Document généré le 25 avr. 2024 16:30

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

L'immigration indienne et les désastres du *Sigisbert-Cézard*

Jacqueline Picard

Numéro 179, janvier–avril 2018

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1053507ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1053507ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)
2276-1993 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Picard, J. (2018). L'immigration indienne et les désastres du *Sigisbert-Cézard*. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (179), 49–65. https://doi.org/10.7202/1053507ar

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2018

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

L'immigration indienne et les désastres du *Sigisbert-Cézard*

Jacqueline PICARD[1]

Puisque tu fais de la géométrie et de la trigonométrie, je vais te donner un problème : Un navire est en mer, il est parti de Boston chargé de coton, il jauge 200 tonneaux, il fait voile vers Le Havre, le grand mât est cassé, il y a un mousse sur le gaillard d'avant, les passagers sont au nombre de douze, le vent souffle NNE, l'horloge marque trois heures un quart d'après-midi, on est au mois de mai ... On demande l'âge du capitaine.

Gustave Flaubert, lettre à sa sœur Caroline (1843)

En 2004, à l'occasion du 150ème anniversaire de l'arrivée du premier convoi de travailleurs indiens en Guadeloupe, un monument du premier Jour a été édifié sur la darse de Pointe-à-Pitre. Sur la plaque commémorant cet événement, on peut lire ceci :

> Le 24 décembre 1854, le navire l'Aurélie, après trois mois d'une effroyable traversée, débarqua en ces lieux 314 indiens réclamés par la Colonie pour faire face à la pénurie de main d'œuvre, résultant de l'abolition de l'esclavage de 1848.
>
> Ce fut le commencement d'une longue période de « transplantation » qui amena en Guadeloupe 42 326 indiens, parmi lesquels 24 891 périrent notamment de mauvais traitements et 9 460 retournèrent en Inde.
>
> En souvenir et en hommage à la contribution de ceux qui, venus de l'Inde fondèrent la Guadeloupe multiculturelle d'hier et d'aujourd'hui, le Conseil Régional, le Conseil Général, la Municipalité de Pointe-à-Pitre, en accord avec la fédération Baratha Gua, ont érigé ce Monument du premier Jour, à l'occasion du 150ème anniversaire de l'arrivée des premiers Indiens en Guadeloupe.

Pour le chercheur qui s'est un peu aventuré dans les nombreuses archives de l'immigration indienne, la plaque commémorative[2] laisse

1. Historienne. Fondatrice des éditions *Caret*.
2. La plaque commémorative s'appuie sur l'ouvrage de M. Pierre Singaravelou, *Les Indiens de la Guadeloupe, Etude de géographie humaine,* Deniaud, Bordeaux, 1975, 259 p.

un peu perplexe devant la mention d'une « traversée effroyable » pour ce convoi, car bien des convois ultérieurs mériteraient mieux ces termes. De plus, il est logique de penser que, s'agissant du premier voyage de l'*Aurélie* sur la Guadeloupe (le deuxième sur les Antilles après celui sur la Martinique en septembre 1853), un soin tout particulier ait été mis dans sa préparation : candidats au voyage bien portants, aménagements, quantité et qualité de l'eau et de la nourriture, etc…, ceci afin de faire la meilleure impression possible. Aucun document n'atteste que le voyage de l'*Aurélie* ait été spécifiquement effroyable (la mortalité a été inférieure à 2%) en comparaison de traversées ultérieures, dont certaines ont duré plus de quatre mois, quelquefois plus.

La précision des chiffres d'arrivée et de retour en Inde est trompeuse. Ces chiffres ne tiennent en général pas compte de la mortalité survenue peu de temps après l'arrivée, mortalité pourtant bien liée aux conditions éprouvantes des voyages.

Christian Schnakenbourg[3] dans sa thèse sur l'immigration indienne en Guadeloupe, donne un chiffre de 42 873 pour les arrivées, et fixe une fourchette de 9 600 à 9 700 pour les rapatriés. L'historien mentionne en outre que l'*Annuaire de la Guadeloup*e de 1912 fixe le chiffre des arrivées à 42 595. Il n'est pas question ici d'ergoter sur les chiffres mais d'indiquer que les chiffres varient selon les documents consultés. Une petite anecdote : évoquant le sujet avec un ami parlant d'un de ses ancêtres indiens, il me disait qu'il était arrivé à 14 ans en provenance de Calcutta, était simplement monté à bord sans avoir le moindre passeport, et le capitaine l'avait pris comme domestique.

Qui lit le texte de la stèle pourrait d'ailleurs penser que les 9 460 Indiens retournés dans leur pays d'origine repartirent bon pied, bon œil ... Le terme de navire-hôpital a été employé pour les voyages de retour, mais les Anglo-saxons, plus directs, ont employé à propos de certains convois de retour le terme de « coffin-ships », de navires-cercueils. Ce fut le cas pour les premiers convois de rapatriements, comme celui du *Parmentier* ou du *Sigisbert-Cézard*, trois-mâts qui sera évoqué ici. C. Schnakenbourg reconnaît que pour l'étude des 28 premiers convois de coolies indiens arrivés entre 1854 et 1864, il a dû se contenter de documents administratifs « incomplets, imprécis ou fautifs », « formant un ensemble hétérogène, peu fiable ». Et il ajoute, « c'est uniquement parce qu'il n'existe à notre connaissance aucune autre source relative à ce groupe de convois que nous sommes conduits à utiliser celle-là ».

Cet article a pour objectif de montrer l'intérêt d'une autre source d'archives, non exploitée jusqu'à présent, et qui permet de clarifier la situation du convoi du *Sigisbert Cézard*, qui devait former le 4ème convoi d'Indiens en Guadeloupe et qui, par suite d'avaries, s'est arrêté en Guyane. C. Schnakenbourg avait émis des doutes sur la réalité de cet accident maritime :

Le scénario le plus vraisemblable est que, soumise à la pression des planteurs, l'administration de la Guyane a délibérément choisi de ne pas exécuter les instructions ministérielles et de fermer les yeux sur

3. Christian Schnakenbourg ; *L'immigration indienne en Guadeloupe, coolies, planteurs et administration coloniale (1848-1923)*, Thèse, Université de Provence, 2005.

un probable sabotage, quitte à se dédouaner ultérieurement en effectuant une enquête « bidon »[4].

Dans un article mis en ligne[5], M. Jack Caïlachon enfonce le clou, parle de « coup tordu », de « coup bas », de « hold-up » : « Soutenue ouvertement ou plus habilement, par leurs gouverneurs respectifs chacun dans l'intérêt de la colonie, cette compétition entre les trois plantocraties (guadeloupéenne, martiniquaise et guyanaise) fut parfois limite et même quelquefois non exempte de coups bas dans certaines de ses pratiques. »

Ces hypothèses et interprétations me semblent devoir être revisitées, qui relèvent plus d'une sorte de théorie conspirationniste plus que de l'examen réel des faits, tels qu'ils émanent de documents consultés.

1. LES DÉBUTS DE L'IMMIGRATION INDIENNE EN GUYANE

Durant ces premières années d'immigration aux Antilles, les correspondances entre la direction des Colonies à Paris et les divers gouverneurs montrent, sauf peut-être chez les Martiniquais plus dynamiques, plus fortunés, et plus au fait des expériences positives dans les îles anglaises, des planteurs perplexes, inquiets des engagements financiers que l'immigration suppose, circonspects sur une possible intégration des Indiens à la société créole.

A Paris, la direction des Colonies est manifestement agacée par leurs atermoiements. En témoigne une réponse en juillet 1855, du gouverneur de la Martinique, le contre-amiral Gueydon au Ministre :

> « Il n'y a point inconstance d'esprit à l'égard de l'Immigration Indienne ; elle est plus en faveur que jamais près des habitants, par suite de l'expérimentation qui en est faite depuis deux ans. Mais la gêne est générale dans le pays, la grande majorité des habitations manque de réserve et de ressources certaines ; on vit la plupart du temps au moyen d'expédients et en comptant toujours sur la récolte prochaine. C'est ainsi que l'on recule devant des demandes ou des engagements dont la réalisation doit se faire attendre. On ne s'inscrira pas, pour des coolies auxquels on ne saurait prétendre avant dix-huit mois, mais qu'il en arrive un convoi et dès le lendemain les demandes se produiront en foule[6]. »

Le gouverneur signale parmi les réticences des petits habitants, les contraintes financières et l'obligation de prendre 10 indiens à la fois. Le chiffre primitif de 20 coolies par habitation se justifiait par la crainte d'isoler par trop les nouveaux venus, chiffre qui avait été réduit de 20 à 10 sur la demande des planteurs. Et le gouverneur conclut :

> « En définitive, il n'y a pas le moindre doute dans mon esprit, quand à la certitude du placement du contingent normal des années 1855 & 1856 ; Si je me trompais, cela n'entraînerait aucun inconvénient, la Guadeloupe ayant un nombre très considérable d'inscriptions, et, si je suis bien renseigné, les fonds tout faits pour solder l'introduction de ses 5 000 Indiens. On dirigerait au besoin, sur cette Colonie le contingent disponible de la

4. op. cit. ch V page 260.
5. « Aurélie, recherche et valorisation d'actes anciens concernant l'immigration indienne en Guadeloupe » ; Jack Caïlachon, 3ème article publié le 10 janvier 2016.
6. ANOM ; Série géographique, Martinique, c 122 d 1160

Martinique. Il importe donc d'accélérer, au lieu de ralentir, les opérations de la maison Le Campion & Théroulde. »

Le ministère de la Marine et des Colonies avait informé le gouverneur de la Guyane dans une dépêche datée du 18 janvier 1855 qu'il avait traité avec la Compagnie générale maritime l'importation de 3 000 Indiens pour les années 1855, 56 et 57. Cette nouvelle société des frères Pereire reprenait les actifs de la maison Le Campion & Théroulde.

La Martinique ayant déjà reçu trois convois, c'était au tour de la Guyane. Mais Paris change d'avis et en donne les raisons au gouverneur de la Guadeloupe.

> « J'ai pris en considération le vif désir exprimé par vous, à diverses reprises, et notamment dans votre lettre du 28 décembre dernier de voir accélérer l'arrivage des convois d'immigrans coulis destinés à la colonie. En conséquence, j'ai décidé après m'être entendu avec le directeur de la Compagnie générale maritime, que le *Sigisbert-Cézard* qui a dû partir de Pondichéry au commencement du mois de janvier avec 800 indiens et qui était primitivement destiné pour la Guyane serait distrait du contingent de cette colonie et dirigé sur la Guadeloupe. J'invite par le courrier de la fin de ce mois, M. le Gouverneur de la Guyane à faire surveiller par les pilotes le *Sigisbert-Cézard* qui est présumé devoir arriver à Cayenne dans le courant du mois de mars et, aussitôt qu'il aura été signalé, à transmettre au capitaine l'invitation de relever immédiatement pour la Pointe-à-Pitre où il devra livrer entre les mains de l'administration les immigrans dont le bâtiment est porteur. J'ai été déterminé à cette mesure d'un côté, ainsi que je l'ai dit plus haut par le désir de satisfaire aux demandes pressantes que vous m'avez adressées pour la prompte réception des coulis, de l'autre par le succès de l'immigration africaine à la Guyane. La situation de la Guyane rend, d'ailleurs facile cette continuation[7]. »

La Guyane avait reçu un premier convoi d'Africains sur le *Cinq-Frères* en 1854 (237 travailleurs), puis un premier voyage de la *Diane* parti en décembre 1855 en amène 308 autres; et juste avant l'arrivée du *Sigisbert-Cézard*, un second convoi de ce même vapeur débarque le 20 juin 1856 encore 320 travailleurs.

En fait, le coût d'importation d'un travailleur indien représentait une charge plus importante pour l'habitant et la caisse coloniale : frais de transport 335 f. + avance 50 f. soit 385 f. pour un coolie adulte au lieu de 129 f. pour un Africain[8], avec des frais de rapatriement au bout de cinq ans au lieu de dix pour un Africain.

Quelques années plus tard, le gouverneur de la Guyane, le contre-amiral Baudin, évoquera les raisons qui l'ont fait se montrer prudent sur les capacités d'accueil de la Guyane après les difficultés connues à l'arrivée du *Sigisbert-Cézard*.

En 1860, il se félicite de l'augmentation des demandes d'immigrants pour l'année 1861:

> qui témoigne de la tendance qui se manifeste depuis quelque temps parmi la majeure partie de nos colons-cultivateurs, à sortir une fois pour toutes, de l'espèce d'atonie qui a paralysé trop longtemps, les meilleures initiatives et les plus fermes tentatives ... il faut aussi tenir compte des

7. ANOM ; Série géographique, Guadeloupe, GUA, c186/ d 1138, n° 64 du 29 janvier1856.
8. Arrêté gubernatorial du 10 décembre 1855.

grandes facilités de payement offertes en cette occasion par la caisse d'immigration[9].

Mais en réponse à la demande du ministre de se concerter avec la Martinique et la Guadeloupe pour diriger vers la Guyane des immigrants indiens dont il jugerait utile le placement, il répond qu'il y aurait bien 300 demandes mais que l'état de la caisse coloniale n'en peut supporter que 100. Et il ajoute:

> « … je présume, du reste, que les cent coolies Indiens dont on va nous faire la cession sont actuellement entre les mains de l'administration locale et que les mauvais esprits de notre localité, n'auront point à nous reprocher, d'avoir en cette circonstance mis à leur charge des immigrants qui n'auraient point réussi aux Antilles, et qui dans des engagements antérieurs auraient contracté de mauvaises habitudes…. »

En 1860, les colons guyanais ont acquis, on le voit une certaine expérience de l'immigration et des déconvenues qu'elle a pu susciter dans ses débuts, mais c'est bien plutôt le sentiment d'être des laissés pour compte de l'Empire, qui s'exprime ici, plutôt que l'expression d'une rivalité quelconque avec les îles antillaises. Un sentiment que l'institution de la transportation depuis 1852 avait probablement installé dans les esprits.

Finalement le directeur des Colonies, qui a dans l'esprit les difficultés suscitées par l'arrivée du *Sigisbert–Cézard*, annonce au gouverneur le choix qui a été fait d'un convoi réduit : « L'administration de Pondichéry se proposait d'abord d'affecter à la Guyane un navire d'un plus fort tonnage mais les difficultés de l'atterrissage à Cayenne et l'embarras que vous occasionnerait l'arrivée d'un convoi trop nombreux, ont déterminé l'affectation du *Siam*, qui pourra porter 450 hommes[10]. »

Mais revenons en arrière, pour préciser les conditions de l'arrivée du *Sigisbert–Cézard* et la question des avaries du navire.

2. L'ARRIVÉE ET LES AVARIES

Les pilotes du port de Cayenne se seront dans doute lassés d'attendre le *Sigisbert-Cézard* annoncé pour le mois de mars, car il s'échoue le 31 mai 1856 devant une des îles du Salut, après 105 jours de voyage.

La rade de Cayenne ne permettait pas l'ancrage de gros bâtiments, et c'est donc à six lieues de Cayenne que le trois-mâts vient heurter un rocher.

Les conditions d'arrivée sont évoquées sur la *Feuille de la Guyane,* journal officiel de la colonie, dans la partie non-officielle :

Le 2 juin, la vigie du fort Cépérou signalait au large un grand navire faisant voile pour les îles du Salut. Deux frégates étant annoncées comme ayant dû partir de France dans les premiers jours du mois de mai, le navire signalé devait évidemment être l'une d'elles. Et le public, qui d'ordinaire n'apporte aucun intérêt à ces sortes d'arrivages, ne se préoccupait que fort

9. ANOM, Dépêche du 15 juin 1860 n°565.
10. ANOM, Dépêche ministérielle (D.M.) n° 481 du 21 décembre 1860, remplacé ultérieurement par le *Parmentier.*

peu de savoir si c'était la frégate L'*Armide* ou La *Fortune* qui venait de mouiller au port. Il ne devait pas tarder à être tiré de cette indifférence tropicale.

En effet, le lendemain, un des avisos à vapeur qui font le service entre Cayenne et les îles du Salut, rentrant de ce mouillage, annonçait que le navire signalé la veille n'était ni l'un ni l'autre des deux frégates attendues, mais le clipper le *Sigisbert-Cézard*, appartenant à la Compagnie générale maritime, provenant de l'Inde, en destination de la Guadeloupe, avec 800 immigrants indiens pour cette colonie. Le *Sigisbert-Cézard*, en longeant les côtes de Guyane, conformément aux ordres qu'il avait reçus de ses armateurs, avait touché sur un rocher sous-marin qui n'est pas indiqué sur les cartes et avait fait de grosses avaries, qui lui commandaient de mettre tous ses passagers et une partie de la cargaison à terre, pour se faire visiter et pourvoir, s'il y avait lieu, aux réparations utiles. Cette nouvelle était à peine répandue que tout le monde en était préoccupé, et qu'une agitation fiévreuse avait remplacé l'indifférence avec laquelle l'annonce de l'arrivée d'une des frégates avait été accueillie. Quelle occasion, en effet, de faire cesser la pénurie de travailleurs dont on avait tant à souffrir ! Pendant quelques jours, la question de savoir si ces nouveaux débarqués devaient rester dans le pays demeura dans le doute. L'administration avait à examiner l'état dans lequel se trouvait le *Sigisbert-Cézard*, et à s'assurer s'il pourrait ou non reprendre prochainement la mer. De nombreuses demandes d'engagés coolies étaient journellement adressées à la direction de l'intérieur, et ces immigrants eux-mêmes, comme s'ils eussent voulu s'associer à cette espèce de manifestation publique, demandaient à rester dans ce pays où la Providence les avaient conduits.

Toutefois, l'attente ne fut pas de longue durée ; M. le gouverneur, après un prompt examen de la question, voulut bien autoriser le séjour dans la colonie de tous ces nouveaux travailleurs, et le même jour, les vapeurs et les goélettes de la station allaient les prendre aux îles du Salut, et les débarquaient à Cayenne.

> « On ne saurait vraiment se figurer l'empressement avec lequel toute la population a accueilli ces travailleurs inattendus. C'était à qui voudrait les prendre à son service. Les propriétaires, les chefs d'industrie, se mettaient en communication avec eux par l'intermédiaire de leurs interprètes nommés mastriss (*sic*), pour leur expliquer la condition qui leur serait faite et les décider à accepter l'engagement qu'ils leur proposaient ! ... Enfin dans le court espace de trois jours, toute cette nouvelle population de 800 âmes était convenablement placée et établie dans le pays ! La plus grande liberté a été laissée à ces immigrants, pour s'entendre avec leurs engagistes. Ils se sont réunis d'eux-mêmes par famille et l'administration a tenu la main à ce que toutes les prescriptions de la loi sur l'immigration fussent sévèrement exécutées[11]. »

Cet article, bien optimiste, rend néanmoins bien compte de l'état d'esprit des habitants plutôt rétifs à l'idée de prendre des engagements des mois à l'avance, comme l'avait noté le gouverneur Gueydon en Martinique, mais bien décidés à ne pas laisser à d'autres l'opportunité offerte de se pourvoir en main d'œuvre.

En mars 1856, un état des besoins en travailleurs n'avait affiché en effet que 262 demandes. Et pourtant, à lire la feuille officielle, tout se

11. *Feuille de la Guyane* du 12 juillet 1856.

passa au mieux. On peut noter cependant que ces arrivées presque concomitantes obligent le gouverneur à placer une partie de ces deux convois dans ses propres services : 88 indiens et 58 Africains mis à la disposition des services pénitentiaires, 200 coolies indiens sur l'habitation domaniale de La Gabrielle.

Le journal indique le lieu du mouillage, devant les îles du Salut, et précise le type de navire, un *clipper*, soit un trois-mâts de dernière génération : long, peu large, très profond, permettant de gagner en vélocité, ces nouveaux trois-mâts avaient l'inconvénient d'embarquer beaucoup d'eau dans l'entrepont.

Si l'on consulte la carte nautique des trois îles du Salut, levée en 1834, on remarque en effet devant l'île Saint-Joseph, l'existence de rochers signalés sur des fonds à 3 et 7 mètres: ce peut être là que le clipper s'est échoué[12].

Les avaries font l'objet de la correspondance de la direction des Colonies avec le gouverneur de la Guadeloupe :

> « Vous avez sans doute été informé par l'administration de la Guyane que le *Sigisbert-Cézard* portant deux convois de 807 immigrants Indiens[13] destinés pour la Guadeloupe a touché sur un banc le 30 mai dernier, en venant atterrir à Cayenne et qu'à la suite de cet échouage, il s'est trouvé dans l'impossibilité de continuer sa route… »

M. le gouverneur Baudin s'est donc décidé à appliquer ce convoi à la Guyane n'ayant aucun moyen de diriger immédiatement les Indiens sur la Guadeloupe et ceux-ci, d'ailleurs inquiétés par le grave accident survenu à leur navire protestaient très vivement contre la colonie de la Guyane par l'épreuve qu'ils venaient de subir ; ayant manifesté l'intention formelle de rester à la Guyane (contre toute mesure tendant à leur faire quitter la Guyane pour laquelle ils étaient engagés), les immigrants en question ont donc été répartis entre les diverses habitations de la colonie[14] . »

Cette mention de la « protestation très vive » des Indiens rappelle un fait similaire survenu à La Réunion après avaries de leur navire : les passagers indiens du *Hambourg* avaient manifesté avec force leur détermination à ne pas poursuivre le voyage, tant l'épreuve de ces longs jours de mer devait être insupportable. Le gouverneur Hubert de Lisle avait obligé le convoi à rejoindre sa destination finale, comme l'obligeait la réglementation (art. 7 et 8 du décret de 1852). L'armateur, Bedier-Prairie, attaqua la décision du gouverneur arguant que le capitaine n'avait de compte à rendre qu'envers ses armateurs et assureurs, mais le conseil d'Etat le débouta de sa demande d'indemnisation en justifiant ainsi sa position : « on ne conteste pas le principe général que tout navire est maître de ses opérations. Cela est très vrai quand il s'agit de marchandises, cela cesse d'être quand il s'agit d'émigrants ».

En l'occurrence, le ministre approuva la décision du gouverneur Baudin.

La voie d'eau du *Sigisbert Cézard* permettait-elle de continuer la route vers la Guadeloupe? Manifestement non, en l'absence d'un vaste bassin de radoub, capable de recevoir le clipper et de la longueur des procédures

---

12. Anom, *Plan des îles du Salut levé en 1834*, cote 14DFC1115B.
13. Par deux convois, il faut entendre, celui de Pondichéry et celui de Karikal
14. Anom FM/SG/GUA/C186/1138 D.M. 29.7.1856.

dans le cas d'avaries : expertise, consultation du consignataire, de l'armateur et de l'assureur, adjudication, abattage, réparation. Plusieurs coupures de presse permettent de suivre le processus de l'adjudication jusqu'à l'abattage du navire. Après un avis paru dans la *Feuille de la Guyane* le 9 août 1856, annonçant une adjudication de l'abattage le 11 août 1856, on peut lire dans la presse métropolitaine ces entrefilets :

SINISTRES MARITIMES.

Une correspondance de Cayenne, en date du 18 août, reçue à Nantes, annonce dans les termes suivants le résultat de l'adjudication qui s'est faite, le 11 août, pour l'abattage du nav. fr. *Sigisbert-Cézard*:

« L'adjudication a eu lieu en l'étude de Me Voisin, notaire, pour l'abattage seulement. MM. Gianmo et Bozonnet ont été déclarés adjudicataires pour fr. 39,000, soit fr. 4,000 de plus que ne le portait le devis des experts. Ils vont se mettre à l'œuvre immédiatement. Mais, avant que le *Sigisbert-Cezard* ne soit en état de reprendre la mer, il faudra dépenser des sommes énormes. »

— Le pénitencier flottant *Gardien*, à la Guyane française, contient 300 transportés qui fournissent à Cayenne des corvées fort utiles pour les travaux du génie, des ponts-et-chaussées, de la direction du port et pour le mouvement des vivres et du matériel. Dans le courant du mois de novembre, dit le *Moniteur de la Flotte*, cet atelier a plusieurs fois abattu en carène le *Sigisbert-Cézard*, navire de plus de 200 tonneaux, appartenant à la Compagnie générale maritime, et qui s'est fait d'assez graves avaries en s'échouant il y a quelques mois, au moment où il amenait à Cayenne un convoi d'émigrans indiens.

ci-dessus à gauche : *Moniteur de l'Assurance, de la Navigation et des chemins de fer* du 27.9.1856.
ci-dessus à droite : *Journal des débats politiques et littéraires*, du 4.2.1857.

En fin de compte le navire ne repartira de Cayenne que sept mois après son arrivée comme en témoigne le rôle de désarmement examiné.

3. SOURCES DE L'INSCRIPTION MARITIME DU HAVRE.

1° Le rôle de désarmement du *Sigisbert-Cézard* pour cette campagne de mer, figure aux Archives départementales de Seine maritime[15] et est consultable en ligne, dans la rubrique Inscription maritime.

Quel type d'informations donne un rôle de désarmement ?

D'abord le type de navire, le type d'armement (long cours, cabotage, pêche), le nom de l'armateur, la date de l'armement et la première destination, des données sur l'équipage, (état-civil, description physique, quartier maritime de rattachement, avances reçues, départ, remplacement, date d'entrée et de sortie à l'hôpital de l'équipage en cas de maladie). Il fournit la liste des passagers et les dates d'arrivée et de départ lors des différentes escales. La durée et le déroulement de la campagne de mer, permet de calculer les salaires versés et le versement obligatoire de 3% à la Caisse des Invalides. A cela s'ajoutent souvent, sous la forme de feuilles volantes ou de simples billets, les rapports du capitaine en cas d'incidents de mer ou de mort, le résultat de la vente aux enchères du paquetage d'un matelot décédé, etc…

En ce qui concerne le *Sigisbert-Cézard*, ce rôle est un des rares documents à fournir une liste nominative des Indiens transportés, en annexe

15. A.D. Seine-maritime, n° 6p6_301/1858.

à la liste des passagers voyageant à leurs frais. Sauf erreur, il n'y a que le convoi de l'*Indien*, parvenu en Martinique le 12 mars 1857 qui conserve encore une telle liste et un convoi du *Suger*.

Qu'apprend-on sur le Sigisbert-Cézard *?*

Le rôle de désarmement indique un trois-mâts construit en 1853 à Nantes, de 872, 34 tonneaux de jauge, d'un tirant d'eau de 5m 70 en charge et de 3m 68 non chargé. Le rapport tonnage/émigrés ne dépasse pas les conditions établies par les articles 16 et 22 du décret du 27 mars 1852[16.]

Il appartient à Nicolas Cézard, armateur et propriétaire d'importantes raffineries à Nantes[17] ; il est armé par M. F. de Conninck sous le commandement du capitaine Ange Félicité Gault pour se rendre à la Réunion et Pondichéry.

La campagne de mer s'étale du 16 juillet 1855 au 15 mai 1858.

2° Déroulement du voyage : le document étant peu lisible, le détail des escales a été repris sous forme de tableau.

Départ et arrivée	*destination*	*date marchandises*	*équipage*	*passagers*
Départ Le Havre	Réunion Pondichery	16.7.1855 diverses	36	10
Arrivée St-Denis		19 .10.1855	36	10
Départ de St-Denis	Pondichery	10.11.1855 sur lest	36	52
Arrivée Pondichery		16.12.1855 sur lest	36	52
Départ de Pondichery Arrivée Cocanada	Coringuy & Cocanada non précisé	28.12.1855 diverses	36	0
Arrivée Pondichery		12.2.1856 riz	35	0
Départ de Pondichery	Karikal	18.2.1856 riz	36	579
Départ de Karikal	Cayenne	21.2.1856 riz	36	822
Arrivée Ste Hélène		3.5.1856 riz	36	822
Départ Ste Hélène	Cayenne	5.5.1856 riz		
Arrivée Ile du Salut		31.5.1856 riz		
Départ Ile du Salut	Cayenne	5.6.1856 riz	36	816
Arrivée Cayenne		5.6.1856 riz		
Départ Cayenne	Pointe de Galles	24.01.1857 lest	34	

16. Le rapport tonnage/ émigrés est conforme aux conditions établies par les articles 16 et 22 du décret du 27 mars 1852, soit un passager par tonneau de jauge, avec possibilité d'un excédent passager de 25%, deux enfants de plus de 5 à 12 ans et trois de moins de 5 ans comptant pour un adulte.

17. Dans un ouvrage sur les raffineries de Nantes, l'auteur Jacques Fiérain, évoque la carrière de Nicolas Cézard, protestant nancéen aux modestes origines. Il fait rapidement fortune dans une maison de commerce de Batavia où il entre en relation avec les raffineurs nantais. Revenu en France, il se lance dans l'armement et le commerce sucrier, mais trois de ses sept enfants se lanceront dans des affaires hasardeuses et la fortune de l'armateur périclitera. L'auteur conclut : « l'histoire des Cézard est celle d'une aventure individuelle, d'une colossale fortune personnelle aussi vite dilapidée qu'amassée ».

Arrivée Pondichery	Calcutta	Lest	33	0
Arrivée à Calcutta		24.7.1857 lest		
Départ de Calcutta	Maurice	2.9.1857 diverses	29	0
Arrivée à Maurice		28.10.1857	29	0
Départ de Maurice	Falmouth	2.2.1858 sucre	30	0
Arrivée au Havre		15.5.1858 diverses	29	0

La campagne de mer aura duré presque 3 ans.

Equipage

Le capitaine au long cours Ange Félicité Gault provient du quartier de Saint-Malo, il est âgé de 52 ans et il perçoit une solde de 300 f. par mois sur laquelle il a reçu une avance de 900 f.

Si l'équipage comprend en moyenne plus d'une trentaine d'hommes, en fait il aura mobilisé en tout 66 hommes de mer durant la campagne de mer: étant donné le temps d'immobilisation du navire à Cayenne du fait des avaries, et de l'état sanitaire de la Guyane où règne durant les années 1855, 56 et 57 une épidémie de fièvre jaune, un certain nombre de ces hommes ne peut ou ne veut accomplir toute la campagne de mer. Il y a eu en tout 11 décès entre juin et septembre 1856, presque tous intervenus à l'hôpital de Cayenne, un aux îles du Salut. En fin de campagne, un matelot d'origine anglaise, originaire de Jersey s'est jeté à la mer et n'a pu être sauvé en mars 1858. On note aussi qu'une bagarre avec coup de couteau a opposé en rade de Cocanada, lieu où les navires s'approvisionnent en riz, un matelot napolitain, Raimondo, à un certain Salmon qui l'avait injurié lors d'un repas.

La plupart de l'équipage a dû effectuer entre juin et septembre 1856 une ou deux entrées successives à l'hôpital de Cayenne, du fait de rechutes. Certains, dont le maître charpentier Gabriel Mazé, sont, après leur sortie de l'hôpital débarqués à Cayenne pour être embarqués, certains sur le *Minos*, d'autres sur l'aviso à vapeur le *Croiseur*, ou le brig l'*Europe*. Après les réparations des avaries à Cayenne, le navire repartant vers Maurice et Calcutta, des matelots d'origine anglaise acceptent d'embarquer à condition d'être débarqués à Maurice. On compte aussi sept désertions en septembre 1857 à Calcutta.

Ces morts, désertions et avaries entraînent des modifications dans les fonctions du bord.

Jean Ropers, du quartier de Morlaix, second du navire doit débarquer le 14 juillet 1856 pour prendre le commandement du brig l'*Argénie* (ou *Eugénie*?) de Bordeaux dont le capitaine est dans l'impossibilité de conduire le navire.

Jean-Baptiste Guy, 27 ans, lieutenant, du quartier de Bordeaux, au salaire de 105 f. par mois, après un passage à l'hôpital de Cayenne en septembre 1857, devient second avec un salaire de 180 f par mois.

Claude Louis Lagadeuc, 37 ans, provenant du quartier de St-Brieux, père de 7 enfants est d'abord matelot voilier avant de passer maître d'équipage ; il décède le 26 août 1856. C'est le matelot Raimondo qui le substitue comme matelot voilier le 29 septembre, puis ce sera un espagnol François Paigé qui remplace Raimondo.

Comme c'est le cas pour les tout premiers voyages de coolies, un chirurgien civil accompagne le convoi : Jacques François Pradère, 33 ans, né à Mane, Haute Garonne[18] ; son salaire passe de 150 f. mensuel à 200 f. à compter de décembre 1856, ce qui indique que son travail n'a pas dû être de tout repos. Il décèdera quelques années plus tard en 1861 en mer à bord du *Nepaul*. Il n'a pas laissé, sauf erreur, de rapport de traversée.

Parmi les membres de l'équipage d'origine indienne, Sandocharayen fils de Tamby, est mestry au salaire de 125 f. mensuel. Il est domicilié à Pondichéry et a embarqué de cette ville le 19 février 1856; il a droit à son rapatriement et à sa solde jusqu'au jour de son retour à Pondichéry. A Cayenne il demande de rentrer sur une frégate de l'Etat en juillet 1857.

Passagers

Parmi les 10 passagers embarqués au Havre et qui vont débarquer à Pondichéry, on note le retour d'un officier de santé indien qui retourne à Pondichéry, Mairacanou, provenant du navire le *Globe*.

Puis 52 passagers indiens embarqués le 10 novembre 1855 à Saint-Denis de la Réunion à destination de Pondichéry. Ce sont des Indiens ayant droit au rapatriement après leurs 5 ans de services. L'intérêt de cette mention, bien que leur état-civil soit incomplet — il devrait comporter la filiation par le père — est la mention de leur numéro de passeport. Ce qui indique que déjà plus de 18.000 Indiens se sont expatriés.

En annexe au rôle d'équipage deux listes indiquent les passagers indiens embarqués à Pondichéry et Karikal :

provenant	*de Pondichéry*	*de Karikal*	*Total*
hommes	462	221	683
femmes	81	19	100
enfants de 5 à 12 ans	26	3	29
enfants au-dessous de 5 ans	10	10	
Total	579	243	822

D'après le rôle de désarmement, ils ne sont plus que 816 à l'arrivée.

La liste des coolies de Pondichéry a une numérotation croissante en deux lots : de 1 à 370 et de 1 024 à 1 282 ; celle de Karikal de 1 à 173. Cette numérotation correspond aux listes d'inscription établies à l'avance au dépôt des deux comptoirs français, et soumises à l'inspection du Service de santé au départ.

Au moment de l'embarquement sont barrés les candidats renonçant au voyage ou refusés du fait de leur état de santé. Le terme choisi n'est pas le même à Pondichéry qu'à Karikal : en marge du nom à Pondichéry,

18. A cette époque, un chirurgien n'a pas le titre de docteur en médecine, et a, en général, accompli deux ans d'études de médecine.

il est indiqué « débarqué », tandis qu'à Karikal la mention indique « a renoncé ». Renoncement volontaire ou conseillé en raison d'un état de santé défaillant.

L'existence de ces deux listes de noms est précieuse car, même en l'absence d'indication de filiation, elles peuvent être confrontées aux données de l'état-civil guyanais, et aux listes de coolies ayant demandé leur rapatriement[19].

4 - L'ÉPIDÉMIE DE FIÈVRE JAUNE ET LA MORTALITÉ INDIENNE

L'épidémie de fièvre jaune qui sévissait au moment de l'arrivée du navire en Guyane va se prolonger jusqu'en 1858. On en trouve mention pour la période correspondant à l'arrivée du navire, par les chiffres fournis par un chirurgien de 1ère classe de la marine impériale, Alcide Daniel[20], qui, lors de l'arrivée en juin 1856 de 100 transportés en provenance de métropole aux Iles du Salut, signale une mortalité de 1 sur 3 de ces transportés et ajoute que « parmi les coolies arrivant de l'Inde en juin 1856, la mortalité a été très grande ».

La consultation des actes d'état-civil donne les indications suivantes :

- en rade des îles du Salut : 3 décès à bord du *Sigisbert-Cézard* et la naissance d'une petite fille entre le 31 mai et le 8 juin.
- à l'île Saint-Joseph : 7 décès et 1 naissance entre le 17 et le 25 juin.
- à l'Hôpital militaire de Cayenne ou chez des particuliers : 17 décès (dont la petite fille née à l'île Saint-Joseph) entre le 8 et le 28 juillet.

Selon ce calcul, on arrive déjà à un total de 33 décès que l'on peut rapprocher du chiffre des introductions que retiendra l'administration quelques années plus tard (786).

La consultation des avis de décès indiqués par la *Feuille de la Guyane* montre qu'il y aura encore 10 décès indiens en août, 13 en septembre accompagnés de ceux de nombreux noms de gendarmes, matelots, transportés, tous probablement victimes de la fièvre jaune.

Le contre-amiral Baudin écrit en septembre 1856 au ministre :

> « Ainsi nous avons pu voir, pendant que les six cents *krouman* introduits sur le navire la *Diane* par le capitaine chevalier se livraient avec courage et gaité (*sic*) à tous les travaux de l'agriculture, la moitié des indiens du *Sigisbert Cézard* peupler les hôpitaux de la ville où ils étaient une cause de dépense considérable pour la colonie[21]. »

Sur le même courrier on apprend la destination des coolies dont il a dû garder la charge et qui font partie de ceux qui seront transférés en Guadeloupe en 1857.

---

19. Il faut signaler ici l'existence dans les archives de l'ANOM, de listes nominatives d'immigrants entre 1860 et 1877, date de la fin de l'immigration indienne en Guyane, avec les numéros de passeport, listes pouvant permettre des recherches généalogiques (Anom GUY c51/Fi/33). A ma connaissance, ces listes n'existent plus pour la Guadeloupe et la Martinique.
20. Daniel, Acide françois, *De la Fièvre jaune à la Guyane française pendant les années 1855, 1856, 1857, 1858*, thèse de médecine, Montpellier, 1860.
21. Anom c51/F1(28) D.G. n°927 du 17.09.56.

> « J'ai en effet informé Votre excellence que j'avais jugé utile d'attacher quatre-vingt de ces nouveaux venus sur les terrains de Bourda et de Baduel aux défrichements nécessités pour la création des pâturages propres au bétail destiné au service pénitentiaire, et que d'un autre côté, j'en avais affecté un pareil nombre à repeupler l'habitation domaniale La Gabrielle ; je dois reconnaître que jusqu'ici ces combinaisons n'ont pas été couronnées de succès. A peine rendus sur les établissements qu'ils étaient destinés à cultiver, ces pauvres gens se sont trouvés atteints de fièvres plus ou moins violentes qui ont exigé leur entrée à l'hôpital pour y être traités et où quelques-uns ont succombé à la maladie. »

Il conclut que le climat de la Guyane n'est pas seul en cause, et suggère, en y mettant les formes, « qu'ils ont dû avoir beaucoup à souffrir à bord où ils étaient trop nombreux »[22] et qu'il s'est trouvé parmi eux entre autres un grand nombre d'individus ramassés dans les grandes villes de l'Inde et qui n'avaient jamais été occupés aux travaux de la terre ».

Cinq années plus tard, au moment où se termine normalement le premier engagement des immigrants du *Sigisbert-Cézard*, et où un certain nombre peuvent prétendre à un rapatriement, le successeur du gouverneur Baudin, Tardy de Montravel, répond à un courrier du ministre, lequel souhaite que les demandes de renouvellement des contrats soient nombreux[23]. Le chiffre d'introduction retenu n'est plus que de 786 Indiens (a-t-il comptabilisé les premiers décès, a-t-il omis les enfants ?) :

197 cédés à la Guadeloupe 1 disparu 1 parti de la colonie 4 condamnés à la réclusion ou aux travaux forcés 1 en traitement à la léproserie de l'Acaronamy. 202 décédés	406	Présents tant dans les quartiers qu'à Cayenne	380

Après avoir évoqué les causes de décès survenus au moment de leur arrivée en raison de l'épidémie de fièvre jaune et des épreuves toujours difficiles de « l'acclimatement », le gouverneur tente tant bien que mal de montrer dans un deuxième tableau de la mortalité une acclimatation progressive. Enfin un troisième tableau chiffre à 66 le chiffre des rapatriés sur le *Parmentier*, avec 19 enfants; 245 Indiens n'ont pas terminé leur engagement, 69 ont repris un engagement. Les 245 Indiens n'ayant pas terminé leur engagement représentent, globalement, ceux qui n'ont pas été en état de travailler.

Un bilan humain très lourd.

22. Il ajoute en marge, « bien que toutes les prescriptions inscrites au titre II du décret du 27 mars 1852 eussent été remplies ».
23. Anom, c51/F1, D. G. n°671 du 16.09 1861.

5. LES RÉACTIONS À PARIS ET LA COMMISSION D'IMMIGRATION DE 1858

Au ministère de la Marine, devant les chiffres de mortalité de l'immigration indienne et africaine[24], les rapports des gouverneurs, on réfléchit à une manière de modifier la législation sur l'immigration telle que fixée par le décret de mars 1852 ... sans que les armateurs n'en profitent pour demander de nouvelles conditions de fret plus avantageuses. Le 13 octobre1857 paraît le décret imposant la présence d'un chirurgien de marine à bord avec des instructions bien précises, dont la rédaction d'un rapport de traversée. Puis le Prince Napoléon-Jérôme, qui dirige alors le ministère de l'Algérie et des Colonies met en place une Commission supérieure d'Emigration présidée par le directeur du service de santé de la Marine, Bosse. Elle tiendra entre juillet et octobre 1858 une vingtaine de séances tant à Paris, qu'à Bordeaux et Marseille.

C'est particulièrement la règle d'un homme par tonneau de jauge qui est en question.

La question du *Sigisbert-Cézard* occupe la sixième séance. Le capitaine chargé des armements présente le plan du navire, qui, à cette époque, est au Havre pour préparer les aménagements d'un transport de coolies chinois pour la Havane.

Le capitaine montre le modèle des lits en fer qui servent à établir les lits de camp du bord pour le transport des Indiens. Deux rangées de lits de camp sont ainsi installées de chaque bord dans l'entrepont du navire ; une autre rangée est établie au milieu. Ce capitaine affirme que ces installations sont pleinement suffisantes pour pouvoir coucher tous les immigrants embarqués dans la proportion d'un homme par tonneau de jauge et assurant à chacun un espace d'au moins 0 m 45 à 50 cm. Ces assertions sont immédiatement vérifiées par la commission, mais il résulte des calculs auxquelles elle se livre que les dimensions de l'entrepont du *Sigisbert-Cézard* ne permettent pas, en faisant jouir chaque homme d'un espace de 0m 45 cm sur les lits de camp d'embarquer plus de 500 émigrants. Or, le *Sigisberg-Cézard*, du port de 872 tonneaux de jauge a embarqué, il y a quelque temps 807 indiens pour les transporter à la Guyane. Il en résulte évidemment que pendant la traversée une partie des passagers a toujours dû coucher sur le pont, ou, s'ils sont descendus tous à la fois dans l'entrepont, les coursives ont dues être envahies et les hommes coucher pêle-mêle sans jouir certainement chacun d'un espace de 0m 45. Le capitaine des armements s'étant retiré, Mr. Bosse appelle l'attention de la commission sur les chiffres qui viennent d'être constatés. Il en résulte que sur la base de l'espace admis par la commission comme devant principalement servir à déterminer le nombre de passagers que chaque navire pourra embarquer aura pour effet de réduire dans la plupart des cas dans une proportion considérable le nombre d'immigrants qui avait été embarqué jusqu'à ce jour d'après la proportion des tonneaux de jauge. Devant ces conséquences, la commission doit-elle maintenir la base de l'espace ou en revenir en l'élargissant au

24. Sur l'immigration africaine, Céline Flory, *De l'esclavage à la liberté forcée, Histoire des travailleurs africains engagés dans la Caraïbe française au XIX*ème *siècle*, Karthala, 2015, et, à la même époque, l'importante mortalité sur les convois de la *Stella*.

besoin, à celle du tonneau de jauge inscrite seule dans le décret du 27 mars, et admise d'ailleurs, en matière d'immigration, par la plupart des nations maritimes ?

La commission décide qu'elle n'a point à revenir sur ses décisions antérieures, et par les motifs qui ont été développés dans ses précédentes séances elle maintient la condition de l'espace ajoutée à celle d'une jauge suffisante, qui lui paraît seule présentée des garanties suffisantes pour le bien-être des émigrants.

Garanties bien insuffisantes : il faudra attendre l'adoption de la convention franco-anglaise pour de 1861 pour que les normes changent, avec un ratio de 2 hommes par tonneau de jauge.

6. LES CAMPAGNES DE MER DU *SIGISBERT-CÉZARD* ENTRE 1859 ET 1865

Le *Sigisbert Cézard* effectuera en 1860 un convoi de coolies chinois pour Cuba. Le rôle de désarmement[25] montre une campagne de mer allant du 3 janvier 1859 au 27 août 1860. En raison de l'éventualité d'une mutinerie, le capitaine, Amédée Roussan a embarqué 12 fusils, 24 sabres, 3 revolvers. L'équipage ne devait pas être très enthousiaste car le capitaine s'est engagé à donner une gratification de 30 f. par mois aux matelots et de 15 f. pour les cuisiniers et les novices. Parti de Canton le 25 février 1860 il rejoint la Havane le 12 août 1860. Le nombre de coolies chinois au départ et à l'arrivée ne figure pas sur le rôle. Considérés donc comme simple fret, il est donc impossible de savoir par ce document combien sont partis et combien sont arrivés[26] et comment s'est déroulé le voyage.

Le navire subit une visite de contrôle en octobre 1861 et repart avec le même capitaine Amédée Roussan le 8 janvier 1862 en direction de Valparaiso pour aller chercher un fret de guano aux îles Chinchas. L'armement est encore fait sous le nom de la CGM. Une voie d'eau le bloque jusqu'en mai à Rio de Janeiro ; plusieurs matelots désertent ; il arrive fin août aux Chinchas et repart le 6 décembre 1862 pour le Havre. Il perd un homme en mer. Il rentre le 18 mars 1863[27].

Il repart le 21 mai 1863 toujours pour les îles Chinchas pour un fret de guano. Il perd un matelot dans les parages du cap Horn. Il rentre le 17 janvier 1864[28.]

Le *Sigisbert-Cézard* effectuera encore un voyage de coolies indiens vers la Réunion et deux voyages de rapatriement vers Pondichéry, l'un de la Réunion, l'autre de Fort-de-France. Ce dernier voyage donnera lieu à une plainte du gouverneur de l'Inde.

Parti de Fort-de-France le 4 (ou le 9) décembre 1865 et arrivé à Pondichery le 15 avril 1866, soit un voyage d'un peu plus que 4 mois ; Il embarquait 431 passagers et compta 60 décès durant la traversée (48 hommes, 8 femmes, 4 enfants).

---

25. AD Seine maritime 6P6_233 n° 783/1860.
26. Il serait intéressant de consulter les archives consulaires ou les archives espagnoles.
27. AD Seine maritime 6P6_254 n°141/1863.
28. AD Seine-Maritime 6P6_262 n° 30/1864.

Cette hécatombe donna lieu à une enquête administrative[29] sur la plainte du gouverneur de l'Inde ; on remarque que, contrairement aux dispositions en vigueur à cette époque, c'est encore un médecin civil qui accompagne le convoi. Ce médecin, Nageotte avait pourtant signalé, lors de la visite de départ, l'état de débilité de 21 passagers.

La visite de navigabilité faite au Havre en octobre 1865 permet d'avoir quelques indications sur la capacité du navire. La charge en tonneaux (qui s'élevait en 1855 sur le rôle de désarmement à 872 tonneaux pour un tirant d'eau de 5m 70 a depuis été abaissée à 845. Compte tenu des mesures de l'entrepont (34m 90 de long, 8m 75 de large, 2m10 de haut) l'espace cubique est de 641m^3 2875 et celui de l'hôpital (36m^3) soit 677m^3 ; selon les nouvelles normes, il pouvait embarquer 399 passagers à raison de 1m^3 700 par adulte.

Le P.V. de l'enquête à son arrivée à Pondichery relève qu'en réalité les places disponibles représentaient réellement 623 m^3 soit 364 places. On note l'absence de ventilateurs Van Heck recommandé par le ministère dès 1858. Réponse de l'administration de la Martinique : la circulaire ne lui est jamais parvenue. Parti en décembre le navire a été pris par les calmes du renversement de la mousson, ce qui n'a pas permis une bonne ventilation de l'entrepont par les treize manches à vent. L'hôpital touchait la cuisine, il y faisait trop chaud.

Le médecin Nageotte dit qu'en voyant le piteux état des Indiens qu'on allait lui embarquer, il avait fait des observations. Ces hommes étaient presque tous « des sujets à tissus décolorés », des convalescents sortant de l'hôpital, d'une maigreur excessive, mais qu'on n'a tenu aucun compte de ses observations. Réponse de l'administration : seulement 21 individus à santé débile venaient du dépôt, les autres venaient de la campagne.

En conclusion, l'administration de la Martinique considère que les devoirs des commissions préposées au contrôle de l'embarquement des immigrants ne sont pas les mêmes. A Pondichéry on doit veiller à ne pas embarquer de passagers « défectueux », parce qu'on les fait venir à grands frais. Pour les rapatriements « le devoir de la commission est d'obliger la colonie à embarquer tout individu ayant terminé son engagement et qui réclame son rapatriement, parce que l'état débile de sa santé exige son retour sur le sol natal ».

7. LA VENTE DU CLIPPER

Une autre source d'archives se trouve auprès de l'association *French Line* au Havre où figurent les comptes rendus des délibérations du comité de direction de la CGM[30]. Bien que peu diserts, ces comptes rendus permettent de suivre la situation du *Sigisbert-Cézard* : La CGM avait acheté en 1855, le trois-mâts pour 360.000 f., mais, dès 1856, un contentieux s'était élevé à propos de plusieurs navires de la flotte rachetée à Nicolas Cézard. Dès l'année suivante, un expert, Mangin, sera nommé pour examiner l'état de la flotte. Les réparations après l'avarie de Guyane auront

29. ANOM – c. 88 d.731.
30. Délibération du comité de direction de la CGM, cote 1997.0045203.

coûté 100.000 f. Puis il y aura les réparations pour les voies d'eau subies ultérieurement. A son retour des voyages aux îles Chinchas, il sera expertisé pour sa vente à l'armateur Barbey, qui rachètera les 23 longs-courriers de la CGM pour ses dessertes des mers du Sud et de la Réunion. La CGM, devenue Compagnie Générale Transatlantique aura obtenu ce qu'elle attendait du gouvernement, les dessertes de l'Amérique du Nord et des Antilles.

Le *Sigisbert-Cézard*, évalué entre 105.000 f. et 110.000 f., portera désormais le pavillon du neveu de Barbey, l'armateur Peulvé-Petitdidier. Il se chargera encore de deux derniers voyages de coolies.

Il naviguera encore jusqu'en juin 1870 sur la ligne allant à Montevideo.

8. CONCLUSIONS

Durant ces premières années d'immigration indienne, les données administratives sont peu fiables en ce qui concerne la mortalité survenue. Il est utile de jeter un coup d'œil sur les mentions de décès survenus tout de suite après l'arrivée, directe conséquence des mauvaises conditions à bord. Quand le ministère de la Marine mettra à bord des navires des chirurgiens de son administration et rendra obligatoire les rapports de traversée, on aura déjà une meilleure information sur les conditions dans lesquelles ont voyagé les émigrants. Mais même cette source d'information a ses limites[31].

On ne peut faire abstraction des difficultés à gérer, du côté de l'administration centrale, la logistique de cette immigration qui met en cause plusieurs centres de décisions, et qui reste une opération commerciale, pour les sociétés d'émigration qui recrutent les coolies, les armateurs et les capitaines.

On pourrait citer un autre exemple de traversée malheureuse vers la Guadeloupe, la traversée du *Daguerre* en 1862 : en raison d'une épidémie, le trois-mâts fit relâche à la Réunion: décèderont le capitaine, le second, 2 matelots et 26 émigrants[32].

Les sources de la marine marchande, quand elles existent, permettent de se rendre mieux compte des problèmes posés lors de chaque voyage, à chaque fois une aventure différente et périlleuse, tant pour l'équipage que pour les passagers.

---

31. Il y a eu, durant ces premiers temps de l'immigration indienne, des rapports « bien nettoyés » avant publication.

32. Source ; *Association French Line*, 429ème séance du conseil de direction du 8 mars 1862. A l'arrivée en Guadeloupe, 18 décès signalés selon les sources de C. Schnakenbourg, qui, à juste titre, s'est étonné de la longueur du voyage.