mission de protection et de secours. Durant le XIXe siècle, des mesures sont prises pour améliorer la sécurité des marins et des passagers. Des sociétés d'aide aux victimes sont mises en place en Angleterre et en France métropolitaine. Les sources consultées ne permettent pas d'affirmer la création d'une telle œuvre humanitaire en Martinique. Les périodiques locaux remercient néanmoins ponctuellement le courage de tel ou tel pêcheur, habitant ou propriétaire qui se porte au secours de marins en difficulté. Outre ces exemples d'actes de bravoure, le capitaine du port est chargé de la sûreté des navires présents sur la rade. Quel est son rôle lors du passage d'un aléa climatique ?

Le pouvoir local tente de protéger et de secourir les marins en péril lors de la perte du navire. Des mesures plus fortes sont prises en améliorant les espaces maritimes de la colonie. Le port de Fort-de-France est réaménagé pour répondre à la question du risque maritime mais aussi pour faire face à de la croissance du trafic commercial à la Martinique. Des mesures similaires sont prises à Saint-Pierre pour sécuriser l'ancrage des navires.

⁴⁴³ Albanie Burand, *La vie politique à Saint-Pierre de la Martinique de 1848 à 1902, op. cit. supra* n. 393, p. 34

A. Prévenir les pertes

Plusieurs solutions ont été retenues pour prévenir les pertes en mer aux Antilles au cours de la période envisagée, la majorité n'étant pas neuve durant le XIXe siècle et se situant plutôt dans la continuité des siècles précédents.

L'approfondissement des connaissances hydrographiques, l'amélioration de la réglementation, la volonté d'obliger les capitaines à préférer le port de Fort-de-France plutôt que celui de Saint-Pierre ou encore l'existence d'un sauveteur en la personne du capitaine du port participent à l'amélioration des conditions de navigation.

Si bon nombre des mesures existent durant les XVIIe et XVIIIe siècles, les moyens mis en œuvre sont différents. La question est alors de savoir si le XIXe se profile dans la continuité des années précédentes ou s'il présente une rupture avec le passé. Les habitudes de navigation évoluent-elles donc au cours de la période ou restent-elles identiques ? La perception du risque maritime évolue-t-elle dans l'esprit des gens de mer ? Le XIXe siècle est décrit comme un moment où l'Homme tend à dominer la nature, à réduire à zéro le risque de faire naufrage⁴⁴⁴.

Les réponses sont similaires à une forme de résilience. Les mesures sont de l'ordre de la prévention face à un risque connu. Elles participent à limiter le risque de faire naufrage à la Martinique durant le XIXe siècle. Mais sont-elles suffisantes ? Est-il possible d'observer une diminution des pertes après la mise en place de ces mesures ? Au regard de l'étude chronologique réalisée dans la troisième partie de cette thèse (Voir III.1.A), il est permis d'en douter. En effet, aucune diminution significative n'a pu être observée, le nombre de naufrages par année étant presque linéaire. La prévention des pertes en mer est-elle alors une réponse à un risque particulier ? Cette question sera abordée au regard de la réglementation face au choix du mouillage, des recherches hydrographiques, des évolutions technologiques et de la préparation de l'équipage.

⁴⁴⁴ Michèle Battesti, *Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée*, op. cit. supra n. 37, p. 138

1) Le choix du mouillage durant l'hivernage

Au début de la colonisation, la stratégie choisie est celle de l'évitement. Les capitaines des vaisseaux ont l'obligation de quitter la rade de Saint-Pierre pour se rendre à Fort-de-France. Mais rapidement, cette méthode tombe en désuétude. Il n'est plus possible de l'appliquer car les relations commerciales sont croissantes et par conséquent, les flux en constante augmentation. De plus, les temps de chargement et de déchargement sont très longs dans les Antilles, ce qui oblige les navires à rester longtemps sur place et augmente le risque d'être impactés par un aléa climatique.

Quoi qu'il en soit, l'obligation de se rendre à Fort-de-France, bien que celle-ci ne soit pas toujours respectée, est répétée d'année en année par des ordonnances dont les périodiques gardent une trace.

« Le Contre-Amiral Gouverneur, Rappelle aux navigateurs que, d'après les observations recueillies, la saison de l'hivernage commence habituellement le 15 juillet et finit le 15 octobre, et que le mouillage sur les rades ouvertes de la Martinique n'offre pas la sécurité pendant cette mauvaise saison. Il invite, en conséquence, les capitaines des bâtiments de commerce français et étrangers à prendre les précautions que réclame la sûreté de leurs navires et de leurs équipages »⁴⁴⁵.

	Saison sèche	Hivernage	Total
Fort-de-France	6	55	61
Saint-Pierre	101	197	298
Total	107	252	359

Tableau 43 Nombre de pertes maritimes par saison à Fort-de-France et à Saint-Pierre entre 1815 et 1903

Le tableau ci-dessus (tab 43) nous montre que l'obligation pour les capitaines à préférer le mouillage de Fort-de-France à celui de Saint-Pierre durant l'hivernage est une mesure utile pour réduire le risque de faire naufrage aux Antilles. Le constat est encore plus édifiant, si l'on isole l'ouragan de décembre 1822. Ce dernier survenant

⁴⁴⁵ Gallica, Thomas Louis Kirkland Le Normant de Kergrist, « Partie officielle, annonce de l'hivernage », dans *Le Moniteur de la Martinique. Journal officiel de la colonie*, 1875.

hors saison cyclonique prend toute la population au dépourvu. Les pertes à Saint-Pierre sont énormes en comparaison de celles de Fort-de-France. Elles sont quatre fois plus importantes. L'étude statistique du naufrage démontre que Fort-de-France offre plus de sécurité aux navires durant la saison de l'hivernage.

Nonobstant ce constat, les capitaines ne changent pas de mouillage préférant Saint-Pierre à la cité administrative. Il est vrai que les ordonnances émises par le gouverneur n'ont pas un caractère contraignant pour les marins. La loi ne prévoit aucune sanction punitive pour quiconque l'enfreint. Il n'y a pas de peines de prison ou d'amendes... L'ordonnance ne rappelant aux capitaines que leur devoir de « précautions que réclame la sûreté de leurs navires et de leurs équipages »⁴⁴⁶. Faute de punition, il apparaît que les gens de mer ignorent tout simplement la loi. L'ordonnance a néanmoins pour conséquence de décharger la responsabilité du pouvoir colonial sur les capitaines. Cela induit donc que les assurances maritimes peuvent ne pas assumer le choix du capitaine, refusant dès lors toutes indemnités pour la perte du navire.

Les capitaines, et ce malgré leur culpabilité puisqu'ils ne respectent pas les ordonnances prises par le gouverneur, ne sont pas punis par la commission supérieure des naufrages. Cette dernière rend des décisions favorables permettant aux capitaines de conserver leur droit à diriger un navire. C'est par exemple le cas du capitaine Ambroise Tréguier qui est disculpé de la perte de son navire sur la rade de Saint-Pierre pendant l'ouragan du 18 août 1891. La commission jugeant que « le capitaine et l'équipage du navire *Anna* ont fait tout ce qui dépendait d'eux pour éviter la perte de ce navire »⁴⁴⁷. Les capitaines des trois-mâts : *P.A.J.*, *Bayadère*, *Misti*, *Mysore* et *Tapageur* sont eux aussi innocentés, en 1883, puisque la destruction de leurs bâtiments :

« doit être attribuée à des circonstances de force majeure et qu'il y a lieu d'exonérer de toute responsabilité au sujet de ces naufrages les capitaines au

⁴⁴⁶ Thomas Louis Kirkland Le Normant de Kergrist, « Partie officielle, annonce de l'hivernage », dans *Le Moniteur de la Martinique. Journal officiel de la colonie*, 1875

⁴⁴⁷ SHD, MV CC4 2200, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Anna », brick immatriculé au Havre, 24.08.1892.

long cours : Metaireau, Letestu, Landgrain, Mahé et le capitaine du *Tapageur* dont le nom n'est pas cité dans l'enquête »⁴⁴⁸.

En dépouillant les archives de la commission supérieure des naufrages, 36 décisions ont pu être rattachées à des pertes aux Antilles, 19 d'entre-elles sont en rapport avec des aléas climatiques. La commission donne un avis favorable à 17 reprises. Parmi ces jugements, un est rendu avec la mention qu'il y a trop peu d'éléments pour juger l'affaire. Il s'agit du cas du caboteur la *Jeanne d'Arc* perdue en mer à la suite du mauvais temps le 2 juillet 1901⁴⁴⁹. La commission n'attribue qu'un blâme et une sévère réprimande à deux reprises. C'est ainsi que le capitaine du *Général de Pimodan* est sanctionné à la suite de l'enquête. Mais à la lecture du compte-rendu de la sentence, le reproche fait au commandant fût de ne pas avoir tenu et sauver son journal de bord⁴⁵⁰.

Il apparaît dès lors que les marins n'ont aucune obligation de répondre à l'appel du gouverneur de se rendre à Fort-de-France. Ces derniers ne risquant aucune poursuite pénale. C'est pourquoi, il est compréhensible que le port de Fort-de-France soit délaissé par les gens de mer. Il l'est à notre sens pour trois raisons : il ne concentre pas les affaires commerciales comme le fait Saint-Pierre, le risque de faire naufrage aux Antilles se situe sous la barre de 1% et les éventuelles poursuites en cas de naufrage sont inexistantes. Sans un durcissement de la loi, aucun capitaine ne sent obligé de s'aventurer à Fort-de-France. Toutefois, au regard des statistiques, il n'y a aucun doute qu'un meilleur respect de la réglementation maritime aurait pu limiter les naufrages à la Martinique.

Fort-de-France et Saint-Pierre ne sont pas les seuls mouillages de la Martinique. Parmi ceux-ci, Paul Monnier présente la baie du Robert comme offrant une sécurité plus élevée pour les navires durant la période de l'hivernage.

⁴⁴⁸ SHD, MV CC4 2090, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur la perte des navires, 27.11.1883.

⁴⁴⁹ SHD, MV CC4 2278, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Nabona Mangeron et Jounet, Rapport sur l'accident de mer survenu au caboteur *Jeanne d'Arc*, de Fort-de-France, (D. ou J. : 27 tx), près de la Martinique, le 2 juillet 1901, vers 3h. 1/2 du soir, 07.11.1901.

⁴⁵⁰ SHD, MV CC4 2074, Les membres de la commission, Perte de navires. État des affaires soumises à l'examen de la commission des naufrages (1860-1861-1862), 13.01.1862.

« Ce mouillage présente un abri qui n'est pas moins sûr que ceux qu'on trouve dans le carénage de la baie du Fort-Royal et aux Trois-Îlets, et d'après, il nous paraît devoir leur être préféré pour y faire stationner les bâtimens de guerre et de commerce qui restent à la Martinique durant l'hivernage. Ces bâtimens trouverons dans le havre du Robert un refuge assuré contre le mauvais temps auxquels on est exposé dans les mois d'août, septembre et octobre »⁴⁵¹.

Si à la lecture de Monnier, ce mouillage semble préférable, il n'a pas été possible de le vérifier dans les sources consultées. En effet, nous n'avons pas trouvé la mention de navires partant s'abriter dans la rade du Robert pour y passer la saison cyclonique. Néanmoins, il paraît fort peu probable qu'un tel acte ait eu lieu. Si des navires ont quitté Saint-Pierre, ils l'ont fait afin de se rendre à Fort-de-France plutôt que sur la côte au vent de la Martinique. D'un point de vue géographique, le Robert se situe à l'opposé de Saint-Pierre.

Toutefois, il faut se demander quel fût l'impact des propos de Monnier sur la préférence du Robert par rapport à Fort-de-France. Les autorités ont-elles changé de discours, obligeant les navires à hiverner au Robert ? A la lecture des documents qui émanent tous du pouvoir central, il n'y a aucun changement de discours durant la période analysée pour cette thèse. Il faut donc en conclure que l'étude de Monnier est restée sans suite puisque les administrateurs n'ont pas relayé ses conseils aux gens de mer.

⁴⁵¹ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 90

II) Les recherches hydrographiques

Les recherches hydrographiques ont pour objectif de faire connaître l'état des fonds marins afin d'en faire ressortir les dangers. Cette pratique n'est pas neuve. Elle est attestée dès le début de la colonisation. Ce qui est nouveau au XIXe siècle, ce sont les procédés mis en place par Alexander Dalrymple et Charles-François Beautemps-Beaupré qui perfectionnent les méthodes de cartographie⁴⁵². Ce dernier joue un rôle déterminant dans le choix de la construction des phares et contribue à l'amélioration des connaissances des côtes de France entre la fin du XVIIIe siècle et la première moitié du XIXe siècle⁴⁵³. En 1833, une école d'hydrographie est également ouverte⁴⁵⁴.

Au départ, les missions hydrographiques se réalisent dans une perspective militaire. L'objectif est de protéger la colonie des attaques extérieures. Il faut attendre le XIXe siècle pour que la protection de la navigation commerciale entre en compte.

Parallèlement aux scientifiques, les militaires prennent le soin de noter les conditions de navigation dans leurs journaux de bord lors du déplacement de l'escadre. Certains s'intéressent aux caractéristiques de celles rencontrées aux Antilles.

Si le XIXe siècle est marqué par une volonté de mieux connaître les fonds marins dans l'optique de diminuer les risques maritimes, la question de la diffusion de ces savoirs scientifiques se pose. Sans diffusion active de ceux-ci, leur intérêt est fortement amoindri.

La connaissance des littoraux et la localisation des dangers passent par une appropriation plus scientifique. Celle-ci transparaît dans divers documents émanant de missions à volonté hydrographique ou non. Ils signalent ici et là des dangers pour la fréquentation maritime d'une passe, d'un mouillage, d'un récif ou d'une zone de passage dans des descriptions, des journaux, des cartes ou des annonces publiées dans des périodiques. Cette appropriation des savoirs est visible dans les journaux de bord,

⁴⁵² François Bellec, *Les regards portés sur l'Amérique du sud par les officiers de la marine française au XIXe siècle*, op. cit. supra n. 149, p. 93

⁴⁵³ Olivier Chapuis, *A la mer comme au ciel*, op. cit. supra n. 81

⁴⁵⁴ Alain Boulaire, « Brest, modèle de port militaire au XIXe siècle », dans Michèle Collin, *Ville et port, XVIIIe-XXe siècles*, « Maritimes », Paris, L'Harmattan, 1994, p. 41-49, en particulier p. 44

lorsque le capitaine mentionne qu'il modifie sa route pour passer plus au large d'un danger qui est maintenant connu.

Dans un premier temps, les missions hydrographiques sont réalisées dans le but de sécuriser le mouillage. La connaissance de la profondeur et des fonds marins permet d'assurer le bon ancrage des navires et ainsi tenter d'éviter que ceux-ci glissent sur leur ancre et viennent se jeter sur les rivages. De plus, la nature des fonds a des conséquences diverses sur les coques des bâtiments. La recherche des écueils se fait dans un second temps. Celle-ci a pour objectif de sécuriser l'approche des côtes. Les rivages situés sur la côte Atlantique de la colonie sont bordés de récifs, ce qui représente un danger important pour la navigation. Mais ce danger peut être relativisé par les conditions climatiques présentes aux Antilles. L'absence de marée implique que ces récifs ne sont pas tantôt immergés ou émergés. Cette donnée relativise le risque induit par ces éléments naturels.

La question de la diffusion de ces savoirs est légitime mais n'en demeure pas moins difficilement appréciable pour l'historien à la lecture des sources. En effet, sur l'ensemble de la période étudiée, peu de documents font mention d'un enseignement des dangers qui bordent la Martinique. Si les savoirs sont ponctuellement communiqués par l'intermédiaire des périodiques, la diffusion de ces derniers pose également problème. Les *Annales maritimes et coloniales* se chargent de relayer certaines informations à un public plus large, voire à un niveau que l'on pourrait qualifier de national.

Le cabotage a probablement intégré rapidement la question des risques maritimes et notamment celui de l'échouage. La navigation hauturière n'a pas attendu le développement des savoirs scientifiques et militaires des littoraux martiniquais. Les voyageurs hauturiers ont plus que probablement constitué leur propre savoir⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 404

Durant le XIXe siècle, la principale mission est réalisée par Paul Monnier, ingénieur hydrographique auprès du Roi en 1824-1825⁴⁵⁶. Nous avons déjà fait référence à son travail pour illustrer les différents aspects des côtes martiniquaises. L'auteur retrace les différentes missions hydrographiques qui eurent lieu à la Martinique. Il cite par exemple les cartes de 1729, 1740, 1758 et 1763⁴⁵⁷. On remarque que les missions hydrographiques sont récurrentes au XVIIIe siècle. Cela démontre un intérêt croissant pour la connaissance des fonds marins. Mais qu'en est-il pour le XIXe siècle, période durant laquelle les méthodes de Beautemps-Beaupré révolutionnent les connaissances dans le domaine ? Paul Monnier s'étonne de la non-présence de cartes dignes de ce nom.

« Les seuls documents que nous possédons se réduisent à quelques descriptions défectueuses et à des plans très imparfaits des parties de la côte occidentales, visitées plus souvent que les autres, à raison des établissements militaires et des entrepôts de commerce »⁴⁵⁸.

Dans son ouvrage sur « le littoral martiniquais dans la littérature scientifique »⁴⁵⁹, Pascal Saffache retranscrit fidèlement les écrits de trois auteurs, en plus de ceux de Monnier, ayant voyagé à la Martinique et rédigés des descriptions du trait de côte. Ces derniers se concentrent essentiellement sur les zones de mouillage. Parmi tous ces auteurs, Monnier est le seul hydrographe, les autres étant de « simples voyageurs ».

Cette absence de mission hydrographique durant le XIXe siècle peut s'expliquer par plusieurs raisons. La première réside peut-être dans une connaissance jugée suffisante des fonds marins – il est vrai que pas moins de quatre missions précèdent le travail de Monnier. La seconde dans un désintérêt pour les Antilles. A la même époque, la France étend son empire en Afrique et en Asie du Sud-Est. D'autres

⁴⁵⁶ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83 ; *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 135

⁴⁵⁷ Paul Monnier, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, op. cit. supra n. 83, p. 2-4

⁴⁵⁸ *Ibid.*, p. 2

⁴⁵⁹ Pascal Saffache, Jean-Valéry Marc, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique*, op. cit. supra n. 82.

territoires, plus vastes et offrant plus de possibilités économiques, tombent sous l'égide française.

Si des missions hydrographiques n'ont plus lieu durant le XIXe siècle, les militaires prennent soin de corriger les erreurs qui ont pu se glisser dans les travaux antérieurs. Ainsi en 1868, le commandant Charles Fort du vaisseau le *Jean Bart* indique que la longitude « employée pour Fort-de-France est trop forte de 34,5^{o460} ».

« Dans le cours de ma première campagne à bord du *Jean Bart*, un séjour de deux mois et demi à la Martinique, m'avais permis de bien régler par de nombreuses observations quatre bonnes montres marines. Cependant, 21 jours après l'atterrissage au Cap Henry (États-Unis) un point calculé avec soin, nous plaçait à 7 milles dans l'intérieur tandis que le vaisseau se trouvait à un mille de terre. J'avais donc pensé que la Martinique était mal placée par rapport à la côte d'Amérique, car après une comparaison obtenue à l'observatoire d'Annapolis (Maryland), j'avais constaté que mes quatre États absolus, tout en donnant la même heure de Paris, étaient trop faible de 32 secondes de temps »⁴⁶¹.

Une nouvelle correction est effectuée en 1881 mais celle-ci porte sur les bouées balisant l'entrée du port de Fort-de-France. Cette charge est dévolue au capitaine du *Magicien*. Il fait le constat que les bouées ne sont plus « à l'endroit primitif de leur mouillage et se trouvent parfois un peu en dehors des bancs »⁴⁶².

Ces modifications indiquent qu'il n'y a plus de nouvelles études hydrographiques d'envergure durant le XIXe siècle. De plus, les auteurs des textes dont ces extraits sont tirés se réfèrent aux cartes dessinées par Paul Monnier en 1824. A titre d'exemple, la carte de la baie de Fort-de-France a été versée au dépôt de la Marine sous le numéro 387. Une lettre du 29 septembre 1880 la mentionne.

⁴⁶⁰ AN, MAR/3JJ/286, Fort Charles, Remarques sur la longitude de Fort-de-France (la Martinique), 15.10.1868.

⁴⁶¹ AN, MAR/3JJ/286, Fort Charles, Remarques sur la longitude de Fort-de-France (la Martinique), 15.10.1868.

⁴⁶² AN, MAR/3JJ/286, A bord du « Magicien », 29.02.1881.

« En conséquence, j'ai l'honneur de vous proposer d'envoyer à M. le Gouverneur de la Martinique les cartes numéros 389, 387, 391 »⁴⁶³.

Les périodiques se font l'écho des découvertes de nouveaux bancs présentant un risque pour la navigation. Ainsi le capitaine Musaus de la *Cartharina* signale la présence d'un haut fond non porté sur les cartes.

« Le capitaine Musaus de la *Catharina* a passé, le 2 juin 1886, dans la mer des Antilles, sur un haut-fond non porté sur les cartes ; la sonde a accusé 35 et 40 mètres, fond dur, et un quart d'heure après, 80 mètres, pas de fond. Croyant que c'était le banc du Misteriosa, il ne poussa pas plus loin ses recherches, mais une observation, prise aussitôt après, fit reconnaître que la proposition de ce haut-fond était : 18°22'N et 86°39'O »⁴⁶⁴.

Cette annonce, si elle ne concerne pas l'espace maritime de la Martinique, est révélatrice de la diffusion des savoirs par les périodiques. Ces derniers jouent le rôle d'intermédiaire entre scientifiques et capitaines - et entre capitaines.

III) Les évolutions technologiques

Le XIXe siècle est une période de mutation pour les pays occidentaux. Dès la moitié du siècle, l'industrialisation progressive de ces pays provoque une modification des flux commerciaux. Les marchandises échangées ne sont plus les mêmes qu'aux siècles précédents. Les produits coloniaux laissent peu à peu la place aux produits industriels. La métropole n'est pas la seule à s'industrialiser progressivement. La Martinique et la Guadeloupe mécanisent la production de sucre. Ces changements sont perceptibles au travers de l'examen de la cargaison des navires naufragés. Le trois-mâts *Berthe Collet* a une cargaison de « diverses marchandises, filin, engrais, charbon,

⁴⁶³ AN, MAR/3JJ/286, Lettre à Monsieur le Ministre. Au sujet des cartes déposée au dépôt de la Marine, 29.09.1880.

⁴⁶⁴ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Service administratif de la Marine. Marine et colonies. Avis aux navigateurs. Mer des Antilles. Haut-fond au S.O. du banc de Misteriosa, 15.08.1886.

légumes secs, soit 374 t[onneaux] de marchandises »⁴⁶⁵ lors de sa perte à Saint-Pierre en 1891. La Martinique importe du fret utile à l'automatisation de ses usines.

La marine connaît des changements majeurs. Les navires sont propulsés sur les océans grâce à la vapeur. Toutefois, ces évolutions ne connaissent pas une progression linéaire constante. Les différentes technologies sont concomitantes. La navigation à vapeur arrive tardivement aux Antilles. Sur les 598 pertes répertoriées dans notre base de données, seules 11 sont liées à la vapeur. On peut y ajouter la mention de trois paquebots et un aviso à vapeur. Ce qui porte à un total de 15 les bâtiments propulsés à l'énergie mécanique. Cela représente un ratio de 2% des naufrages. Ce faible pourcentage prouve que la navigation à la vapeur n'est pas développée aux Antilles durant le XIXe siècle. Elle reste marginale tout au long de la période. L'avis à vapeur le *Lucifer* est le premier navire impacté par un aléa climatique à la Martinique. Il parvient néanmoins à rentrer sans problème sur la rade de Saint-Pierre à la suite du raz-de-marée de 1858⁴⁶⁶. Ce n'est qu'à partir des années 1890 que l'on rencontre plus fréquemment des navires à vapeur à la Martinique. A la suite de l'ouragan d'août 1891, le paquebot *le Venezuela* est jeté à la côte avec des avaries mineures⁴⁶⁷. Il peut reprendre la mer très rapidement. En octobre 1901, c'est le paquebot le *Labrador* qui s'échoue sur un banc de sable dans le port de Fort-de-France⁴⁶⁸. Le navire s'en sort sans dommage. L'utilisation de la vapeur est souvent couplée à une construction en fer. Dans les deux cas, les navires s'échouent sur la côte mais s'en sortent sans trop de dégâts. Une construction traditionnelle en bois aurait pu leur être fatale. Il y a donc lieu d'établir une corrélation entre évolutions technologiques et diminution du risque maritime puisque les navires peuvent reprendre leur route rapidement après la catastrophe. Cependant, le recours à la vapeur s'accompagne de nouveaux risques maritimes. Les probabilités d'incendie deviennent

⁴⁶⁵ SHD, MV CC4 2200, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. Le trois-mâts « Berthe-Collet », immatriculé à Dunkerque, 29.08.1891.

⁴⁶⁶ ANOM, FM/SG/MAR/103/925, Boyer Edm., Lettre du Commissaire adjoint de la marine, chef du service de la marine à Saint-Pierre détaillant le raz-de-marée du 25 octobre 1858, 25.10.1858.

⁴⁶⁷ ANOM, FM/SG/MAR/76/620, Lieutenant-Colonel Pelletier commandant supérieur des troupes, Compte-rendu au sujet d'un cyclone, 26.08.1891.

⁴⁶⁸ ANOM, FM/SG/MAR/92/777, Le gouverneur Merlin M, Au sujet de l'échouement du paquebot « Labrador », 10.10.1901.

plus importantes. Un navire peut aussi se perdre en mer faute d'un chargement de combustibles suffisants pour effectuer la traversée⁴⁶⁹.

Les deux bâtiments, le *Venezuela* et le *Labrador*, appartiennent à la Compagnie Générale transatlantique. Au regard des données, il est possible d'émettre l'hypothèse que cette compagnie est un acteur du développement de la navigation à vapeur à la Martinique. Quoi qu'il en soit, en se basant sur le phénomène du naufrage pour analyser le développement de la navigation mécanique aux Antilles, on observe que la vapeur est d'abord utilisée par les autorités militaires de l'île. Le premier navire à vapeur perdu est un aviso. Elle est ensuite mise au service de la navigation commerciale. Or, l'étude de la fréquentation nous permet d'affirmer que le premier navire à propulsion mécanique à accoster à Saint-Pierre le 7 juillet 1822 est le *Comte Donzelot Donzelot*⁴⁷⁰ bien que ce dernier n'utilise de la vapeur qu'à titre de propulsion auxiliaire.

« Nous avons observé que cette eau était [...], mais cette dernière nous gagne rapidement. Après délibération avec mon équipage et pour le salut commun, nous avons décidé de mettre le pavillon national en berne et les pavillons de secours, nous avons décidé également de virer de bord pour entrer à Saint-Pierre. Les signaux ayant été aperçus de terre, le capitaine de port aidé d'un remorqueur est arrivé à bord, vers 6 heures du soir »⁴⁷¹.

L'analyse seule du naufrage ne peut donc pas suffire à établir des conclusions définitives, d'où la nécessité de changer de perspective et de considérer la fréquentation maritime. Toutefois, elle n'en reste pas moins un prisme utile pour obtenir un aperçu de la fréquentation d'une zone déterminée puisque la connaissance de celle-ci est indispensable au moment du sauvetage. Le capitaine Ferraro commandant l'*Amélie* reçoit l'aide d'un remorqueur lorsqu'il découvre que les cales de son navire se remplissent d'eau. Le bâtiment de secours parvient à tracter le navire jusqu'à l'Anse Thurin.

⁴⁶⁹ Jean-Louis Lenhof, *Les hommes et la mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, op. cit. supra n. 29, p. 84

⁴⁷⁰ Maxence Robyns, *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, op. cit. supra n. 47, p. 9

⁴⁷¹ SHD, MV CC4 2246, Ferraro Nicolas-Gaëtan, Traversée de Génipa à Marseille. Naufrage de l'"Amélie", 10.02.1902.

IV) La préparation de l'équipage

Aux Antilles, les conditions de navigation sont favorables la majeure partie de l'année. Seule la période de l'hivernage vient troubler le calme de la mer des Caraïbes. Les équipages des navires fréquentant les zones tropicales sont-ils préparés en amont aux conditions climatiques qu'ils sont susceptibles de rencontrer ? Répondre à cette question n'est pas simple du fait de la nature des sources consultées pour la rédaction de cette thèse puisqu'elles n'abordent pas directement la constitution et la formation des équipages. Les journaux de bord dépouillés aux Archives Nationales à Paris contiennent-ils des annotations des capitaines pouvant indiquer qu'ils ont briefé leur équipage quant aux conditions de navigation aux Antilles ?

Dans son étude sur les « hommes entre Mer du Nord et Méditerranée », Thierry Allain note que les capitaines étaient proches les uns des autres, partageant une expérience commune de la Méditerranée⁴⁷². Il y a l'existence d'un « esprit dynamique » favorisant les fratries de navigateurs connu depuis longtemps⁴⁷³. Ce constat fait en mer Méditerranée ne se limite pas à ce seul espace géographique. Le monde de la mer est un univers relativement clos. Cette vérité doit donc être similaire pour l'espace maritime des Antilles. En se basant sur les patronymes des capitaines de commerce, est-il possible de mettre en évidence des familles de navigateurs se rendant régulièrement aux Antilles ?

L'analyse des patronymes des capitaines a été envisagée, mais les sources trop souvent incomplètes ont entravé ce travail de réflexion. Les premiers résultats apparus ne relèvent pas d'une qualité scientifique suffisante. Il n'est donc pas possible d'établir un savoir scientifique avec les données en notre possession. Il faut toutefois exclure qu'un capitaine ait fait naufrage à plusieurs reprises à la Martinique.

⁴⁷² Thierry Allain, « Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée. Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer intérieure au XVIIIe siècle », dans Xavier Daumalain, Daniel Faguet, Olivier Raveux, *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes XVIe-XXe siècles*, « Le temps de l'histoire », Péronnas, 2016, p. 103-116, en particulier p. 109

⁴⁷³ *Ibid.*, p. 110

Alain Cabantous et Gilbert Buti ont par leurs travaux fait le constat que l'équipage est souvent différent et hétérogène à chaque traversée. Cette particularité entraîne un risque accru pour la navigation. Le métier de marin « requiert l'assimilation d'un vocabulaire technique minimal pour nommer les composantes de navire, définir les tâches à accomplir, rapporter l'état de la mer, désigner le temps du travail fragmenté et signaler les fonctions de chacun »⁴⁷⁴. Ce choix de l'équipage est laissé par les armateurs aux capitaines⁴⁷⁵.

La lecture des cahiers de bord ne laisse pas entendre qu'il y a un quelconque soin de préparer les équipages aux manœuvres qu'ils sont susceptibles de devoir accomplir rapidement en cas de survenue d'un ouragan. Néanmoins, le commandant Reynaud de la gabare la *Gironde* inscrit dans son journal à la date du 18 au 19 septembre 1818 qu'il a ordonné de « recaler les mâts de hune et ramasser toutes les manœuvres, afin d'offrir une moindre surface au vent en cas d'ouragan »⁴⁷⁶. Face à un ciel se dégradant fortement, le commandant militaire Reynaud prend d'autres mesures pour protéger son navire d'un danger qui s'annonce imminent. Notons qu'il s'agit ici d'un navire militaire et non de commerce. Le mode de recrutement de l'armée diffère fortement du privé.

« Le temps ayant mauvaise apparence le vent étant faible et humide la mer grossissant. J'ai pris toutes mes mesures pour prévenir les accidents d'un coup de vent en sorte que l'ancre de veille a été mise en mouillage la biture prise et montée sur le pont.

Le temps gris, les vents de la partie Nord la mer annonçait du mauvais tems à 3 heures les vents étaient au ONO, et voyant beaucoup de grains dans le vent qui soufflait déjà avec assez de force, et le bâtiment ayant fort peu de chasse, j'ai laissé tomber l'ancre de bâbord 25 ou 30 brasses pour mouiller de nouveau l'ancre de veille en filer ce même nombre de brasses de son câble pour les faire travailler ensemble sans diminuer notre chasse à 7h ½ ce mouvement était

⁴⁷⁴ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIIe siècle à nos jours*, op. cit. supra n. 41, p. 67

⁴⁷⁵ *Ibid.*, p. 63

⁴⁷⁶ AN, MAR/4JJ/187, Reynaud, Journal de bord. Gabarre la « Gironde », 19.09.1818.

terminé nous avons étalingué sur une ancre à jet un grelin de 60 brasses pour mouiller au besoin [...]

De 4 h ½ à 5h il ventait tourmente et craignant pour la sûreté de mon bâtiment j'ai fait mettre les vergues de hune sur le pont amener la vergue barrée sur le bord et mis les mâts de perroquet sur la drôme »⁴⁷⁷.

Cet extrait illustre que le commandant Reynaud tente de protéger son navire de la houle cyclonique et des vents violents. Il déplace les ancres du navire afin que ce dernier ne soit pas jeté à la côte. Le vocabulaire utilisé par le commandant ne laisse pas entendre que les marins en charge d'effectuer ces manipulations sont inexpérimentés. La lecture du texte suggère que les choses se passent normalement malgré les conditions climatiques environnantes.

L'équipage des navires n'est pas préparé aux conditions climatiques exceptionnelles qui frappent les Antilles durant la saison de l'hivernage. Les opérations effectuées semblent être habituelles, à savoir : assurer l'ancrage et limiter l'emprise au vent du navire. Ces deux stratégies étant similaires lors de tout temps violent, il n'y a donc pas de mesures spécifiques prises face aux ouragans.

La part relative à l'expérience des équipages et des capitaines ne transparaît pas dans les rapports de la CSN. Comment connaître dès lors le temps de réaction de chacun face à la fureur de la nature ? L'hypothèse selon laquelle l'expérience acquise ne peut être que bénéfique au navire est plausible. Cependant, face au manque d'éléments historiques, il n'est pas possible d'en calculer les avantages...

⁴⁷⁷ AN, MAR/4JJ/187, Reynaud, Journal de bord. Gabarre la « Gironde », 21.09.1818.

B. Protéger, secourir, l'après naufrage et les commissions d'enquête

Au XIXe siècle, des associations se mettent en place pour secourir les marins en difficulté. L'Angleterre fait figure de proue dans le domaine puisqu'elle est la première à organiser une lutte coordonnée pour le sauvetage en mer à la fin du XVIIIe siècle. Plusieurs innovations sont le fait d'Anglais (sociétés, concours de maquette de canots de sauvetage, actions individuelles)⁴⁷⁸.

En France métropolitaine, la première association est la « société humaine des naufragés » fondée en 1825. En 1835, est créée à Paris une société centrale qui ne persiste pas dans le temps. C'est en 1864 que la « Société centrale du sauvetage des naufragés (S.C.S.N.) » voit le jour⁴⁷⁹. Dans les Antilles, le rôle de secours aux personnes est dévolu à l'administration de la marine⁴⁸⁰. Les sources racontent une autre histoire selon laquelle il apparaît que le sauvetage relève plus de l'initiative de la population locale. A maintes reprises, les périodiques officiels de la colonie ne manquent pas de remercier et de féliciter tel ou tel habitant pour son initiative de secours aux marins. Cette différence entre sources et faits historiques provient de la nature des documents consultés puisque ces derniers ne font pas mention des navires du domaine.

Le naufrage à la Martinique étant un phénomène côtier, principalement portuaire et la majorité des pertes ayant lieu à Saint-Pierre, ces caractéristiques couplées à la mainmise des autorités sur la maîtrise des littoraux sont intéressantes pour observer un développement des sauvetages différent de ceux pratiqués en Angleterre ou dans l'hexagone. En Martinique, rares sont les pillages. La population se porte volontiers aux secours des gens de mer en difficulté.

En se concentrant sur le rôle de chacun lors du sauvetage, nous pouvons nous poser la question de savoir quelle est la part d'initiative individuelle dans ce domaine ?

⁴⁷⁸ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 408

⁴⁷⁹ Michèle Battesti, *Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée*, op. cit. supra n. 37, p. 112 et 116

⁴⁸⁰ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 408

Les mentions de secours ne sont pas fréquentes par rapport au nombre des pertes maritimes sur l'ensemble de la période. Il n'en demeure pas moins que des navires sont envoyés à la recherche des bâtiments perdus en mer.

1) Le sauvetage : entre pouvoir public et population locale

Lorsqu'un navire se trouve en difficulté, plusieurs acteurs interviennent. Les administrateurs de la marine sont les premiers à contribuer aux secours. Ils participent au choix du mouillage et à l'adaptation du port au milieu insulaire tropical. Ces deux éléments concourent à la sécurisation de l'espace maritime et à la diminution des pertes. Le capitaine du port et les capitaines des navires du domaine sont des acteurs importants de cette administration.

Le rôle du capitaine du port est de coordonner les secours⁴⁸¹, d'organiser le mouillage avant l'apparition d'un aléa climatique et de recevoir les dépositions des capitaines des navires marchands. Il est chargé d'alerter les navires de l'arrivée d'un ouragan pour qu'ils puissent se mettre en sûreté

« le capitaine du port, fit dès le matin hisser au mât de pavillon le signal aux navires de faire porter des amarres sur les coffres et je l'engagerai, dans la crainte que cet ordre ne fût pas compris par tous les capitaines, à envoyer le pilote dans une embarcation du port, expliquer & surveiller l'exécution du signal qui avait été donné de terre »⁴⁸².

Les signaux consistent en deux drapeaux qui sont illustrés dans le *Journal officiel de la Martinique*⁴⁸³. Bien que l'extrait ci-dessus date de 1858, le dessin des deux drapeaux est postérieur d'une vingtaine d'années. Il se peut que ces signaux ne soient pas toujours compris par les gens de mer. Le premier signal indique la présence de mauvais temps. Il s'agit d'un drapeau triangulaire alternant huit fois les couleurs blanc et rouge. Si le temps se dégrade encore et tourne en aléa climatique plus

⁴⁸¹ *Ibid.*, p. 416

⁴⁸² ANOM, FM/SG/MAR/103/925, Boyer Edm., Lettre du Commissaire adjoint de la marine, chef du service de la marine à Saint-Pierre détaillant le raz-de-marée du 25 octobre 1858, 25.10.1858.

⁴⁸³ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Avis aux navigateurs. Drapeaux, 10.07.1877.

important, un second drapeau est hissé. Il a une forme carrée dont les contours sont bleus et le centre blanc.

Le capitaine du port est chargé de coordonner les secours. Alors que *l'Artémise* se remplit d'eau, « 21 hommes du pays »⁴⁸⁴ sont envoyés à bord pour actionner les pompes et tenter de sauver le navire. Mais face à la déroute du navire, ils se dirigent vers *l'Aurélie*. Toutes ces personnes sont sous le commandement du capitaine du port qui organise les opérations de sauvetage.

A la suite d'un naufrage, c'est devant le capitaine du port que les capitaines des navires marchands font leur déposition. Ainsi, tous les rapports de la commission supérieure des naufrages analysés pour cette thèse sont co-signés par le capitaine du port. Celui-ci fait donc figure d'autorité et c'est d'après les renseignements obtenus que la commission statue sur le sort du capitaine naufragé. Sera-t-il relaxé ou au contraire condamné ?

L'extrait présente un autre aspect de la fonction du capitaine du port. Il a sous sa charge des pilotes chargés d'aider les capitaines des navires à entrer dans les rades et les mouillages de la colonie. Il n'est dès lors pas rare d'observer des querelles entre le capitaine du port, les pilotes et les capitaines des navires marchands. Bien que les pilotes soient présents à bord pour diminuer les risques de faire naufrage, ils peuvent selon Jacques Ducoin⁴⁸⁵ et selon les documents consultés pour cette thèse (voir III.C.I.2) être responsables de la perte du navire. Dans le cas du naufrage de la *Valentine*⁴⁸⁶, c'est le pilote qui est mis en cause par la commission supérieure des naufrages.

Le capitaine du port et les pilotes ne sont pas les seuls à intervenir lorsqu'un naufrage est sur le point de se produire. Les navires du domaine ont la responsabilité

⁴⁸⁴ ANOM, FM/SG/MAR/103/925, Boyer Edm., Lettre du Commissaire adjoint de la marine, chef du service de la marine à Saint-Pierre détaillant le raz-de-marée du 25 octobre 1858, 25.10.1858.

⁴⁸⁵ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 39

⁴⁸⁶ SHD, MV CC4 2094, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur la perte du brig la « Valentine », de Marseille, commandé par le sieur Brohan (Alphonse-Julien), capitaine au long cours, naufragé, le 19 avril 1880, sur les récifs situés à l'Est du François (Martinique), 31.07.1880.

de partir à la recherche d'un navire perdu. Au cours de la période, plusieurs bâtiments sont expédiés afin de secourir des naufragés. On cite par exemple la corvette *l'Isis* ayant reçu la mission d'aider *la Jeune Ernest* lors de l'aléa climatique de 1831⁴⁸⁷. Un cas particulier illustre parfaitement ces différentes missions de sauvetage. Il s'agit du gros bois *n.m. 1835e* qui est emporté, dans la nuit du 21 au 22 avril 1835, par le mauvais temps et qui dérive jusqu'à l'île de Corn Island où il touche terre le 11 mai⁴⁸⁸. Plusieurs navires se sont portés au secours de l'embarcation mais toutes les tentatives de sauvetage échouent.

« Cette circonstance m'ayant été connue le 24 au matin, l'expédiai immédiatement dans ma direction que le vent avait tenu pendant la nuit du 22, la goélette la *Topaze*, et M. le commandant A. B. de Mackau parti lui-même avec l'*Atalante* et dirigea également la frégate l'*Astrée* à la recherche de ce gros bois »⁴⁸⁹.

Cette lettre rédigée par le gouverneur Halgan explique que la goélette la *Topaze* est expédiée vers Sainte-Lucie et Saint-Vincent. Quant à la frégate *l'Astrée* et au navire *l'Atalante*, ils se portent à 80 lieues sous le vent, tentant de retrouver le navire perdu.

Le navire *Maria Auger* reçoit l'aide de plusieurs navires de terre. Le but du capitaine est de faire échouer le navire afin de pouvoir le sauver de la proie des flammes. Il décrit les tentatives de sauvetage de son bâtiment à la commission supérieure des naufrages :

« Je fis embarquer l'équipage dans les embarcations après délibérations de tout le monde et je fis partir le second avec trois hommes dans le canot pour demander des secours à terre. Je fus plusieurs fois à bord dans la soirée pour gouverner le navire, à l'effet de le mettre à la côte, mais les changements de directions de la brise m'obligeaient à chaque fois de m'embarquer dans le canot chassé par la fumée. Plusieurs embarcations de terre ont essayé de remorquer le

⁴⁸⁷ FM/SG/MAR//103/920, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Lettre en rapport avec la forte bourrasque d'août 1831, 13.08.1831.

⁴⁸⁸ ANOM, FM/SG/MAR/102/918, Barrot Ad. (Consul de France à Carthagène), Copie de la lettre du Consulat de France à Carthagène au sujet du gros bois emporté au large, 24.06.1835.

⁴⁸⁹ ANOM, FM/SG/MAR/102/918, Vice-Amiral Emmanuel Halgan, gouverneur, Annonce la perte d'un gros bois ayant à bord plusieurs militaires, 03/051835.

navire sans pouvoir y parvenir. A la nuit, le navire était complètement perdu. A 9h, j'expédiai le reste de l'équipage sous la conduite du garde maritime du Prêcheur et je restai aux alentours du navire dans la pirogue de monsieur Pinard, planteur à l'Anse des Galets. A 10h du soir, nous vîmes un vapeur, probablement envoyé à notre secours par le cosignataire. Ce vapeur fit le tour du navire et retourna immédiatement à Saint-Pierre. Nous ne pûmes communiquer avec lui car il ne nous voyait pas et ne pût entendre nos cris »⁴⁹⁰.

Dans cet extrait, le capitaine Lebon affirme qu'il envoie son second en vue de trouver du secours à terre. Plusieurs navires tentent d'amener le bâtiment à toucher terre. Il n'est pas mentionné s'ils sont du domaine ou si ce sont des embarcations privées. Il fait uniquement mention de la « pirogue de monsieur Pinard ». Cela démontre que lors d'un sauvetage, l'aide provient de l'autorité public et du privé. L'indication de l'envoi d'un vapeur est particulièrement intéressante car son utilisation permet aux navires de secours de se rendre plus rapidement sur place que par la voile.

Comme l'illustre l'extrait ci-dessus, les institutions publiques ne sont pas les seules à intervenir lors d'un naufrage puisque la population locale se porte également au secours des sinistrés. Rares sont les pertes où ne sont pas intervenus des acteurs issus du domaine privé. Les périodiques analysés ne manquent pas de faire l'éloge d'un habitant ou d'un marin pour sa bravoure dans le sauvetage d'un navire en difficulté ou pour avoir ramené une embarcation emportée par les courants.

Il est vrai que les riverains sont souvent les premiers sur place lorsqu'un désastre se produit. C'est le cas lors du naufrage d'un navire négrier à l'Anse Cafard en 1831. Alors que le navire vient d'être jeté à la côte, le gérant de l'habitation Latournelle, M. Dizac, se rend avec ses esclaves sur le rivage afin de secourir les survivants⁴⁹¹. En 1817, lors du naufrage de la *Caravanne*, on compte parmi les secours, une pirogue envoyée par le commandant du Marin⁴⁹².

⁴⁹⁰ SHD, MV CC4 2172, Lebon, Déposition du commandant Lebon au sujet de l'incendie de son navire « Maria Auger », 27.08.1883.

⁴⁹¹ ANOM, FM/SG/MAR/78/641, Le directeur Général de l'Intérieur le Boitet, Rapport sur le naufrage d'un bâtiment négrier, 16.04.1830.

⁴⁹² FM/SG/MAR/CORR/35, Kergrist Thomas Louis Kirkland Le Normant de, Rapport de la perte de la flûte du Roi « La Caravanne », 1817.

A la lecture des documents, il apparaît que le sauvetage est une affaire d'État. Chaque échelon du pouvoir tente de secourir les marins en difficulté. Ce cas de figure n'est pas propre à la Martinique puisque les autorités agissent de même à la Guadeloupe⁴⁹³. Cela s'explique par le fait que le pouvoir central a la mainmise sur les littoraux de la colonie. Un élément est pourtant interpellant, c'est la non-présence dans les sources de l'utilisation des navires à vapeur pour aider les navires à entrer dans les rades de la colonie. Si une première explication est à mettre en rapport avec le caractère défaillant des sources consultées, un autre peut trouver son origine dans la géographie de la rade de Saint-Pierre qui reste la plus fréquentée durant tout le XIX^e siècle. Celle-ci, large et ouverte en arc de cercle, ne semble poser aucun problème pour l'abordage. Il n'en est pas de même pour le port de Fort-de-France où le recours à la vapeur peut s'avérer nécessaire afin de faciliter l'entrée dans le port, ce dernier étant plus difficile d'accès en raison des bancs de sable qui le parsèment.

II) L'après naufrage : que faire après la perte de son navire ?

Pour réduire l'impact des pertes en mer, des procédures post-naufages sont mises en place. La principale est le système des assurances maritimes permettant une gestion mutualisée des risques. Les assurances ont fait l'objet d'une étude détaillée par Jacques Ducoin. La prime d'assurance, c'est-à-dire le coût de l'assurance, payée par l'assuré varie en fonction du voyage effectué. Dans le cas des séjours en droiture, ces frais sont de 1,5 à 2,5%⁴⁹⁴. Ces primes peuvent être modifiées par l'assureur suivant le contexte historique (période de guerre ou de paix), la saison du départ et d'arrivée, la distance et le trajet du voyage.

Après la perte de son navire, le capitaine doit en théorie en informer les autorités des lieux (capitaine du port, inscription maritime et le tribunal de première

⁴⁹³ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVII^e – mi XIX^e siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 413-420

⁴⁹⁴ Jacques Ducoin, *Naufages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, op. cit. supra n. 40, p. 166

instance⁴⁹⁵). Les autorités se chargent de constater les dégâts ou l’abandon du navire. Un rapport est alors transmis aux armateurs qui peuvent se faire indemniser par l’assureur⁴⁹⁶.

En 1860, sous l’impulsion du ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat⁴⁹⁷, une commission chargée d’étudier les naufrages voit le jour. Ses archives ont été utiles à la rédaction de l’ouvrage de Frédéric Caille⁴⁹⁸, mais la commission n’a pas fait l’objet d’une recherche détaillée. Cette thèse se heurte alors à un manque d’informations portant sur une institution qui se révèle pourtant être une mine de renseignements pour quiconque s’intéresse aux naufrages pour la période ultérieure à 1860. La commission statue sur des naufrages ayant lieu sur toutes les mers du globe et il apparaît à la lecture de ses rapports qu’elle ne siège pas aux Antilles mais dans une ville de la métropole.

Pour rappel, cette commission est chargée de juger la responsabilité des capitaines dans la perte de leur navire.

A la suite d’un désastre, le capitaine doit déposer devant témoin le récit détaillé de sa mésaventure. Les rapports sont particulièrement utiles à l’historien, puisqu’ils consistent dans la majorité des cas à des questionnaires reprenant environ une trentaine d’items. Ils portent par exemple sur l’âge du navire, l’effectif de l’équipage, l’assurance du navire et/ou du fret, l’état de la mer, les conditions météorologiques au moment du naufrage, le lieu du sinistre et la conduite du capitaine.

Navire	Année	Montant (francs)	Lieux	Sources
<i>La Rose</i>	1886	45 ou 90000	n.m.	CC4 2085
<i>Zéphir</i>	1887	40 000	n.m.	CC4 2122

⁴⁹⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 65

⁴⁹⁶ *Ibid.*, p. 425

⁴⁹⁷ Prosper de Chasseloup-Laubat (1805-1873) est ministre de l’Algérie et des colonies puis de la marine et des colonies de 1858 à 1867. BNF. Presse locale ancienne, « *Prosper de Chasseloup-Laubat (1805-1873)* », s. d., https://data.bnf.fr/fr/10721725/prosper_de_chasseloup-laubat/ (consulté le 21/10/2021)

⁴⁹⁸ Frédéric Caille, *La figure du sauveteur : naissance du citoyen secourteur en France (1780 - 1914)*, « Collection Histoire », Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006

<i>Hilda</i>	1879	40 000	Bordeaux + M. Falquet (courtier)	CC4 2153
<i>Molière</i>	1879	n.m.	n.m.	CC4 2154
<i>Pouillac</i>	1879	60 000	Bordeaux	CC4 2155
<i>Port-Nichet</i>	1879	40 000	n.m.	CC4 2155
<i>Valentine</i>	1880	25 000 (1/3 de sa valeur)	Nantes	CC4 2159
<i>Reine Marguerite</i>	1880	50 000	Marseille (41 000) + Paris (6 000) + Havre (3 000)	CC4 2159
<i>Bayadère</i>	1883		Paris	CC4 2170
<i>Lemnos</i>	1883			CC4 2172
<i>Maria Auger</i>	1883	50 000	Havre	CC4 2172
<i>Mysore</i>	1883	16 000 (valeur du navire 49 000)	Havre + Paris	CC4 2172
<i>P.A.J.</i>	1883	18 000	Nantes	CC4 2173
<i>Tapageur</i>	1883	50 0000		CC4 2174
<i>Charité</i>	1883	33 000	Paris (6 compagnies)	CC4 2189
<i>Paul Marie</i>	1883	15 000	Nantes (11 000) + Havre (4 000)	CC4 2198
<i>Anna</i>	1891	34 000	Havre + Bordeaux	CC4 2200
<i>Berthe Collet</i>	1891	65 000	Havre	CC4 2200
<i>Bienfaiteur</i>	1891	n.m.	n.m.	CC4 2200
<i>Alphonse Zélie</i>	1891	42 000	Nantes	CC4 2200
<i>Emmanuel Auger</i>	1891	50 000	Havre + Paris	CC4 2201
<i>Nantes</i>	1891	40 000	Nantes	CC4 2202
<i>Marie- Eugénie</i>	1893		Nantes	CC4 2210
<i>Auguste et Julie</i>	1897		Havre	CC4 2225

<i>Louise</i>	1899			CC4 2233
<i>Amélie</i>	1902	40 000	Paris + Marseille	CC4 2246

Tableau 44 Montant et lieux des assurances souscrites pour les navires naufragés à la Martinique

L'enquête sur les naufrages et accidents de mer relative au trois-mâts *Paul-Marie* informe que le navire est assuré pour 15 000 francs sur les places de Nantes et du Havre. Il l'est pour 11 000 francs à Nantes et 4 000 au Havre⁴⁹⁹. Le trois-mâts *Emmanuel Auger* est assuré pour 50 000 francs sur les places du Havre et de Paris⁵⁰⁰. Il semble que ces bâtiments soient assurés dans deux compagnies distinctes. Chaque assureur ne s'engage donc que pour la somme inscrite dans le contrat. Pour le cas du *Paul-Marie*, les assureurs de la ville de Nantes verseront 11 000 francs et ceux du Havre 4 000 francs d'indemnités en cas de perte du navire. En moyenne, les navires sont assurés pour un peu plus de 39 000 francs. En ce qui concerne le *Mysore*, le capitaine mentionne à la CSN que le navire est assuré pour moins de sa valeur⁵⁰¹.

Les investigations dirigées par la commission peuvent être agrémentées de plans illustrant l'accident. Deux plans ont pu être mis en évidence. L'un portant sur l'échouage du *Labrador*⁵⁰², le second sur la collision entre le *Canada* et la *Louise*⁵⁰³. Ces plans se veulent être une aide afin que les juges puissent rendre une ordonnance la plus juste possible. Les jugements de la commission sont remis à posteriori et n'émanent pas de personnes résidant aux Antilles. Ceci nous mène à une interrogation toute particulière. Ces personnes sont-elles les plus à même de prendre ce genre de décision ? Les conditions de navigation aux Antilles sont spécifiques. La puissance d'un ouragan ne peut être comparée à celle d'une tempête d'hiver. L'analyse des

⁴⁹⁹ SHD, MV CC4 2099, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement à la plage du Carbet (Martinique) le 5 décembre 1890, du trois-mâts « Paul-Marie », de Saint Malo, commandé par le capitaine au long-cours Lecarre (Henri-Marie), inscrit à Vannes. Déposition de Henri Marie Lecarre, capitaine au long cours, capitaine du navire., 18.02.1891.

⁵⁰⁰ SHD, MV CC4 2201, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. 3 mâts « Emmanuel Auger », immatriculé au Havre, 27.08.1891.

⁵⁰¹ SHD, MV CC4 2172, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. 3 mâts barque « Mysore », armé à Marseille en mai 1883, naufragé en rade de Saint-Pierre (Martinique) dans l'ouragan du 4 au 5 septembre 1883. Déposition de Henri Désiré Mahé, commandant., 19.10.1883.

⁵⁰² SHD, MV CC4 2243, Plan en rapport avec l'échouement du paquebot « Labrador », [s.d.].

⁵⁰³ SHD, MV CC4 2233, Plan en rapport avec la collision entre la « Louise » et le « Canada », [s.d.].

sources n'a pas permis de déterminer si la demande pour obtenir des plans, phénomène pourtant rarissime, résulte des membres de la commission ou des autorités locales. Une étude approfondie des archives de cette institution permettrait de répondre à cette question. En analysant l'ensemble des dossiers, il est possible de savoir si les croquis des naufrages sont récurrents ou non. S'ils le sont, cela signifie qu'ils constituent une pièce essentielle aux dossiers et que les documents provenant des Antilles sont incomplets par la faute des autorités présentes sur place. S'ils ne sont pas fréquents, alors les dossiers traitant des Antilles sont en adéquation avec leurs homologues métropolitains. Dans notre cas de figure, il apparaît que ces plans participent à une représentation correcte du désastre maritime.



Illustration 6 Plan du port de Fort-de-France et de la trajectoire du paquebot *Labrador* (s.d.), SHD MV CC4 2243

Ce plan représente le port de Fort-de-France. Il détaille les différentes profondeurs de la baie. Afin de se rendre au pied du fort Saint-Louis, les navires doivent emprunter la passe du carénage et éviter les bancs de sable qui jalonnent la baie. Plusieurs coffres sont mentionnés permettant aux bâtiments de se diriger dans la passe. En rouge, le *Labrador* est représenté. Il était amarré à côté du *Tamaya*. Ce navire est l'une des épaves de 1902 découverte par Michel Météry lors de ses plongées dans la baie de Saint-Pierre⁵⁰⁴. Le navire a pris à tribord et emprunté le chenal pour sortir du port. Mais une confusion sur le parcours à suivre entraîne une mauvaise décision du capitaine ce qui provoque l'échouement du navire.

⁵⁰⁴ Michel Météry, *Tamaya : les épaves de Saint-Pierre*, Nouv. éd., Paris, Institut océanographique, 2002

En haut à gauche, le croquis du fort Saint-Louis, de la place de la Savane et d'une partie de la ville de Fort-de-France.

Au centre, le plan du bassin de carénage, le Bassin de Radoub et les quais de la compagnie générale transatlantique. Cette compagnie fait la liaison entre la métropole, les Antilles et l'Amérique centrale.

Ces plans sont essentiels à la compréhension des accidents puisque les dépositions des matelots et des autorités portuaires sont contradictoires. Afin de sortir du port de Fort-de-France, les navires doivent suivre une route spécifique et bien délimitée passant à tribord du coffre numéro 2 éclairé en rouge et à bâbord du coffre numéro 3⁵⁰⁵. Lors de la survenue du naufrage, l'éclairage des deux feux est inversé provoquant la confusion du capitaine Brillouin. Le pilote du port non embarqué à bord ne pût corriger l'erreur de Brillouin.

En conclusion, le secours aux personnes est partagé aux Antilles. La population locale aide volontairement les autorités publiques. Les représentants de celles-ci sont le capitaine du port, le commandant de la marine et le gouverneur. Tous trois se répartissent les tâches à accomplir. Au premier échoit l'organisation des secours, au second et au troisième, l'envoi de navires de sauvetage.

Suite à la perte de son navire, le capitaine doit réaliser plusieurs démarches administratives pour déclarer l'accident dont il a été la victime. Il doit faire une déposition devant le capitaine du port qui alerte alors les armateurs afin que ceux-ci puissent obtenir un remboursement par leurs assureurs. A partir de 1860, une commission est mise en place pour juger les capitaines des navires. Ils peuvent recevoir un jugement favorable, un blâme ou être déchu du droit de commander.

⁵⁰⁵ SHD, MV CC4 2243, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement du « Labrador », paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, sur le banc de la Carrière (passe du Carénage), dans la baie de Fort-de-France (Martinique), le 3 octobre 1901, à 6h30 du soir, [s.d.].

C. Aménager et sécuriser les mouillages

La question de la sécurisation des mouillages et des zones portuaires est l'un des principaux aspects de la sécurité maritime à la Martinique. Le choix officiel d'une zone de mouillage sûre durant l'hivernage a fait l'objet d'une analyse précédemment. L'aménagement de ces zones est une nouvelle étape de la sécurisation des espaces. Durant les premières décennies de la colonisation, la politique officielle est celle de l'adaptation, les navires marchands se devant de quitter la colonie avant la saison cyclonique. Mais face à l'ampleur des échanges, cette politique devient impossible. S'ensuit alors un façonnement et un aménagement progressifs des espaces portuaires dans l'optique de limiter les pertes maritimes.

Le XIXe siècle est une époque de modernisation des ports en Europe comme ailleurs. Ceux-ci se développent considérablement avec l'essor de la Révolution industrielle. Ils doivent se montrer capables d'accueillir des navires dont le tonnage ne cesse d'augmenter devenant de plus en plus imposants. Bruno Marnot⁵⁰⁶ a réalisé une étude approfondie du développement des infrastructures portuaires. Le cas de la Martinique est étudié par Pascal Clément⁵⁰⁷ dans un mémoire de master.

A travers la question des améliorations portuaires et des littoraux, on observe des Antilles avides d'appliquer des méthodes et des solutions déjà adoptées pour les ports métropolitains. Ce mimétisme est fondé d'une part sur la croyance de l'appartenance à un monde transatlantique et d'autre part sur la volonté de ne pas sembler en sous-développement par rapport à la métropole. Les pays occidentaux se tournent vers l'Afrique et le Pacifique pour obtenir de nouveaux débouchés pour leurs productions industrielles. Dans ce contexte, les Antilles veulent apparaître plus modernes que ces nouvelles colonies. Aussi faut-il alors s'interroger sur l'utilité de toutes ces améliorations. Sont-elles les plus adéquates et répondent-elles avec pertinence aux risques maritimes en milieu tropical ?

⁵⁰⁶ Bruno Marnot, *Les villes portuaires maritimes en France XIXe-XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2015

⁵⁰⁷ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4

La sécurisation des ports est envisagée sous deux angles : l'aménagement portuaire et la sécurisation des accès. Le premier répond à la question des pertes au mouillage durant la saison cyclonique et le second à celle des erreurs humaines ou de la méconnaissance des littoraux.

I) Aménagements portuaires

Au XIXe siècle, les réponses aux risques se font de manière globale et se matérialisent par des projets d'aménagements multiples⁵⁰⁸. Cette vision permet une meilleure gestion des risques. Les solutions envisagées pour renforcer la sécurité des ports consistent à l'amélioration du plan d'eau où stationnent les navires.

Par ses recherches sur le déplacement des activités commerciales de Saint-Pierre à Fort-de-France, Pascal Clément démontre que l'Empire français n'a pas de vue générale d'optimisation de ses ports. Le rôle de sécuriser la navigation revient au pouvoir local qui bénéficie d'une grande autonomie en la matière⁵⁰⁹.

Saint-Pierre et Fort-de-France ont une situation géographique différente. Alors que Saint-Pierre se présente sous la forme d'une rade circulaire ouverte, Fort-de-France est situé au fond d'un cul-de-sac. Comme vu précédemment (voir II.1.C), cette différence topographique a des répercussions différentes sur le type de naufrage. A Saint-Pierre, les navires sont dans leur grande majorité jetés sur la côte. Le constat est un peu plus nuancé pour Fort-de-France où les conséquences sont plus diversifiées. Ces différences ont-elles une influence sur les aménagements portuaires envisagés par les autorités ? Les nouvelles installations portuaires sont-elles les mêmes dans les deux villes ?

Tout au long de la période, Fort-de-France ne cesse de concurrencer les flux commerciaux de Saint-Pierre sans toutefois pouvoir prétendre égaler la puissance financière de sa rivale du nord. Les aménagements portuaires ont-ils débuté à Saint-Pierre ou à Fort-de-France ? Répondre à cette question, c'est se demander si les

⁵⁰⁸ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 335

⁵⁰⁹ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 72

autorités ont favorisé une ville plutôt que l'autre. Saint-Pierre bénéficie-t-elle prioritairement de nouvelles infrastructures, les autorités ayant pris en compte le grand nombre de pertes qui s'y produisent lors de l'hivernage ? Si au contraire, c'est Fort-de-France qui en jouit, alors le pouvoir local semble privilégier les désirs de la ville administrative à concurrencer le commerce de Saint-Pierre.

01) Saint-Pierre

L'étude des améliorations portuaires de Saint-Pierre est analysée au regard d'une « réponse à une communication concernant le service des ports de Saint-Pierre »⁵¹⁰ rédigée en 1833. Cette donnée est particulièrement intéressante aux yeux de l'historien puisqu'elle expose le questionnement des capitaines de commerce aux solutions entreprises par la colonie. Les archives abordant les aménagements du port de Saint-Pierre ne sont pas légion puisque la majorité des documents ont été détruits lors de l'éruption de 1902.

Les commandants prient la ville de Saint-Pierre d'installer des dépôts de grelins et des aussières, une chaloupe d'assistance ainsi que des ancres et des chaînes sur la plage. Ces trois installations ont pour but de sécuriser l'amarrage des navires. Si la première ne fait pas l'objet de commentaires, les deux autres sont jugées inefficaces. En effet, le recours à une chaloupe ne peut se faire que par beau temps puisque l'énergie de la houle cyclonique empêche les navires à « pousser au large »⁵¹¹. Le placement d'ancres et de chaînes sur la plage, si elles sécurisent habituellement l'amarrage, crée un nouveau risque durant la mauvaise saison. En effet, si les navires sont jetés sur la côte, la présence de ces installations va « crever les navires »⁵¹² empêchant toutes tentatives de les renflouer. L'emploi des expressions « pousser au large » et « crever les navires » par l'auteur de la lettre démontre une maîtrise des dangers dans la rade de Saint-Pierre. Les autorités sont conscientes que ces mesures

⁵¹⁰ ANOM, FM/GEN//311/2046, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Réponse à une communication concernant le service du port de S[ain]t-Pierre, 09.03.1833.

⁵¹¹ ANOM, FM/GEN//311/2046, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Réponse à une communication concernant le service du port de S[ain]t-Pierre, 09.03.1833.

⁵¹² ANOM, FM/GEN//311/2046, Contre-Amiral Gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet, Réponse à une communication concernant le service du port de S[ain]t-Pierre, 09.03.1833.

ne pourront limiter les pertes maritimes et pire encore, qu'elles pourront les aggraver puisque les navires venus à la côte ne pourront plus être remis à flot. Il convient toutefois de nuancer ces propos puisqu'un navire qui est jeté à la côte est déjà en mauvaise posture. Bien souvent, il se retrouve dans cette position suite à la casse de ses aussières⁵¹³. N'étant plus amarré à la proue et ne pouvant quitter la rade, la houle le pousse irrémédiablement sur le rivage.



Figure 30 Plan topographique de la ville et environs de Saint-Pierre de la Martinique, dédié à son Excellence monsieur Le Comte Donzelot, Lieutenant Général Gouverneur, dressé par Laroque Dufaut en 1819⁵¹⁴.

En 1827, une première commission, dont deux capitaines de la marine sont membres, évoque l'établissement de 10 à 12 ancrs sur la plage, le placement de trois corps-morts, le dragage du port et l'utilisation d'une forte chaloupe. Faute de moyens financiers et par l'absence du sous ingénieur des constructions navales, Mr Thibaut, ces propositions ne sont pas mises en œuvre. Une nouvelle commission voit le jour en 1832⁵¹⁵. Elle suggère les mêmes dispositions qu'en 1827 mais en plus grand nombre :

⁵¹³ SHD, MV CC4 2122, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Interrogatoire. Perte du « Zéphir », 19.12.1867.

⁵¹⁴ ANOM, 13DFC550A, Dufaut Laroque, Plan topographique de la ville et environs de Saint-Pierre de la Martinique, dédié à son Excellence monsieur Le Comte Donzelot, Lieutenant Général Gouverneur, 1819.

⁵¹⁵ ANOM, FM/GEN//311/2046, Les membres de la commission, Procès-verbal constatant l'opinion de la commission chargée de donner son avis, sur les moyens à prendre, pour préserver d'accidents, les bâtiments du commerce qui mouillent sur la rade de St-Pierre, 17.10.1832.

quatre corps-morts et 63 ancres. Cela signifie que les informations transcrites sur le plan topographique de 1819 dressé par Laroque Dufaut (fig.31) et destiné au gouverneur Donzelot n'ont jamais été prises en considération puisque la construction des corps-morts n'a pas été réalisée. Ils ne sont toujours pas mis en place en 1832 en vertu du fait que le contre-amiral gouverneur Jean Henri Joseph Dupotet juge une nouvelle fois ces mesures inutiles puisqu'elles ne répondent pas à la question de la sécurisation maritime de la rade de Saint-Pierre.

Par le biais des sources, l'historien a un regard omniscient sur la situation. A posteriori, il convient de donner raison au gouverneur Dupotet. La meilleure solution est l'utilisation de corps-morts car ils permettent de sécuriser le mouillage. Lors d'un raz-de-marée, les ancres sous-marines sont tirées par les navires du fait de la houle. Elles glissent sur les fonds sablonneux et les bâtiments viennent se jeter sur le rivage. Cette solution n'est dès lors pas la plus adéquate. Afin de sécuriser pleinement la rade durant la saison cyclonique, il faudrait un corps-mort par navire. Or, la fréquentation de la rade ne permet pas d'en placer un si grand nombre. Lors du passage de l'ouragan du 18 août 1891, 25 bateaux présents à Saint-Pierre sont jetés à la côte. Il aurait par conséquent fallu à minima 25 corps-morts tandis que l'administration n'en prévoit que quatre. Il n'est donc pas faisable d'en installer autant au vu des flux maritimes.

La commission de décembre 1832 établit des mesures identiques à celles de 1827. A ceci près qu'elle fournit un meilleur argumentaire pour le positionnement des 63 canons ou ancres sur la plage qui ont pour but d'assurer la sûreté des navires lorsque le vent souffle du Nord-Est.

« la sûreté des bâtiments dépend de la solidité de leurs ancres de terre quand des vents violents soufflent de la partie du NE et de la facilité d'appareiller quand ils soufflent du SO il conviendrait d'établir sur tout le littoral de la rade depuis la place du mouillage jusqu'à la galère, une ligne de 63 canons ou fortes ancres cassées qui seraient scellés dans des massifs en pierre... »⁵¹⁶.

⁵¹⁶ ANOM, FM/GEN//311/2046, Les membres de la commission, Procès-verbal constatant l'opinion de la commission chargée de donner son avis, sur les moyens à prendre, pour préserver d'accidents, les bâtiments du commerce qui mouillent sur la rade de St-Pierre, 17.10.1832.

Cet extrait illustre que les pouvoirs locaux ont pris en considération la direction des vents. Aux Antilles, les alizés soufflent ordinairement d'Est en Ouest. Lorsqu'il y a un retournement ou un affaiblissement des vents, les bâtiments de commerce encourent le risque de s'échouer. C'est par exemple le cas du navire *Paul-Marie* qui est surpris par une baisse de l'intensité des vents et qui s'échoue sans gravité au Carbet⁵¹⁷. Cette mesure, si elle se révèle nécessaire lorsque les alizés soufflent avec moins d'insistance, n'est pas efficace lorsqu'un raz-de-marée survient. En effet, la houle cyclonique va pousser les navires sur la côte.

Les archives du Conseil Privé indiquent pour la période 1840-1842 qu'un devis estimé à 32 500 francs a été approuvé pour l'installation sur la rade de Saint-Pierre de corps-morts qui sont destinés à mettre en sûreté les « bâtimens en cas de raz-de-marée ou de mauvais temps »⁵¹⁸.

Il faut noter que l'organisation de l'amarrage répond à deux volontés. La première est de faciliter le déchargement des navires au plus près du bord de mer. La deuxième se veut être une sécurité supplémentaire durant la saison de l'hivernage. Lors de la survenue d'un ouragan ou d'un raz-de-marée, les ancres des navires peuvent se briser. Les bâtiments sont alors jetés les uns sur les autres augmentant considérablement le nombre de pertes. Les rapports de la CSN illustrent la façon dont les navires sont amarrés à Saint-Pierre. Le *Lemnos* est ancré par la proue sur « deux ancres – une de 3000 kilos et la seconde de 2500 kilos environ par 93 brasses sur une ancre et 50 sur l'autre »⁵¹⁹.

Concluons que ces commissions prennent en compte les dangers que risquent les navires lors de l'amarrage sur la rade de Saint-Pierre. Mais elles ne parviennent pas à trouver des solutions appropriées pour tenir à l'écart les navires de tout danger pendant la saison de l'hivernage. Ce constat rejoint celui effectué par Pascal Clément

⁵¹⁷ SHD, MV CC4 2099, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement à la plage du Carbet (Martinique) le 5 décembre 1890, du trois-mâts « Paul-Marie », de Saint Malo, commandé par le capitaine au long-cours Lecarre (Henri-Marie), inscrit à Vannes. Déposition de Henri Marie Lecarre, capitaine au long cours, capitaine du navire., 18.02.1891.

⁵¹⁸ CTM, 5K13, Conseil privé, Approbation d'un devis pour l'installation de corps-morts sur la rade de Saint-Pierre, 1842.1840.

⁵¹⁹ SHD, MV CC4 2172, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer. « Lemnos » trois-mâts (cyclone). Déposition du maitre de cabotage, second du « Lemnos » fait déposition le capitaine Lampoignard étant noyé, 07.09.1883.

selon lequel Saint-Pierre ne « bénéficie pas d'une politique éclairée de développement portuaire ».

La rade de Saint-Pierre comporte d'autres risques pour la navigation tout au long de l'année. Bon nombre de bâtiments qui la fréquentent repartent sans leurs ancres, créant des récifs que l'on qualifie d'artificiels. D'après l'ordonnance de 1681 renouvelée le 12 décembre 1806, c'est aux pilotes du port qu'incombe la charge de débayer la rade⁵²⁰. Les journaux officiels se chargent d'énumérer le retrait régulier de ces obstacles à la navigation. Ainsi, le *Moniteur de la Martinique* du 8 novembre 1863 informe de la vente de deux ancres épaves retrouvées dans la baie de Saint-Pierre.

« Il sera procédé le lundi 9 novembre 1863, à une heure de relevée, à la vente, aux enchères publiques, de deux ancres avariées sauvetées en rade de Saint-Pierre, savoir :

1° une ancre pesant environ 500 kilogrammes, avec un bout de chaîne de 30 mètres ;

2° une ancre pesant environ 300 kilogrammes, avec jas en fer

Ces ancres seront vendues au lieu où elles se trouvent, sur la plage sud de la place Bertin [...] »⁵²¹.

Ces ventes ont deux objectifs. D'une part, procéder à la sécurisation de la rade durant le mauvais temps en évacuant tous les obstacles à la navigation qui constituent un risque pour les navires et d'autre part, financer le déblaiement régulier de la rade.

02) Fort-de-France

Le port de Fort-de France est totalement réaménagé durant le XIXe siècle. Il connaît un véritable accroissement avec l'avènement du Second Empire. Durant cette période, la ville est une base arrière de la campagne du Mexique⁵²². Elle est également préférée à Saint-Pierre en tant qu'escale dans les liaisons de la Compagnie Générale

⁵²⁰ ANOM, FM/GEN//311/2046, N. CRO, Au sujet de l'état dans lequel se trouve la rade de St-Pierre, 09.07.1825.

⁵²¹ Gallica, *Le Moniteur de la Martinique*, Partie officielle. Administration de la Marine. Inscription maritime. Bris et naufrages. Vente de deux ancres, 08.11.1863.

⁵²² Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, op. cit. supra n. 5, p. 102

transatlantique. Ces deux éléments vont considérablement propulser le développement économique de la ville. Si Saint-Pierre garde un rôle hégémonique durant tout le XIXe siècle, son statut est de plus en plus contesté par Fort-de-France. La ville va connaître très vite les mutations que connaît le monde maritime. Les innovations technologiques permettent à l'homme de construire des navires dont le tonnage ne cesse d'augmenter. Brunot Marnot avance que cette augmentation du tonnage n'est plus compatible avec le transbordement par petites embarcations⁵²³. Fort-de-France intègre rapidement ce concept et développe son port de commerce faisant figure de précurseur à l'échelle de la Martinique et sûrement des Antilles.

Le 6 mai 1868 est inauguré le Bassin de Radoub dont l'ambition est vouée à « l'amélioration des conditions de la navigation »⁵²⁴. Ce type d'aménagement participe à la diminution des pertes en mer. Il faut rappeler que les eaux chaudes « ont un effet dévastateur sur les coques des navires en bois non doublées à cause de la présence de vers marins xylophages appelés tarets »⁵²⁵ ou termites appelés poux de bois aux Antilles. Les navires doivent être inspectés de façon à prouver qu'ils sont en état de reprendre la mer. C'est ainsi que la *Topaze*, en 1877, bâtiment au service de la Guyane, est expédiée en Martinique en vue de subir des réparations puisqu'elle « serait dans un état avancé de détérioration provenant de son envahissement par les poux de bois »⁵²⁶. La construction du Bassin de Radoub offre la possibilité de réparer les navires sur place. De plus, selon Jean-Sébastien Guibert, l'intérêt d'un tel projet est double puisqu'il est « est motivé par la nécessité de l'entretien des machines des bâtiments à vapeur et de remédier aux accidents qui se produisent dans les stations de Guadeloupe, de Martinique et de Guyane »⁵²⁷.

Très rapidement, face aux besoins croissants de la colonie, il convient d'agrandir ce bassin. Le 12 octobre 1886, une commission d'étude pour l'amélioration

⁵²³ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle (1815-1914)*, « Histoire maritime », Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne (PUPS), 2011, p. 221

⁵²⁴ Gallica, *Le Moniteur de la Martinique*, Partie non officielle. Inauguration du Bassin de Radoub de la Martinique (6 mai 1868), 08.05.1868.

⁵²⁵ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 292

⁵²⁶ SHD, 7DD1 208, Le Contre-Amiral Maudet, Note pour la direction du Matériel. Envoi à la Martinique pour réparation de la « Topaze », 18.04.1877.

⁵²⁷ Jean-Sébastien Guibert, *Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle)*, op. cit. supra n. 5, p. 102-103

du port de Fort-de-France est réunie sous l'égide du gouverneur Vincent Allègre. L'objectif est de « faire de notre colonie un point de ravitaillement également précieux pour les deux marines, la marine de guerre et la marine marchande »⁵²⁸. Plusieurs pistes sont envisagées pour moderniser le port de la ville.

« On demande la construction de deux digues ; le dragage, tant du Carénage que de la baie des Tourelles et de la darse des transatlantiques, en faisant disparaître le banc qui se trouve sur la route du Carénage au bassin de la Compagnie. On souhaite aussi que le Carénage soit spécialement affecté à la marine de l'État, en utilisant les bâtiments de l'arsenal qui existent et en construisant des quais. On désire [...] que le parc à charbon de l'État soit agrandi, ou plutôt qu'il en soit établi trois au lieu d'un, perpendiculairement au quai, avec des chemins de fer pour faciliter l'embarquement du combustible, et que les abords en soient dragués. La Compagnie générale transatlantique demande le prolongement de sa darse du côté de la baie des Tourelles, et l'augmentation des terre-pleins pour que ses paquebots leur charbon des deux côtés. Elle désire également que la darse soit draguée à 9 mètres, afin de permettre l'accostage des grands paquebots. Pour la baie des Tourelles, on demande le dragage au milieu et le remplissage de la partie vaseuse, c'est-à-dire des bords. On pourrait faire de grands quais et avoir de vastes terrains pour bâtir »⁵²⁹.

Cet extrait illustre les besoins du port de Fort-de-France de s'adapter aux flux maritimes grandissants que connaît la colonie à la fin du XIXe siècle. La construction de digues, l'installation de trois parcs à charbon et le prolongement des quais est une réponse aux longs délais d'approvisionnement des navires aux Antilles. Comme signalé précédemment, cet accroissement du temps de présence à la fin de la saison de la récolte de la canne et de la production du rhum entraîne une augmentation des risques de faire naufrage. La saison cyclonique débute en juillet alors que la fin de la période de la canne a lieu durant le mois d'avril. Permettre l'embarquement des passagers par la CGT et le transbordement des marchandises plus rapidement donnerait l'occasion aux navires de quitter la mer des Caraïbes avant que ne débute la mauvaise saison. Cette stratégie de l'évitement, si elle peut favoriser une diminution

⁵²⁸Vincent Allègre, « *Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France. Première séance, du 12 octobre 1886* », 1886, en particulier p. 2.

⁵²⁹ Vincent Allègre, « *Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France. Première séance, du 12 octobre 1886* », 1886, p. 16-17.

des pertes a pu être mise en place durant les siècles précédents mais n'est plus d'actualité durant le XIXe siècle. L'accroissement des flux commerciaux toujours de plus en plus importants l'a rendu obsolète. La volonté d'agrandir le port n'est pas à mettre en lien direct avec la question des risques maritimes. Si le port de Fort-de-France doit être développé, c'est pour répondre à des questions d'ordre économique. Le passage d'un plus grand nombre de navires induit une augmentation des recettes fiscales par le biais des taxes douanières. L'illustration ci-dessous (ill.7) montre les principales améliorations que le port doit subir. Ce plan est daté de 1885 et est par conséquent antérieur à la commission dont l'extrait en amont est tiré.



Illustration 7 Plan du port de Fort-de-France et des améliorations apportées au Bassin de Radoub, 1885, CTM 104845⁵³⁰

⁵³⁰ CTM, 104845, Plan du port de Fort-de-France et des améliorations apportées au Bassin de Radoub, 1885.

Ce plan représente les améliorations à apporter au port de Fort-de-France. Il détaille les différentes profondeurs de la baie. Les lignes tracées au crayon rouge représentent les projets d'agrandissement du port. En bas de l'image, deux digues dont l'objectif est de protéger les navires de la houle venant du large. Des quais doivent être construits à la base du fort Saint-Louis pour permettre aux navires de faire le plein de charbon et d'eau potable. Le Bassin de Radoub doit être prolongé de plusieurs mètres pour accueillir de plus gros paquebots. A droite dans la baie des Tourelles, la construction de deux nouveaux quais et d'un dépôt de charbonnage est prévue afin de permettre aux navires d'effectuer des activités commerciales. Afin d'accueillir les paquebots au plus près des quais, le port est dragué à de multiples reprises. Ce fut le cas par exemple en 1862 lors de la construction du Bassin de Radoub ⁵³¹.

En haut à gauche, le croquis du fort Saint-Louis, de la place de la Savane et d'une partie de la ville de Fort-de-France.

Au centre, le plan du bassin de carénage et les quais de la compagnie générale transatlantique. Cette compagnie fait la liaison entre la métropole, les Antilles et l'Amérique centrale.

Les mouillages de Saint-Pierre et de Fort-de-France ne sont pas les seuls à être aménagés. En 1847, un corps-mort est installé au François permettant de faciliter l'appareillage. Cette information est relayée par le *Moniteur officiel de la Martinique*

« Les navigateurs sont prévenus qu'un corps-mort de forte dimension, vient d'être mouillé sur la rade du François, pour assurer l'appareillage des bâtimens du tonnage même le plus élevé. Dorénavant aucune cause ne saurait empêcher les navires d'appareiller et de sortir de la rade avec la plus grande facilité. M. le gouverneur, dans sa dernière tournée au François, s'est assuré par lui-même que ses ordres avaient été ponctuellement exécutés »⁵³².

Si les perfectionnements portuaires représentent une des solutions envisagées par le pouvoir local pour tenter de réduire l'impact du naufrage sur la navigation aux Antilles durant la saison cyclonique, d'autres démarches sont également entreprises pour tâcher d'atténuer les erreurs humaines.

II) Sécuriser l'accès

Les aménagements de l'accès aux ports et aux mouillages sont un des axes de la sécurisation maritime. La volonté des administrateurs est de répondre à la question des pertes liées aux erreurs humaines. La passe du Carénage est par exemple le théâtre

⁵³¹ Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Partie non officielle. Conseil général. Session ordinaire. Douzeième séance, 7 novembre, à midi. Au sujet du bassin du carénage., 07.12.1862.

⁵³² Gallica, Le Moniteur de la Martinique, Avis aux navigateurs. Corps-morts au François, 23.02.1847.

de quelques échouages tout au long de la période. Les régions de Fort-de-France et du Robert sont des zones de repli durant la saison cyclonique. Cependant, leur accès n'est pas des plus faciles. De nombreuses passes et récifs morcellent les zones de mouillages créant des secteurs de dangers potentiels dont il faut dans un premier temps s'accommoder, pour ensuite s'en affranchir. En comparaison, les fonds marins de Saint-Pierre ne présentent pas ce risque puisqu'ils plongent rapidement à plusieurs centaines de mètres.

La sécurisation des accès consiste à améliorer les conditions de navigation lors des arrivées et des sorties des navires. Au XIXe siècle, la taille des navires évolue considérablement avec l'avènement de la vapeur rendant les manœuvres d'appareillage plus difficiles.

Des évolutions modifiant les conditions de navigation à proximité des ports sont envisagées. La première concerne l'organisation de l'accès au port. Les passes sont balisées à l'aide de bouées afin de guider les navires dans leur approche de la côte. Selon Jean-Sébastien Guibert, « la question du balisage de leur accès dépasse le cadre de la sécurisation portuaire puisqu'elle concerne l'ensemble des littoraux de la colonie »⁵³³. Ce qui est vrai pour la Guadeloupe l'est également pour la Martinique. Au XIXe siècle, des signaux lumineux améliorent la visibilité des bouées permettant la sécurisation des arrivées et des sorties.

L'atterrissage à la Martinique est également particulièrement délicat en raison des nombreux récifs qui bordent l'île. Le risque est considérablement accru durant la nuit. En comparaison, l'arrivée à la Guadeloupe est plus aisée puisque dès que les navires aperçoivent la Désirade, c'est le signal que la traversée de l'océan arrive à son terme. La Martinique n'a pas cette chance, bien souvent les bâtiments s'approchent trop près des côtes et l'effet conjugué des courants et des vents pousse le navire vers une perte quasi certaine.

⁵³³ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 436

Afin de faire face à ces risques, plusieurs projets de signalisation maritime sont élaborés, le plus significatif d'entre eux étant la construction du phare de la presqu'île de la Caravelle. Le XIXe siècle est l'âge d'or de la signalisation maritime. Ce siècle est marqué par une forte augmentation des flux maritimes allant de pair avec un accroissement des pertes⁵³⁴.

01) Le balisage des côtes

Afin de limiter les risques d'échouages, les ports sont dragués, les écueils sont détruits ou balisés... Ces mesures sont liées par l'intention de protéger les navires d'obstacles sous-marins. L'évitement des écueils n'est pas indissociable d'un objectif pécuniaire. Afin d'accoster sur les quais de la Compagnie Générale Transatlantique, les navires doivent soigneusement contourner le banc du carénage. La disparition de celui-ci induit une diminution du laps de temps pour entrer et quitter le port de Fort-de-France. Toutefois, en 1901, le paquebot le *Labrador*⁵³⁵ s'échoue sur le banc du Carénage indiquant que les travaux nécessaires à la sécurisation de la baie n'ont pas été entrepris.

Les archives fragmentaires ne permettent pas de traiter en profondeur certaines thématiques pourtant indispensables à la connaissance historique. La sécurisation des littoraux martiniquais en est un nouvel exemple. Toutefois, l'historien peut parer aux manques de sources en utilisant d'autres documents. L'illustration n°6 représente l'échouage du *Labrador*⁵³⁶ (cf. p. 272). Sept coffres y sont représentés. L'annotation inscrite dans le coin inférieur gauche du plan atteste que ces coffres sont illuminés de nuit pour permettre au navire de distinguer la route à emprunter pour entrer ou sortir du port.

⁵³⁴ Alain Cabantous, Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIe siècle à nos jours*, op. cit. supra n. 41, p. 356

⁵³⁵ SHD, MV CC4 2243, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur l'échouement du « Labrador », paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, sur le banc de la Carrière (passe du Carénage), dans la baie de Fort-de-France (Martinique), le 3 octobre 1901, à 6h30 du soir, [s.d.].

⁵³⁶ SHD, MV CC4 2243, Plan en rapport avec l'échouement du paquebot « Labrador », [s.d.].

« Quand le paquebot est attendu on allume un feu rouge sur le coffre n°3, et un feu blanc sur le coffre blanc le plus au nord au fond de la baie »⁵³⁷.

Ces coffres sont positionnés aux extrémités des bancs de sable signalant les potentiels dangers pour la navigation. A l'est, sur la façade atlantique, ce sont certaines passes et récifs qui sont balisés⁵³⁸. Les autorités procèdent à la destruction ou au coulage de béton sur les récifs qui présentent un trop grand risque pour les navires ou qui gênent l'aboutissement d'un projet d'aménagement. En 1886, l'élimination du banc du carénage est dans un premier temps envisagée mais la résistance de ce récif empêche cette réalisation.

« Comme il serait long de faire sauter cet écueil, je serais d'avis de combler l'endroit, d'en faire une plate-forme, une sorte de rond-point visible pour les navires et, par conséquent, n'offrant plus de danger »⁵³⁹.

Ce programme d'aménagement ne sera jamais réalisé, mais il signale la volonté farouche des politiques de dominer l'espace naturel qui les entoure.

Le curage des rades contribue à la sûreté du mouillage. Les obstacles dissimulés au fond de la mer peuvent se révéler dangereux pour la navigation. Durant la saison cyclonique, ces risques sont accrus du fait de l'intensité de la houle. A Fort-de-France, au début du XIXe siècle, deux gabarres sont chargées de retirer les épaves gisant en mer.

« Le tirant d'eau des gabarres que nous demandons à Monseigneur n'est point un obstacle à leur emploi dans le carénage. Au Fort-Royal [Fort-de-France], parce que les carcasses sont coulées, en partie, dans des endroits où les bâtiments de 12 à 15 pieds de tirant d'eau trouvent aisément place. Les carcasses coulées près de terre peuvent être levées par des chalands & nous n'aurions besoin alors que d'avoir des appareils »⁵⁴⁰.

⁵³⁷ SHD, MV CC4 2243, Plan en rapport avec l'échouement du paquebot « Labrador », [s.d.].

⁵³⁸ Clément Pascal, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, op. cit. supra n. 4, p. 73

⁵³⁹ Vincent Allègre, « *Commission d'études pour l'amélioration du port de Fort-de-France. Première séance, du 12 octobre 1886* », 1886

⁵⁴⁰ ANOM, SG/MAR/CORR/44, Rouvier Commissaire de la marine proposé aux approvisionnements & vivres et La Guleruere Capitaine de vaisseau Commandant le port, Réponse à la proposition faite par

Cet extrait est une nouvelle preuve du caractère côtier du phénomène du naufrage aux Antilles et nous informe que les gabarres peuvent avec un faible tirant d'eau porter un maximum de charge afin d'accomplir la tâche qui leur incombe. Le curage du port est une des réponses choisies par les autorités pour tenter de limiter les risques maritimes. Cette solution juste acceptable ne mène qu'au déblayement des débris des navires perdus. Afin d'apporter sûreté et sécurité, le curage doit être régulier pour ne pas laisser les mouillages de la Martinique s'encombrer inutilement. En 1902, soit presque un siècle après ce court extrait d'archives, les épaves représentent toujours un risque pour la navigation. En effet, le trois-mâts l'*Amélie* est perdu alors qu'elle entre en collision avec l'épave du navire *Eugénie* dans la baie de Génipa.

« De l'examen du dossier et de l'enquête, il ressort : que le capitaine et l'équipage déclarent avoir constaté la voie d'eau à 2 h., sans indiquer la cause ; le pilote Camille et le matelot danois Vallin, ont, seuls, senti une légère secousse en passant auprès de l'épave *Eugénie* ; le pilote déclare même que l'*Amélie* avait touché l'épave »⁵⁴¹.

Le balisage des côtes n'est pas la seule technique envisagée pour limiter les pertes maritimes à la Martinique au XIXe siècle. En signalant les dangers aux navires qui croisent le long des côtes, l'éclairage des rivages répond à la question de l'atterrissage de nuit.

02) L'éclairage des côtes

Le principal phare à la Martinique est le phare de la Caravelle mis en service en 1860 et précédé par la construction de phares plus modestes s'apparentant à des fanaux. En quoi l'aménagement de ces infrastructures répond-il à la thématique des

le ministre de suppléer aux gabarres par des bâtiments du commerce pour le curage des rades du Fort-Royal et de Saint-Pierre, 24.07.1819.

⁵⁴¹ SHD, MV CC4 2246, Rapport de la commission supérieure des naufrages, Rapport sur le naufrage et la perte du trois-mâts « Amélie », par suite de voie d'eau, le 10 février 1902, vers 5h30 du matin, sur le plateau de Saint-Pierre (Martinique), à environ 600 mètres dans le Sud de la batterie Sainte-Marthe, 07.05.1902.

risques de pertes en mer ? L'analyse de leur positionnement peut être un moyen envisagé pour la sécurisation des littoraux.

L'atterrissage est particulièrement risqué à la Martinique. L'étude quantitative des pertes en mer démontre que l'arrivée de nuit accroît le probabilité de s'échouer (voir III.1.C.I.01.). L'éclairage des côtes semble donc être une réponse pertinente à la problématique. Toutefois, Jean-Sébastien Guibert affirme qu'« il semblerait que la construction des phares réponde plus à une logique économique – voir symbolique – que sécuritaire »⁵⁴². Cet énoncé est-il valable pour la Martinique dont le découpage des côtes est plus accidenté qu'en Guadeloupe ?

L'utilisation de phares pour baliser les passes et les principaux ports remonte à l'Antiquité dont le plus célèbre phare est celui d'Alexandrie. Mais la généralisation de ceux-ci remonte au XIXe siècle. La France est précurseur dans ce domaine. Un service des phares est créé en 1811 et en 1825, un vaste programme d'éclairage et de balisages des côtes est mis en place⁵⁴³. Les Antilles ne sont pas concernées par cet ambitieux programme. Mais les feux et phares de Fort-de-France construits dès 1828 et celui de 1844 à la Petite Terre en Guadeloupe peuvent être considérés comme des conséquences indirectes de cette politique d'éclairage des côtes⁵⁴⁴.

En Martinique, quatre projets sont envisagés. L'île veut se doter de phares à Fort-de-France, à Saint-Pierre, au Prêcheur, à la Caravelle et dans une commune du sud. Toutes ces constructions ne verront pas le jour mais il convient néanmoins d'en analyser la portée. Ces phares, ont-ils un réel impact sur les conditions de navigation ? Répondre à cette question, c'est s'interroger sur la pertinence de ces constructions.

⁵⁴² Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 459

⁵⁴³ Jean-Christophe Fichou, *Construire les phares de France au XIXe siècle. Le service des phares et les entrepreneurs de travaux publics*, op. cit. supra n. 84, p. 192

⁵⁴⁴ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 461

Les phares de Fort-de-France et de Saint-Pierre

Le premier phare de la Martinique est celui de Fort-de-France construit en 1828. Le phare de Saint-Pierre est inauguré le 1^{er} novembre 1883. Leur installation fait l'objet de nombreux débats qui divisent l'opinion politique en deux camps qui s'opposent. Cette thèse ne revient pas sur les longues années de gestation de ces projets de construction. Ici, l'intérêt est d'analyser en quoi ces phares répondent à une logique de sécurisation maritime.

Le choix de l'implantation d'un phare sur le fort Saint-Louis est le résultat d'une décision du conseil privé prise entre le 6 août et le 6 septembre 1827. Il a pour objectif de baliser la baie du carénage. Afin de financer sa construction, son éclairage et son entretien, une taxe sur le commerce est décrétée par le même conseil privé. Elle est de 10 centimes par tonneau pour le long cours, et de 3 centimes pour le cabotage. Les bâtiments de guerre et de bornage sont exemptés de toute taxe⁵⁴⁵. Le phare allumé toutes les nuits consiste

« en deux réverbères à une seule mèche, placés sur une ligne verticale de quatre mètres de distance [...]. Ils peuvent [les feux] être aperçus à la distance de trois lieues marines. Ce phare donnera la direction à suivre pour arriver au mouillage. Il a également pour objet de signaler le banc de roches qui part du fort S[ain]-Louis et se prolonge dans le S.O. $\frac{1}{4}$ S. à 700 mètres de distance. Ce banc s'élève dans l'est, en s'élargissant jusqu'à 600 mètres, et forme alors, avec le prolongement du fort dans le Sud, le côté ouest de la passe du carénage. »⁵⁴⁶.

Ce phare est le premier d'une longue série de projets qui vont couvrir les côtes de la Martinique. La politique d'édification de points lumineux pour la navigation répond-elle à des objectifs précis ? Ces édifices viennent-ils pallier le manque de sécurité avéré dans certaines zones de l'île ?

⁵⁴⁵ *Bulletin des actes administratifs de la Martinique*, Saint-Pierre, 1829, p. 179-180

⁵⁴⁶ ANOM, FM/SG/MAR/110/1003, Avis aux navigateurs. Le phare du Fort Saint-Louis [s.d.].

Les autres phares, un projet national ?

Le projet de la construction d'un phare sur la place Bertin à Saint-Pierre est sujet à des demandes répétées de la part des capitaines de commerce. En 1847, le gouverneur Pierre Louis Aimé Mathieu juge qu'une telle entreprise est une gabegie. La lettre qu'il rédige laisse sous-entendre que la demande de l'élévation d'un phare à Saint-Pierre en 1847 n'est pas une nouveauté et remonte aux années antérieures. Malheureusement, les sources analysées ne permettent pas de retracer dans le détail l'histoire de la construction du sémaphore de la place Bertin.

« Quant à l'établissement d'un phare sur le plateau pour guider les navires qui veulent y venir mouiller pendant la nuit, je n'y vois qu'une cause de dépense sans utilité réelle. Ce phare serait utile si les bâtimens venaient du large pendant la nuit et que tourmentés par une bourrasque pouvaient trouver un refuge dans la rade de Saint-Pierre mais personne n'ignore que cette rade est ouverte et ne peut offrir qu'aucun abri. Ce ne peut être, par conséquent, que dans des cas très rares et tout à fait exceptionnels qu'il pourrait y avoir urgence pour un navire de mouiller sans attendre le jour »⁵⁴⁷.

Cet extrait est particulièrement révélateur des réflexions qui précèdent l'édification d'un phare. La construction d'un tel ouvrage nécessite des ressources financières conséquentes qui pèsent lourdement sur le budget de la colonie. Le gouverneur est donc opposé à cette proposition et à ces dépenses. La lecture des sources étaye les propos qu'il tient puisque l'étude des flux maritimes tend à démontrer que la majeure partie des navires proviennent soit d'Europe, soit d'Amérique du nord. Pour atteindre Saint-Pierre, ils peuvent emprunter deux voies. La plus courte consiste à venir par le nord et la commune du Prêcheur. L'autre, au sud, les oblige à naviguer sous le vent de l'île. Il est rare qu'un navire provienne d'une direction qui fait face à Saint-Pierre. Cette route oblige le navire à louvoyer contre les alizés qui soufflent d'est en ouest. La construction du sémaphore de la place Bertin est néanmoins actée en novembre 1883. Ce phare est destiné à compléter les amers. Sa lumière permet aux

⁵⁴⁷ ANOM, FM/GEN//311/2046, Le Contre-Amiral Gouverneur de la Martinique, Pierre Louis Aimé Mathieu, Au sujet de l'établissement d'un phare sur le plateau de la rade de Saint-Pierre, 14.01.1847.

navires de se repérer la nuit. Cette aide à la navigation contribue à la diminution du risque maritime.

Outre les phares de Fort-de-France et de Saint-Pierre, d'autres constructions sont édifiées entre 1855 et 1862. Ceux-ci se rapprochent plus de tourelles et de fanaux de ports que de véritables phares. La seule exception à ce constat est la construction du phare de la Caravelle en 1862.

Ces feux ont différentes fonctions, leur localisation et la portée de leur lumière permettent d'en attester. L'étude chronologique de ces constructions met en évidence la volonté de sécuriser les mouillages de la côte sous-le-vent de la Martinique. Fort-de-France apparaît comme précurseur face à Saint-Pierre puisque les deux phares qui balisent l'entrée dans la baie sont bâtis en 1828 et en 1855. Les feux de Saint-Pierre arrivent plus tardivement. Il n'a pas été possible de dater avec certitude la construction du fanal de la place Sainte-Marthe. Alexandre le Gras le mentionne dans son ouvrage « Phares de la mer des Antilles et du golfe du Mexique corrigés en février 1861 » publié en 1861⁵⁴⁸. Sa construction est donc antérieure à 1861.

En comparaison avec la Guadeloupe où la volonté des autorités est de « baliser l'atterrage depuis la voie atlantique et la route vers Pointe-à-Pitre »⁵⁴⁹, la construction des phares à la Martinique est plutôt disparate. Elle ne semble pas répondre à une politique de sécurisation prédéterminée.

Les premiers feux assurent la sûreté de la baie de Fort-de-France puisqu'ils en balisent l'entrée dans le but d'alerter les navires de la présence du banc du Carénage..

L'étude chronologique et géographique des phares est révélatrice de la concurrence entre Fort-de-France et Saint-Pierre. La cité administrative de la Martinique entend devenir un port important et ce, au détriment de Saint-Pierre.

⁵⁴⁸ Alexandre Le Gras, *Phares de la mer des Antilles et du golfe du Mexique corrigés en février 1861*, 1861

⁵⁴⁹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 463

L'édification du phare de la Pointe des Nègres en 1855⁵⁵⁰ est une nouvelle étape de cette rivalité commerciale afin d'offrir un maximum de sûreté aux bâtiments de commerce. Néanmoins, la localisation des phares et leur portée lumineuse balisent une route maritime qui passe par le nord et par conséquent par Saint-Pierre. Durant le XIXe siècle, aucun feu n'est édifié sur la côte sud de l'île pour assurer un passage sécurisé dans le canal de la Martinique et de Sainte-Lucie. Cette rivalité entre les deux cités entraînent des dépenses financières conséquentes qui ne limitent pas les risques de faire naufrage sur la côte caribéenne de la colonie. Dans ces deux zones, les aléas climatiques sont la première cause d'accidents comptabilisant 85% des pertes. Les erreurs humaines dont les phares entendent limiter l'impact ne représentent que 2% de l'échantillon. Au vu de ces résultats, le constat de l'inutilité de ces constructions est alarmant.

	Nombre de navires	Pourcentage
Climatique	304	85 %
Humaine	7	2 %
Matériel	2	1 %
n.m.	20	6 %
Volcanique	26	7 %
Total	359	100%

Tableau 45 Nombre de pertes par aléa à Saint-Pierre et à Fort-de-France entre 1815 et 1903

Sur la côte au vent, la plus dangereuse de la Martinique du fait de la présence de ses nombreux récifs, il faut attendre 1862 pour que le phare de la Caravelle soit mis en service. Cette construction est assez tardive si l'on se réfère aux flux maritimes que brasse Saint-Pierre. En Guadeloupe, les phares de la Petite Terre et du Moule assurent une première visibilité des côtes en 1840 pour le premier et en 1853 pour le second⁵⁵¹. Le phare de la Caravelle a une portée de 20 milles nautiques. Cette intensité lumineuse

⁵⁵⁰ Corinne Daunar, « Les gardiens de la Martinique », *Maisons créoles*, 2015, <https://maisonscreoles.net/patrimoine/patrimoine-martinique/les-gardiens-de-la-martinique> (consulté le 05/11/2021)

⁵⁵¹ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVIIe – mi XIXe siècles*, op. cit. supra n. 46, p. 464

lui permet d'être visible par tout navire naviguant sur la côte Atlantique assurant un atterrissage nocturne sans danger.



Figure 31 Carte du balisage des côtes de la Martinique en 1892
(sources : Le Moniteur officiel de la Martinique ; Phares de la mer des Antilles et du golfe du Mexique corrigé en février 1861 ; Les gardiens de la Martinique)

Le projet de la Pointe Braham

Dans le projet de construction d'un feu à la Pointe de Braham, la question de la sécurité est aussi évoquée. L'intérêt est similaire à celui de la Caravelle. Ce phare a pour but

« d'assurer l'atterrissage de l'île par la route du sud, comme l'est déjà celui de la route du Nord au moyen du phare de la Caravelle »⁵⁵².

Cette construction baliserait le passage du Sud de la Martinique permettant aux navires de gagner Fort-de-France par un chemin sûr sans être obligés de faire le tour par le Nord et Saint-Pierre. Mais ce projet est annulé en 1869 puisqu'une commission spéciale approuvée par le gouverneur juge que « ce phare n'offre pas une utilité assez grande relativement à la dépense qu'il occasionnerait »⁵⁵³.

L'étude de la localisation des pertes en mer ne peut que donner raison à cette analyse. Sur l'ensemble de la période étudiée, il n'y a que 16 pertes qui ont pu être situées dans les communes du sud de la Martinique.

Commune	Climatique	Humaine	n.m.	Total
Le Marin	6		2	8
Sainte-Anne		1	2	3
Sainte-Luce	2	1		3
Trois-Rivières		1	1	2
Total général	8	3	5	16

Tableau 46 Nombre de pertes par aléa dans les communes du sud de la Martinique entre 1815 et 1903

Parmi tous ces bâtiments naufragés, seule la perte du *Conliup* sur les roches de Braham dans la nuit du 3 au 4 novembre 1832 aurait pu être évitée par la construction d'un phare. Ce navire effectuait une traversée entre Saint-Pierre et le Diamant⁵⁵⁴. Les autres navires perdus à plusieurs milles nautiques de l'endroit où le phare aurait été bâti, celui-ci n'aurait pu empêcher les différents naufrages.

⁵⁵² ANOM, FM/SG/MAR/110/1003, Guérin, Martinique. Conseil Général. Budget. Chapitre 3, 1ère section, article 2, subdivision 5. (Éclairage des corps de garde et des établissements du service local), 06.11.1862.

⁵⁵³ ANOM, FM/SG/MAR/110/1003, Couturier G, Martinique. Service local. Extrait d'un projet de budget des recettes et des dépenses pour l'exercice 1869, 1869.

⁵⁵⁴ ANOM, FM/SG/MAR/8/91, Martinique, service de l'ordonnateur. Compte moral 1832. Bris et naufrages, 1832.

3. Conclusion de la quatrième partie

La Guadeloupe se lance rapidement dans une politique de sécurisation de son territoire navigable. En comparaison, la Martinique accuse un retard. Mais durant le XIXe siècle, les choses s'accroissent grandement sur l'île. Une vaste politique de protection des zones côtières est lancée : mise en service des phares et fanaux, amélioration des conditions de navigation aux abords des ports, aménagements des mouillages, missions à caractère hydrographique. Ces aménagements sont le résultat d'une appropriation par l'homme du risque maritime. Ce dernier tente de domestiquer les éléments et la nature qui l'entourent. Cependant, toutes les réponses aux risques ne sont pas les plus appropriées.

S'il n'est pas certain que la concurrence qui se joue entre Saint-Pierre et Fort-de-France empêche les autorités d'avoir une vue d'ensemble des risques maritimes, elle a néanmoins des effets pervers puisque cette rivalité empêche la réalisation de projets à l'échelle de la colonie. Tout au long de la période, la politique de sécurisation se fait sous l'angle budgétaire. Ce constat est le même que celui fait par Lucien Abenon-René⁵⁵⁵. Fort-de-France est la première commune de l'île à se doter d'un phare et à aménager ses infrastructures portuaires. Ces réalisations se font dans l'optique d'attirer un plus grand nombre de navires et de devenir un pôle important du commerce martiniquais. Quoi qu'il en soit, Saint-Pierre parvient à garder son rôle hégémonique durant tout le XIXe siècle.

Les aléas qu'ils soient climatiques ou humains sont bien définis par les autorités. Il n'y a pas d'ambiguïté dans l'esprit des décideurs. Le XIXe siècle bénéficie des connaissances passées. La saison cyclonique est bien délimitée dans le temps. La perception des contemporains semble en adéquation avec les analyses proposées en seconde partie, même s'il faut noter quelques exagérations qui soutiennent les politiques d'aménagements du territoire.

⁵⁵⁵ Lucien-René Abenon, *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIXe siècle*, op. cit. supra n. 64, p. 45

La recherche d'une meilleure zone de mouillage se poursuit tout au long du XIXe siècle. Monnier défend le choix de la rade du Robert au détriment de Fort-de-France, pourtant préféré à Saint-Pierre depuis le XVIIe siècle.

Néanmoins, certaines mesures comme la construction du phare de la place Bertin ne répondent à aucun risque en particulier. Celui-ci apparaît comme un exemple typique d'une gabegie financière. Un phare a pour objectif d'éclairer un balisage ou un danger isolé. Or, le phare de la place Bertin ne remplit pas cette fonction. Il n'y a aucune route maritime qui soit face à Saint-Pierre. Les navires de commerce peuvent parvenir au mouillage de la ville du nord en longeant la côte soit en passant par le Prêcheur, soit par le sud en passant les Anses d'Arlets. De plus, le plancher océanique plonge rapidement en face de la ville, aucun récif ne présente un danger isolé pour la navigation. Ce phare est-il édifié pour copier ce qui se fait en métropole ou par « jalousie » vis-à-vis des feux placés à Fort-de-France ? Les sources ne permettent pas de répondre à cette question mais elle a le mérite d'être posée. Au vu de sa position, ce phare est malgré tout un point de repère pour la navigation.

Le tableau ci-dessous (tab 46) présente le nombre de pertes maritimes par tranche de 10 ans dans les communes ayant fait l'objet d'une sécurisation maritime. Les aménagements ont-ils eu un impact significatif sur le nombre de naufrages ? Un premier constat semble démontrer l'inverse. En effet, les pertes sont croissantes. Elles sont de plus en plus nombreuses à la fin de la période. Mais ces données doivent être relativisées en fonction de la fréquentation maritime.

	1815-1824	1825-1834	1835-1844	1845-1854	1855-1864	1865-1874	1875-1884	1885-1894	1895-1904	Total
Fort-de-France	23	1	3		4	14	4	3	9	61
Saint-Pierre	122	26	12	3	17	19	34	33	32	298
Communes au vent de l'île	2	1	2	3	13	11	13	13	12	70
Total des pertes	147	28	17	6	34	44	51	49	53	429
Fréquentation ⁵⁵⁶	0	0	187	2333	616	14301	11753	14048	10108	53346
Pourcentage			9,1 %	0,3 %	5,5%	0,3%	0,4%	0,3%	0,5%	0,8%

Tableau 47 Nombre de pertes à Fort-de-France, Saint-Pierre et dans les communes au vent de l'île, par tranche de dix ans, à la Martinique (1815-1903)

Le pourcentage est obtenu en divisant le nombre de pertes par la fréquentation maritime globale. Ces données révèlent une nouvelle fois que les Antilles sont un espace sûr pour la navigation. Lorsque les chiffres liés à la fréquentation sont fiables⁵⁵⁷, le pourcentage de risque de faire naufrage ne dépasse pas les 0,5 %.

L'intérêt de ce tableau est de vérifier en quoi la sécurisation du littoral impacte le nombre de naufrages à la Martinique. Tous les aménagements contribuent-ils à une diminution du nombre de pertes ? En d'autres termes, observe-t-on une diminution des pertes au fur et à mesure que la Martinique se dote de nouveaux aménagements ? Le constat indique que ceux-ci n'ont pas de réels effets sur les pertes maritimes. La Martinique modernise ses ports et construit des phares à partir de 1828. A la fin de la période, Fort-de-France et Saint-Pierre sont bien balisés par le biais soit de bouées soit de phares. Quant au phare de la Caravelle, il avertit les navires venant d'Europe qu'ils s'approchent des côtes. Toutes ces installations devraient en toute logique contribuer à une diminution des pertes mais celles-ci restent constantes. Notons aussi que l'éruption du mont Pelée est à l'origine de plusieurs naufrages dans la baie de Saint-Pierre. Hormis la fuite, aucune construction humaine n'aurait pu faire face à la colère du volcan.

En conclusion, on constate que bon nombre des aménagements n'ont pas une grande utilité par rapport aux risques auxquels ils sont censés pallier. Si le pourcentage

⁵⁵⁶ La fréquentation est obtenue en additionnant par tranche de dix ans, les données issues du tableau n°6 (Voir II.A.1.c.1.b) p. 79.

⁵⁵⁷ Les années 1815 à 1844 et 1855 à 1864 sont jugées comme non fiable du fait du manque de données qui faussent les statistiques.

de pertes n'augmente pas, il n'est pas non plus en diminution. La sécurisation des littoraux répond principalement aux pertes humaines. Mais celles-ci sont très faibles si on les compare au nombre de naufrages qui surviennent durant la saison cyclonique (voir III.1.C.01). En effet, l'aléa climatique constitue la principale cause des pertes à la Martinique. Les mesures prises par les autorités ne suffisent pas à en limiter les conséquences. Une autre explication qui peut expliquer la non-diminution des pertes réside dans l'intensité des trois derniers ouragans (1883, 1891 et 1903) de la période. Le tableau que nous avons réalisé dans la partie consacrée à la perception des risques (voir. II.2.B.II) classe ces aléas climatiques touchant l'île parmi les plus forts durant le XIXe siècle. Ces ouragans, plus destructeurs, ont entraîné une augmentation des pertes en mer.

Par conséquent, il est difficile pour l'historien d'évaluer la fiabilité d'une mesure prise pour limiter le nombre des naufrages. La seule vérité qui semble découler de ces recherches est que la sécurisation des littoraux n'a qu'une légère incidence sur la diminution des pertes en mer.

Conclusion générale

Étudier les risques maritimes aux Petites Antilles à travers l'exemple de la Martinique et envisager les aspects maritimes de l'histoire antillaise par le biais du naufrage sont les objectifs de ce travail. Le choix de l'événement maritime a permis d'aborder de nombreux thèmes qui n'ont été que trop peu analysés. Si beaucoup de travaux abordent des thématiques comme l'esclavage, la départementalisation ou l'histoire de l'habitation, un nombre restreint de recherches scientifiques se concentrent uniquement sur les rapports qu'entretient la colonie avec la mer. Cette thèse est un moyen modeste de combler ce manque de recherche.

Le naufrage, un événement considéré comme un risque se répétant sur une période d'un peu moins d'un siècle, paraît être un prisme pertinent pour envisager les aspects maritimes de l'histoire antillaise.

Le naufrage est révélateur de l'existence d'une connexion de l'Homme avec la mer. Les particularités de celui-ci sont à mettre en lien avec le temps et l'espace colonial auxquels il se réfère. Toutefois, l'étude du naufrage n'est pas une chose aisée. Il est tantôt très documenté, tantôt quasi absent des annales. A maintes reprises, ce manque de corpus documentaire entrave les pistes de recherche envisagées de prime abord. Si certaines d'entre-elles ont pu être analysées par le biais d'une archive concomitante, d'autres ont dû être abandonnées. Mais l'étude du naufrage n'en demeure pas moins intéressante car elle permet une transversalité disciplinaire allant de la simple histoire économique à l'histoire anthropologique en passant par l'histoire politique.

Le phénomène des pertes en mer est-il considéré comme un risque ? Pour répondre à cette question, deux possibilités s'offrent à nous. La première, la plus simple, est celle de l'historien. Ce dernier a toutes les cartes en main pour juger d'un événement. Mais cette analyse se fait après coup, après la perte des navires.

La seconde réside dans le regard des contemporains. Ceux-ci n'ont pas encore accès à la technologie qui domine notre monde et qui permet d'établir la route d'un ouragan plusieurs jours à l'avance. Parmi eux, deux visions s'opposent. Les gens de

mer ont assimilé le risque de faire naufrage comme étant un danger limité. Les administrateurs, au contraire, tentent par plusieurs moyens d'en réduire le nombre. En effet, tout au long de la période, et ce même avant le XIXe siècle, les politiques ne cessent d'inciter les capitaines à se rendre à Fort-de-France pour y passer la saison de l'hivernage. Cet ordre est systématiquement ignoré, les commandants préférant rester à Saint-Pierre, haut lieu du commerce de l'île. Ce point de vue est similaire à celui de l'historien. Le constat des capitaines de commerce n'est pas faux. L'évaluation de 598 pertes en mer sur une période d'un siècle doit être retenue, ce qui représente un peu plus de 6 pertes par an, soit une tous les deux mois. La fréquence des pertes en mer pour la période a été évaluée à 0,49 % de la fréquentation maritime. L'espace maritime de la Martinique est donc généralement sûr.

Toutes les pertes sont de nature variée avec une forte prédominance des aléas climatiques (coup de vent, raz-de-marée, ouragan) et de navires jetés à la côte. Cet aspect est dû à la morphologie de la rade de Saint-Pierre qui brasse la majorité des flux maritimes. Celle-ci se présente en arc de cercle ouvert sur la mer et n'offre aucune protection aux navires qui y séjournent durant la saison de l'hivernage. A contrario, Fort-de-France offre un mouillage plus sûr pour la navigation. Ce dernier reste néanmoins bien moins fréquenté malgré la rude concurrence entre les deux cités.

Toutefois, si la survenue des aléas climatiques majeurs est récurrente, elle n'est pas fréquente. Leur intensité est variable dans le temps et l'espace. Certains ouragans ne font que peu de dégâts, alors que d'autres comme celui du mois d'août 1891 causent des dommages considérables dans la colonie. Il faut alors plusieurs mois voire plusieurs années à la population pour se remettre d'un tel choc.

Le naufrage aux Antilles est un phénomène essentiellement côtier. La majorité des navires perdus sont au mouillage lors de leur destruction. Rares sont les pertes en pleine mer. Les opérations de chargement et de déchargement sont particulièrement longues aux colonies. La ville de Saint-Pierre n'est clairement pas assez équipée pour répondre aux flux maritimes qu'elle reçoit. Faute de quais de chargement, de petites embarcations se chargent de transborder les marchandises. Ce principe commercial oblige les navires à être présents durant la saison cyclonique. Les flux maritimes aux Antilles sont également dictés par des objectifs économiques. Les

armateurs et les maisons de commerce envoient les capitaines aux Antilles pour la saison sucrière débutant aux mois d'avril et de mai, soit quelques mois seulement avant le début de la saison cyclonique.

Les aléas climatiques ne sont pas les seuls dangers pour la navigation. La côte Atlantique est bordée de récifs. De nuit, l'atterrissage est particulièrement risqué pour les navires. Un capitaine commettant une erreur dans le calcul d'estime se retrouve alors trop près des côtes. Les alizés, vents dominants soufflant d'Est en Ouest, et les courants poussent le navire toujours au plus près des côtes, celui-ci ne peut dès lors éviter l'échouage. Les écueils marins sont moins nombreux sur le littoral caraïbe qui livre alors une face plus sûre pour la navigation. Le relief escarpé de la Martinique protège les navires. Seuls quelques bancs de sable peuvent occasionner une gêne pour la navigation dans le port de Fort-de-France.

L'étude des risques a permis de cerner l'espace maritime de la Martinique. Elle a été le support d'une réflexion sur la dangerosité de l'espace antillais. Les conditions de navigation aux Antilles ont été décrites comme sûres et ne présentant que peu de risques pour la navigation. L'absence de marnage, d'estuaire ou de courant participe à la sécurisation de l'espace maritime. Les dangers isolés sont rapidement localisés durant les XVIIIe et XVIIe siècles. Au XIXe siècle, seule la mission hydrographique de Monnier vient apporter une nouvelle base de connaissance aux marins. Cette dernière mission est cependant corrigée ponctuellement par les militaires lors de leurs exercices en mer. Les aléas climatiques sont pris en compte de manière temporelle, leur survenue est délimitée dans le temps.

Les pertes en mer, si elles induisent un déficit financier dû au sinistre d'un navire et de sa cargaison, sont limitées par les tentatives de sauvetage et de secours mises en place par le pouvoir local. Des navires du domaine sont envoyés en appui aux bâtiments en perdition. Lors d'un naufrage, la totalité ou une partie de la cargaison est alors sauvée dans l'optique d'être revendue afin de restreindre les conséquences financières.

L'histoire du naufrage met en évidence l'intérêt croissant pour la vie humaine. Au XIXe siècle, en France métropolitaine et en Angleterre, des sociétés de sauvetage s'organisent et du matériel de secours est élaboré afin de sauver les marins de la noyade. Les archives consultées ne font pas mention d'une telle activité à la Martinique

mais les périodiques prennent le soin de remercier et de féliciter le courage d'hommes et de femmes ayant participé activement aux secours de marins ou d'un navire en détresse.

Cette thèse a permis de mettre en lumière le plein contrôle des autorités sur l'espace maritime de la colonie. Les pillages sont rares tout au long de la période. Toutefois, des navires pratiquant la traite illégale continuent de fréquenter les eaux martiniquaises malgré son abolition en 1815. Le naufrage d'un navire dans la baie du Diamant à l'Anse Cafard en est l'exemple le plus célèbre de l'histoire de la Martinique.

Le naufrage est une fenêtre pour approcher la fréquentation d'un lieu prédéterminé. Les zones où les pertes se produisent renseignent sur les mouillages primaires et secondaires de la colonie. Si Saint-Pierre et Fort-de-France constituent les deux principaux secteurs d'influence du commerce, des mouillages secondaires se situent dans les communes du Marin, du Vauclin, du François et de la Trinité. Si ces derniers sont largement fréquentés durant le XVIII^e siècle, ils ne sont pas abandonnés au XIX^e siècle. Bien que les archives soient plutôt muettes sur la fréquentation globale de ces zones, les quelques rares pertes en ces lieux indiquent clairement que la fréquentation de ceux-ci conserve une importance relative.

Ce même principe a été utilisé afin de déterminer les flux commerciaux de la Martinique. A travers l'étude du naufrage, des ordres de grandeur ont pu être définis. Marseille et Bordeaux sont les deux ports métropolitains commerçant le plus avec les Antilles. L'essor de Marseille comme grand port de commerce semble démontrer un glissement des zones d'influence au XIX^e siècle. Les grands ports négriers que sont Nantes et Bordeaux perdent de leur influence avec l'abolition de la traite (1815) et de l'esclavage (1848).

Les réponses apportées à la question des risques maritimes apparaissent être une forme de résilience face aux aléas. Faute de pouvoir prévenir l'arrivée d'un mauvais temps, les autorités tentent de s'accommoder tant bien que mal des dangers environnants.

Parallèlement, la sécurisation des espaces littoraux devient un enjeu important. Les mesures de sécurité et de prévention ne semblent pas totalement répondre à la question des risques maritimes. Le balisage nocturne des côtes et des passes participe néanmoins à sécuriser l'accès au mouillage. A la fin du XIXe siècle, l'entrée du port de Fort-de-France ne doit plus, en théorie, représenter un danger pour la navigation. La passe du Carénage est délimitée par plusieurs bouées et par deux phares, l'un situé au sommet du fort Saint-Louis et l'autre à la Pointe des Nègres. Le phare de la Caravelle améliore la sécurité à l'approche des côtes martiniquaises. Son intensité lumineuse permet d'être visible à 20 milles nautiques. Toutes ces améliorations augmentent la rapidité des échanges. La Compagnie Générale Transatlantique s'établit à Fort-de-France. A sa demande, des magasins à charbon sont construits le long des quais, ce qui favorise un chargement rapide.

Mais toutes ces améliorations sont faites sous l'angle budgétaire. A aucun moment, une exploitation rationnelle de la sécurisation du littoral n'est pensée sur le long terme puisque les finances de la colonie ne peuvent suffire à la réalisation d'un projet de grande envergure. La chronologie des aménagements et de leur positionnement est révélatrice de la concurrence économique qui fait rage au XIXe siècle entre Saint-Pierre et Fort-de-France. Si pour Fort-de-France, le choix des infrastructures est dicté par le type des pertes recensées, ce n'est pas le cas pour Saint-Pierre. Cette dernière a plutôt la volonté de combler un retard qui n'est qu'imaginaire tant les phares construits sur la place Bertin et sur la batterie Sainte-Marthe sont inutiles. Ils ne protègent en rien le mouillage du nord, mais ils constituent néanmoins un repère pour les navires, le croisement des deux permettant de se localiser en mer. L'autre intérêt de ces constructions est d'ordre économique puisque les phares donnent la possibilité aux navires de s'amarrer de nuit et ce, sans attendre le lever du jour.

La volonté de cette thèse est de combler les vides historiques laissés par des auteurs talentueux ayant fait vivement progresser les savoirs. Mais il nous faut aussi exposer les limites de ce travail. La première est dictée par la rareté des sources abordant les affaires maritimes de la Martinique. La destruction de la ville de Saint-Pierre par la montagne Pelée a causé la perte de bon nombre de documents utiles à

l'historien. L'incendie du centre des archives de Bordeaux en 1919 est une autre raison du manque de documents. La destruction des archives n'est pas la seule justification de la carence d'informations, les réformes et la suppression des Amirautés sont la conséquence de la disparition d'une instance qui régulaient les affaires maritimes de la France. Une visite aux archives de Nantes, du Havre et de La Rochelle aurait permis de consulter d'autres fonds documentaires, mais cela n'a pas pu être réalisé à la suite de la crise sanitaire.

L'insuffisance de données relatives au naufrage de navires pratiquant le cabotage pose question. Ce type de navigation est pourtant majoritaire, d'autant plus que depuis la colonisation et jusqu'en 1902, Saint-Pierre a un rôle quasi hégémonique, quoiqu'il soit remis en question, la ville se chargeant de redistribuer les marchandises dans tout le bassin caribéen. Au-delà de ce problème lié à une carence de fonds documentaires, ce travail manque d'éléments de comparaison. Peu d'historiens se sont intéressés à l'histoire maritime des anciennes colonies. Les rares analogies sont faites avec la Guadeloupe ou des villes métropolitaines. De nouvelles études pourraient être réalisées dans une optique comparative avec des îles sous domination anglaise, l'histoire maritime de la France et de l'Angleterre se différenciant. L'histoire de la France oscille entre un manque crucial de budget et un investissement massif d'argent comme c'est le cas durant le Second Empire dirigé par Napoléon III, alors que l'Angleterre garde la maîtrise des mers jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale.

Annexes

Tableau 1 : Perception des gens de mer sur les événements à l'origine de la perte de leur navire à partir des questionnaires envoyés à la Commission supérieure des naufrages (1867-1893).

Ce tableau répertorie les descriptions des aléas climatiques survenus en Martinique au XIXe siècle. La description de l'événement provient des réponses qui sont faites par les hommes de mer aux questionnaires de la Commission supérieure des Naufrages.

Témoins	Navire	Date	Description de l'événement	Source
Blanc (capitaine)	<i>Le Zéphir</i>	1867	Coup de vent violent / raz-de-marée / temps sombre / temps mauvais / tempête	MV CC4 2122
Martin Urbain Fadeloux (second)	<i>Le Zéphir</i>	1867	Temps qui menaçait / mauvais temps du SO + pluie violente + temps très noir / navire secoué par le vent et la mer / navire à talonné plusieurs fois les brisants / demande de secours / abandon du navire et départ vers le large car impossible d'accoster / violence de la mer / navire couché sur le tribord le long du quai plein d'eau	MV CC4 2122
Pierre Pacoli (novice)	<i>Le Zéphir</i>	1867	Temps qui avait une très mauvaise apparence / baromètre très bas	MV CC4 2122
Louis Sylvi (matelot)	<i>Le Zéphir</i>	1867	Baromètre très bas / temps très beau quoique un peu couvert / temps s'est levé au sud avec grain / mer grosse / temps de plus en plus mauvais	MV CC4 2122
Malo Joseph Letestu (capitaine)	<i>Bayadère</i>	1883	Brise qui fraîchit / mer furieuse / vent d'abord au NO est passé à l'O et ensuite au SO / nuit noire / pluie à torrent	MV CC4 2170

Fortuine Marius Le Diabat (second)	<i>Lemnos</i>	1883	Mer furieuse / vent NO puis O et enfin SO / nuit noir / pleuvait beaucoup / lame énorme	MV CC4 2172
Henri Désiré Mahé (capitaine)	<i>Mysore</i>	1883	Ouragan + raz-de-marée / mer très grosse / Vent souffle en cyclone / tempête / mauvais temps	MV CC4 2172
François Lucat (second)	<i>Mysore</i>	1883	Temps très vilain / grosse pluie / vent N puis NO, ONO et à l'O / Temps de bien mauvaise apparence / baromètre baissant	MV CC4 2172
Stanislas Tréhondat (matelot)	<i>Mysore</i>	1883	Temps noir / pluie / vent du N au NO puis à l'O / baromètre baissant	MV CC4 2172
Louis Alin (matelot)	<i>Mysore</i>	1883	Apparence de mauvais temps / temps sombre / très pluvieux / vent du N fraîchissant et tournant au NO et à l'O	MV CC4 2172
François Édouard Landgren (capitaine)	<i>Misti</i>	1883	Mer furieuse / vent au NO, O, SO / nuit noire	MV CC4 2172
Hippolyte Pierre Metaireau (capitaine)	<i>P.A.J.</i>	1883	Mer furieuse / vent NO, O, SO / horizon noir	MV CC4 2173
Arnaud Gervais (second)	<i>Tapageur</i>	1883	Vent O avec violence / mer s'est faite immédiatement / nuit noire / pluie intense	MV CC4 2174
Auguste Gras (matelot)	<i>Tapageur</i>	1883	Vent au NO mais pas fort saute à l'O / pluie très forte / baromètre à 762, 758 (à 21h), 748 (à 23h) / indication qui ne fait pas pressentir un cyclone	MV CC4 2174
Ambroise Marie	<i>Anna</i>	1891	Furie du vent de NE / cyclone	MV CC4 2200

Tréguier (capitaine)				
Laforge (Second)	<i>Anna</i>	1891	Coup de vent / temps fraîchit / violence du cyclone / grosse mer / raz de marée	MV CC4 2200
Gaillard (maître de l'équipage)	<i>Anna</i>	1891	La mer pouvait nous écraser	MV CC4 2200
Pierre Nicolas Joseph Gossard (capitaine)	<i>Berthe Collet</i>	1891	Mauvais temps	MV CC4 2200
(Second)	<i>Berthe Collet</i>	1891	Mauvais temps / tempête	MV CC4 2200
Bouglé (maître de l'équipage)	<i>Berthe Collet</i>	1891	Mauvais temps	MV CC4 2200
Jean Joseph Garnier (capitaine)	<i>Bienfaiteur</i>	1891	Baromètre 760 (à 12 h), 752 (à 17h), 749 (à 18h30) et baissait / vent soufflant beaucoup / vent N, NO / raz-de-marée / cyclone	MV CC4 2200
Ricordel (second)	<i>Bienfaiteur</i>	1891	Baromètre très bas / vent commençait à fraichir / cyclone / raz-de-marée	MV CC4 2200
Jules Aimé Bachelier (capitaine)	<i>Alphonse Zélie</i>	1891	Baromètre ne marquait plus et oscillait / fort courant SO / cyclone	MV CC4 2200
Garillandau (second)	<i>Alphonse Zélie</i>	1891	Fort coup de vent / cyclone / mer pas très grosse / raz-de-marée	MV CC4 2200
Edmond Jean Marie Cholet (capitaine)	<i>Emmanuel Auger</i>	1891	Mer assez belle / violence du vent du NE / forte pluie / raz-de-marée du SO / violence du cyclone	MV CC4 2201

Louis Marie Pasquier (capitaine)	<i>Nantes</i>	1891	Mer furieuse / vents ont varié du N à l'O / baromètre à 758 (16h), 11 divisions en moins (à 18h30) / tempête / fureur / violence du cyclone	MV CC4 2202
François Lebé (capitaine)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Temps à l'orage / forte brise dans les grains / temps orageux / jolie brise dans les grains / orage brise irrégulière du NE, E, SE	MV CC4 2210
Jamblar (capitaine de port)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Temps à la pluie / grains / rafale soufflant en tourbillon / violence d'une sorte de trombe ou de tourbillon / temps à l'orage	MV CC4 2210
François Lebé (capitaine)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Temps à grains / jolie brise de NE, E, SE / baromètre à 765	MV CC4 2210
Pierre Joseph Vignand (second)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Temps à grains fréquent sans violence / brume légère et pluie continuelle / mer calme / vent de l'E quand tourne au S comme un tourbillon / courant sortant de la rivière salée venait du S	MV CC4 2210
Pierre Halgand (maitre d'équipage)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Belle mer / vent d'E à grains frais / temps à grain / orage venant vent d'E, SSE	MV CC4 2210
Henri Jérequel (cuisinier)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Mer pas mauvaise / temps continuellement à grains / vent à changer	MV CC4 2210
Jean Horellou (matelot)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Belle mer / vent E frais avec grains / vent à sauter	MV CC4 2210
Joseph Mahé (matelot)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Mer ni belle ni mauvaise / vent E et courant aussi / horizon peu brumeux / grains / vent a sauté au SE	MV CC4 2210

François Rabin (matelot)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Mer assez belle avec peu de clapotis / vent E, SSE / temps à grains / jolie brise	MV CC4 2210
Joseph Guilmin (matelot)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Mer pas mauvaise / vents du NE, E / horizon embrumer / temps à grains / temps qui a mauvaise apparence / grains assez violent / au grain le vent a sauté du S au SSE	MV CC4 2210
Auguste Nicolas Bastel (matelot)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Mer calme / vent d'E / pluies / pas de mauvais temps / courant du S / pas de menace de gros temps / tornade du S	MV CC4 2210
Louis Kerfontain (matelot)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Belle mer / vent E avec grains du SE / courant faible / tourbillon de vent	MV CC4 2210
Constant Vince (mousse)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Mer pas mauvaise / grains	MV CC4 2210
Georges Joseph Bretault (pilotin)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Belle mer / vent d'E qui a sauté au S / grains / vent soufflant en furie / temps à grains	MV CC4 2210
Robert Larsonnier (pilotin)	<i>Marie Eugénie</i>	1893	Belle mer / vent d'E qui a sauté au S / tourbillon / grains / temps pluvieux	MV CC4 2210

Annexe 1 Perception des gens de mer sur les événements à l'origine de la perte de leur navire à partir des questionnaires envoyés à la Commission supérieure des naufrages

Tableau 2 : Type de perte par commune entre 1815 et 1903.

Ce tableau présente les données chiffrées de la figure 15 (cf. p. 179).

	Abordée	Brisé	Chaviré	Coulé	Délaissement	Détruit	Échoué	Incendié	Naufrage	Perdu en mer	Venus à la côte	n.m.	Total
Basse-Pointe									2				2
Bellefontaine				1					1				2
Canaux de la Martinique									2			1	3
Case-Pilote											1		1
En mer				1				1	5	11		1	19
Fort-de-France	5	1	2	2			3		11		21		45
Le Carbet			1				2				8		11
Le Diamant				1					1	2			4
Le François							4			1			5
Le Lorrain											1		1
Le Marigot				1					2				3
Le Marin									1		5		6
Le Prêcheur		1		1			2		7	1			12
Le Robert				1					8				9
Le Vauclin							3	1	11			1	16
n.m.				4	1				13	3	4	2	27
Saint-Pierre		12		2		5	2		48		184		253
Sainte-Anne				1					1				2
Sainte-Luce		1	1				1						3
Sainte-Marie							1		5				6
Trinité				3			1	1	2		3		10
Trois-Îlets				1								1	2
Trois-Rivières							1		1				2
Total général	5	15	4	19	1	5	20	3	121	18	226	6	443

Annexe 2 Données chiffrées de la figure 15 : type de pertes en mer en Martinique par commune entre 1815 et 1903

Tableau 3 : Tableau des pertes survenues à la Martinique entre 1815 et 1903.

Ce tableau est une version simplifiée de la base de données sur les pertes en mer à la Martinique (1815-1903). Lorsque le nom d'un navire n'est pas mentionné, il est répertorié sous la forme « n.m. » + date + lettre pour identifier chacune des pertes de manière individuelle.

Navires	Type	Pays	Origine	Capitaine	Objet	Cause directe	Date	Aléas	Conséquence	Lieux	Source	Cote du document
<i>Madame Royale</i>	Brick	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	n.m.	04/08/1815	n.m.	Naufrage	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 04/08/1815 p. 289	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Emporté au large	Carbet	Gazette de la Martinique du mardi 29/08/1815 p. 327	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 b</i>	Navire	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 b</i>	Navire	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 c</i>	Navire	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 d</i>	Navire	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 e</i>	gabarre ou gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 f</i>	gabarre ou gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 g</i>	gabarre ou gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	29/08/1815	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 01/09/1815 p. 331	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1815 h</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	22/10/1815	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 24/10/1815 p. 393	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1816 a</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	18/01/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 19/01/1816, p. 26	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1816 b</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	18/01/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 19/01/1816, p. 26	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1816 c</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	18/01/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 19/01/1816, p. 26	Document numérisé au ANOM

<i>Peggy</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	18/01/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 19/01/1816,p. 26	Document numérisé au ANOM
<i>Sophie (La)</i>	Navire	France	Bordeaux	J. B. Garrou	Hauturier	Raz-de-marée	18/01/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 12/01/1816,p. 13 + Gazette de la Martinique du vendredi 19/01/1816,p. 26	Document numérisé au ANOM
<i>Wopawage</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	18/01/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du vendredi 19/01/1816,p. 26	Document numérisé au ANOM
<i>Caroline (La)</i>	Brick	France	Nantes	Monnier	Hauturier	Récifs	24/05/1816	Humaine	Naufrage	Récifs côte au vent	Gazette de la Martinique du vendredi 24/05/1816,p. 187	Document numérisé au ANOM
<i>Actif</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Adventure</i>	Navire	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Apollo</i>	Brick	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Beauty</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Bon Ami (Le)</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Brisk</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Cato</i>	Navire	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Charlotte (La)</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Cordelia</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Douglas</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Espérance (L')</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Coulé	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Fame</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Favory</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Feace</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Hazard</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Henry</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Heureux (L')</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM

<i>Intrépide (L')</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>James Coulser</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Jeune Estelle</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Louisia (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Mary</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Mary</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Mary Ann</i>	Brick	Angleterre	Glasgow	James Service	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1816 d</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>n.m. 1816 e</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>n.m. 1816 f</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>n.m. 1816 g</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>n.m. 1816 h</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>n.m. 1816 i</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>n.m. 1816 j</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>Park</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Rangers</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Rover</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Saucy Jack</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Silène (Le)</i>	Brick	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Echoué	Fort-de-France	Lettre daté du 18 septembre 1816	FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>Spring</i>	Brick	Angleterre	n.m.	n.m.	Caboteur	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Stanislas (Le)</i>	Navire	France	Havre	Berthelot	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332 + Lettre daté du 18 septembre 1816	Document numérisé au ANOM +

												FM/SG/*/MAR/COR R/31
<i>Tartar</i>	Brick	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Two Sons</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Unity</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	16/09/1816	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mardi 17/09/1816, p. 332	Document numérisé au ANOM
<i>Sund (Le)</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Récifs	20/07/1817	Humaine	Naufrage	Vauclin	Gazette de la Martinique du mardi 09/08/1817, p. 257	Document numérisé au ANOM
<i>Activité (L')</i>	Navire	France	Havre	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	En mer	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>Africa (L')</i>	Brick	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>Agenoria</i>	Brick	Etats-Unis	Frenchman's bay	Crabtree	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 25/10/1817, p. 245	Document numérisé au ANOM
<i>Aimable-Antoinette</i>	Navire	France	Havre	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Avarie	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 12/11/1817, p. 266	Document numérisé au ANOM
<i>Caravanne (La)</i>	Corvette	France	n.m.	Lenormant de Kergrist	Militaire	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Caye de la Pointe Marée	Site du GRAN + Répertoire de naufrages N°20 + Lettre datée du 19 septembre 1817 Gazette de la Martinique du mardi 29/10/1817, p. 250 + Lettre adressée à "mon général" + Lettre "à Son Excellence le vice-amiral comte de Vaugiraud... du 28 octobre 1817	GRAN + BB4 403 Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/COR R/35 + Bureau UA
<i>Célanire</i>	Goélette	France	Martinique	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 08/11/1817, p. 263	Document numérisé au ANOM
<i>Diane (La)</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du mercredi 17/12/1817, p. 307	Document numérisé au ANOM
<i>Echo (L')</i>	Corvette	France	n.m.	n.m.	Militaire	Ouragan	20/10/1817	Climatique	A appareillé	Fort-de-France	Gazette de la Martinique du mardi 29/10/1817, p. 250 + BB4 403	Document numérisé au ANOM
<i>Eole (L')</i>	Brick	France	Bordeaux	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 08/11/1817, p. 263 + Gazette de la Martinique du samedi 06/11/1817, p. 295	Document numérisé au ANOM
<i>Eulalie (L')</i>	Navire	France	Bordeaux	Dufoury	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 08/11/1817, p. 263 + Gazette de la Martinique du samedi 13/12/1817, p. 302 + Relevé des navires sortis des ports de France	Document numérisé au ANOM + AD GIRONDE 8 M 200
<i>Germaine (La)</i>	Brick	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>Heureuse-Marie (L')</i>	Brick	France	Marseille	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 08/11/1817, p. 263	Document numérisé au ANOM
<i>Josephine (La)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	n.m.	Lettre datée du 13 mars 1820	FM/SG/*/MAR/COR R/48

<i>Laurier (Le)</i>	Brick	n.m.	n.m.	n.m.	Militaire	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Emporté au large	Saint-Pierre	Lettre datée du 18 janvier 1818 + Lettre datée du 19 septembre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/38 + BB4 403
<i>Marguerite (La)</i>	Gabarre	France	Rochefort	Guy de Taravel	Militaire	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Gazette de la Martinique du mardi 29/10/1817, p. 250 + Lettre datée du 23 octobre 1817 + Lettre datée du 19 septembre 1817	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/COR R/35 + BB4 403
<i>Martiniquais (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Emporté au large	n.m.	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>n.m. 1817 a</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>n.m. 1817 b</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>n.m. 1817 c</i>	Batiment	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>n.m. 1817 d</i>	Batiment	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>n.m. 1817 e</i>	Batiment	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>n.m. 1817 f</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Naufrage	Canal de la Dominique	Lettre datée du 22 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>Papillon (Le)</i>	Aviso	France	n.m.	n.m.	Militaire	Ouragan	20/10/1817	Climatique	A appareillé	Fort-de-France	Gazette de la Martinique du mardi 29/10/1817, p. 250 + Lettre datée du 29 janvier 1818 + Lettre datée du 21 mai 1818 + Mouvements - Bâtiments de guerre naufragés, brûlés ou capturés ANII-1817	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/COR R/39 + BB5 4
<i>Rossignol (Le)</i>	Aviso	France	n.m.	n.m.	Militaire	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 08/11/1817, p. 263 + Lettre datée du 29 janvier 1818 + Lettre datée du 21 mai 1818 + Mouvements - Bâtiments de guerre naufragés, brûlés ou capturés ANII-1817	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/COR R/39 + BB5 4
<i>Sophie (La)</i>	Brick	France	Dunkerque	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 08/11/1817, p. 263	Document numérisé au ANOM
<i>Thérèse (La)</i>	Navire	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Avarie	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>Vénus (La)</i>	Navire	France	Bordeaux	Painchaud ?	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Avarie	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817 + Relevé des navires sortis des ports de France	FM/SG/*/MAR/COR R/35 + AD GIRONDE 8 M 200
<i>William (Le)</i>	Brick	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/10/1817	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Lettre datée du 31 octobre 1817	FM/SG/*/MAR/COR R/35
<i>Bellone (La)</i>	Frégate	France	n.m.		Militaire	Matériel	22/11/1817	Matériel	Avarie	Fort-de-France	Procès verbal de la visite faite par un plongeur à la barène de la frégate La Bellone	BB4 403
<i>Lion (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/01/1818	n.m.	Perdu en mer	n.m.	Lettre datée du 13 mars 1820	FM/SG/*/MAR/COR R/48
<i>Aline (L')</i>	Goélette	France	n.m.	Riquier	Hauturier	Raz-de-marée	20/09/1818	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Gazette de la Martinique du mercredi 23/09/1818, p. 286	Document numérisé au ANOM

<i>Mungo-Park</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	Isaac Lincoln	Hauturier	Raz-de-marée	20/09/1818	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 23/09/1818, p. 286	Document numérisé au ANOM
<i>Casco</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/09/1819	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 22/09/1819, p. 332 + Lettre datée du 26 septembre 1819	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/CORR/44 + FM/GEN/340/2135
<i>Duchesse (La)</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	20/09/1819	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 26 septembre 1819 + Lettre datée du 26 septembre 1819	FM/SG/*/MAR/CORR/44 + FM/GEN/340/2135
<i>Five Brothers</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/09/1819	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 22/09/1819, p. 332 + Lettre datée du 26 septembre 1819	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/CORR/44 + FM/GEN/340/2135
<i>Harriot</i>	brick	Etats-Unis	Wilmingt on	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/09/1819	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 22/09/1819, p. 332 + + Lettre datée du 26 septembre 1819	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/CORR/44 + FM/GEN/340/2135
<i>Sans-Façon</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/09/1819	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 22/09/1819, p. 332 + + Lettre datée du 26 septembre 1819	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/CORR/44 + FM/GEN/340/2135
<i>Suzanne (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	20/09/1819	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 22/09/1819, p. 332 + Lettre datée du 26 septembre 1819 + + Lettre datée du 26 septembre 1819	Document numérisé au ANOM + FM/SG/*/MAR/CORR/44 + FM/GEN/340/2135
<i>Henriette (L')</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	15/07/1820	n.m.	Naufrage	n.m.	Lettre datée du 13 mars 1820	FM/SG/*/MAR/CORR/48
<i>n.m. 1820 a</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	26/09/1820	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Lettre datée du 29 octobre 1820	FM/SG/*/MAR/CORR/47
<i>n.m. 1820 c</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	26/09/1820	Climatique	Rentré au port	Fort-de-France	Lettre datée du 29 octobre 1820	FM/SG/*/MAR/CORR/47
<i>n.m. 1820 d</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	26/09/1820	Climatique	Rentré au port	Fort-de-France	Lettre datée du 29 octobre 1820	FM/SG/*/MAR/CORR/47
<i>n.m. 1820 e</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	26/09/1820	Climatique	Rentré au port	Fort-de-France	Lettre datée du 29 octobre 1820	FM/SG/*/MAR/CORR/47
<i>n.m. 1820 b</i>	Brick	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	26/09/1820	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France		FM/SG/*/MAR/CORR/47

<i>Achille (L')</i>	Brick	France	Havre	Lancel	Hauturier	Voie d'eau	04/12/1822	Matériel	Rentré au port	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 07/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Achille (L')</i>	Brick	France	Rouen	Lancel	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Achille (L')</i>	Brick	France	Rouen	Roques	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Achille (L')</i>	Navire	France	Marseille	Barnabé	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Actif</i>	Brick	Etats-Unis	Middleton	Hubberd	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Agile</i>	Brick	Etats-Unis	Portland	Carabie	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Alfève (L')</i>	Navire	France	Bordeaux	Mony	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Alfred (L')</i>	Navire	France	Bordeaux	Mony	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Amélia</i>	Bateau	Angleterre	La Dominique	n.m.	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Amitié (L')</i>	Brick	France	Marseille	Blay	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Antoinette (L')</i>	Navire	France	Bordeaux	Leginire	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Aréthuse (L')</i>	Navire	France	Nantes	Vailley	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Atalante (L')</i>	Goélette	France	Martinique	Hures	Caboteur	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Basse terre (La)</i>	Navire	France	Nantes	Daviand	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Charles (Le)</i>	Brick	France	Nantes	Querbez	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Perdu en mer	En mer	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Clémentine (La)</i>	Navire	France	Bordeaux	De Arod	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Commerce (Le)</i>	Bateau	France	Martinique	n.m.	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Cornélie (La)</i>	Navire	France	Havre	Rion	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Cosmopolite</i>	Bateau	Etats-Unis	Bristol	Lendrey	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Délice (Le)</i>	Bateau	France	Martinique	n.m.	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920

<i>Deux Cousins (Les)</i>	Goélette	France	Martinique	Neveu	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Dispatch</i>	Goélette	Etats-Unis	Portland	Sutter	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Dunkerquois (Le)</i>	Brick	France	Dunkerque	William	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Elisabeth</i>	Goélette	Etats-Unis	Boston	Bakeman	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Elisabeth (L')</i>	Navire	France	Havre	Lecomte	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Entreprise (L')</i>	Goélette	France	Martinique	Fauche	Caboteur	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Eole (L')</i>	Bateau	France	Martinique	n.m.	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Eugénie (L')</i>	Brick	France	Martinique	Zemen ?	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Fabricius (Le)</i>	Brick	France	Marseille	Reynaud	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Félicité (La)</i>	Navire	France	Havre	Lemoine	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Fils unique (Le)</i>	Brick	France	Marseille	Mingaud	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Harmonie (L')</i>	Brick	France	Marseille	Lientaud	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Intrépide (L')</i>	Brick	France	Marseille	Plumier	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Mary-Jean</i>	Brick	Etats-Unis	Castine	Dambord	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Mount Verney</i>	Goélette	Etats-Unis	Portland	Howl	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Nancy Ann</i>	Goélette	Etats-Unis	Boston	Morgan	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Paramaribo</i>	Brick	Etats-Unis	Boston	Pressey	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Petite Marie (La)</i>	Bateau	France	Martinique	n.m.	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Préférée (La)</i>	Navire	France	Marseille	Calvy	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Président (Le)</i>	Brick	France	Marseille	Rébont	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Requin (Le)</i>	Bateau	France	Martinique	Merlin	n.m.	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920

<i>Richmont Paker</i>	Goélette	Etats-Unis	Middleton	Beurman	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Saint Honoré (Le)</i>	Brick	France	Marseille	Mémare	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Saint Joseph (Le)</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	Remy	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Saint-Honoré</i>	Brick	France	Marseille	Ménard	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Silicie (La)</i>	Navire	France	Havre	Lemoine	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Véronique (La)</i>	Brick	France	Marseille	Possel	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Perdu en mer	Prêcheur	Tableau des pertes de 1822 + Gazette de la Martinique du samedi 21/12/1822, p. 1	FM/SG/*/MAR//103/920+ Document numérisé aux ANOM
<i>Victor à Sélicie</i>	Brick	France	Marseille	Vincent	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Whim</i>	Goélette	Angleterre	Saint-Vincent	Raimond	Hauturier	Ouragan	19/12/1822	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1822	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Neutrality</i>	Brick	Etats-Unis	Salem	Thompson	Hauturier	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Ann</i>	Goélette	Angleterre	Sainte-Lucies	Booty	n.m.	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Eliras</i>	Goélette	France	Saint-Pierre	Ducros	n.m.	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Eole (L')</i>	Bateau	France	Saint-Pierre	Perou	n.m.	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Félix (Le)</i>	Bateau	France	Pointe-a-Pitre	Allègre	n.m.	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Trois Frères (Les)</i>	Bateau	France	Saint-Pierre	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Trois Frères (Les)</i>	Bateau	France	Saint-Pierre	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	08/09/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1824	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Aimable-Rose (L')</i>	Bateau	France	Martinique	n.m.	n.m.	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Betsy</i>	Barque	Angleterre	Barbade	Burnham	Hauturier	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Charles (Le)</i>	Bateau	France	Martinique	n.m.	n.m.	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Pacquet</i>	Brick-goélette	Etats-Unis	Middleton	Loveland	Hauturier	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM

<i>Sea-Serpent</i>	Bateau	Etats-Unis	New-London	Ely	Hauturier	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Sprat</i>	Bateau	Angleterre	Saint-Vincent	Febeau	Hauturier	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Warren</i>	Brick	Etats-Unis	Gloucester	Foster	Hauturier	Coup de vent	08/12/1824	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du mercredi 08/12/1824, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Caroline</i>	Brick	Etats-Unis	Portland	Hubberd ?	Hauturier	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Elise (L')</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	n.m.	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Fame</i>	Goélette	Etats-Unis	Salem	Kenapp	Hauturier	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Léo</i>	Brick	Etats-Unis	New-Buzy-Port	Morisson	Hauturier	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Marsoin (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Naufrage	En mer	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>n.m. 1825 b</i>	n.m.	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Perdu en mer	En mer	Gazette de la Guadeloupe du 31 juillet 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>n.m. 1829 c</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 09 aout 1825 et tableau joint	FM/SG/*/MAR/CORR/58
<i>n.m. 1829 d</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 09 aout 1825 et tableau joint	FM/SG/*/MAR/CORR/58
<i>Petit Louis (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	n.m.	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Rose (La)</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Naufrage	En mer	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Trois Frères (Les)</i>	Bateau	France	Martinique	Zéphirin	n.m.	Ouragan	26/07/1825	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Tableau des pertes de 1825	FM/SG/*/MAR/CORR/58
<i>Elisa</i>	Brick	n.m.	n.m.		n.m.	Récifs	20/07/1827	Humaine	Echoué	Fort-de-France	Extrait du procès verbal de la séance du Conseil privé du 6 aout 1827	FM/SG/*/MAR//110/1003
<i>n.m. 1827 a</i>	Brick	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1827 b</i>	Goélette	Etats-Unis	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1827 f</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1827 g</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Petit-Mathelot (Le)</i>	Navire	France	Havre	Caught	Hauturier	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM

<i>n.m. 1827 c</i>	n.m.	France	Martinique	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1827 d</i>	n.m.	France	Martinique	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1827 e</i>	n.m.	France	Martinique	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	16/08/1827	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 18/08/1827, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>N.m. 1830 a</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	08/04/1830	Humaine	Naufage	Le Diamant	Lettre datée du 20 juin 1830	FM/SG/*/MAR//78/641
<i>Constance (La)</i>	Goélette	Espagne	Barcelone	Barbena	Hauturier	Récifs	20/09/1830	Humaine	Naufage	Le Robert	Lettre datée du 19 octobre 1830	FM/SG/*/MAR//78/641
<i>Thetis (La)</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Abordage	13/03/1831	Humaine	Coulé	En mer	Lettre datée du 20 décembre 1831	FM/SG/*/MAR//102/918
<i>Isis (L')</i>	Corvette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Lettre du contre-amiral gouverneur datée du 29 aout 1831	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Jeune Ernest (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Resté sur la rade	Saint-Pierre	Lettre du contre-amiral gouverneur datée du 29 aout 1831	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Jeune Ernest (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Emporté au large	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 13/08/1831, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Lucullus</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Emporté au large	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 13/08/1831, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Martinique (La)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 13/08/1831, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>n.m. 1831 a</i>	Brick	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Perdu en mer	En mer	Article de presse du 13 aout 1831	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>n.m. 1831 b</i>	Brick	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Perdu en mer	En mer	Article de presse du 13 aout 1831	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>n.m. 1831 c</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Emporté au large	En mer	Gazette de la Martinique du samedi 13/08/1831, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Nouvelle-Loire (La)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	11/08/1831	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Gazette de la Martinique du samedi 13/08/1831, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Jeune Laure (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	n.m.	Abordage	03/11/1831	Humaine	Coulé	En mer	Lettre datée du 20 décembre 1831	FM/SG/*/MAR//102/918
<i>Jeune Volsy (Le)</i>	Brick	France	n.m.	n.m.	n.m.	Abordage	16/12/1831	Humaine	Avarie	En mer	Lettre datée du 20 décembre 1831	FM/SG/*/MAR//102/918
<i>Brave (Le)</i>	Brick	France	Havre	n.m.	Hauturier	Coup de vent	00/03/1832	Climatique	Emporté au large	n.m.	Lettre datée du 1/01/1832	FM/GEN//311/2046
<i>Conliup (Le)</i>	Bateau	France	Saint-Pierre	n.m.	n.m.	Récifs	03/11/1832	Humaine	Coulé	Sainte-Anne	Martinique, service de l'ordonnateur. Compte moral 1832 Bris et naufrage	FM/SG/*/MAR//8/91
<i>Comtesse (La)</i>	Goélette	n.m.	n.m.	Bouillé	n.m.	Raz-de-marée	19/04/1833	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Martinique, service de l'ordonnateur. Compte moral 1833 Bris et naufrage	FM/SG/*/MAR//8/92
<i>n.m. 1834 a</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	20/09/1834	n.m.	Venus à la côte	Saint-Pierre	Martinique, service de l'ordonnateur. Compte moral 1834 Bris et naufrage	FM/SG/*/MAR//8/93

<i>n.m. 1834 b</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	20/09/1834	n.m.	Venus à la côte	Saint-Pierre	Martinique, service de l'ordonnateur. Compte moral 1834 Bris et naufrage	FM/SG/*/MAR//8/93
<i>n.m. 1834 c</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	20/09/1834	n.m.	Venus à la côte	Saint-Pierre	Martinique, service de l'ordonnateur. Compte moral 1834 Bris et naufrage	FM/SG/*/MAR//8/93
<i>Dunkerque (Le)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	10/10/1834	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 10 octobre 1834	FM/SG/*/MAR//103/924
<i>Basque (Le)</i>	Navire	France	Dunkerque	Doyambéhère	Hauturier	Coup de vent	10/10/1834	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 10 octobre 1834	FM/SG/*/MAR//103/924
<i>Jacques (Le)</i>	Navire	France	Havre	Pamain	Hauturier	Coup de vent	10/10/1834	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 10 octobre 1834	FM/SG/*/MAR//103/924
<i>Union (L')</i>	Galéasse	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	10/10/1834	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 10 octobre 1834	FM/SG/*/MAR//103/924
<i>n.m. 1835 e</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Vents et courants	21/04/1835 - 22/04/1835	Climatique	Emporté au large	Echoué près de Saint Jean de Nicaragua	Lettre datée du 24 juin 1835	FM/SG/MAR/102/918
<i>n.m. 1835 a</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Vents et courants	21/04/1835 - 22/04/1835	Climatique	Naufrage	Canal de Sainte-Lucie	Copie d'un rapport adressé au gouverneur	FM/SG/MAR/102/918
<i>Argus (L')</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	Militaire	Vents et courants	30/04/1835	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Lettre datée du 3 mai 1835	FM/SG/MAR/102/918
<i>n.m. 1835 b</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	03/05/1835	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 5 mai 1836 + Lettre datée du 16 septembre 1835	FM/SG/MAR/102/918 + FM/SG/*/MAR//103/924
<i>n.m. 1835 c</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	03/05/1835	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 5 mai 1836 + Lettre datée du 16 septembre 1835	FM/SG/MAR/102/918 + FM/SG/*/MAR//103/924
<i>n.m. 1835 d</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	03/05/1835	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 5 mai 1836 + Lettre datée du 16 septembre 1835	FM/SG/MAR/102/918 + FM/SG/*/MAR//103/924
<i>n.m. 1835 e</i>	Grois Bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	03/05/1835	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 5 mai 1836 + Lettre datée du 16 septembre 1835	FM/SG/MAR/102/918 + FM/SG/*/MAR//103/924
<i>Blayais (Le)</i>	Navire	n.m.	n.m.	Le Port	n.m.	Ouragan	26/07/1837 -	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/920

							02/08/18 37					
<i>n.m. 1837 a</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Resté sur la rade	Saint- Pierre	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>n.m. 1837 aq</i>	Brick	n.m.	n.m.	n.m.	Militair e	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Resté sur la rade	En mer	Extrait du journal officiel de la Martinique daté du 19 aout 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>n.m. 1837 b</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Resté sur la rade	Saint- Pierre	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>n.m. 1837 c</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Resté sur la rade	Saint- Pierre	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>n.m. 1837 d</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Resté sur la rade	Saint- Pierre	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>n.m. 1837 e</i>	Navire	Etats- Unis	n.m.	n.m.	Hauturi er	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Resté sur la rade	Fort-de- France	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>n.m. 1837f</i>	Navire	Etats- Unis	n.m.	n.m.	Hauturi er	Ouragan	26/07/18 37 - 02/08/18 37	Climatiqu e	Venus à la côte	Fort-de- France	Lettre datée du 29 juillet 1837	FM/SG/*/MAR//103/ 920
<i>Blayais (Le)</i>	Navire	n.m.	n.m.	Le Port	n.m.	Coup de vent	31/10/18 39	Climatiqu e	Venus à la côte	Saint- Pierre	Courrier de la Martinique du 01/11/1839, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Deux- Amélie (Les)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	31/10/18 39	Climatiqu e	Venus à la côte	Saint- Pierre	Courrier de la Martinique du 01/11/1839, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Jacques (Le)</i>	Navire	France	Havre	Doyambéh ere	Hauturi er	Coup de vent	31/10/18 39	Climatiqu e	Venus à la côte	Saint- Pierre	Courrier de la Martinique du 01/11/1839, p. 3	Document numérisé au ANOM
<i>Norris Stanley</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	20/07/18 41	Humaine	Naufrage	Caravelle	Courrier de la Martinique du vendredi 30/07/1841, p. 1	Document numérisé au ANOM
<i>Edouard (L')</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/00/18 44	n.m.	Naufrage	Le Robert	Site du Gran + Répertoire de naufrages N°21	Gran + Bureau
<i>Amiral Colboys</i>	Goélette	Angleter re	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	04/02/18 45	Humaine	Naufrage	Vauclin	Journal officiel de la Martinique du 22/03/1845	Gallica

<i>Jeune Héloïse (La)</i>	Brick-goélette	France	La Rochelle	n.m.	Hauturier	n.m.	13/05/1845	n.m.	Naufrage	Prêcheur	Journal officiel de la Martinique du 26/07/1845	Gallica
<i>Surinam (La)</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de mer	06/12/1845	Climatique	Rentré au port	Canal de la Dominique	Journal officiel de la Martinique du 10/12/1845	Gallica
<i>Bon Patseur (Le)</i>	Navire	France	Marseille	n.m.	Hauturier	Coup de vent	12/09/1846	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre de A. Mackau datée du 22 septembre 1846	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Nouveau Pompée (Le)</i>	n.m.	France	Bordeaux	n.m.	Hauturier	n.m.	02/05/1848	n.m.	Echoué	Vauclin	Journal officiel de la Martinique du 13 septembre 1848	Gallica
<i>Aigle</i>	Brick	France	Havre	Kigarion	Hauturier	n.m.	02/01/1851	n.m.	Rentré au port	Saint-Pierre	Courrier de la Martinique du mercredi 01/01/1834, p. 4	Document numérisé au ANOM
<i>David d'Angers (Le)</i>	trois-mâts	France	Dunkerque	Versemée	Hauturier	Grain	13/05/1851	Climatique	Naufrage	Le Robert	Lettre datée du 19 mai 1851 + La Marine ci devant la flotte. Journal de la Marine, du commerce maritime et des colonies du 4/05/1851 + Répertoire de naufrages N°22	FM/SG/*/MAR//103/919 + Bureau
<i>Saint Mathurin n.m. 1855 a</i>	Navire	France	Saint-Malo	Léger	Hauturier	Abordage	17/01/1852	Humaine	Avarie	Saint-Pierre	Lettre datée du 20/11/1852	FM/GEN//311/2046
<i>Golden-Eagle n.m. 1855 b</i>	Barque	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Récifs	00/00/1855	Humaine	Naufrage	Baie du Galion	Le Moniteur de la Martinique du 24/05/1855	Gallica
<i>Saint-Joseph (Le)</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	26/03/1855	n.m.	Emporté au large	Baie du Galion	Le Moniteur de la Martinique du 01/04/1855	Gallica
<i>Hérald</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	15/05/1855	n.m.	Emporté au large	Baie du Galion	Le Moniteur de la Martinique du 28/06/1855	Gallica
<i>Courrier de Morlais (Le)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Voie d'eau	18/06/1855	Matériel	Coulé	Baie du Galion	Le Moniteur de la Martinique du 21/06/1855	Gallica
<i>Deux Escouaris (Les)</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	07/08/1855	Humaine	Echoué	Trinité	Le Moniteur de la Martinique du 12/08/1855	Gallica
<i>Midax</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	25/08/1855	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre du comte de Guadeloupe datée du 29 aout 1855	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>n.m. 1855 c</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Coup de vent	25/08/1855	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre du comte de Guadeloupe datée du 29 aout 1855	FM/SG/*/MAR//103/920
<i>Cibile</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Coup de vent	25/08/1855	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre du comte de Guadeloupe datée du 29 aout 1855	FM/SG/*/MAR//103/920
	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	14/10/1855	n.m.	Emporté au large	François	Le Moniteur de la Martinique du 16/12/1855	Gallica
	Pirogue	France	Fort-de-France	n.m.	Bornage	n.m.	22/10/1855	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 22/11/1855	Gallica

<i>Jeanne</i>	Navire	France	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	01/11/1855	Humaine	Coulé	Marigot	Le Moniteur de la Martinique du 11/11/1855	Gallica
<i>n.m. 1855 d</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	18/11/1855	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 22/11/1855	Gallica
<i>Pigwidgeon</i>	Schooner	Angleterre	Castries	Thomas Besson	Caboteur	Récifs	18/03/1856	Humaine	Echoué	Caye Mocos	Lettre datée du 23 juin 1856 + GRAN répertoire de naufrages n°48	FM/SG/*/MAR//177/1633 + Bureau UA
<i>Phalanstère</i>	Navire	France	Bordeaux	Mahaud	Hauturier	Récifs	13/07/1857	Humaine	Rentré au port	Baie du Galion	Rapport de mer du 18 juin 1857	FM/SG/*/MAR//110/1001
<i>Arthemise (L')</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	Bétus	Hauturier	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 25 octobre 1858 + Lettre datée du 29 octobre 1858 + Matricule des navires de 1853	FM/SG/*/MAR//103/925 + ADG 4S 261
<i>Albert et Clémence (L')</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>Aurélié (L')</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>César (Le)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>Denise (La)</i>	Navire	France	Marseille	Albert	Hauturier	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Avarie	Saint-Pierre	Lettre datée du 25 octobre 1858 + Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>Foi (La)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>Harmonie (L')</i>	n.m.	France	Bordeaux	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	A appareillé	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>Lucifer (Le)</i>	Aviso à vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/1858 - 22/10/1858	Climatique	Rentré au port	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925
<i>Marseillais (Le)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/1858 -	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/925

							22/10/18 58					
<i>Mercuré (Le)</i>	n.m.	France	Marseille	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	20/10/18 58 - 22/10/18 58	Climatique	Avarie	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/ 925
<i>Sanéral Merlin (Le)</i>	n.m.	France	Havre	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	20/10/18 58 - 22/10/18 58	Climatique	A appareillé	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/ 925
<i>Stéphane (Le)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	20/10/18 58 - 22/10/18 58	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Lettre datée du 29 octobre 1858	FM/SG/*/MAR//103/ 925
<i>Daubenton</i>	n.m.	n.m.	Pondichéry	n.m.	Hauturier	n.m.	00/00/18 60	n.m.	Naufrage	En mer	Lettre datée du 11 juin 1860	FM/SG/*/MAR//177/ 1633
<i>Packet (Le)</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	n.m.	00/10/18 60	n.m.	Perdu en mer	En mer	Lettre datée du 11 novembre 1860	FM/SG/*/MAR/COR R/68
<i>Alita</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	11/11/18 60	Humaine	Coulé	Bellefontaine	Le Moniteur de la Martinique du 22/11/1860	Gallica
<i>Joséphina</i>	Goélette	Pays-Bas	n.m.	n.m.	Hauturier	n.m.	02/01/18 61	n.m.	Avarie	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 10/01/1861	Gallica
<i>Fergesteo</i>	Brick	Autriche	n.m.	Andréa Fannick	Hauturier	Récifs	11/08/18 61	Humaine	Incendié	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1861	Gallica
<i>Général de Pimodan</i>	Navire	France	Bordeaux	Despujols Pierre	Hauturier	Raz-de-marée	00/00/18 62	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2074
<i>Jemmy</i>	Trois-mâts	France	n.m.	Hochard	n.m.	Calmes et courants	06/07/18 62	Climatique	Naufrage	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 13/07/1862	Gallica
<i>Ville-de-Lyon (La)</i>	Vaisseau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Abordage	26/09/18 62	Humaine	Abordée	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 02/10/1862	Gallica
<i>Confiance (La)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Bourrasque	17/10/18 62	Climatique	Rentré au port	Canal de la Dominique	Le Moniteur de la Martinique du 09/11/1862 + correspondance	Gallica
<i>n.m. 1863 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	19/01/18 63	n.m.	Emporté au large	Anses d'Arlets	Le Moniteur de la Martinique du 22/01/1863	Gallica
<i>Confiance (La)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Mer violente	26/02/18 63	Climatique	Naufrage	Trinité	Le Moniteur de la Martinique du 08/03/1863	Gallica
<i>Jules Borde (La)</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Mer violente	24/05/18 63	Climatique	Naufrage	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 24/05/1863	Gallica
<i>Stranger's Guide</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	15/06/18 63	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 02/10/1864	Gallica

<i>Alexandre</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	30/07/1863	n.m.	Emporté au large	Case-Pilote	Le Moniteur de la Martinique du 02/08/1863	Gallica
<i>n.m. 1863 b</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	07/09/1863	n.m.	Emporté au large	Grand'Rivière	Le Moniteur de la Martinique du 17/09/1863	Gallica
<i>Représaille</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	n.m.	Bourrasque	26/09/1863	Climatique	Rentré au port	Le Diamant	Le Moniteur de la Martinique du 22/10/1863	Gallica
<i>n.m. 1863 a</i>	n.m.	France	Martinique	n.m.	Caboteur	n.m.	27/10/1863	n.m.	Perdu en mer	n.m.	Lettre datée du 27 octobre 1863	FM/SG/*/MAR/CORR/70
<i>n.m. 1863 c</i>	Pirogue	Angleterre	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	15/11/1863	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 29/11/1863	Gallica
<i>Laure (La)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/12/1863	n.m.	Emporté au large	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 17/12/1863	Gallica
<i>n.m. 1863 d</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	28/12/1863	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/01/1864	Gallica
<i>Henry Osmond</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/01/1864	n.m.	Naufrage	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 10/01/1864	Gallica
<i>Rose (La)</i>	Navire	France	Bordeaux	n.m.	Hauturier	Récifs	31/07/1864	Humaine	Naufrage	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 04/09/1864 + Matricule des bâtiments de commerces 1853	Gallica + ADG 4S 263 + MV CC4 2085
<i>Marin</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	24/06/1865	n.m.	Emporté au large	Le Diamant	Le Moniteur de la Martinique du 25/06/1865	Gallica
<i>Asmodée</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	30/08/1865	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 17/09/1865	Gallica
<i>n.m. 1866 a</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	18/01/1866	n.m.	Emporté au large	Anses d'Arlets	Le Moniteur de la Martinique du 18/01/1866	Gallica
<i>n.m. 1866 b</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	11/03/1866	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 11/03/1866	Gallica
<i>Juif-Errant (Le)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Grain	25/05/1866	Climatique	Naufrage	Basse-Pointe	Le Moniteur de la Martinique du 03/06/1866	Gallica
<i>Laborieux (Le)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/00/1867	n.m.	Naufrage	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 14/03/1867	Gallica
<i>Sabat</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	01/09/1867	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 01/09/1867	Gallica
<i>Zéphir</i>	Brick	France	Marseille	Blanc	Hauturier	Coup de vent	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2122
<i>Dart</i>	Goélette	France	n.m.	Monplaisir	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>n.m. 1867 a</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>n.m. 1867 b</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>Anémone</i>	Goélette	Angleterre	Sainte-Lucie	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica

<i>Zéphyr (Le)</i>	Brick	France	Marseille	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>Marie-Joseph</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>Mélanie (La)</i>	Trois-mâts	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867 + Le Moniteur de la Martinique du 20/10/1867	Gallica
<i>René (Le)</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>Rubis</i>	Goélette	France	n.m.	Durocher	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>Saint-Esprit</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>Télégraphe</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Raz-de-marée	08/10/1867	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1867	Gallica
<i>n.m. 1868 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	20/11/1868	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 04/12/1868	Gallica
<i>n.m. 1868 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	12/12/1868	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 22/12/1868	Gallica
<i>Foi (La)</i>	Trois-mâts	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	00/00/1870	Humaine	Naufage	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 07/06/1870	Gallica
<i>Triton (Le)</i>	Brick	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	00/00/1870	Humaine	Naufage	Le Robert	Le Moniteur de la Martinique du 08/03/1870	Gallica
<i>Laplace (Le)</i>	Navire	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	18/06/1870	n.m.	Naufage	Sainte-Marie	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1870	Gallica
<i>Osman (L')</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/00/1871	n.m.	Naufage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 14/04/1871	Gallica
<i>Jeanne</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	Torbois	Hauturier	Matériel	00/00/1871	Matériel	Délaiement	n.m.	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2091
<i>Trois-Frères</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/04/1871	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 14/04/1871	Gallica
<i>Ullesrater (L')</i>	Navire	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	20/06/1871	n.m.	Naufage	Le Robert	Le Moniteur de la Martinique du 14/07/1871	Gallica
<i>Estafette (L')</i>	n.m.	France	n.m.	Hautefeuille	Militaire	Ouragan	21/07/1871	Climatique	Abordée	Fort-de-France	Rapport du capitaine de l'Estafette daté du 21/07/1871	7DD 1 247
<i>Montorganisé (Le)</i>	Frégate	Haïti	n.m.		Hauturier	Ouragan	21/07/1871	Climatique	Abordée	Fort-de-France	Rapport du capitaine de l'Estafette daté du 21/07/1871	7DD 1 247
<i>Agnès (L')</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	20/08/1871	Humaine	Naufage	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 10/10/1871	Gallica
<i>Aleyon</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/00/1872	n.m.	Naufage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 04/10/1872	Gallica
<i>n.m. 1872 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Mer violente	11/03/1872	Climatique	Naufage	Sainte-Marie	Le Moniteur de la Martinique du 23/04/1872	Gallica

<i>Jemmy (La)</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872 + Matricule des batiments de commerce de 1853 + Matricule des batiments de commerce de 1869	Gallica + ADG 4S 262 + ADG 4S 266
<i>Alice-Mond</i>	Brick-goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Antoinette (L')</i>	Vapeur	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Armand (L')</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Chicken-Hazard</i>	Côte	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Comète (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Conovan</i>	Côte	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Elora (L')</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Emerald</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Islesman</i>	Vapeur	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Luisa</i>	Goélette	Vénézuela	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Marie-Joseph (La)</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Marseillais (Le)</i>	Trois-mâts	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Noémie</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Vengeur (Le)</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Voyageur (Le)</i>	n.m.	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>Wilfred (Le)</i>	Brick-goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Raz-de-marée	09/09/1872	Climatique	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1872	Gallica
<i>n.m. 1872 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1872	n.m.	Emporté au large	Le Diamant	Le Moniteur de la Martinique du 25/10/1872	Gallica
<i>Marie</i>	Pirogue	France	Fort-de-France	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1872	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 25/10/1872	Gallica
<i>n.m. 1872 a</i>	Canot	Angleterre	n.m.	n.m.	Bornage	Bourrasque	19/12/1872	Climatique	Chaviré	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 27/12/1872	Gallica

<i>Emilie (L')</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Incendie	29/03/1874	Matériel	Incendié	Trinité	Le Moniteur de la Martinique du 07/04/1874	Gallica
<i>n.m. 1874 a</i>	Barque	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	20/04/1874	n.m.	Emporté au large	Case-Pilote	Le Moniteur de la Martinique du 01/05/1874	Gallica
<i>n.m. 1874 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	18/08/1874	n.m.	Emporté au large	Case-Pilote	Le Moniteur de la Martinique du 11/08/1874	Gallica
<i>Gabrielle</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	08/09/1874	n.m.	Emporté au large	Trois-Îlets	Le Moniteur de la Martinique du 15/09/1874	Gallica
<i>Mermaid</i>	Navire	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	14/10/1874	n.m.	Naufage	Passé Raquette	Le Moniteur de la Martinique du 16/10/1874	Gallica
<i>n.m. 1874 c</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/12/1874	n.m.	Emporté au large	Baie du Galion	Le Moniteur de la Martinique du 15/12/1874	Gallica
<i>Vigilant</i>	Brick	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	26/12/1874	n.m.	Naufage	Sainte-Marie	Le Moniteur de la Martinique du 09/02/1875	Gallica
<i>Félicité</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/01/1875	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 17/01/1875	Gallica
<i>n.m. 1875 b</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/05/1875	n.m.	Emporté au large	Baie du Galion	Le Moniteur de la Martinique du 14/05/1875	Gallica
<i>n.m. 1875 c</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	18/06/1875	n.m.	Emporté au large	Sainte-Anne	Le Moniteur de la Martinique du 26/06/1877	Gallica
<i>Georges-et-Rosina</i>	Pirogue	France	Saint-Pierre	n.m.	Bornage	n.m.	24/06/1875	n.m.	Emporté au large	Fonds Bellemare	Le Moniteur de la Martinique du 27/06/1875	Gallica
<i>n.m. 1875 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/07/1875	n.m.	Emporté au large	Le Diamant	Le Moniteur de la Martinique du 22/07/1875	Gallica
<i>Marie-Elisabeth (La)</i>	Navire	France	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	04/08/1875	Humaine	Naufage	Sainte-Marie	Le Moniteur de la Martinique du 31/08/1875	Gallica
<i>Actif (L')</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Brisé	Sainte-Luce	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>Angéline</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Naufage	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 14/09/1875	Gallica
<i>Codfish (Le)</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Naufage	Prêcheur	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>Martiniquaise (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Emporté au large	Saint-Pierre	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>Mohely</i>	Trois-mâts	France	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Emporté au large	Saint-Pierre	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>n.m. 1875 a</i>	Chalands	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Naufage	n.m.	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>n.m. 1875 b</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Naufage	n.m.	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>n.m. 1875 c</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Naufage	n.m.	Coupage de presse	FM/SG/*/MAR//103/931

<i>n.m. 1875 d</i>	Yole	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Nauffrage	Prêcheur	Coupure de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>Revanche</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Chaviré	Sainte-Luce	Coupure de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>Suzannah (La)</i>	Goélette	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/09/1875	Climatique	Nauffrage	Prêcheur	Coupure de presse	FM/SG/*/MAR//103/931
<i>Marie-Elisabeth</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Récifs	03/10/1875	Humaine	Nauffrage	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 08/10/1875	Gallica
<i>Parfaite (La)</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	30/11/1875	n.m.	Nauffrage	Sainte-Marie	Le Moniteur de la Martinique du 31/12/1875	Gallica
<i>France (La)</i>	Trois-mâts	France	Havre	n.m.	Hauturier	Calmes et courants	11/01/1876	Climatique	Rentré au port	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 21/01/1876	Gallica
<i>B.P.A.</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/03/1876	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 21/03/1876	Gallica
<i>n.m. 1876 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/03/1876	n.m.	Emporté au large	Caye Simon	Le Moniteur de la Martinique du 21/03/1876	Gallica
<i>n.m. 1876 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	02/05/1876	n.m.	Emporté au large	Anses d'Arlets	Le Moniteur de la Martinique du 12/05/1876	Gallica
<i>Marguerite</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	10/12/1876	n.m.	Nauffrage	Le Robert	Le Moniteur de la Martinique du 05/01/1877	Gallica
<i>n.m. 1877 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	02/05/1877	n.m.	Emporté au large	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 08/05/1877	Gallica
<i>n.m. 1875 b</i>	Bateau plat	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	08/05/1877	n.m.	Emporté au large	Trois-Îlets	Le Moniteur de la Martinique du 22/05/1877	Gallica
<i>Marigot (Le)</i>	Bateau	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/00/1878	n.m.	Nauffrage	Marigot	Le Moniteur de la Martinique du 10/09/1878	Gallica
<i>n.m. 1878 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	19/02/1878	n.m.	Emporté au large	Récifs côte au vent	Le Moniteur de la Martinique du 15/03/1878	Gallica
<i>Confiance-en-Marie</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	07/08/1878	n.m.	Chaviré	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 15/01/1878	Gallica
<i>n.m. 1878 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	13/12/1878	n.m.	Emporté au large	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 24/12/1878	Gallica
<i>n.m. 1879 a</i>	Petit bac	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	18/02/1879	n.m.	Emporté au large	Trois-Îlets	Le Moniteur de la Martinique du 28/02/1879	Gallica
<i>Pauillac</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	Bourigouon Jean-Adolphe	Hauturier	Récifs	19/04/1879	Humaine	Echoué	Loup-Garou	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2155
<i>Hilda</i>	Brick-goélette	France	Bordeaux	Saint-Paul Dominique	Hauturier	Récifs	21/04/1879	Humaine	Echoué	Trois-Rivières	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2153 + MV CC4 2094
<i>n.m. 1879 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	25/04/1879	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 09/05/1879	Gallica

<i>Molière</i>	Trois-mâts	France	Saint-Nazaire	Dartois Amboise Marie	Hauturier	Récifs	23/06/1879	Humaine	Echoué	Caye de Macabou	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2154 + MV CC4 2094
<i>Port-Nichet</i>	Brick	France	Marseille	Bernard Prudent	Hauturier	Récifs	10/07/1879	Humaine	Echoué	Caye Simon	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2089 + MV CC4 2155
<i>Valentine (La)</i>	Brick	France	Marseille	Brohan Alphonse Jules	Hauturier	Récifs	19/04/1880	Humaine	Echoué	François	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2094 + MV CC4 2159
<i>Reine Marguerite</i>	Trois-mâts	France	Marseille	Glout Jean Ulysee	Hauturier	Calmes et courants	12/08/1880	Climatique	Echoué	Carbet	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2089 + MV CC4 2094 + MV CC4 2159
<i>Gustave-et-Paul</i>	n.m.	France	Saint-Pierre	n.m.	n.m.	n.m.	18/03/1883	Humaine	Echoué	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 30/03/1883	Gallica
<i>n.m. 1883 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/04/1883	n.m.	Emporté au large	François	Le Moniteur de la Martinique du 06/04/1883	Gallica
<i>Ida</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/06/1883	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 15/06/1883	Gallica
<i>n.m. 1883 b</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	03/06/1883	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 15/06/1883	Gallica
<i>Sylph</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	14/07/1883	Humaine	Echoué	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 31/07/1883	Gallica
<i>Maria Auger</i>	Trois-mâts	France	Havre	Lebon (Benjamin)	Hauturier	Incendie	25/08/1883	n.m.	Coulé	Anse Galet	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2096 + MV CC4 2172
<i>Alma</i>	Bateau	France	n.m.	R. Paul	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Bayadère</i>	Trois-mâts	France	Dunkerque	Letestu	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica + MV CC4 2090 + MV CC4 2170 + LLOYDS 1883
<i>Bernigo</i>	n.m.	France	n.m.	Lebon	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883 + Le Moniteur de la Martinique du 11/09/1883	Gallica
<i>Brillant</i>	Goélette	France	Saint-Martin	Simoneau	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Clémentine</i>	Goélette	France	Cayenne	Claude	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Echoué	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Clio</i>	Brick	Angleterre	Barbade	Jones	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Conception</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>D'Artagnan</i>	n.m.	France	Dakar	Palvadeau	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883 + Le Moniteur de la Martinique du 11/09/1883	Gallica
<i>Floride</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica

<i>Génipa</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Gustave-et-Paul</i>	Bateau	France	Sainte-Lucie	Moïse	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Haslassah</i>	Bateau	Angleterre	Saint-Vincent	Déon	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Irrésistible</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Coulé	Trois-Îlets	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Jean-de-Dieu</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Jeune-Louise</i>	Bateau	France	Guadeloupe	D. Nelson	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Joseph et Lancelot</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Julie</i>	Goélette	France	n.m.	Carra	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>L.-W.-Armstrong</i>	Brick	Etats-Unis	New-York	Alexander	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883 + Le Moniteur de la Martinique du 11/09/1883	Gallica
<i>Lemnos</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Lampognard	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883 + Rapport de la commission supérieure des naufrages	Gallica + MV CC4 2172 + LLOYDS 1883
<i>Louise-Lubeck</i>	Trois-mâts	Allemagne	n.m.	Roggensack	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Marie-Anne</i>	Bateau	France	n.m.	Anneville	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Marie-Claironne</i>	Goélette	n.m.	n.m.	Augustin Elius Zamy	n.m.	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Grand-Céron	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Marie-Laure</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Martha</i>	Bateau	France	n.m.	L. Honoré	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Misti (Le)</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Landgrain	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Echoué	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica + MV CC4 2090 + MV CC4 2172 + MV CC4 2174 (Tapageur)
<i>Mysore</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	Mahé	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica + MV CC4 2090 + MV CC4 2172
<i>Oiseau (L')</i>	Goélette	France	n.m.	Gavand	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica

<i>P.-A.-J</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Metaireau	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica + MV CC4 2090 + MV CC4 2173
<i>Perle (La)</i>	Yacht	France	n.m.	Faure	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Ruby</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Case-Pilote	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Saint-Joseph</i>	Bateau	France	n.m.	Erambert	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Tapageur</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	Gombeaud	Hauturier	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883 + Matricule des bâtiments	Gallica + ADG 4S 270 + MV CC4 2090 + MV CC4 2174
<i>Télia</i>	Goélette	France	n.m.	Charvigny	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Thiers</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Vapeur (Le)</i>	Gros bois	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	04/09/1883	Climatique	Brisé	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 07/09/1883	Gallica
<i>Estafette (L')</i>	Yacht	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Abordage	18/09/1883	Humaine	Rentré au port	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 28/09/1883	Gallica
<i>n.m. 1883 a</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Abordage	18/09/1883	Humaine	Chaviré	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 28/09/1883	Gallica
<i>n.m. 1885 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	05/07/1885	n.m.	n.m.	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 08/01/1886	Gallica
<i>n.m. 1885 a</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/12/1885	n.m.	Echoué	Sainte-Marie	Le Moniteur de la Martinique du 11/12/1885	Gallica
<i>Rose Amour</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	18/03/1886	n.m.	n.m.	Canal de la Dominique	Le Moniteur de la Martinique du 25/03/1886	Gallica
<i>n.m. 1886 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1886	n.m.	Emporté au large	Bellefontaine	Le Moniteur de la Martinique du 21/09/1886	Gallica
<i>Sabah</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Vents violent	22/01/1887	n.m.	Emporté au large	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 01/02/1887	Gallica
<i>Louise</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/02/1887	n.m.	Emporté au large	Le Diamant	Le Moniteur de la Martinique du 08/02/1887	Gallica
<i>n.m. 1887 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	27/04/1887	n.m.	Emporté au large	Trois-Îlets	Le Moniteur de la Martinique du 06/05/1887	Gallica
<i>n.m. 1887 b</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1887	n.m.	Emporté au large	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 06/09/1887	Gallica
<i>Belle-Rachel</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/03/1888	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 06/03/1888	Gallica
<i>Charité</i>	Trois-mâts	France	Havre	de Mipy	Hauturier	Récifs	14/07/1888	Humaine	Echoué	Banc du grand Macabou	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2098 + MV CC4 2189

<i>Gazelle</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Mauvais temps	02/11/1888	Climatique	Venus à la côte	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 06/11/1888	Gallica
<i>Cattina-B</i>	Navire	Autriche	n.m.	n.m.	Hauturier	Récifs	13/04/1889	Humaine	Naufrage	Le Robert	Le Moniteur de la Martinique du 11/11/1889	Gallica
<i>Pouillac (Le)</i>	Trois-mâts	France	n.m.	Bourigouon Jean-Adolphe	n.m.	Récifs	15/04/1879	Humaine	Echoué	François	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2094
<i>n.m. 1889 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	08/05/1889	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 25/02/1890	Gallica
<i>n.m. 1889 b</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	08/05/1889	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 25/02/1890	Gallica
<i>n.m. 1890 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	27/01/1890	n.m.	Emporté au large	Fond-Brûlé	Le Moniteur de la Martinique du 25/02/1890	Gallica
<i>n.m. 1890 b</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	24/04/1890	n.m.	Emporté au large	Bellefontaine	Le Moniteur de la Martinique du 02/05/1890	Gallica
<i>n.m. 1890 c</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	22/11/1890	n.m.	n.m.	Cap Salomon	Le Moniteur de la Martinique du 09/12/1890	Gallica
<i>Deux-Sœurs</i>	Brick	France	Marseille	Nicolaï (Ange)	Hauturier	Coup de vent	29/11/1890	Climatique	Naufrage	Anse a Bertrand	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2099
<i>Paul-Marie</i>	Trois-mâts	France	Saint-Malo	Lecarre (Henri-Marie)	Hauturier	Calmes et courants	05/12/1890	Climatique	Echoué	Carbet	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2099 + MV CC4 2198
<i>Alina</i>	Goélette	France	n.m.	Claude	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + GRAN répertoire des naufrages n°38	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA
<i>Alphonsine Zélie</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Bachelier (Jules Aimé)	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + Rapport de la commission supérieure des naufrages	FM/SG/*/MAR//76/620 + MV CC4 2100 + MV CC4 2200
<i>Amicizia</i>	Navire	Italie	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Anna</i>	Brick	France	Havre	Tréguier (Ambroise-Marie)	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + Rapport de la commission supérieure des naufrages	FM/SG/*/MAR//76/620 + MV CC4 2100 + MV CC4 2200
<i>Appoline</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Audacieux</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Battemard</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Berthe Collet</i>	Trois-mâts	France	Dunkerque	Gossard (Pierre-Nicolas-Joseph)	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2100 + MV CC4 2200

<i>Bienfaiteur</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Garnier (Jean-Joseph)	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + Rapport de la commission supérieure des naufrages	FM/SG/*/MAR//76/620 + MV CC4 2100 + MV CC4 2200
<i>Em. Roger</i>	Navire	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Emilie L.</i>	Goélette	France	n.m.	Bapin	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + GRAN répertoire des naufrages n°39	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA
<i>Emilie</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Emmanuel Auger</i>	Trois-mâts	France	Havre	Cholet Edmond	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Enquêtes sur les naufrages et accidents de mer + Rapport de la commission supérieure des naufrages	MV CC4 2201 + MV CC4 2100
<i>Friend</i>	Navire	n.m.	n.m.	Ilivace	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + GRAN répertoire de naufrages n°37	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA
<i>Golimangne</i>	Bateau	Angleterre	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>H.-L.</i>	Brick	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Léger</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Léonie</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Mouette (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Grosse-Roche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + GRAN répertoire des naufrages n°41	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA
<i>n.m. 1891 aa</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ab</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Détruit	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ac</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Détruit	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ad</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Détruit	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ae</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Détruit	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 af</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Détruit	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ag</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Coulé	n.m.	Lettre datée du 26 aout 1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ah</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Coulé	n.m.	Lettre datée du 26 aout 1891	FM/SG/*/MAR//76/620

<i>n.m. 1891 ai</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Coulé	n.m.	Lettre datée du 26 aout 1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 aj</i>	Chaloupe	France	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Coulé	n.m.	Lettre datée du 26 aout 1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ak</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 al</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 am</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 an</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ap</i>	Gabarre	n.m.	n.m.	n.m.	Caboteur	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 av</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 aw</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ax</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 ay</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>n.m. 1891 az</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Nantes</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Pasquier (Saint-Louis)	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2100 + MV CC4 2202
<i>Nedevith</i>	Navire	Etats-Unis	n.m.	Elnwell A.F.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + GRAN répertoire de naufrages n°36	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA
<i>Persévérant</i>	Navire	France	n.m.	Montadour	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Grosse-Roche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + GRAN répertoire des naufrages n°40	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA
<i>Rosanna</i>	Navire	Italie	n.m.	n.m.	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Saint-Pierre	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Saphir</i>	Trois-mâts	France	n.m.	Parisi (Paul)	Hauturier	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	Anse-Latouche	Lettre datée du 27 aout 1891 + Le Moniteur de la Martinique du 25/08/1891 + Rapport de la commission supérieure des naufrages	FM/SG/*/MAR//76/620 + MV CC4 2100
<i>Toussaint l'Ouverture</i>	Navire	Haïti	n.m.	n.m.	Militaire	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Coulé	Fort-de-France	Lettre datée du 26 aout 1891	FM/SG/*/MAR//76/620
<i>Venezuela (Le)</i>	Paquebot	France	n.m.	Le Barrier	n.m.	Ouragan	18/08/1891	Climatique	Venus à la côte	n.m.	Lettre datée du 26 aout 1891 + Site du Gran + GRAN répertoire de naufrages n°42	FM/SG/*/MAR//76/620 + Bureau UA

<i>Mendoza</i>	Trois-mâts	Angleterre	Dakar	n.m.	Hauturier	n.m.	00/00/1893	n.m.	n.m.	Vauclin	Site du Gran	Gran
<i>n.m. 1893 g</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/01/1893	n.m.	Emporté au large	François	Le Moniteur de la Martinique du 21/01/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 h</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/02/1893	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 28/02/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/03/1893	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 14/03/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 b</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/04/1893	n.m.	Emporté au large	François	Le Moniteur de la Martinique du 14/03/1893	Gallica
<i>Palmontre</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/06/1893	n.m.	Emporté au large	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 23/06/1896	Gallica
<i>Chemin-de-fer</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Vents violent	02/06/1893	n.m.	Naufrage	Basse-Pointe	Le Moniteur de la Martinique du 16/06/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 i</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/07/1893	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 21/07/1893	Gallica
<i>Persévérance (La)</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	22/07/1893	n.m.	Naufrage	Marigot	Le Moniteur de la Martinique du 01/09/1893	Gallica
<i>Marie-Eugénie</i>	Trois-mâts	France	Nantes	Lébé (François)	Hauturier	Trombe marine	05/08/1893	Climatique	Naufrage	Baie de Genipa	Site du Gran + Rapport de la commission supérieure des naufrages	Gran + MV CC4 2100 + MV CC4 2210
<i>n.m. 1893 c</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1893	n.m.	Emporté au large	Caravelle	Le Moniteur de la Martinique du 01/09/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 d</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1893	n.m.	Emporté au large	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 01/09/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 e</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1893	n.m.	Emporté au large	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 01/09/1893	Gallica
<i>n.m. 1893 f</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1893	n.m.	Emporté au large	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 01/09/1893	Gallica
<i>Saint-Pierre</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/11/1893	n.m.	Emporté au large	Carbet	Le Moniteur de la Martinique du 03/11/1893	Gallica
<i>Marguerite</i>	Cotre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/00/1894	n.m.	n.m.	n.m.	Site du Gran	Gran
<i>Marguerite</i>	Cotre	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/08/1894	n.m.	Naufrage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 05/08/1894	Gallica
<i>n.m. 1894 a</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/08/1894	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 31/08/1894	Gallica
<i>n.m. 1894 b</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	24/08/1894	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 31/08/1894	Gallica
<i>Bon-Espoir</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	20/09/1894	n.m.	Naufrage	Fort-de-France	Le Moniteur de la Martinique du 12/10/1894	Gallica
<i>Marie n°2</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	12/10/1894	n.m.	Naufrage	Trois-Rivières	Le Moniteur de la Martinique du 19/10/1894	Gallica

<i>n.m. 1894 c</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/11/1894	n.m.	Emporté au large	Vauclin	Le Moniteur de la Martinique du 09/11/1894	Gallica
<i>Cato</i>	Trois-mâts	Norvège	Arendal	J. Johannessen	Hauturier	Récifs	00/00/1895	Humaine	Naufrage	Caye de Macabou	Site du Gran + GRAN répertoire de naufrages n°47	Gran
<i>Harriet</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/03/1895	n.m.	Naufrage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 19/03/1895	Gallica
<i>n.m. 1895 a</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/08/1895	n.m.	Emporté au large	Miquelon (lieu dit)	Le Moniteur de la Martinique du 16/08/1895	Gallica
<i>Audacieux</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/12/1895	n.m.	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 06/12/1895	Gallica
<i>Maria</i>	Plate	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/12/1895	n.m.	Emporté au large	Trois-Îlets	Le Moniteur de la Martinique du 17/12/1895	Gallica
<i>n.m. 1896 a</i>	Plate	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/01/1896	n.m.	Emporté au large	Bellefontaine	Le Moniteur de la Martinique du 10/01/1896	Gallica
<i>Laissez-y-faire</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	21/04/1896	n.m.	Naufrage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 12/05/1896	Gallica
<i>n.m. 1897 a</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/01/1897	n.m.	Emporté au large	Gros-Îlet	Le Moniteur de la Martinique du 19/01/1897	Gallica
<i>Rubis</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	Drouet (Gabriel Victor)	Caboteur	n.m.	23/02/1897	n.m.	Avarie	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 26/02/1897 + Rapport de la commission supérieure des naufrages	Gallica + MV CC4 2102 + MV CC4 2274 + MV CC4 2226
<i>Horten</i>	Vapeur	n.m.	n.m.	Hars (Lucien Madard)	n.m.	n.m.	23/02/1897	n.m.	n.m.	n.m.	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2102 + MV CC4 2274 + MV CC4 2226
<i>Auguste et Julie</i>	Trois-mâts	France	Havre	Mary Jules François	Hauturier		21/03/1897	Accidentelle	Incendié	En mer	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2225
<i>Clara</i>	Navire	Pays-Bas	n.m.	Lukkein	Hauturier	n.m.	07/04/1897	n.m.	Perdu en mer	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 27/04/1897	Gallica
<i>Cora</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/06/1897	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 01/07/1897	Gallica
<i>Californie-Fort-de-France</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	30/11/1897	n.m.	Emporté au large	Cap Salomon	Le Moniteur de la Martinique du 10/12/1897	Gallica
<i>Saint-Joseph</i>	Plate	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	30/11/1897	n.m.	Emporté au large	En mer	Le Moniteur de la Martinique du 10/12/1897	Gallica
<i>Jenny</i>	Goélette	France	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	23/01/1898	n.m.	Naufrage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 22/02/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 a</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1898	n.m.	Emporté au large	Cap Ferré	Le Moniteur de la Martinique du 03/09/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 b</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1898	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 03/09/1898	Gallica

<i>n.m. 1898 c</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1898	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 03/09/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 d</i>	Canot	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/09/1898	n.m.	Emporté au large	Prêcheur	Le Moniteur de la Martinique du 03/09/1898	Gallica
<i>Edouard</i>	Trois-mâts	France	Havre	Babéhier (Pierre)	Hauturier	Coup de vent	13/09/1898	Climatique	Avarie	En mer	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2275
<i>Egbson</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1898	n.m.	Emporté au large	Caravelle	Le Moniteur de la Martinique du 07/10/1898	Gallica
<i>Ges Thomps.</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1898	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 07/10/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 e</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1898	n.m.	Emporté au large	François	Le Moniteur de la Martinique du 07/10/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 f</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1898	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 07/10/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 g</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1898	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 07/10/1898	Gallica
<i>n.m. 1898 h</i>	Chaloupe	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/10/1898	n.m.	Emporté au large	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 07/10/1898	Gallica
<i>Canada</i>	Paquebot	France	n.m.	Geoffroy (Henri-Marie)	n.m.	Abordage	02/12/1899	Humaine	Resté sur la Rade	Saint-Pierre	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2277 + MV CC4 2233
<i>Louise</i>	Goélette	France	Saint-Pierre	Flambant (Oscar)	n.m.	Abordage	02/12/1899	Humaine	Coulé	Saint-Pierre	Rapport de la Commission supérieure des naufrages	MV CC4 2277 + MV CC4 2233
<i>Oliviera-Mendes</i>	Navire	Portugal	n.m.	n.m.	Hauturier	n.m.	30/04/1900	n.m.	Naufrage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 08/06/1900	Gallica
<i>Hirondelle</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	00/05/1900	n.m.	Naufrage	n.m.	Le Moniteur de la Martinique du 18/05/1900	Gallica
<i>Madinina</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	00/07/1900	n.m.	Naufrage	Sainte-Anne	Le Moniteur de la Martinique du 13/07/1900	Gallica
<i>n.m. 1901 a</i>	Yole	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	06/04/1901	n.m.	Emporté au large	Fonds Bellemare	Le Moniteur de la Martinique du 10/04/1901	Gallica
<i>Madeleine</i>	Trois-mâts	France	Bordeaux	Pinsonnet (E)	Hauturier	Incendie	15/08/1901	n.m.	Naufrage	Saint-Pierre	Le Moniteur de la Martinique du 13/09/1901	Gallica + MV CC4 2278
<i>Labrador (Le)</i>	Paquebot	France	n.m.	Brillouin	Hauturier	Banc de sable (banc de la Carrière)	03/10/1901	Humaine	Echoué	Fort-de-France	Lettre datée du 10 octobre 1901, Lettre datée du 14 octobre 1901	FM/SG/*/MAR//92/77 + MV CC4 2243
<i>Election</i>	Pirogue	France	Saint-Pierre	n.m.	Bornage	Vents violent	03/07/1902	Climatique	Naufrage	Bellefontaine	Site du Gran	Gran + Bureau UA
<i>Amélie</i>	Trois-mâts	France	Marseille	Ferraro (Nicolas-Gaëtan)	Hauturier	Heurté l'épave	10/02/1902	Humaine	Naufrage	Saint-Pierre	Le Journal officiel de la Martinique du 01/07/1902 + Répertoire de naufrages N°25	Gallica + MV CC4 2246 + Bureau UA

						de l'Eugénie						
<i>Rubis (Le)</i>	Bateau	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	04/05/19 02	Volcaniq ue	Venus à la côte	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 106	Livre
<i>Biscaye</i>	Goélette	France	Bayonne	Trivily Jules	Hauturi er	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Site du Gran + Dictionnaire de la catastrophe p 29 + GRAN répertoire de naufrage n°28	Livre + Gran + Bureau UA
<i>Tamaya</i>	n.m.	France	Nantes	Boju ou Théophile Mahéo	n.m.	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Dictionnaire de la catastrophe p.29 + Répertoire de naufrages N°24	Livre + Gran + Bureau
<i>Maria Virginia</i>	n.m.	Italie	n.m.	n.m.	Hauturi er	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Dictionnaire de la catastrophe	Livre
<i>Sacro Cuore</i>	n.m.	Italie	n.m.	n.m.	Hauturi er	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Dictionnaire de la catastrophe	Livre
<i>Teresa lo Vico</i>	Trois- mâts	Italie	n.m.	n.m.	Hauturi er	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Dictionnaire de la catastrophe	Livre
<i>R. J. Morse</i>	n.m.	Norvège	n.m.	n.m.	Hauturi er	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Dictionnaire de la catastrophe	Livre
<i>Actif</i>	Chaloupe	France	Saint- Pierre	n.m.	Bornag e	Mauvais temps	22/12/19 02	Climatiqu e	Naufrage	Saint- Pierre	Site du Gran + Répertoire de naufrages N°27	Gran + Bureau UA
<i>Anna Moore</i>	Schooner	Etats- Unis	n.m.	n.m.	Hauturi er	Eruption	08/05/19 02	Volcaniq ue	Naufrage	Saint- Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint- Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre

<i>Arama</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Campbell</i>	Super cargo	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Clementina</i>	Trois-mâts	France	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Diamant</i>	Vapeur	France	n.m.	n.m.	Caboteur	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + GRAN répertoire de naufrage n°29	Livre + Gran + Bureau UA
<i>Esk</i>	n.m.	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Fusée</i>	Remorqueur	France	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Gabrielle</i>	Voilier	France	n.m.	Augustin	Caboteur	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Site du Gran + Dictionnaire de la catastrophe p 29 + GRAN répertoire + GRAN répertoire de naufrages n°31	Livre + Gran + Bureau UA
<i>Grappler</i>	Cablier	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + GRAN répertoire de naufrage n°33	Livre + Bureau UA
<i>Korona</i>	n.m.	Allemagne	n.m.	n.m.	Hauturier	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Maria di Pompei</i>	Goélette + vapeur	Italie	n.m.	Laudiani	Hauturier	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre + Bureau UA

											d'ethnographie, 1992, p. 107 + GRAN répertoire des naufrages n°34	
<i>n.m. 1902 a</i>	Steamer	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>n.m. 1902 b</i>	Steamer	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>North America</i>	Trois-mâts	Italie	Castellmare di Stabia	Cilento	Hauturier	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Site du Gran + Dictionnaire de la catastrophe p 29 + GRAN répertoire + GRAN répertoire de naufrage n°30	Livre + Gran + Bureau UA
<i>Océan Traveller</i>	Steamer	Angleterre	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Roddam</i>	n.m.	Angleterre	Londres	n.m.	Hauturier	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Roddam (Le)</i>	Gros cargo	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Eruption	08/05/1902	Volcanique	A appareillé	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Romaine</i>	Steamship	Canada	n.m.	n.m.	Hauturier	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107	Livre
<i>Roraïma</i>	Vapeur	Canada	n.m.	n.m.	Hauturier	Eruption	08/05/1902	Volcanique	Naufrage	Saint-Pierre	DE REYNAL, Adeline, Le Mouillage: Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire, s.l. : Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, p. 107 + Site du Gran + GRAN répertoire de naufrage n°32	Livre + Gran + Bureau UA
<i>Florence B. Eagett Digby N. S.</i>	Navire	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	22/11/1902	n.m.	Perdu en mer	François	Le Journal officiel de la Martinique du 28/11/1902	Gallica
<i>n.m. 1902 a</i>	Embarcation	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	n.m.	30/11/1902	Humaine	Perdu en mer	n.m.	Le Journal officiel de la Martinique du 05/12/1902	Gallica
<i>Bonne Marie</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Le Marin	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica

<i>Condor</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Eclair</i>	Yacht	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Coulé	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Emilie</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Estafette</i>	Yacht	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Abordée	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Gallion</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Le Marin	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Guyane</i>	Yacht	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Abordée	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 a</i>	Pirogue	n.m.	n.m.	n.m.	Bornage	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 b</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Trinité	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 c</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Trinité	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 d</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Trinité	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 e</i>	Chalands	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Coulé	Trinité	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 f</i>	Chalands	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Coulé	Trinité	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>n.m. 1903 g</i>	Chalands	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Coulé	Trinité	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Sainte-Anne</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Lorrain	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Topaze</i>	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Le Marin	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Trinité</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica
<i>Virginie</i>	Goélette	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	Ouragan	09/08/1903	Climatique	Venus à la côte	Fort-de-France	Le Journal officiel de la Martinique du 12/08/1903	Gallica

Annexe 3 Tableau des pertes survenues à la Martinique (1815-1903)

Sources

Archives Nationales d'Outre-mer ANOM (Aix-en-Provence)

- Série géographique

Affaires militaires

FM/SG/MAR//177/1633 (1856-1861).

Affaires politiques

FM/SG/MAR//8/91 (1833).

Esclavages

FM/SG/MAR//78/641 (1815-1832).

Sinistres

FM/SG/MAR//103/920 (1822-1855), FM/SG/MAR//103/924 (1834-1866),
FM/SG/MAR//103/925 (1858), FM/SG/MAR//25/216 (1902), FM/SG/MAR//76/620
(1891), FM/SG/MAR//103/931 (1875).

Police maritime

FM/SG/MAR//27/238 (1888-1895), FM/SG/MAR//177/1632 (1863-1870)

Naufrages

FM/SG/MAR//76/613 (1891), FM/SG/MAR//76/614 (1831), FM/SG/MAR//92/777
(1901-1902), FM/SG/MAR//102/917 (1829), FM/SG/MAR//102/918 (1829-1835),
FM/SG/MAR//103/919 (1851-1855).

Travaux publics

FM/SG/MAR//110/1000 (1853-1864), FM/SG/MAR//110/1001 (1828-1861),
FM/SG/MAR//110/1002 (1828-1861), FM/SG/MAR//110/1003 (1828-1861).

- Fonds généralités

Affaires économiques

FM/GEN//337/2118 (1875-1882).

Navigation

FM/GEN//311/2046 (1846-1859), FM/GEN//318/2074 (1873).

Travaux publics

FM/GEN//329/2103 (1890-1897), FM/GEN//337/2121 (1875-1882),
FM/GEN//340/2133 (1849-1860), FM/GEN//340/2135 (1824-1859).

- Correspondance des gouverneurs

FM/SG/MAR/CORR (1816-1864) : registres 31 à 70.

Archives nationales (Paris)

- Campagnes militaires⁵⁵⁸

MV BB4 398 (1817), MV BB4 403 (1818).

- Observations scientifiques et géographiques

MAR/3JJ/286 (1816).

- Journaux de bord

MAR/4JJ/174 (1830-1834), MAR/4JJ/187 (1818-1819).

- Voyages et missions hydrographiques

MAR/5JJ/209 (1815-1816), MAR/5JJ/265 (1876-1895), MAR/5JJ/414 (1817-1819).

Service historique de la Défense (Vincennes)

- Campagnes militaires

MV BB5 4 (*An II-1817*).

- Matériel : aéronautique navale

7DD1 : 4 (1823-1843), 44 (1834), 113 (1872), 208 (1877), 247 (1870-1871).

- Commission supérieure des naufrages

⁵⁵⁸ Dépouillement effectué sur la base de photographies fournies par notre co-directeur Jean-Sébastien Guibert.

CC4 (1860-1902) : 2074, 2085, 2086, 2089, 2090, 2091, 2094, 2095, 2096, 2098, 2099, 2100, 2102, 2122, 2153, 2154, 2155, 2159, 2170, 2172, 2173, 2174, 2182, 2189, 2198, 2200, 2201, 2202, 2210, 2225, 2226, 2233, 2243, 2246, 2274, 2275, 2277, 2278.

Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)

- Inscription maritime

AD G 4S : dossier 11 (1821-1824), 14 (1831-1832), 30 (1856-1858), 60 (1883), 261 (1850-1867), 262 (1855-1859), 263 (1853), 904 (1816-1839).

- Répertoire numérique du fonds des négociants

AD G 7 B 1200 (1827).

- Collection Marcel Chatillon

AD G 61 J : dossiers 11 (1935) et 28 (1733-1865).

- Fonds Gabriel Debien

AD G 73 J : dossiers 247 (1848-1855), 263 (sans date) et 498 (sans date).

Archives de la chambre du commerce et de l'industrie de Marseille (Marseille)

- Commerce international. Relations avec la France d'Outre-mer

MQ4111/01 (1802-1890), MQ4111/02 (1802-1890).

Archives de la Collectivité territoriale de la Martinique (Fort-de-France)

- Travaux publics et transports, 1814-1946

6S18081 (1903).

- Comptabilité générale

3N10135/D (1903).

- Immeubles et biens mobiliers appartenant à la colonie

4N4619 (1888).

- Généralités et affaires intercommunales

1O4845 (1827-1916).

- Actes du Conseil privé

5K : registres 1, 5 (1829), 7 (1833-1834), 13 (1840-1842), 14 (1844-1845), 16 (1842-1843), 20 (1848) et 21 (1848).

- Cartes et cartes postales (1Fi et 2Fi)
- Archives numérisées

Gazette de la Martinique (1815-1830), *Courrier de la Martinique* (1833-1852).

Archives départementales de la Loire-Atlantique (Nantes)

Consultation à partir des bases de données permettant de retrouver le matricule des navires (en ligne).

Sources en ligne

« Annales Maritimes et Coloniales », *Shom, espace de diffusion*, s. d., <https://diffusion.shom.fr/loisirs/decouverte-du-littoral/documents-historiques/annales-maritimes-et-coloniales.html> (consulté le 18/05/2022).

« Lloyd's Register of Ships Online », *Lloyd's Register Foundation. Heritage & Education Centre*, s. d., <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online> (consulté le 12/01/2022).

Le Moniteur de la Martinique : Journal officiel de la Martinique : consulté à partir du site de la Bibliothèque nationale de France (BNF) (1855-1901).

Journal officiel de la Martinique : consulté à partir du site de la Bibliothèque nationale de France (BNF) (1818-1855 et 1902-1903).

Ouvrages imprimés ayant valeur de sources

De la Cornillère E, *La Martinique en 1842 : intérêts coloniaux, souvenirs de voyage*, s.l., 1843.

Drohojowska Antoinette-Joséphine-Anne, *Histoire des colonies françaises. Antilles, île Bourbon, Guiane française*, Paris, Périsse Frères, 1853, p. 102.

Garaud Louis, *Trois ans à la Martinique : études de mœurs, paysages et croquis, profils et portraits*, s.l., 1892.

Garaud Louis, *La Martinique*, s.l., 1898.

Monnier Paul, *Description nautique des côtes de la Martinique, précédée d'un Mémoire sur les opérations hydrographiques et géodésiques exécutées dans cette île en 1824 et 1825*, s.l., 1828.

Monnier Paul, *Atlas des côtes de la Martinique levées pendant les années 1824 et 1825*, s.l., 1831.

Pardon Jean-Marie, *La Martinique : depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, s.l., 1877.

Poussart A., *Dictionnaire des termes de marine, marine à voiles et à vapeur*, Garnier frères, 1880, 316 p.

Bibliographie

Dictionnaires et guides

Ouvrages

Bégot Danielle, Wauquiez Laurent, Bérard Benoit, Camier Bernard, Cottias Myriam, *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise Guadeloupe, Martinique, Saint-Domingue, Guyane, XVIIe-XXIe siècle*, Péronnas, CTHS, Académie des sciences d'outre-mer, 2011, 968 p.

Chauleau Liliane, *Guide des archives de la Martinique*, Fort-de-France, Archives départementales, 1978, 69 p.

Piouffre Gérard, *Dictionnaire de la marine*, « In extenso », Paris, Larousse, 2007, 473 p.

Saffache Pascal, *Dictionnaire de géographie de la mer et des littoraux*, « Documents pédagogiques. Géographie », [Petit-Bourg] Martinique, Ibis rouge éditions : Presses universitaires créoles/GEREC-F, 2003, 101 p.

VERGE-FRANCESCHI (Michel), dir., *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Editions Robert Laffont, 2002, 1508 p.

Articles en ligne

Huet Bruno, « Le lamanage en France », Lamanage - La Rochelle-Charente, s. d., <https://www.lamanage.fr/activites.php> (consulté le 22/08/2022).

« Naufrage », Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, s. d., <https://cnrtl.fr/definition/naufrage> (consulté le 17/03/2020).

Histoire générale

Ouvrages

Benjamin Thomas, *The Atlantic world : Europeans, Africans, Indians and their shared history, 1400 - 1900*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 2009, 721 p.

Butel Paul, *Histoire de l'Atlantique. De l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997, 357 p.

Cabantous Alain, *Les côtes barbares : pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993, 311 p.

Cabantous Alain, Lespagnol André, Péron Françoise, *Les Français, la terre et la mer : XIIIe - XXe siècle*, Ligugé, Fayard, 2005, 901 p.

Denhez Frédéric, Rives Claude, *Les épaves du Volcan. Martinique. 8 mai 1902. La catastrophe de Saint-Pierre*, Grenoble, Editions Glénat, 1997, 141 p.

Euzen Agathe, Gaill Françoise, Lacroix Denis, Cury Philippe, *L'océan à découvert*, Paris, CNRS éditions, 2017, 321 p.

Grenouilleau Olivier, *Fortunes de mer, sirènes coloniales : économie maritime, colonies et développement, la France vers 1660-1914 : XVIIe-XXe siècles*, Paris, CNRS éditions, 2019, 239 p.

Hattingois-Forner Anne-Marie, *L'Atlantique au XVIIIe siècle*, Lonrai, Ellipses, 2013, 187 p.

Heffer Jean, Serman William, *Le XIXe siècle : 1815-1914*, Paris, Hachette supérieur, 2011, 319 p.

Jacquin Philippe, Ragon Pierre, Villiers Patrick, *Les Européens et la mer. De la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Tours, Ellipses Marketing, 1997, 254 p.

Le Goff Jacques, Nora Pierre, *Faire de l'histoire : nouveaux problèmes, nouvelles approches, nouveaux objets*, Paris, Gallimard, 1974, 992 p.

Legohérel Henri, *Histoire de la Marine française*, Presse Universitaire de France, « Que sais-je ? », n° 45536, Vendôme, 1999, 127 p.

Lenhof Jean-Louis, *Les hommes et la mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, 796 p.

Marnot Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle (1815-1914)*, « Histoire maritime », Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne (PUPS), 2011, 589 p.

Marnot Bruno, *Les villes portuaires maritimes en France XIXe-XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2015, 232 p.

Michaud Marie-Christine, Hroděj Philippe, *Entre mer et ciel. Le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau monde XVIe-XXIe siècle*, « Histoire », Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2015, 180 p.

Osterhammel Jürgen, *La transformation du monde. Une histoire globale du XIXe siècle*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017, 1483 p.

Tarrade Jean, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'Exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, Presses Universitaire de France, 1972, 892 p.

Articles

Cabantous Alain, « L'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique ? », dans Eric Reith, Christiane Villain-Gandossi, *Pour une histoire*

du « fait maritime ». *Sources et champ de recherche*, Joué-lès-Tours, La Simarre, 2001, p. 33-43.

Collin Michèle, « Arc Atlantique européen et façade française », dans Michèle Collin, *Ville et port, XVIIIe-XXe siècles*, « Maritimes », Paris, L'Harmattan, 1994, p. 223-230.

Francis Démier, « "L'esprit impérial" français confronté à la première industrialisation », dans *Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer*, n° 6, 2008, p. 37-48.

Le Bouëdec Gérard, « Les interfaces littorales et maritimes : évolution de la recherche », dans Frédérique Laget, Alexis Vrignon, *S'adapter à la mer. L'homme, la mer et le littoral du Moyen Âge à nos jours. Actes de la journée d'études organisée à Nantes le 11 avril 2013*, Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2013, p. 15-47.

Lempérière Annick, « La désintégration de l'Empire espagnol, 1808-1898 », dans *Monde(s)*, vol. 2, n° 2, 2012, p. 181-188.

Masson Philippe, « Puissance maritime et navale aux XIXe et XXe siècle », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, *La puissance maritime*, Cahors, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, p. 67-86.

Nora Pierre, « Le retour de l'événement », dans Jacques Le Goff, Pierre Nora, *Faire de l'histoire : nouveaux problèmes, nouvelles approches, nouveaux objets*, Paris, Gallimard, 1974, p. 283-306.

Articles en ligne

Branda Pierre, « Les conséquences économiques du blocus continental », *Napoléon.org Le site d'histoire de la Fondation Napoléon*, 2007, <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/les-consequences-economiques-du-blocus-continental/> (consulté le 10/03/2022).

Histoire des Antilles

Ouvrages

Abénon Lucien, Fejic Nenad (dir.), *La Caraïbe et son histoire : ses contacts avec la monde extérieur*, Petit-Bourg (Guadeloupe), Ibis rouge, 2001, 199 p.

Abénon Lucien-René, *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIXe siècle*, « Collection Lettres des Caraïbes », Paris, L'Harmattan, 1996, 155 p.

Abénon Lucien-René, Bernabé Jean, Mam-Lam-Fouck Serge, *Sur les chemins de l'histoire antillaise : mélanges offerts à Lucien Abénon*, « Espace outre-mer », Matoury, Guyane, Ibis Rouge Editions, 2006, 384 p.

Adélaïde-Merlande Jacques, Abénon Lucien-René (dir.), *Construire l'histoire antillaise : mélanges offerts à Jacques Adélaïde-Merlande*, « CTHS histoire », n° 10, Paris, Editions de CTHS, 2002, 550 p.

Adélaïde-Merlande Jacques, *Histoire des Communes. Antilles-Guyane. Volume 1 Les Abymes - Bellefontaine*, Pressplay, 1986, 304 p.

Alamkan Myriam, *Histoire maritime des petites Antilles, XVIIe et XVIIIe siècles : de l'arrivée des colons à la guerre contre les Etats-Unis d'Amérique*, Guadeloupe, Ibis rouge éditions, 2002, 207 p.

Barreda Hervé, *Les sentinelles de Madinina : phares et feux de la Martinique, baliseurs des Antilles Guyane*, Fort-de-France, Exbrayat, 2018, 207 p.

Burand Albanie, *La vie politique à Saint-Pierre de la Martinique de 1848 à 1902*, Martinique, Ibis rouge éditions, 2002, 196 p.

Burton Richard D. E., *La famille coloniale : la Martinique et la mère patrie, 1789-1992*, Paris, L'Harmattan, 1994, 308 p.

Butel Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2017, 559 p.

Chauleau Liliane, *La vie quotidienne aux Antilles françaises au temps de Victor Schoelcher XIXe siècles.*, Biarritz, Hachette, 1979, 379 p.

Chauleau Liliane, *Dans les îles du vent. La Martinique XVII-XXe*, Paris, L'Harmattan, 1993, 303 p.

Daget Serge, *La répression de la traite des Noirs au XIXe siècle L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, Paris, Karthala, 1997.

De Reynal Adeline, *Le Mouillage : Port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, s.l., Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, 1992, 128 p.

Louis Patrice, *L'enfer à Saint-Pierre : dictionnaire de la catastrophe de 1902*, Matoury, Ibis Rouge, 2002, 176 p.

Mam-Lam-Fouck Serge, *L'histoire de l'assimilation : des « vieilles colonies » françaises aux départements d'outre-mer : la culture politique de l'assimilation en Guyane et aux Antilles françaises (XIXe et XXe siècles)*, « Espace outre-mer », Matoury, Ibis Rouge Editions, 2006, 258 p.

Marlin-Godier Micheline, *Fort-de-France : la ville et la municipalité de 1884 à 1914*, Petit-Bourg (Guadeloupe), Ibis rouge éd, 2000.

Nicolas Armand, *Histoire de la Martinique. De 1848 à 1939*, Paris, L'Harmattan, 1996, 260 p.

Météry Michel, *Tamaya : les épaves de Saint-Pierre*, Nouvelle édition, Paris, Institut océanographique, 2002, 151 p.

Moreau Jean-Pierre, *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnols et françaises des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècle*, Clamart, Éditions Jean-Pierre Moreau, 1988, 276 p.

Mulcahy Matthew, *Hurricanes and society in the British Greater Caribbean, 1624-1783*, « Early America », Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, 257 p.

Nicolas Arman, *Histoire de la Martinique. Des Arawaks à 1848*, Paris, L'Harmattan, 1996, 260 p.

Pagney Bénito-Espinal Françoise, *Les ouragans tropicaux*, Pointe-à-Pitre, Centre départemental de documentation pédagogique de la Guadeloupe, 1994, 151 p.

PAGNEY Françoise, *Les ouragans tropicaux*, Pointe-à-Pitre, CNDP, 1994, 151 p.

Saffache Pascal, Marc Jean-Valery, *Le littoral martiniquais dans la littérature scientifique : éléments pour une connaissance approfondie du milieu*, Matoury (Guyane française), Ibis rouge, 2005.

Sainton Jean-Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe : Guadeloupe, Martinique, petites Antilles : la construction des sociétés antillaises des origines au temps présent, structures et dynamiques*, Paris, Éditions Karthala, 2004, 394 p.

Sainton Jean-Pierre, *Histoire et civilisation de la Caraïbe : Guadeloupe, Martinique, Petites Antilles la construction des sociétés antillaises des origines au temps présents structures et dynamiques économie et cadres sociaux du long XVIIIe siècle*, « Hommes et sociétés », Paris, Éditions Karthala, 2015, 508 p.

Thésée Françoise, *Les ibos de l'Amélie : destinée d'une cargaison de traite clandestine à la Martinique, 1822-1838*, « Kòd yanm », Paris, Editions caribéennes, 1986, 134 p.

Articles

Chateau-Degat Richard, Barfleur Jean B., « Structures et évolution de l'économie coloniale esclavagiste », dans Jean-Pierre Sainton, *Histoire et civilisation de la Caraïbe : Guadeloupe, Martinique, petites Antilles : la construction des sociétés antillaises des origines au temps présent, structures et dynamiques*, vol. 2, Paris, Éditions Karthala, 2004, p. 65-120.

Guibert Jean-Sébastien, « Des mouillages, des rades et des ports : les mots et la chose portuaire, contribution à l'histoire maritime des Petites-Antilles », dans *Outre-Mer. Revue d'histoire. Les territoires de l'histoire antillaise*, n° 1, 2013, p. 67-77.

Guibert Jean-Sébastien, « Fort-Royal de la Martinique : un fort devenu port (XVIIe-XIXe siècle) », dans Sylviane Llinares, Guy Saupin, *Ports nouveaux. Création et*

renaissance du XVe au XXIe siècle, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2020, p. 83-106.

Hellequin Peggy, « Centres historiques et fronts d'eau : une évolution concurrentielle. Les cas de la Havane, San Juan de Puerto Rico, et la Nouvelle-Orléans », dans Claude Chaline, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 235-261.

Petit Jean-Roget Bernard, « La question des sucres », dans Jacques Adélaïde Merlande, *L'historial antillais*, vol. 4, Pointe-à-Pitre, Dajani Éditions, 1981, p. 395-420.

Articles en ligne

Archives nationales d'outre-mer, « *Les abolitions de l'esclavage. Premiers mouvements anti-esclavagistes. L'interdiction de la traite négrière* », s. d., <http://lesabolitions.culture.fr/premiers-mouvements-antiesclavagistes/linterdiction-de-la-traite-negriere/premieres-mesures-et-trafic-illegal.html> (consulté le 11/04/2017).

Buléon Pascal, « Le pouvoir de la mer », *Atlas Caraïbe*, s. d., <https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-190.html> (consulté le 25/11/2021).

Chardon Jean-Pierre, « Mobilités et migrations. Émancipations et nouvelles mobilités au XIXe siècle », *Atlas Caraïbe*, s. d., <https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/page-190.html> (consulté le 25/11/2021).

Daunar Corinne, « Les gardiens de la Martinique », *Maisons créoles*, 2015, <https://maisonscreoles.net/patrimoine/patrimoine-martinique/les-gardiens-de-la-martinique> (consulté le 05/11/2021).

Dehoorne Olivier, « La Baie du Marin (Martinique) : l'organisation d'un nouvel espace touristique autour de la plaisance », dans *Études caribéennes [En ligne]*, n° 7, 2017, <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/381> (consulté le 12/10/2021).

Gaillard-Pourchet Gusti-Klara, « Haïti-France. Permanences, évolutions et incidences d'une pratique de relations inégales au XIXe siècle », dans *La Révolution française [en ligne]*, n° 16, 2019, <https://journals.openedition.org/lrf/2844>.

Guérout Max, « Naufrages sur la côte est de la Martinique », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://archeonavale.org/martinique/> (consulté le 12/06/2020).

Guibert Jean-Sébastien, Aperçu du commerce colonial à travers les papiers des Amirautés des Petites Antilles 1770-1780, Colloque : Entre exclusif et contrebande, le commerce colonial aux Antilles XVIIe-début XIXe siècle : journées d'étude, du 24 au 26 octobre 2019, Université des Antilles, 2019, <http://www.manioc.org/gsd/cgi-bin/library?a=q&r=1&hs=1&q=Entre+exclusif+et+contrebande&e=q-11000-00---off-0portail-bnpm%2Cfichiers%2Cfondrenm%2Cfondjean%2Cportail%2Cetudesc1%2Crecherch>

<https://www.manioc.org/fichiers/V12075> (consulté le 27/04/2022).

Lalubie Guillaume, *La perception des aléas naturels aux Petites Antilles par les Amérindiens Kalinagos. Colloque : 24^e congrès International de l'Association internationale d'archéologue de la Caraïbes, du 24 au 29 juillet 2011*, Université des Antilles et de la Guyane, 2011, <http://www.manioc.org/fichiers/V12075> (consulté le 22/08/2022).

Prévost Jules, « 1853 : quand les premiers “coolies” indiens débarquèrent dans les Antilles », *Géo*, s. d., <https://www.geo.fr/histoire/1853-quand-les-premiers-coolies-indiens-debarquerent-dans-les-antilles-194997> (consulté le 26/11/2021).

« Cyclones tropicaux ou ouragans », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://www.archeonavale.org/martinique/> (consulté le 05/05/2021).

« Martinique », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://www.archeonavale.org/martinique/> (consulté le 15/01/2019).

« Ouragan », *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*, s. d., <https://www.cnrtl.fr/definition/ouragan> (consulté le 10/03/2021).

« Raz-de-marée », *Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)*, s. d., <http://www.archeonavale.org/martinique/> (consulté le 24/07/2021).

Thèses, mémoires, rapports

Groupe de Recherche en Archéologie navale, *Synthèse des travaux du GRAN en Martinique 1990-1997*, 1997, 111 p.

Guibert Jean-Sébastien, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles). Fin XVII^e – mi XIX^e siècles*, Thèse pour le doctorat en histoire sous la direction de Danielle Bégot, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 2013, 691 p.⁵⁵⁹

Hierso Hélène-François, *La perception des risques naturels en Martinique : La prise en compte de l'expérience de Saint-Pierre*, Mémoire de maîtrise sous la direction de d'Ercole Robert et Burac Maurice, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 1991, 111 p.

Pascal Clément, *De l'anéantissement de Saint Pierre à l'affirmation de Fort-de-France. Les ports de la Martinique en situation coloniale (1883-1914)*, Mémoire de

⁵⁵⁹ Il s'agit ici de la version non publiée de la thèse de Jean-Sébastien. C'est cette dernière qui a été utilisée tout au long de ce travail de rédaction.

master II soutenu sous la direction de Jean-Louis Lenhof, soutenue à l'Université de Caen, 2017, 210 p.

Robyns Maxence, *Les naufrages dans les Petites Antilles de 1815 à 1855 à travers la correspondance administrative. ANOM SG/MAR/103/920*, Mémoire de master I sous la direction de Jean-Sébastien Guibert, soutenue à l'Université des Antilles, 2017, 99 p.

Robyns Maxence, *Les risques et la fréquentation maritime à la Martinique 1815 à 1855*, Mémoire de master II sous la direction de Jean-Sébastien Guibert, soutenue à l'Université des Antilles, 2018, 172 p.

Robyns Maxence, « *Le naufrage à la Martinique : un prisme pour aborder la fréquentation maritime d'une colonie dans la première moitié du 19e siècle.* », dans Jean-Sébastien Guibert, Boris Lesueur, « Histoire maritime des Antilles », A paraître.

Histoire des techniques

Ouvrages

Bois Jean-Pierre (dir.), *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, CTHS. Comité des travaux historiques et scientifiques, 2002, 324 p.

Caille Frédéric, *La figure du sauveteur : naissance du citoyen secourateur en France (1780 - 1914)*, « Collection Histoire », Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, 315 p.

Chapuis Olivier, *A la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850 : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, « Histoire maritime », Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999, 1060 p.

Chapuis Olivier, Bessero Gilles, Souquière Patrick, *300 ans de cartes marines autour du monde*, Paris : Brest, Gallimard ; Shom, 2021, 366 p.

Emmanuelli François-Xavier, *Les Européens et les espaces océaniques au XVIIIe siècle*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1996, 407 p.

Kocher-Marboeuf Eric, Péret Jacques, Sauzeau Thierry (dir.), *Histoire du sauvetage et de la sécurité en mer : du phare d'Alexandrie au satellite*, « Collection Maritimes », Paris, Les Indes savantes, 2018, 377 p.

Le Carrer Olivier, *Océans de papier. Histoire des cartes marines, des périple antiques au GPS*, Grenoble, Glénat, 2017, 127 p.

Llinares Sylviane, Égasse Benjamin, Dana Katherine, *De l'estran à la digue : histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVIe-XXe siècle*, 2018, 414 p.

Llinares Sylviane, Saupin Guy (dir.), *Ports nouveaux : création et renaissance du XVe au XXIe siècle*, Presses universitaires de Rennes, « Collection “Hors-série” », Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2020, 463 p.

Schüler Chris, *La mer et les étoiles. La cartographie maritime et céleste de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Place des Victoires, 2012, 280 p.

Articles

Allain Thierry, « Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée. Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer intérieure au XVIIIe siècle », dans Xavier Daumalain, Daniel Faguet, Olivier Raveux, *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes XVIe-XXe siècles*, « Le temps de l'histoire », Péronnas, 2016, p. 103-116.

Battesti Michèle, « Le sauvetage maritime en France au XIXe siècle ou la mer apprivoisée », dans Christian Buchet, Claude Thomasset, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998, p. 111-139.

Bellec François, « Les regards portés sur l'Amérique du sud par les officiers de la marine française au XIXe siècle », dans Christian Buchet, Michel Vergé-Franceschi, *La Mer, la France et l'Amérique latine*, « Histoire maritime », Cahors, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006, p. 89-113.

Berneron-Couvenhes Marie-Françoise, « Les révolutions technologiques des XIXe et XXe siècles et la puissance sur mer », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, *La puissance maritime*, Cahors, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, p. 261-281.

Boulaire Alain, « Brest, modèle de port militaire au XIXe siècle », dans Michèle Collin, *Ville et port, XVIIIe-XXe siècles*, « Maritimes », Paris, L'Harmattan, 1994, p. 41-49.

Fichou Jean-Christophe, « Construire les phares de France au XIXe siècle. Le service des phares et les entrepreneurs de travaux publics », dans Sylviane Linares, Benjamin Égasse, Katherine Dana, *De l'estran à la digue*, Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2018, p. 191-202.

Hroděj Philippe, « Naufrages et sauvetages. Les vaisseaux de Louis XIV aux Antilles », dans Eric Kocher-Marboeuf, Jacques Péret, Thierry Sauzeau, *Histoire du sauvetage et de la sécurité en mer : du phare d'Alexandrie au satellite*, Paris, Les Indes savantes, 2018, p. 139-156.

Knab-Delumeau Isabelle, « La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 25, 2018, p. 127-143.

Tranchant Mathias, « La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ? », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 67-87.

Histoire environnementale

Ouvrages

Albert Philippe, Spieser Julien, *Atlas climatique de la Martinique le temps à la Martinique*, Fort de France, Météo-France, 1999, 101 p.

Blanchard Anne, Michel Henri, Pélaquier Elie, *Météorologie et catastrophes naturelles dans la France méridionale à l'époque moderne : actes du colloque organisé par le Centre d'histoire moderne en 1992*, Montpellier, Université Paul-Valéry III, 1993, 290 p.

Millás José Carlos, *Hurricanes of the Caribbean and adjacent regions, 1492-1800*, Miami, Academy of the Arts and Sciences of the Americas, Miami, 1968, 328 p.

Mulcahy Matthew, *Hurricanes and society in the British Greater Caribbean, 1624-1783*, « Early America », Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, 257 p.

Saffache Pascal, Marc Jean-Valéry, Cospar Olivier, *Les cyclones en Martinique : quatre siècles cataclysmiques. Éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de la Martinique*, Ibis Rouge, « Géographie & aménagement des espaces insulaires », Cahors, Ibis rouge Presses universitaires créoles-GEREC, 2002, 197 p.

Saffache Pascal, Marc Jean-Valéry, Huyghues-Belrose Vincent, *Les cyclones en Guadeloupe : quatre siècles cataclysmiques éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de l'archipel guadeloupéen*, « Géographie & aménagement des espaces insulaires », Cahors, Ibis rouge Presses universitaires créoles-GEREC, 2003, 276 p.

Sauzeau Thierry, Péret Jacques, *Xynthia, ou, La mémoire retrouvée : villages charentais et vendéens face à la mer (XVIIe-XXIe siècle)*, La Crèche, Geste éditions, 2014, 289 p.

Articles

Favier René, Granet Abisset Anne-Marie, « Histoire et mémoire. Histoire du climat et des risques naturels en France », dans Denis Lamarre, *Les risques climatiques*, Paris, Belin, 2005, p. 9-34.

Huc Jean-Claude, Etna Max, Lebel Anne, Sarter-Lauricella Delphine, Pagney Bénito-Espinal, Anthénor-Habazac Christian, Mazurie Roland, « Les cyclones importants », *Éclats de temps : anthologie des événements climatiques extrêmes de la Guadeloupe*, Basse Terre, PLB éditions Région Guadeloupe, 2015, p. 138-216.

Article en ligne

Chalon Jean-Pierre, « Météorologie », *Universalis.edu*, s. d., <http://www.universalis-edu.com/bu-services.univ-antilles.fr:5000/encyclopedie/meteorologie/> (consulté le 18/06/2019).

Mémoire

Ostologue Yolande, *Les ouragans à la Martinique (1635-1817)*, Mémoire de master sous la direction de Lucien René Abénon, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 2003, 179 p.

Histoire du risque

Ouvrages

Beck Ulrich, *La société du risque sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion, 2004, 521 p.

Buchet Christian, Thomasset Claude, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998, 438 p.

Burac Maurice, *Les Antilles, terres à risques*, « GEODE Caraïbes », Paris, Karthala, 1999, 311 p.

Cabantous Alain, Buti Gilbert, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVIIe siècle à nos jours*, Saint-Just-la-Pendue, Belin, 2018, 434 p.

Ducoin Jacques, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde éditeur, 1993, 702 p.

Monaco André, Prouzet Patrick, *Risques côtiers et adaptations des sociétés*, « Mer et océan », London, ISTE éditions, 2014, 359 p.

Niget David, Petitclerc Martin (dir.), *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*, Québec : [Rennes], Presses de l'Université du Québec ; Presses universitaires de Rennes, 2012, 352 p.

Articles

Boudriot Jean, « Naufrages et constructions navales », dans Christian Buchet, Claude Thomasset, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998, p. 73-85.

Petit Jean Roger Henri, Boutin Raymond, Bélénus Anne, Etna Max, « Des îliens aux prises avec les excès climatiques : le rôle du passé », *Éclats de temps : anthologie des événements climatiques extrêmes de la Guadeloupe*, Basse Terre, PLB éditions Région Guadeloupe, 2015, p. 304-331.

Sauzeau Thierry, « Tempêtes, naufrages et sauvetages sur les côtes oléronaises (1820-1870) », dans Eric Kocher-Marboeuf, Jacques Péret, Thierry Sauzeau, *Histoire du sauvetage et de la sécurité en mer. Du phare d'Alexandrie au satellite*, Paris, Les Indes savantes, 2018, p. 203-222.

Taillemite Etienne, « Le naufrage à l'ère des grands vapeurs », dans Christian Buchet, Claude Thomasset, *Le Naufrage. Actes de Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1998, p. 101-111.

Tranchant Mathias, « *La culture du risque chez les populations usagers des mers et littorales du Ponant (XIe-XVIIe siècle) : première approche d'une histoire à construire*, dans *Revue d'histoire maritime*, n°9, 2008, p. 23. », n° 9, 2008, p. 9-47.

Tranchant Mathias, « La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ? », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 67-87.

Villain-Gandossi Christiane, « Risicum maris vel fortuna : aux origines du concept de risque en occident », dans Christiane Villain-Gandossi, Eric Reith, *Pour une histoire du « fait maritime ». Sources et champ de recherche*, Paris, Éditions du comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2001, p. 51-66.

Article en ligne

« Risque », *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*, s. d., <https://www.cnrtl.fr/definition/risque> (consulté le 26/04/2020).

Mémoire

Hierso Hélène-François, *La perception des risques naturels en Martinique : La prise en compte de l'expérience de Saint-Pierre*, Mémoire de maîtrise sous la direction de d'Ercole Robert et Burac Maurice, soutenue à l'Université des Antilles et de Guyane, 1991, 111 p.

Histoire de la presse

Bibliothèque nationale de France. Presse locale ancienne, « *Prosper de Chasseloup-Laubat (1805-1873)* », s. d., https://data.bnf.fr/fr/10721725/prosper_de_chasseloup-laubat/ (consulté le 21/10/2021).

Bibliothèque nationale de France, « *Le Courrier de la Martinique* », 2019, https://data.bnf.fr/32750544/courrier_de_la_martinique/ (consulté le 11/10/2021).

« Notice de périodique: “L’Illustration” », *BNF, catalogue général*, s. d., <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34366081z> (consulté le 11/10/2021).

Table des tableaux

Tableau 1 Critères de distinction entre les différentes formes de navigation	57
Tableau 2 Critères de distinction entre les causes du naufrage.....	59
Tableau 3 Nombre de pertes maritimes par récifs, bancs de sable et épaves à la Martinique entre 1815 et 1903	74
Tableau 4 Grille d'analyse différenciant les aléas climatiques.....	87
Tableau 5 Conclusion des membres de la commission supérieure des naufrages sur les événements à l'origine de la perte des navires.....	105
Tableau 6 Nombre de navires impactés par objet à la Martinique entre 1815 et 1903	116
Tableau 7 Nombre de navires ayant subi un aléa par objet et tonnage à la Martinique entre 1815 et 1903.....	117
Tableau 8 Nombre de pertes maritimes par objet et tonnage à la Martinique entre 1815 et 1903.....	119
Tableau 9 Répartition chronologique des naufrages entre 1815 et 1903 par tranche de 10 ans	121
Tableau 10 Comparaison des pertes en mer en Martinique et en Guadeloupe	124
Tableau 11 Pourcentage de la fréquence des pertes par année en mer à la Martinique (1815-1903).....	130
Tableau 12 Pourcentage de la fréquence des pertes par mois en mer à la Martinique (1815-1903).....	133
Tableau 13 Nombre de pertes maritimes par aléa à la Martinique entre 1815 et 1903	147
Tableau 14 Situation des navires au moment de la survenue d'aléas climatiques à la Martinique entre 1815 et 1903	148
Tableau 15 Situation du chargement des navires au moment de la survenue d'un aléa climatique à la Martinique entre 1815 et 1903.....	148
Tableau 16 Nombre de pertes survenues à la suite d'un aléa climatique à la Martinique entre 1815 et 1903	150
Tableau 17 Nombre de membres d'équipage dans les navires naufragés à la Martinique entre 1815 et 1903	173

Tableau 18 Nombre de personnes décédées dans les navires naufragés à la Martinique entre 1815 et 1903.....	173
Tableau 19 Nombre de personnes sauvées dans les navires naufragés à la Martinique entre 1815 et 1903.....	173
Tableau 20 Nombre de personnes décédées durant les saisons à la Martinique entre 1815 et 1903.....	174
Tableau 21 Type de pertes en mer en Martinique par type de navigation entre 1815 et 1903.....	176
Tableau 22 Type de pertes en mer à Fort-de-France entre 1815 et 1903.....	180
Tableau 23 Type de pertes en mer à Saint-Pierre entre 1815 et 1903.....	180
Tableau 24 Type de pertes en mer au Robert entre 1815 et 1903.....	181
Tableau 25 Type de pertes en mer au Vauclin entre 1815 et 1903.....	181
Tableau 26 Type de pertes en mer au François entre 1815 et 1903.....	181
Tableau 27 Type de pertes en mer à la Trinité entre 1815 et 1903.....	181
Tableau 28 Sauvetages, ventes et récupérations des pertes en mer à la Martinique par localisation (1815-1903).....	182
Tableau 29 Origine des navires au long cours naufragés à la Martinique (1815-1903).....	190
Tableau 30 Origine des navires affectés au cabotage naufragés à la Martinique (1815-1903).....	203
Tableau 31 Localisation des navires affectés au cabotage naufragés à la Martinique (1815-1903).....	203
Tableau 32 Acte de francisation des navires présents dans les fonds du Conseil Privé de la Martinique (5K).....	205
Tableau 33 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de Saint-Pierre entre 1815 et 1903.....	226
Tableau 34 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de Fort-de-France entre 1815 et 1903.....	232
Tableau 35 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune du Marin entre 1815 et 1903.....	235
Tableau 36 Nombre de pertes maritimes par année et type de navigation dans la commune du Marin entre 1815 et 1903.....	235
Tableau 37 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune du Robert entre 1815 et 1903.....	237

Tableau 38 Nombre de pertes maritimes par année et type de navigation dans la commune du Robert entre 1815 et 1903	238
Tableau 39 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans les communes du Vauclin et du François entre 1815 et 1903	239
Tableau 40 Nombre de pertes maritimes par année et type de navigation dans les communes du Vauclin et du François entre 1815 et 1903	240
Tableau 41 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de la Trinité entre 1815 et 1903.....	242
Tableau 42 Nombre de pertes maritimes par aléa et type de navigation dans la commune de la Trinité entre 1815 et 1903.....	243
Tableau 43 Nombre de pertes maritimes par saison à Fort-de-France et à Saint-Pierre entre 1815 et 1903	248
Tableau 44 Montant et lieux des assurances souscrites pour les navires naufragés à la Martinique.....	271
Tableau 45 Nombre de pertes par aléa à Saint-Pierre et à Fort-de-France entre 1815 et 1903.....	294
Tableau 46 Nombre de pertes par aléa dans les communes du sud de la Martinique entre 1815 et 1903	296
Tableau 47 Nombre de pertes à Fort-de-France, Saint-Pierre et dans les communes au vent de l'île, par tranche de dix ans, à la Martinique (1815-1903).....	299

Table des figures

Figure 1 Carte de la Martinique et de son littoral. Réalisation M. Robyns (2022)....	18
Figure 2 Carte de la côte au vent de l'île établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825.....	68
Figure 3 Tableau des vents extrait du <i>Dictionnaire de la marine</i> de A. Poussart.....	86
Figure 4 Carte des trajectoires estimées des coups de vent et des ouragans survenus à la Martinique entre 1815 et 1903. Réalisation M. Robyns (2020).....	94
Figure 5 Graphique de la répartition annuelle des pertes en mer à la Martinique entre 1815 et 190.....	122
Figure 6 Graphique de la répartition annuelle des pertes en mer par type de navigation à la Martinique entre 1815 et 19.....	123
Figure 7 Répartition mensuelle des pertes en mer par objet à la Martinique (1815-1903).....	126
Figure 8 Pourcentage de la fréquence des pertes par mois en mer à la Martinique (1815-1903).....	133
Figure 9 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1815-1903.....	137
Figure 10 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1815-1827.....	140
Figure 11 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1828-1862.....	141
Figure 12 Carte de la répartition des naufrages à la Martinique 1863-1903.....	142
Figure 13 Nombre de pertes maritimes par aléa climatique à la Martinique entre 1815 et 1903.....	150
Figure 14 Nombre de pertes maritimes par erreurs humaines à la Martinique entre 1815 et 1903.....	156
Figure 15 Type de pertes en mer en Martinique par commune entre 1815 et 1903.....	179
Figure 16 Sauvetages, ventes et récupérations des navires naufragés à la Martinique (1815-1903).....	183
Figure 17 Comparaison entre le naufrage au long cours et la fréquentation (1845, 1865, 1874, 1884, 1894 et 1903) à la Martinique (1815-1903).....	192
Figure 19 Carte de la répartition des pertes au bornage à la Martinique 1815-1903.....	199
Figure 19 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1845.....	207

Figure 21 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1863	207
Figure 22 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1873	208
Figure 23 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1883	208
Figure 24 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1893	208
Figure 25 Rapport entre les naufrages et de la fréquentation des navires à la Martinique en 1903	209
Figure 25 Carte de la rade de Saint-Pierre établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825	223
Figure 27 Carte du cul-de-sac du Fort-de-France établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825	231
Figure 28 Carte du Cul-de-sac du Marin établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825	234
Figure 29 Carte du havre du Robert et du François établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825	236
Figure 29 Carte du havre de la Trinité établie par Paul Monnier, cartographe du Roi en 1824-1825	242
Figure 31 Plan topographique de la ville et environs de Saint-Pierre de la Martinique, dédié à son Excellence monsieur Le Comte Donzelot, Lieutenant Général Gouverneur, dressé par Laroque Dufaut en 1819.	278
Figure 32 Carte du balisage des côtes de la Martinique en 1892 (sources : Le Moniteur officiel de la Martinique ; Phares de la mer des Antilles et du golfe du Mexique corrigé en février 1861 ; Les gardiens de la Martinique)	295

Table des illustrations

Illustration 1 Carte postale montrant la rade de Fort-de-France (Martinique), non datée, ACTM AD972 2Fi 00088 NB N.....	56
Illustration 2 Carte postale montrant un raz-de-marée à Saint-Pierre de la Martinique, avant 1902, AD972 2Fi 00030_001 NB N.....	84
Illustration 3 Croquis représentant approximativement les positions respectives du paquebot <i>Canada</i> et de la goélette <i>Louise</i> avant l’abordage de cette dernière, Fort-de-France, 3 janvier 1900.....	162
Illustration 4 Vue de la ville et port de Saint-Pierre (Martinique), d’après les photographies de Hartmann. Album martiniquais, 1860, Bibliothèque Mazarine (Paris).....	225
Illustration 5 Vue de la baie de Fort-de-France (Martinique), d’après une gravure extraite de <i>L’Illustration</i> , 1862, AG 61 J 65/38.....	229
Illustration 6 Plan du port de Fort-de-France et de la trajectoire du paquebot <i>Labrador</i> (s.d.), SHD MV CC4 2243.....	273
Illustration 7 Plan du port de Fort-de-France et des améliorations apportées au Bassin de Radoub, 1885, CTM 1O4845.....	284

Table des annexes

Annexe 1 Perception des gens de mer sur les événements à l'origine de la perte de leur navire à partir des questionnaires envoyés à la Commission supérieure des naufrages	311
Annexe 2 Données chiffrées de la figure 15 : type de pertes en mer en Martinique par commune entre 1815 et 1903	312
Annexe 3 Tableau des pertes survenues à la Martinique (1815-1903)	346

Index

A

Achill

Navire anglais, 204

Achille

Brick français de Rouen, 196

Afgald

Navire, 163

Afrique, 223

Aix-en-Provence, 40

Albermarle

Goélette américaine, 205

Navire américain, 205

Alerte

Goélette française, 205

Alexandre

Brick français de Nantes, 167

Allègre Vincent

Gouverneur de la Martinique, 282

Allemagne, 189, 190

Alphonse Zélie

Trois-mâts français de Nantes, 97, 105, 269

Alphonsine Zélie

Trois-mâts français de Nantes, 195

Amélie

Trois-mâts français de Marseille, 160, 197, 258,
270, 288

Amérique, 7, 9, 55, 214, 223, 230, 255, 273, 284, 291

Amiral-Colboys

Goélette anglaise, 157

Amitié

Brick français, 174

Andromède (L')

Frégate, 70

Anémone

Goélette anglaise de Sainte-Lucie, 195

Ange Nicolai

Capitaine des *Deux-Sœurs*, 153

Angleterre, 8, 9, 54, 188, 190, 203, 214, 246, 262,
302, 305

Anna

Brick français du Havre, 104, 249, 269

Annapolis, 255

Anse à Bertrand, 43, 153

Anse aux Galets, 222, 266

Anse Cafard, 107, 174, 186, 195, 212, 266, 303

Anse de la Pointe du Bout, 231

Anse Thurin, 160, 258

Anses d'Arlets, 195, 212, 213, 297

Antilles, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 22, 23,

25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 40, 42,

43, 45, 47, 48, 51, 53, 55, 56, 60, 61, 62, 63, 64,

73, 77, 78, 79, 80, 83, 85, 92, 96, 97, 109, 110,

112, 114, 119, 126, 127, 129, 136, 138, 143,

146, 150, 154, 155, 157, 159, 164, 167, 170,

173, 178, 183, 185, 186, 187, 188, 190, 191,

193, 199, 202, 211, 212, 216, 217, 218, 219,

221, 222, 223, 228, 229, 230, 238, 244, 245,

247, 248, 250, 252, 253, 254, 256, 257, 258,

259, 261, 262, 268, 270, 273, 274, 279, 281,

282, 284, 288, 289, 292, 298, 300, 301, 302, 303

Arendal, 190

Argus

Goélette militaire française, 201

Atlantique

Côte, 16, 35, 58, 62, 110, 141, 182, 185, 198,

220, 253, 287, 294, 302

Océan, 25, 55, 63, 125, 191, 229, 244, 292

Auguste et Julie

Trois-mâts français du Havre, 269

Autriche, 190

B

Banc du Grand Macabou, 59, 66, 67, 75, 159

Barbade, 159, 190

Barbeux
 Capitaine de la *Constance*, 215

Barcelone, 189, 190, 238

Basse Terre, 101

Basse-Pointe, 155

Bassin de Radoub, 273

Bayadère
 Trois-mâts français de Dunkerque, 97, 104, 117, 249, 269

Bayonne, 190

Beautemps-Beaupré Charles-François
 Carthographe, 29, 75, 252, 254

Bellone
 Frégate militaire française, 201

Ben
 Navire anglais, 204

Berthe Collet
 Trois-mâts français de Dunkerque, 97, 103, 104, 256, 269

Bienfaiteur
 Trois-mâts français de Nantes, 97, 104, 269

Biglan
 Capitaine du *Edmund-Kaye*, 197

Bonaparte Napoléon, 5

Bonne-Marie
 Goélette, 235

Bordeaux, 12, 46, 106, 154, 190, 191, 238, 303, 305

Boston, 190, 194

Brésil, 9, 214

Bristol, 190

C

Camille
 Pilote du port de Fort-de-France, 160

Canada, 189, 190
 Paquebot français, 161, 163, 171, 270

Canaux de la Martinique, 203

Capesterre, 91

Caraiïbe
 Îles, 63

Caraiïbes
 Côte, 16

Îles, 6, 8, 9, 29, 116, 202

Mer des, 16, 54, 55, 62, 64, 69, 112, 182, 187, 193, 194, 221, 259, 282

Caravanne (La)
 Corvette française, 58, 151, 171, 174, 266

Caravelle
 Phare, 13, 35, 36, 59, 143, 144, 164, 216, 219, 220, 286, 288, 289, 292, 293, 294, 295, 298, 304

Presqu'île de la, 66, 67, 236, 241

Carbet, 64, 99, 176, 177, 179, 198, 230, 279

Carénage
 Passe du, 284, 286, 287, 290, 292, 304

Port du, 71, 229, 231, 236, 251, 272, 273, 282, 284

Cartharina
 Navire militaire français, 256

Case Pilote, 179

Castellemare di Stabia, 190

Castine, 190

Castries, 203, 326

Caye Mitan, 67

Caye Pinsonnelle, 67

Caye Simon, 66

Cayenne, 203, 333

Cayes du Pariadis, 67

Cayes du Sans-Souci, 67

Cécile
 Navire français, 204

Chanvallon Thibault de, 89

Charité (La)
 Trois-mâts français du Havre, 59, 75, 159, 196, 269

Collector
 Navire anglais, 204

Comte Donzelot
 Vapeur français de Bordeaux, 12, 258

Conliup
 Bateau français de Saint-Pierre, 295

Constance
 Goélette espagnole de Barcelone, 35, 36, 167, 189, 215

Côte au vent, 64, 66, 67, 76, 135, 138, 143, 156,
159, 164, 179, 182, 198, 234, 236, 237, 241,
244, 251, 293, 313, 332
Côte sous le vent, 64, 69, 71, 178, 179, 182, 185
Cuba, 8, 9, 71, 214

D

Dakar, 190, 229
Dalrymple Alexander
Carthographe, 75, 252
Danemark, 9, 214
Daubeton
Navire, 194
Dave
Navire anglais, 205
David d'Angers
Trois-mâts français de Dunkerque, 138, 195,
237, 238
de la Cornillère E.
Auteur, 222
Désarmaux
Capitaine du *Nouveau-Pompée*, 106
Désirade
Île de la, 75
Deux-Sœurs
Brick français de Marseille, 43, 104, 153
Diamant, 64, 70, 71, 174, 186, 212, 213, 214, 295,
303
Diamant le
Caboteur à vapeur français, 165
Dizac
Planteur, 213
Dominique, 95, 157
Canal de la, 69, 70, 182
Donzelot François-Xavier
Lieutenant-gouverneur, 79, 278
Drohojowska Antoinette-Joséphine-Anne
Comtesse, 80, 83, 102
Dufaut Laroque
Cartographe, 278
Dunkerque, 190, 191, 238
Dupotet Jean Henri Joseph

Contre-amiral gouverneur de la Martinique,
278

E

Écho
Corvette française, 5
Edmund-Kaye
Navire anglais, 197
Edouard
Navire français, 171
Édouard
Navire français, 195
Élisa (L')
Brick, 76
Elisabeth
Navire français du Havre, 107
Embarcation de plaisance
Embarcation française, 204
Emmanuel Auger
Trois-mâts français du Havre, 104, 269, 270
Ernest Lelom Jean Alexis
Capitaine du navire la *Rose*, 35
Espagne, 8, 189, 190
États-Unis, 7, 8, 9, 10, 32, 55, 188, 190, 191, 207,
209, 211, 214, 255
Eugénie (L')
Épave de, 74, 160, 288
Europe, 10, 23, 27, 70, 89, 148, 189, 193, 194, 217,
221, 223, 244, 274, 291, 298

F

Fabricius
Brick français de Marseille, 194
Felep
Capitaine de l'*Amitié*, 174
Félicie
Pirogue, 198
Ferraro
Capitaine de l'*Amélie*, 258
Flambant
Capitaine de la *Louise*, 163

Floride, 8

Fort Charles
 Capitaine du *Jean Bart*, 255

Fort Saint-Louis, 229, 233, 272, 273, 284
 Feux, 30, 220, 290, 304

Fort-de-France
 Feux, 13, 219, 289, 290, 292, 297
 Négoce, 241, 275
 Port, 7, 13, 44, 45, 56, 59, 64, 67, 71, 72, 76,
 136, 137, 140, 141, 143, 160, 169, 172, 177,
 178, 179, 180, 184, 195, 196, 197, 198, 203,
 216, 220, 221, 224, 227, 228, 229, 230, 231,
 232, 233, 235, 241, 246, 247, 248, 249, 250,
 251, 255, 257, 267, 272, 273, 275, 276, 280,
 281, 282, 283, 284, 285, 286, 295, 297, 298,
 301, 302, 303, 304
 Ville, 6, 13, 26, 27, 31, 47, 136, 139, 222, 223,
 228, 229, 230, 232, 255, 273, 281, 284, 296,
 304

Fort-Royal, 64, 70, 87, 136, 183, 223, 227, 228,
 229, 237, 251, 280, 281, 287, 288

France, 5, 8, 9, 11, 12, 54, 59, 178, 190, 206, 211,
 218, 246, 252, 254, 262, 289, 302, 305

France (La)
 Trois-mâts français du Havre, 155

François, 59, 66, 67, 137, 141, 144, 181, 198, 204,
 233, 239, 240, 241, 244, 284, 303

Frenchman's Bay, 190

Goélette, 184

Général de Pimodan
 Navire français de Bordeaux, 149, 250

Georges & Francis
 Navire anglais, 204

Gironde
 Gabare militaire, 260

Glasgow, 188, 190

Gloucester, 190

Goélette épave
 Navire épave, 204

Grand'Anse (Anse d'Arlets), 70, 100

Grande-Bretagne, 9, 31

Grande-Terre, 79

Grappler
 Cablier anglais, 171

Gras Auguste
 Maître d'équipage, 98

Grasse Bigeon
 Propriétaire d'une habitation, 167, 168

Grenade La, 94, 95

Gros-Morne, 91

Guadeloupe, 6, 9, 10, 15, 20, 26, 28, 32, 43, 55, 74,
 77, 79, 82, 83, 91, 92, 93, 100, 101, 102, 108,
 115, 119, 124, 125, 131, 132, 148, 176, 197,
 203, 215, 223, 256, 267, 281, 285, 289, 292,
 293, 296, 305

Guyane, 30, 70, 171, 281, 345, 354, 357, 361, 362

G

Gabrielle
 Goélette française, 170
 Voilier français, 165

Galion
 Baie, 236
 Goélette, 235
 Îlet, 67

Garaud Louis
 Auteur, 30, 69, 82, 177, 178, 224

Garnier Jean Joseph
 Capitaine du *Bienfaiteur*, 97

Gazelle

H

Haïti, 10, 190

Hartmann Hyppolyte-Antoine
 Photographe, 225

*Haydée**
 Navire anglais, 205

Henry
 Bateau français, 34, 255

Hilda
 Brick-goélette français de Bordeaux, 240, 269

Horten
 Navire, 163

I

Inde, 189, 361

Intrigant

Navire danois, 204

Italie, 189, 190

J

Jacob Louis Léon

Contre-Amiral gouverneur de Guadeloupe, 101

Jean Bart

Navire militaire français, 255

Jeanne

Trois-mâts français de Bordeaux, 170

Jeune Laure

Navire français, 204

John Hunter

Navire anglais, 204

Juif-Errant

Bateau, 155

Juste

Navire français, 167, 168

L

La Doune d'Athèse

Navire anglais, 205

La Havane, 9, 222

La Rochelle, 17, 190

La Syren

Navire anglais, 204

La Victoire

Navire français, 204

Labrador

Paquebot français, 257, 258, 270, 272, 286

Lady

Navire américain, 204

Landgrain

Capitaine du *Misti*, 250

le Gras Alexandre

Auteur, 292

Le Havre, 190, 191, 270

Le Normant de Kergrist Louis François

Capitaine de la *Caravanne*, 151

Capitaine de la *Caravanne*, 152

Le Prince de Scanie

Navire suédois, 204

Le Sauvage

Capitaine du *Juste*, 167

Le Voltigeur

Navire français, 204

Lecarre Henri Marie

Capitaine du *Paul Marie*, 99

Lecomte

Capitaine de l'*Elisabeth*, 107

Lelour

Capitaine de la *Rose*, 158

Lemnos

Trois-mâts français de Nantes, 90, 97, 99, 117,

269, 279

Les Saintes, 101

Lescot Noël

Second de l'*Alphonsine Zélie*, 195

Lesseps

Ferdinand de, 7

Letestu Malo Joseph

Capitaine de la *Bayardère*, 250

Londres, 190

Lorrain, 91, 345

Louis XVI, 5

Louise

Goélette française de Saint-Pierre, 161, 163,

171, 270

Louisiane, 8

Loup Banane, 67

Loup Charpentier, 67

Loup garou

Récif du, 35, 138, 171, 215

Loup Ministre, 67

Loup-Garou (récif), 195

Lucifer

Aviso à vapeur, 257

M

Mackau Ange René Armand de

Amiral, gouverneur de la Martinique, 78, 265

Macouba, 69, 222

Madame Royale

Brick, 183, 184

Magicien

Navire militaire français, 255

Mahé Henri Désiré

Capitaine du Mysore, 97

Maria Auger

Trois-mâts français du Havre, 265, 269

Marie-Eugénie

Trois-mâts français de Nantes, 104, 148, 196,
269

Marigot, 155

Marin, 58, 221, 233, 234, 244, 303

Marseille, 190, 191, 194, 199, 303

Martinique, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 20,

21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 35, 38,

40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 54, 55, 56, 57,

59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 70, 72, 73, 74, 75,

76, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 87, 89, 92, 93, 94,

101, 102, 103, 107, 108, 110, 111, 112, 113,

114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 124, 126,

127, 128, 129, 131, 132, 133, 136, 138, 139,

143, 144, 147, 149, 151, 155, 156, 157, 159,

161, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 172, 175,

176, 180, 182, 186, 187, 188, 189, 190, 191,

193, 194, 195, 196, 197, 199, 202, 203, 204,

209, 210, 212, 214, 215, 216, 217, 218, 219,

220, 221, 222, 227, 230, 234, 235, 236, 237,

239, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248,

250, 251, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259,

262, 267, 274, 280, 281, 285, 288, 289, 290,

292, 293, 295, 296, 298, 299, 300, 301, 302,

303, 304

Méditerranée, 63, 259

Méliens

Chevalier de, 5

Metaireau Hippolyte Pierre

Capitaine du P.A.J., 250

Mexique, 7, 55, 229, 230, 280, 292

Middletown, 190

Misteriosa Banc du, 256

Misti

Trois-mâts français de Nantes, 104, 249

Molière

Trois-mâts français de Saint-Nazaire, 239, 269

Monnier Paul

Ingénieur hydrographe au service du Roi, 30,

48, 64, 66, 67, 70, 80, 83, 142, 230, 231,

234, 237, 239, 241, 242, 246, 250, 251, 254,

255, 297, 302

Monroe

Doctrine, 8

Moule

Phare, 293

Musaus

Capitaine du Cartharina, 256

Myrthe

Navire anglais, 205

Mysore

Trois-mâts français de Bordeaux, 90, 97, 99,

104, 249, 250, 269, 270

N

Naiade (La)

Corvette française, 70

Nantes, 190, 191, 270, 303

Trois-mâts français de Nantes, 98, 105, 269

Napoléon III, 7, 136, 230, 305

New-Buzy-Port, 190

New-London, 190

New-York, 190

Northumberland, 175

Norvège, 189, 190

Nouveau-Pompée

Navire français de Bordeaux, 106

P

P.A.J.

Trois-mâts français de Nantes, 104, 249, 269

Panama, 7
Paramaribo
Brick américain de Boston, 194
Pardon Jean Marie
Chef du bataillon de génie, 62, 63
Paré
Capitaine de la *France*, 155
Paris, 7, 11, 54, 93, 109, 175, 188, 255, 262, 270
Pasquier Louis Marie
Capitaine du *Nantes*, 98
Passe Caracoli, 67
Passe du Brigot, 67
Paul Marie
Trois-mâts français de Saint-Malo, 99, 104, 269
Paul-Marie
Trois-mâts français de Saint-Malo, 176, 270,
279
Pays-Bas, 189, 190
Pelée
Montagne, 6, 38, 48, 64, 125, 171, 202, 209,
210, 222, 223, 225, 298, 304
Pelletier
Lieutenant-colonel, 227
Perle la (Rocher), 64, 69
Petit-Bourg, 91, 351, 354
Petite Terre
Feux, 289
Phare, 293
Pointe de Braham
Feux, 294
Pointe des Nègres
Phare, 13, 293, 304
Pointe des Salines, 65
Pointe du Diable, 67
Pointe du Marigot, 67
Pointe Noire, 91
Pointe-à-Pitre, 95, 223, 292
Pondichéry, 189, 190
Portland, 190
Porto-Rico, 8, 82, 94
Portugal, 189, 190
Pouillac

Trois-mâts français, 269
Poussart A.
Officier de marine, 16, 85
Prêcheur, 155, 160, 198, 266, 291, 297
Phare, 289
Presson William
Capitaine du *Paramaribo*, 194

R

Raven
Navire américain, 204
Raynaud
Capitaine du *Fabricius*, 194
Reine Marguerite
Trois-mâts français de Marseille, 99, 269
Reynaud
Capitaine de la *Gironde*, 260
Robert, 35, 64, 66, 67, 91, 137, 138, 141, 144, 181,
189, 195, 198, 204, 215, 221, 236, 237, 238,
244, 250, 251, 285, 297
Roddam
Gros cargo anglais, 164
Roraima
Vapeur canadien, 171
Rose
Navire français de Bordeaux, 35, 36, 158, 268
Rouen, 190, 191, 196

S

Saint-Aubin
Îlet, 67
Saint-Barthélemy, 94
Saint-Domingue, 9, 10, 32
Sainte-Lucies, 164, 165
Sainte-Lucie, 55, 95, 159, 203, 212, 265
Canal de, 70, 182, 233, 234, 293
Sainte-Marie, 66, 91
Îlet, 67
Sainte-Marthe, 163
Saint-Esprit, 91
Saint-Malo, 190

Saint-Martin, 70, 203

Saint-Mathurin

Navire français de Saint-Malo, 160, 161

Saint-Nazaire, 190

Saint-Pierre

Négoce, 46, 136, 139, 169, 205, 227, 230, 241,
244, 250, 275, 276

Phare, 13, 289, 290, 291, 292, 293, 295

Rade, 12, 26, 43, 49, 56, 64, 67, 69, 70, 71, 72,

74, 79, 84, 87, 88, 98, 113, 136, 140, 143,

153, 154, 155, 160, 161, 163, 165, 167, 169,

170, 171, 176, 177, 179, 180, 184, 193, 195,

197, 198, 203, 215, 216, 221, 224, 225, 226,

227, 228, 232, 233, 235, 237, 241, 245, 246,

247, 248, 249, 250, 251, 257, 258, 262, 266,

267, 272, 275, 276, 278, 279, 280, 284, 285,

291, 295, 297, 298, 301, 303, 304

Ville, 6, 8, 9, 13, 26, 27, 44, 45, 46, 78, 107, 116,

124, 136, 139, 165, 194, 202, 209, 222, 223,

225, 228, 232, 275, 276, 280, 281, 293, 296,

304, 305

Saint-Thomas, 94, 95

Saint-Vincent, 95, 190, 265

Salamandre (La)

Navire, 71

Salem, 190

Saphir

Trois-mâts français, 105

Savannah

Navire à vapeur, 12

Schoelcher Victor, 218

Simpson Robert

Docteur, 85

Surinam, 70

Surinam (La)

Goélette, 69

Suzanne

Goélette française, 185

T

Tapageur

Trois-mâts français de Bordeaux, 90, 98, 104,
249, 250, 269

Tartane

Îlet, 67

Tartar

Brick anglais, 34

Texas, 8

Thibaut

Ingénieur des constructions navales, 277

Topaze

Bâtiment au service de la Guyane, 171, 281

Navire, 235

Toussaint de l'Ouverture

Navire militaire haïtien, 178

Tréguier Ambroise

Capitaine de l'*Anna*, 249

Trinité, 65, 137, 141, 144, 181, 233, 241, 242, 243,

244, 303

Trois-Îlets, 231, 233, 251

Trois-Îlets, 233

V

Valentine

Brick français de Marseille, 181, 240, 264, 269

Vauclin, 35, 59, 64, 66, 67, 75, 106, 107, 137, 141,

144, 146, 157, 159, 181, 196, 204, 221, 233,

239, 241, 244, 303

Vaugiraud de Rosnay Pierre-René-Marie

Vice-Amiral gouverneur de la Martinique, 81,

101

Venezuela, 189, 190

Paquebot français, 257, 258

Vénus (La)

Navire français de Bordeaux, 184

Vienne, 9, 214

W

Washington, 6

William

Navire anglais, 204

William Guay

Navire américain, 205
Wilmington, 190

Z

Zéphir

Brick français de Marseille, 153, 195, 268

Remerciements.....	2
Introduction générale	5
Chapitre I - Champs d'études, concept, sources et méthodologie	23
1. Une historiographie au carrefour de quatre axes de recherche	25
2. Le naufrage : un objet de recherche	33
3. Un état des lieux des sources permettant l'histoire du fait maritime à la Martinique.....	38
4. Méthodologie	50
I) Explication des bases de données.....	51
II) Quelques points de méthode	53
Conclusion.....	61
Chapitre II - La perception du risque de navigation : du danger au risque.....	62
1. Les conditions générales de navigation à la Martinique	64
A. La côte au vent	66
B. Les canaux de la Dominique et de Sainte-Lucie.....	69
C. La côte sous le vent	71
2. Des dangers malgré tout.....	73
A. Les dangers localisés : des écueils, des récifs, des bancs de sable	74
B. Les dangers climatiques : ouragans, coups de vents, tempêtes, raz-de-marée... .	77
I) Définition des aléas climatiques	78
01) Les grains.....	78
02) Les coups de vent et les ouragans.....	80
03) Les raz-de-marée.....	83
II) Catégoriser ces phénomènes.....	85
3. La construction des risques : du danger aux risques.....	96
A. Le point de vue des gens de mer	97
B. Le point de vue des autorités	101
I) Au niveau local.....	101
II) De la Commission supérieure des naufrages	103
C. Le point de vue des organes de presse.....	106
4. Conclusion	110
Chapitre III - Naufrage, risque et fréquentation maritime	112

1. Naufrage et risque maritime	113
A. Un phénomène sériel : approche quantitative.....	115
I) Quantifier les pertes en mer	116
II) Répartition chronologique du naufrage	120
III) Fréquence des pertes en mer	126
01) Fréquence des pertes sur un siècle.....	128
Méthode 1 : le dénombrement des navires	128
Méthode 2 : les mouvements de la flotte	129
02) Sur une année	132
B. Localisation des naufrages.....	135
I) Des zones à risque	135
II) Répartition chronologique et géographique du naufrage	138
C. Le naufrage, ses causes et conséquences (principales et secondaires).....	145
I) Causalité des pertes en mer	146
01) Les causes « principales »	146
Les aléas climatiques	147
Les aléas humains.....	156
Les aléas volcaniques : l'éruption de la montagne Pelée	164
02) Les causes « annexes ».....	166
L'organisation du commerce	166
L'espace portuaire de la colonie.....	168
La qualité nautique des navires.....	170
II) Conséquence des pertes en mer	172
01) Les conséquences humaines	172
02) Les conséquences économiques et matérielles	175
III) Sauvetages, ventes et récupérations	182
2. Naufrage et fréquentation	186
A. Le naufrage et le long cours	187
I) L'origine des pertes en mer	187
II) Périodisation mensuelle des pertes.....	191
III) La question des marchandises	194
IV) Le tonnage perdu, une manière de quantifier les pertes ?	196
V) Le naufrage des barques et chaloupes, un autre moyen d'analyser le long cours ?.....	197
B. Le naufrage et les militaires.....	201
C. Le naufrage et le cabotage	202
D. Le naufrage, un prisme pour étudier la fréquentation ?	206
E. Le naufrage et l'illégalité.....	212

3. Conclusion de la troisième partie	216
Chapitre IV - Naufrage et sécurisation maritime	218
1. Un espace portuaire sécurisé et organisé	221
A. De Saint-Pierre à Fort-de-France	222
I) Saint-Pierre	222
II) Fort-de-France	228
B. Les mouillages secondaires et tertiaires.....	233
I) Le Marin	234
II) Le Robert.....	236
III) Le François et le Vauclin.....	239
IV) Trinité	241
C. Conclusion de cette sous-section	244
2. Des réponses aux pertes, des tentatives de limiter les risques	245
A. Prévenir les pertes.....	247
I) Le choix du mouillage durant l’hivernage	248
II) Les recherches hydrographiques	252
III) Les évolutions technologiques.....	256
IV) La préparation de l’équipage.....	260
B. Protéger, secourir, l’après naufrage et les commissions d’enquête	263
I) Le sauvetage : entre pouvoir public et population locale.....	264
II) L’après naufrage : que faire après la perte de son navire ?.....	268
C. Aménager et sécuriser les mouillages	275
I) Aménagements portuaires	276
01) Saint-Pierre.....	277
02) Fort-de-France	281
II) Sécuriser l’accès	285
01) Le balisage des côtes.....	287
02) L’éclairage des côtes	289
Les phares de Fort-de-France et de Saint-Pierre	291
Les autres phares, un projet national ?	292
Le projet de la Pointe Braham	295
3. Conclusion de la quatrième partie	297
Conclusion générale.....	301
Annexes.....	307
Sources.....	347

Archives Nationales d’Outre-mer ANOM (Aix-en-Provence)	347
Archives nationales (Paris)	348
Service historique de la Défense (Vincennes)	348
Archives départementales de la Gironde (Bordeaux).....	349
Archives de la chambre du commerce et de l’industrie de Marseille (Marseille)	349
Archives de la Collectivité territoriale de la Martinique (Fort-de-France)	349
Archives départementales de la Loire-Atlantique (Nantes)	350
Sources en ligne	350
Ouvrages imprimés ayant valeur de sources	350
<i>Bibliographie</i>	352
Dictionnaires et guides	352
Ouvrages	352
Articles en ligne	352
Histoire générale	352
Ouvrages	352
Articles	353
Articles en ligne	354
Histoire des Antilles	354
Ouvrages	354
Articles	356
Articles en ligne	357
Thèses, mémoires, rapports	358
Histoire des techniques	359
Ouvrages	359
Articles	360
Histoire environnementale	361
Ouvrages	361
Articles	361
Article en ligne	362
Mémoire	362

Histoire du risque.....	362
Ouvrages	362
Articles	362
Article en ligne	363
Mémoire	363
Histoire de la presse.....	363
<i>Table des tableaux.....</i>	<i>365</i>
<i>Table des figures.....</i>	<i>368</i>
<i>Table des illustrations.....</i>	<i>370</i>
<i>Table des annexes</i>	<i>371</i>
<i>Index.....</i>	<i>372</i>