

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Le recrutement maritime et le contrôle des populations coloniales en France

Jeremy Young

Number 190, September–December 2021

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1088448ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1088448ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Young, J. (2021). Le recrutement maritime et le contrôle des populations coloniales en France. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (190), 17–27. <https://doi.org/10.7202/1088448ar>

Le recrutement maritime et le contrôle des populations coloniales en France

Jeremy YOUNG¹

L'article qui suit provient d'une recherche effectuée dans le cadre de la préparation d'une présentation à une conférence pour la journée d'étude organisée par le GROC (Groupe de Recherche sur les Ordres Coloniaux) en partenariat avec les Archives Nationales. Il était apparu intéressant de poursuivre et d'approfondir cette recherche. Le thème de cette journée était : *Surveiller les populations colonisées en métropole (XVIII^e-XX^e siècle)*.

Ce qui faisait pour moi l'originalité de cet exercice était de se concentrer uniquement sur un document présent aux Archives Nationales.

Le document choisi à cette occasion était une copie du rôle d'équipage d'un navire français, *Le Vaillant*².

Le Vaillant est un vaisseau de ligne de deuxième rang portant 64 canons sur deux-ponts construit à Toulon par Noël Pomet. Il fut mis en chantier pendant la vague de construction qui sépare la fin de guerre de Succession d'Autriche (1748) du début de la guerre de Sept Ans (1755). Il sert dans la Marine française de 1755 à 1783, traversant deux conflits avec l'Angleterre : la guerre de Sept Ans et la guerre d'Indépendance américaine.

La période couverte par ce rôle d'équipage est la période 1781-1782, pendant la guerre d'Indépendance américaine. Durant ce conflit Ce navire a servi sur le théâtre de l'Atlantique avec notamment un voyage vers les îles Caraïbes comme le montre une escale à Port-au-Prince, il fut également présent lors de la Bataille Navale de Fort Royal le 29 avril 1789, victoire française.

La tenue d'un rôle d'équipage était très importante dans le cadre du système de recrutement en France, tout d'abord pour des questions de

1. Docteur en Histoire, membre de la Société d'Histoire de Guadeloupe, professeur d'Histoire Internationale, Valor International Scholars, Corée du Sud

2. AN Marine C^o 739 rôle d'équipage du *Vaillant*

soldes et de paiement, c'est ce que montre la standardisation des rubriques en haut du document avec des rubriques telles que :

- Conduite pour être venue de chez eux
- Taxes des paies à l'armement
- Paiements dans les départements
- Paiements à Brest
- Total des avances
- Paiements à bords pendant la campagne
- Paiements au désarmement

Cependant, la tenue du rôle d'équipage faisait partie du fonctionnement du système à proprement parler. Cependant, les contrôles inhérents au recrutement maritime dans la France du XVIII^e siècle rendaient également possible le contrôle des populations colonisées avant même leur entrée sur le territoire métropolitain.

Ce qui rend ce document particulièrement intéressant dans le cadre de cette étude c'est sa standardisation. En effet, la marine royale française faisait imprimer ses rôles d'équipage de manière à ce que tous les navires de guerre aient le même sur toute la période. Par convention, les informations étaient toujours organisées de la même façon comme le montre l'étude de plusieurs rôles d'équipages que ce soit durant la guerre de Sept ans ou durant la guerre d'indépendance américaine³.

- Officiers Majors
- Gardes de la Marine
- Volontaires
- Officiers mariniers
- Gabiers et Timoniers
- Matelots
- Remplacements (le cas échéant)
- Canonniers servants
- Novices
- Soldats
- Surnuméraires (le cas échéant)
- Mousses
- Domestiques

Dans certains cas, l'ordre des rubriques pouvaient être différent, surtout dans le cas des remplacements quand ceux-là arrivaient tardivement

3. C⁶ 254, rôle du *Minotaure* 1762

C⁶ 257, rôle du *Courageux*, 1756-57

C⁶ 342, *Vaisseaux, Frégates & Autres en Commission* 1763

C⁶ 323, Rôle du *Zodiaque*, 1762

C⁶ 462, rôle de l'*Orient*, 1778-1782

C⁶ 455 rôle d'équipage du *Bretagne*

C⁶ 512, rôle d'équipage de la *Charmante* 1778-1779

C⁶ 519, rôle d'équipage de la *Concorde*, 1778-79

C⁶ 557, Rôle du *Conquérant*, 1779

C⁶ 611, rôle du *Bretagne*

C⁶ 618 rôle du *Couronne* 1780

C⁶ 638, Rôle de l'*Intrépide*, 1780.

C⁶ 646 rôle du *Bien-Aimé* 1780

C⁶ 647, Rôle du *Bourgogne*, 1780

dans l'armement et donc se trouvaient à la fin du registre. Parfois c'était également la catégorie des volontaires qui se trouvait à la fin du registre. Il est également intéressant de noter que les rôles d'équipages des navires marchands en France suivaient la même logique. Là aussi l'Etat fournissait des registres pré-imprimés qui étaient ensuite remplis en suivant les mêmes catégories et le plus souvent dans le même ordre que les navires de guerre⁴.

La standardisation est révélatrice de la volonté de contrôle liée au système du recrutement maritime. Elle sert en effet à faciliter le travail des commissaires des classes qui avaient la charge de s'assurer du bon fonctionnement administratif du recrutement maritime en France.

LE SYSTÈME DE RECRUTEMENT DES MARINS EN FRANCE.

Un des avantages du système de recrutement des marins en France est son universalité. C'est un système qui visait à réguler le recrutement de tous les marins du royaume que ce soit pour la marine de guerre que la marine marchande, la pêche ou encore la guerre de course. Il fut pensé et mis en place par Colbert. Cela s'est fait en plusieurs étapes avec plusieurs ordonnances de Louis XIV :

- 22 septembre 1668, enrôlement et recensement des gens de mer en France
- 4 septembre 1669, répartition des gens de mer inscrits sur les registres par évêché puis par paroisse.
- 13 juillet 1670, institution du service par roulement, c'est-à-dire le service des classes proprement dit.

Ce système a été décrit par Olivier Chaline comme étant un service à vie pour les marins de France⁵ ; tandis que Michel Vergé-Franceschi parle d'un système de conscription appliqué aux gens de mer⁶. C'était une méthode de recrutement très administratif dans lequel chaque paroisse des provinces maritimes du royaume était regroupée en districts puis en départements.

Dans chacun de ces départements, le rôle du marin était défini en « mentionnant la fonction dans laquelle il a exercé soit en tant que maître ou marin et le nombre de voyages, l'âge, les cheveux, la taille et autres signes, de sorte qu'il ne peut être trompé sur la qualité de chacun. »⁷ lors d'un recensement annuel.

Comme dans le cas des rôles d'équipage le registre des classes était un document standardisé qui était commun à toutes les paroisses et tous les

4. AD44 C 1334, Tous types de navigation confondus, navires armés et désarmés à Nantes 1749.

C 1367, Tous types de navigation confondus, navires armés et désarmés à Nantes 1772.

5. Olivier CHALINE, *Les armées du Roi, le grand chantier*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 143.

6. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes 1996, p. 36-37.

7. AN Marine, B3, fol 434,

Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard & E. Briere, 1907, p. 42.

DEPARTEMENT D' <i>le Havre</i>		OFFICIERS MARINIERS				ET MATELOTS DE SERVICE					
QUARTIER D' <i>le Havre</i>		<i>ARMÉE DE MER</i>				<i>NAVIRE</i>					
Abonne	Classe	Nom, Surnoms, Qualités et Degrés	Classe	1	2	3	4	1	2	3	4
		<i>Germain Gros</i>		1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771

Figure 1 : Extrait de registre des classes, Service historique de la Marine à Cherbourg, 5P6/01 :06/06 :34.

districts maritimes de France comme le montre l'étude de plusieurs de ces documents dans des archives départementales en France⁸.

Dans ce sens, le système des classes en France pouvait déjà servir au contrôle des populations colonisées en France puisque les gens de mer venant des colonies et vivant sur le territoire métropolitain devaient également se faire recenser sur les registres des classes. C'est comme cela que Thomas Raffin a pu identifier entre 70 et 80 mousques ou marins ayant servi sur des navires marchands dans le port de Nantes entre 1730 et 1793⁹.

LES POPULATIONS COLONISÉES À BORD DE CE NAVIRE

Ce rôle d'équipage est particulièrement intéressant pour nous, car il comporte le nom de plusieurs personnes appartenant de manière certaines à la population des colonies françaises. Ainsi, dans la page réservée aux domestiques, on trouve un Philippe Beuvil décrit comme « nègre libre de Martinique ». Sur la même page, on trouve l'Éveillé décrit comme « nègre libre ». Sur la dernière page, on trouve enfin un Augustin Ara décrit simplement comme « nègre » sans autre description, ce qui peut laisser à penser qu'il était un esclave.

Dans les deux premiers cas, le livre de bord nous apprend que ces domestiques ont débarqué du navire avant son retour en France, le premier en février 1781 et le second en mars 1781. Cela vient peut-être du fait que depuis une disposition prise le 28 octobre 1694, par Louis Pontchartrain, ministre de la Marine, qui fit adopter une loi interdisant aux capitaines marchands d'accepter des Noirs à bord de leurs navires sans l'autorisation du gouverneur de l'île. Ce document prenait le plus souvent la forme d'une lettre signée et cachetée par le gouverneur et qui devait être joint au registre d'équipage.¹⁰ Il semble logique de penser que si l'embarquement était possible à bord des navires du roi sans cette lettre, puisqu'elle ne figure pas comme document joint au registre d'équipage, le transport de ces populations colonisées vers la métropole restait interdit sans l'accord du gouverneur.

8. AD 44 C1424 Matelots de service, Officiers marinières, Matricules des gens de mer, 1764 – 1775

AD 76 : 6P5_2, Matricules des gens de mer, Le Havre, 01ere série (1751-1763), partie 1

9. Thomas RAFFIN, *Les passagers de couleur à Nantes au XVIII^e siècle d'après les registres d'armement et de désarmement*, mémoire de M1, Université de Nantes (Erick NOËL, dir) 2006-2007.

10. Erick NOËL, *Etre noir en France au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 2006, p. 68.

Le rôle d'équipage présente ici aussi une standardisation des informations avec le nom, le prénom, le lieu de résidence quand celui-ci est connu et dans le cadre des populations colonisée une mention de leur couleur de peau. Cela rend plus facile leur identification ou leur catégorisation. De plus, le registre ne nous apprend pas seulement qu'ils ont été débarqués, mais aussi ce qu'il leur est advenu par la suite, à savoir leur poste suivant mais également où le commissaire des classes pouvait trouver l'information les concernant. Cela était normalement fait pour suivre la carrière d'un marin et être sûr qu'il ne puisse pas échapper au système. Cependant dans le cas présent, ce rôle d'équipage servait également au contrôle des populations colonisées en suivant leur mouvement tant qu'elles étaient dans la marine royale.

Avoir des populations colonisées à bord des navires de guerre n'était pas une exception liée au *Vaillant*. Par exemple, l'étude du rôle de *l'Intrépide* conservé également aux archives nationales de Paris, indique les noms de Pierre, François, Charles, Hypolite, Baptiste, Olivier, Hypolite et Appollon. Aucun d'entre eux n'a de nom de famille, ce qui pourrait indiquer qu'ils étaient esclaves. En outre, chacun d'entre eux a été retenu à bord par une personne différente, ce qui indiquerait qu'ils ont servi à bord du navire au titre de domestique, ce qui est confirmé par l'inscription dans le livre sur la page des domestiques¹¹.

À la page 62 de ce rôle d'équipage on trouve également la mention « Philippe Nègre Libre », marin embarqué à Port-au-Prince pour compléter l'équipage et remplacer les marins perdus ou malades. Sur le registre, il apparaît que ce marin était en réalité originaire du Havre ou que tout du moins c'était son lieu de résidence habituel. Toutefois il est fort probable que ce marin ait été d'origine coloniale. Dans ce contexte, le contrôle du rôle d'équipage qui s'effectuait au départ et à l'arrivée du navire permettait le contrôle des populations d'origine coloniale qui servaient dans la marine de guerre. Ainsi les commissaires des classes savaient quand ces personnes quittaient la France pour le service du roi et quand elles y revenaient. Mais ces contrôles allaient plus loin. Comme nous l'avons vu toute personne exerçant une profession liée au monde de la mer devait se faire recenser auprès des commissaires des classes au moins une fois par an et ne pouvait pas changer de domicile sans l'accord des commissaires. Ainsi ce marin dont il n'est fait aucune mention d'un débarquement avant la fin de la commission du navire a certainement dû se faire recenser à son retour.

La présence de marins d'origine coloniale à bord de navire de guerre français n'est pas non plus une exception liée au seul *Vaillant*. Dans le livre *Les marines de la guerre d'Indépendance*, suivant l'évolution de l'équipage du *Hannibal* lors de son voyage en Inde, on apprend que lors de l'escale à l'Île de France, ce navire avait renforcé son équipage avec des marins noirs, 7 noirs libres qui sont enregistrés sur le journal de bord comme « marins » et 130 comme esclaves¹². Sur le rôle de *l'Hannibal* on peut noter en plus, la présence d'esclaves noirs recrutés à la Réunion, des

11. AN Marine, C⁶ 638, Rôle de *l'Intrépide*, 1780

12. Philippe BONNICHON, Olivier CHALINE et Charles-Philippe de VERGENNES, *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 400.



FRANÇOIS-LOUIS DE SALAGNAC,
Marquis DE LA MOTHE FENELON,
Baron de Loubert, & autres lieux, Lieutenant
Général des Armées du Roy, Gouverneur & son
Lieutenant Général à la Martinique: *St Louis le 29 Mars 1766*

Je vous envoie
29 Mars 1766
Je vous envoie au Sr Cornet habitant de cette île
de passer la rance et de s'embarquer sur
le navire Le Normain Capitaine *poisson*
allant au havre le convoiant de gré & agé
de son passage avec ledit Capitaine qui
suivra de la première permission part.
le recevoir à son bord.

Donné A la Martinique pour le suav de
nos armes et le pastre feing de votre secrétaire
Le 29 Mars 1766. Le Marquis de Fenelon



Le Marquis de Fenelon
maison

Lettre du gouverneur de la Martinique permettant l'embarquement sur un navire marchand AD76 6P5

esclaves noirs transférés d'un autre navire, *le Hero*¹³. En regardant l'équipage d'un autre navire de la flotte de Suffren qui a participé à la campagne dans l'Océan Indien, l'*Orient*, on note la présence à bord d'un grand nombre de Noirs qui se sont embarqués durant des escales à l'Île-de-France (Réunion Maurice). Selon les rôles, il apparaît que le navire avait embarqué 4 marins noirs en 1780, 8 en 1781 et 5 en 1782, en plus il y a une entrée de 86 noms de « noirs » pour lesquels il est impossible de connaître la date d'embarquement et de débarquement¹⁴.

CONTRÔLER LES POPULATIONS COLONISÉES AVANT LEUR ARRIVÉE EN MÉTROPOLE

Le système des classes en France impliquait que chaque marin devait servir dans la marine royale un an sur quatre ou un an sur trois en fonction de la province dans laquelle il résidait¹⁵. Une des fonctions des commissaires des classes était de s'assurer que les marins dont c'était le tour de servir n'échappent pas à cette obligation. Pour ce faire, il y avait une véritable interconnexion entre la marine marchande et la marine de guerre y compris en termes de recrutement maritime. La responsabilité de lever un équipage dans la marine marchande incombait au capitaine dudit navire¹⁶. Cependant, dans le système français, il n'était pas libre de recruter qui il lui plaisait pour servir comme marins ou sous-officiers. Il devait se rendre au bureau des classes du port où le navire était immatriculé et demander au commissaire quels marins étaient libres de leurs obligations de service du roi. De nombreuses lettres de plaintes de l'époque survivent, se plaignant du manque de marins qualifiés libres dans la région méditerranéenne¹⁷. Les différentes ordonnances sur le recrutement naval ont permis aux capitaines marchands de ne pas pouvoir contourner le processus en imposant une amende de 500 livres pour une première infraction et des châtiments corporels en cas de récidive¹⁸. Les capitaines ou les maîtres de navires marchands devaient soumettre leurs rôles d'équipage aux Commissaires des classes avant que le navire ne prenne la mer, afin de vérifier qu'aucun marin ne puisse échapper à son tour de service, sous peine d'une amende de 300 livres¹⁹. La même amende était imposée au retour du navire si le capitaine ne déclarait pas les changements dans l'équipage du navire au bureau de classe avec le livre d'équipage²⁰. Ce contrôle des livres d'équipages incluait nécessairement le

13. A.N Marine C⁶ 710, rôle d'équipage de l'*Annibal*, 1781-82.

14. A.N Marine C⁶ 462, rôle de l'*Orient*, 1778-1782.

15. Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Paris, Sedes, 1997, p. 155.

16. Patrick BOULANGER, « Salaire et revenus des équipages des navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *La Provence Historique*, XX, 1980, p. 410

17. Archives de la Chambre de Commerce de Marseille (A.C.C.M) L. IX 94 ; ACCM L. IX 100, La Ciotat 24/8/1739.

18. ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689, BNF Gallica, ark :/12148/bpt6k9661196 g/f165 ; Articles VI, XVI, XXIII

19. *Ibid*, article XVIII.

20. *Ibid* article XXI.

contrôle de la liste des passagers ou celle des domestiques qui se trouvaient également sur le registre de l'équipage.

Cet ensemble de mesures permettait en réalité d'utiliser le système du recrutement maritime en France pour contrôler le mouvement des populations colonisées. La nécessité des contrôles pour s'assurer qu'aucun marin ne puisse échapper au système des classes en embarquant comme membre d'équipage ou comme passager sur un navire faisait que les autorités portuaires pouvaient savoir de manière assez précise qui entraît ou sortait de France par voie maritime. C'est ainsi que l'on peut savoir, notamment grâce à l'étude de Thomas Raffin qu'entre 1730 et 1793, 6 296 passagers de couleur ont transité par le port de Nantes²¹. Une étude similaire a été réalisée pour la ville portuaire de Bordeaux à partir des archives départementales de la Gironde séries 6B 45 à 58, concernant les registres de passagers de 1714 à 1787 et qui a identifié 4 912 passagers de couleur²², un nombre supérieur à ceux trouvés par Léo Elisabeth plus de 50 ans auparavant²³. Bordeaux et Nantes furent deux ports majeurs pour l'arrivée des populations colonisées en provenance de l'espace caribéen. À cela, il faut ajouter le port de La Rochelle.

Pour les populations colonisées venant des comptoirs de l'Inde ou des Iles de l'océan Indien les principaux ports d'arrivée étaient Lorient ou Port-Louis qui étaient les bases de la Compagnie des Indes Orientales qui assurait les liaisons commerciales et de passagers avec cette partie de l'empire français.

À la lecture du Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne, on remarque que dans la plupart des notices, on connaît le point d'entrée en France des personnes de couleur venant des colonies de l'empire, notamment grâce à l'étude des registres de passagers. Ainsi en 1747, un esclave nommé Balthazard est venu en France avec Jean-Gabriel du Dresnay, lieutenant de navire dans la Marine royale française, directement de sa plantation en Martinique, mais il a ensuite été envoyé à Paris pour recevoir une formation de perruquier avant de retourner en Martinique²⁴.

La question du voyage en métropole était particulièrement problématique dans le cas des esclaves, car si le Code Noir de 1685 avait régularisé la question de l'esclavage dans les colonies ; cette pratique s'opposait sur le sol métropolitain à un édit datant du règne de Louis X le Hutin qui affirmait que « selon le droit de nature, chacun doit naître franc » et que « par tout notre royaume les serviteurs seront amenés à franchise ». D'où la maxime « nul n'est esclave en France » et l'énonciation « le sol de la France affranchit l'esclave qui le touche »²⁵. Cette interdiction de voyage cherchait donc en partie à protéger les planteurs et éviter la fuite des

21. Erick NOËL, *Etre noir en France au XVIIIe siècle*, Op cit, p. 67.

22. Thomas RAFFIN, *Les passagers de couleur à Bordeaux au XVIIIe siècle d'après les registres de passagers*, mémoire de M2, Université de Nantes (Erick NOËL, dir) 2007-2008.

23. Léo ELISABETH, *Les problèmes des gens de couleur à Bordeaux (1716-1787)* mémoire de DES, Université de Bordeaux, 1955.

24. AN Juridiction Spéciales et Ordinaires Z^{1D}139. Amirauté de France, documents provenant du greffe, registre des déclarations qui se font au sujet des noirs.

25. Erick NOËL, « L'esclavage dans la France moderne », *Dix-Huitième Siècle*, no 39, 2007, p. 361-383

esclaves cherchant à se faire affranchir en posant le pied sur le sol de la France métropolitaine.

Cependant, devant la pression des planteurs ne voulant pas perdre leurs esclaves en se rendant en France, le régent de France, Philippe d'Orléans prit des mesures d'exception dans l'Édit royal d'octobre 1716²⁶. Avec cette loi, un maître pouvait à présent se faire accompagner en métropole de son domestique ou d'un esclave, afin de l'instruire en religion « et pour leur faire apprendre en même temps quelque Art ou Métier utile à la colonie ». Le statut d'exception qui y est défini se fonde sur l'idée que ces esclaves « ne sont pas en France des citoyens, leur domicile est dans les colonies », et se trouvent de ce fait dans la même position que des serviteurs d'ambassadeurs, sous le régime d'extraterritorialité²⁷. Malgré tout, les esclaves ne peuvent être amenés en France par leur propriétaire qu'avec la permission du gouverneur de l'île (art. 2), laquelle doit être enregistrée au départ et à l'arrivée de la traversée (art. 3). Ce contrôle pouvait facilement se greffer à celui du système des classes puisque ces derniers avaient lieu également au début et à la fin de la traversée. Il est logique de penser qu'ils étaient faits par le même personnel.

Cet édit ne fut pas suffisant pour éviter les abus tels que les esclaves non déclarés, ou séjours pratiquement permanents. La clause de l'instruction religieuse ou professionnelle, n'était en pratique pas respectée. Le pouvoir en place prit donc des mesures plus restrictives dans un nouvel édit datant du 15 décembre 1738²⁸. Ce nouveau texte impose notamment la déclaration du métier que l'esclave est venu apprendre, ainsi que celle de son enseignant, limite la durée du séjour à un maximum de trois ans et prévoit une amende de 1 000 livres pour les planteurs qui ne rapatrieraient pas au bout de trois ans les Noirs les ayant accompagnés, ainsi que la confiscation des esclaves concernés au profit du roi.

Le système des classes permettait indirectement de contrôler ou tout du moins de surveiller le mouvement des populations colonisées. Le contrôle des livres de bord pour des raisons de recrutement permettait de savoir de manière très précise qui entrait et qui sortait du territoire français à cette époque. C'est lorsque ces populations voyageaient à l'intérieur de la France que l'on perd ensuite leurs traces sauf quand on trouve également une date de départ. L'exception était bien sur les populations d'origine coloniales qui exerçaient ensuite une activité liée au monde de la mer. Dans ce cas, le système des classes et le besoin de recensement faisaient qu'il était plus facile de surveiller le mouvement de ces populations. Cela s'illustre en suivant la carrière navale de Jacques Gilles Maute ou Motte qui a servi sur plusieurs navires basés dans le port de Lorient de 1748 à 1752 en tant qu'apprenti tonnelier, tonnelier puis maître tonnelier²⁹. D'autres exemples peuvent être trouvés pour la même ville de marins servant sur plus d'un navire comme Pierre Fleury de 1729 à

26. ANOM, COL A²⁸ F° 59, Édit sur les nègres esclaves des colonies et leur transfert comme domestiques en France (n° 87). (octobre 1716)

27. Léo ELISABETH, *La société martiniquaise aux XVIIe et XVIIIe siècles 1664-1789*, Paris, Karthala Editions, 2003, p. 374.

28. Bibliothèque Municipale de Bordeaux, BBX19014, Déclaration du roy, concernant les Nègres Esclaves des Colonies.

29. SHD Lorient 2P 33-I.9 ; 2P 34-II.14 ; 2P 34-II.8. et AD 56 RP

1731³⁰, Louis Javien de 1739 à 1751³¹, Jacques Lambert sur deux navires de 1765 à 1768³², ou encore Jacques Gisles qui alterna des positions de tonnelier et de marins sur 4 navires de 1736 à 1747³³. Ces carrières navales n'étaient pas limitées à la ville de Lorient comme le montre le cas de Maurice Lafourcade un mulâtre libre, engagé comme marin pour 25 livres tournois par mois sur *L'Aimable Francois* naviguant vers la Guadeloupe engagé ensuite sur le *Scorpion* au départ de la Guadeloupe pour 27 livres tournois par mois³⁴.

Domestiques		AVANCEMENT		DESARMEMENT		PAIEMENTS		REMBOURSEMENTS	
Nom	Qualité	De	Jusqu'à	Montant	Montant	Montant	Montant	Montant	Montant
<i>Maurice Lafourcade</i>	<i>Philippe Basset</i>			15					
	<i>a cdt de Brest</i>								
	<i>De 1^{er} janvier 1739</i>								
	<i>a cdt. Dore</i>								
	<i>Jacques Etienne de Lorient</i>			15					
	<i>a cdt. de St. Marguerite</i>								
	<i>Jean Louis Bouteiller</i>			15					
	<i>a cdt. de Rouen</i>								
	<i>a cdt. de Rouen</i>								
	<i>Charles de la Force</i>			15					
	<i>a cdt. Du Languedoc</i>								
	<i>Jacques Basset</i>			15					
	<i>a cdt. de Rouen</i>								
	<i>a cdt. de Rouen</i>								
	<i>Jean Francois Basset</i>			15					
	<i>a cdt. de Rouen</i>								
	<i>Etienne de Lorient</i>			15					
	<i>a cdt. de Rouen</i>								
	<i>Jacques de Lorient</i>			15					
	<i>a cdt. de Rouen</i>								

30. SHD Lorient 2P 23-II.13 ; 2P 24-I.6
 31. SHD Lorient 2P 28-I.7 ; 2P 29-I.16 ; 2P 31-I.4 ; 2P 33-I.10 ; 2P 34-I.21
 AN Colonies, F^{5B} 20.
 32. SHD Lorient 2P 40-II.6 ; 2P 42-9.
 33. SHD Lorient 2P 27-III.2 ; 2P 28-I.17 ; 2P 29-I.9 ; 2P 30-I.3 ; 2P 31-II.2 ; 2P 32-I.13.
 34. AD 33 6B 422 ; C B 431.

