



Comité Toulon Provence Corse

Toulon le 25 Mai 2020

FD – spéciale 2020

TROMELIN l'île des Esclaves oubliés

Tromelin est une poussière jetée à la mer, un îlot minuscule soumis au souffle puissant de l'alizé du sud-est et à la houle qui bat inlassablement le récif qui l'entoure. *Près de cinq cent kilomètres le séparent de la terre la plus proche.*

A l'est et à l'ouest les plages sont étroites, nourries de sable grossier, de débris de coquillage, parsemées de petits blocs de corail, elles filent vers le nord et se réunissent en une langue étincelante qui s'enfonce dans l'eau turquoise de l'Océan Indien.

Quand le soleil commence à décliner, des vols de fous, le jabot lesté des calmars pêchés au large, regagnent les nids sommaires aménagés à même le sol voire dans les branches des veloutiers, où attend leur progéniture : bec bleu et duvet mousseux.

La nuit venue, les tortues vertes par dizaines franchissent le récif et viennent pondre au lieu même de leur naissance. Dans l'obscurité elles creusent la plage. Le trou achevé, elles entament la ponte d'une centaine d'œufs qui ressemblent à des balles de ping-pong. Avant la fin de la nuit, il leur faudra aussi les recouvrir de sable pour qu'ils échappent aux prédateurs. Quand pointent les premières lueurs de l'aube, épuisées, elles regagnent avec peine l'abri de l'océan.

C'est dans ce décor de matin du monde que s'est produit au milieu du XVIII^e siècle le naufrage de *l'Utile*, un navire de charge, une flûte, de la Compagnie française des

Indes orientales, qui fut suivi de l'abandon d'une quatre-vingt d'esclaves malgaches. Contre toute attente sept d'entre eux réussirent à survivre pendant quinze ans, avant d'être sauvés.

Que sait-on vraiment, de ce naufrage, de cette survie extraordinaire, de cette histoire qui semble être une légende ?



Ile de Tromelin 16 avril 2013.

Depuis l'installation d'une station d'observation sur l'île de Tromelin en 1954, seuls les plus curieux des météorologues s'étaient intéressés à ce drame. La patte d'une ancre émergeant de l'eau venait cependant, marquer la présence des vestiges de l'épave de *l'Utile* et rappeler le destin des malgaches abandonnés. La construction d'une piste d'aviation en 1954, fit de l'île une destination pour quelques curieux qui picorèrent sur le rivage les rares vestiges encore visibles. Il a fallu attendre 2003 pour qu'un des techniciens de météo-France, Joël Mouret nous raconte l'histoire via Internet et nous fasse part de son souhait de voir quelqu'un s'y intéresser de plus près. Deux documents étaient connus, le premier un texte imprimé sans doute destiné au colportage publié après le sauvetage des rescapés, le second un plan manuscrit gardé dans les archives de la Bibliothèque nationale.

Au vu de ces premiers documents, nous avons décidé de nous lancer dans l'aventure afin de tenter d'élucider cette histoire. Elle nous tient depuis maintenant plus de dix ans.

C'est d'abord par la recherche de documents que notre enquête a commencé, aux archives nationales, à la bibliothèque nationale, mais aussi dans les archives départementales des Pyrénées Atlantique à Pau, dans celles du Morbihan à Vannes, dans celles du service historique de la Défense à Lorient, Paris, Brest et Toulon, aux archives nationales de l'île Maurice. L'histoire s'est ainsi peu à peu écrite, bribe par bribe, détail par détail. En même temps il nous fallait pour mieux comprendre, étudier les enjeux commerciaux et stratégiques de l'Océan Indien à cette époque, la

Compagnie des Indes, l'organisation du trafic d'esclaves, les liens entre les îles des Mascareignes et Madagascar, donner vie aussi à toute une série de personnages qui émergeaient tour à tour des manuscrits retrouvés.

Ces documents nous ont permis de suivre la construction de *l'Utile* dans l'arsenal royal de Bayonne, puis à peine achevé, sa vente à la Compagnie des Indes et son armement sur l'Adour. Jean de Lafargue originaire de Port-Louis (Morbihan) en prend le commandement au mois d'avril 1760. Si les problèmes matériels sont assez facilement résolus, le capitaine et les armateurs, les négociants Laborde et Nogué, sont confrontés à de grosses difficultés pour compléter l'équipage. La guerre de Sept ans fait rage et complique singulièrement les choses, la concurrence des armements de corsaires à Bayonne et des vaisseaux de la marine royale est vive, et peu de marins sont disponibles.

Début mai, la flûte descend la rivière et s'en va mouiller en Espagne dans le havre du Passage (Pasages en espagnol) pour attendre le vent favorable et le départ des croisières anglaises qui bloquent les côtes françaises. Les jours passant, les marins qui ont touché six mois de solde d'avance ne tardent pas à désertir, avec d'autant plus de facilité que les troupes de la Compagnie chargées de les en empêcher désertent elles aussi. Ce n'est finalement qu'en novembre que la situation enfin rétablie, *l'Utile* fera route pour l'Océan Indien et parviendra sans encombre à l'Île de France en avril 1761, après cinq mois de navigation.

Le navire est envoyé quelques semaines après à Foulepointe, un port situé dans le nord-est de Madagascar, pour s'y approvisionner en vivres pour la colonie. Contrairement aux habitudes, le Gouverneur de l'Île de France lui demande de ne pas charger les esclaves qui sont rapportés lors de ces voyages. Lafargue, flairant une bonne affaire, va enfreindre l'ordre qui lui a été donné et embarquer environ 160 esclaves. Il compte les revendre avec un gros bénéfice puisque le prix d'un esclave est plus que doublé entre son achat à Madagascar et sa revente à l'Île de France. Pour déjouer les interdictions, il compte les débarquer à l'Île Rodrigues (à l'est des Mascareignes) et les rapatrier par petits groupes vers l'Île de France.

Pour gagner Rodrigues *l'Utile* emprunte une route inhabituelle qui fait passer près de l'île de Sable, un danger isolé aperçu pour la première fois en 1722 par la *Diane*, un vaisseau de la Compagnie des Indes, et dont chacun s'écarte prudemment. Parmi les documents trouvés, un récit anonyme conservé aux archives de la Défense (Marine) à Lorient apporte un éclairage particulièrement vif sur les conditions du naufrage. Après une lecture attentive, son auteur peut être identifié avec certitude, il s'agit de l'écrivain du bord, Hilarion Dubuisson de Keraudic, lui aussi originaire de Lorient. Il nous apprend la présence à bord de deux cartes marines qui indiquent des positions de l'île de Sable différentes. La querelle entre le pilote, Arnaud-Louis Faise, un Marseillais et le capitaine à propos de ces cartes semble avoir pris le pas sur la prudence qui aurait dû prévaloir et conduire à naviguer avec précaution, tout

particulièrement la nuit. C'est précisément dans la nuit du 31 juillet vers 10 heures du soir que le drame se noue, lorsque la flûte ayant poursuivi sa route la nuit tombée, heurte le récif qui entoure l'île de Sable.

Keraudic décrit en détails les heures tragiques du naufrage, les efforts pour tenter de sauver le navire puis le moment où tout espoir étant perdu, il faut confier sa vie aux flots tumultueux, aux déferlantes qui brisent sur le récif : *« Comme j'étais sur la dernière marche de la S^{te} Barbe, le V^{au} a donné deux coups de talon sans être bien violents, j'ai sauté en haut. Le V^{au} a talonné à nouveau très fort, Mr de Castellan a paru sur le gaillard. [...] La mer nous a pris alors en travers [...] Enfin on s'est déterminé à jeter la mâture à la mer et on l'a exécuté. Le grand mât a été jeté à tribord également que le mât d'artimon et celui de misaine à bâbord, cela a soulagé le V^{au} mais les coups de roulis et les coups de talons ont continués, le V^{au} tombait surtout sur tribord (côté du large) à faire frémir. Il a eu de si violents coups de talons que la barre du gouvernail a fait sauter le tillac de la chambre, malgré ses barreaux, en plusieurs endroits ; ce qui fit déterminer M. de Castellan à l'aller couper lui-même. Sans mâts et gouvernail en proie aux brisants et à la mer la plus terrible faisant coffre [déferlant] à plus de 5 pieds au-dessus du plus haut du vaisseau, il a été une heure de plus sans faire eau et sans se partager, jusqu'à environ 2 heures après minuit. M. Castellan [...] fait jeter les canons de tribord à la mer ; pendant tout ce temps les barreaux se cassaient sous nos pieds et enfin le pont est tombé. L'avant s'est séparé de l'arrière, les côtés se sont détachés et le fond a quitté les hauts. Les bateaux se sont écrasés dans la cale. [...] Le jour a enfin parût et faisant un peu clair nous avons aperçu la terre, cela a été annoncé par un cri de joie [...] Plusieurs personnes se jetèrent à la mer avec une ligne pour tâcher de gagner la terre et établir un va-et-vient, inutilement. [...] Pendant ce temps l'arrière du V^{au} s'étant allégé d'un peu de bois, de fer, côtés et fonds, était venu à présenter le bout à terre au lieu du travers et comme il y avait de distances à autres des débris, ont établi des cordes tenantes d'un débris à l'autre et environ les 8 à 9 heures du matin, tous nos Messieurs et notre équipage se sauvèrent, même Mr. de La Fargue qui était incommode [...]»*

Le naufrage coute la vie à dix-huit marins de l'équipage. Parmi eux, le jeune Léon Castellan du Vernet, embarqué comme volontaire, se noie sous les yeux de son frère Barthelemy, premier lieutenant de l'*Utile*. Pour les captifs Malgaches, le naufrage est tragique. Parqués au fond de la cale dont les panneaux ont été cloués pour la nuit, il leur est impossible de sortir. Ils ne pourront s'échapper que lorsque le navire disloqué par la houle s'ouvrira en deux. Entre temps près de soixante-dix d'entre eux auront été noyés ou écrasés par la chute des embarcations dans la cale, sans pouvoir se dégager de l'épave et gagner le rivage.

Au petit jour les naufragés hébétés prennent la mesure du lieu où ils ont été jetés. L'île est minuscule, basse sur l'eau, et excepté quelques arbustes, aucun arbre n'y pousse. Le capitaine n'ayant pas reparu, on finit par le retrouver sur l'épave, effondré par l'écroulement de son rêve de fortune. Ramené à terre, hébété, il est incapable de prendre une décision. C'est alors le premier lieutenant, qui prend la direction des

opérations. Il désigne le maître canonnier Louis Taillefer, de Lorient, pour former une équipe, rassembler des outils et essayer de trouver de l'eau en creusant un puits. Il faudra s'y reprendre à deux fois, mais le troisième jour, au prix d'un labeur épuisant, une eau blanchâtre, saumâtre et liquoreuse est trouvée par 15 pieds de profondeur. Les rescapés s'y précipitent, derrière l'aumônier du bord l'abbé Borry en chantant un Te-Deum. La découverte de l'eau pour peu appétissante qu'elle soit, assure la survie des naufragés. Sans cette découverte, la mort de tous était assurée, ce que le sort réservé aux captifs malgache illustre tragiquement, puisqu'on leur avait interdit la boisson jusqu'à ce que le puits donne de l'eau. Keraudic souligne en effet : *« Quelques noirs affaiblis par la soif, sont morts en chemin, les uns de débilité pour s'y rendre, d'autres par en avoir trop bus. »* Terrible constat, en trois jours de privations, huit malgaches auront ainsi perdu la vie.

L'abondance des oiseaux assure une nourriture suffisante, d'autant que des tortues viennent aussi chaque jour pondre sur les plages.



Fous à pieds Rouges de Tromelin

On récupère sur le rivage et sur l'épave tout ce qui peut être utile, vivres, boissons, mais aussi outils, ferrures et pièces de charpente, cordages, voiles qui vont servir à la construction et à l'armement d'une embarcation de fortune mise en chantier sous l'impulsion de Castellan du Vernet. Les officiers et un petit groupe d'officiers marinières et de matelots organisent la vie et tentent de subvenir aux besoins des naufragés. On édifie deux campements séparés à l'aide de voiles et de pavillons, une tente pour l'équipage l'autre pour les malgaches.

Bernard Sanguinet, le maître charpentier du bord, que les armateurs avaient eu tant de peine à recruter à Bayonne au moment du départ, se révèle incapable d'assumer la construction de l'embarcation de fortune que Castellan du Vernet a décidé d'entreprendre. Ce dernier va devoir se charger de cette tâche malgré, sa fatigue et son désespoir. On récupère sur l'épave les pièces de charpente destinées à la construction. Les calculs ont montré que pour transporter près de 200 personnes, il fallait construire un bâtiment ayant une quille mesurant 45 pieds (soit environ 15 m), mais on a beau chercher, on ne trouve pas d'éléments suffisamment longs. On doit donc réduire d'un tiers les dimensions de la prame, un navire à fond plat comportant

trois quilles, dont on envisage la construction. Les plans dessinés, on sait désormais qu'il ne sera pas possible d'embarquer tout le monde. Les captifs malgaches c'est maintenant certain, vont devoir être laissés sur place. On n'en dit rien, car nombre d'entre eux aident avec ardeur aux travaux du chantier.



Tortue Verte de Tromelin

Outre le bois, il faut aussi du fer pour construire l'embarcation, des corvées nagent chaque jour jusqu'à l'épave pour y récupérer ce qui peut l'être. Mais les ferrures extraites des débris de *l'Utile* doivent être modifiées, il faut donc construire une forge. Là encore le premier lieutenant déploie son activité et fait preuve d'ingéniosité, il fabrique un soufflet avec du cuir et deux panneaux pour constituer les « tablettes ».

Pour installer le chantier de construction, on a choisi un emplacement au nord-ouest de l'île, au-dessus des plages, là où la mise à l'eau d'une embarcation sera plus facile.

Il faudra seulement deux mois aux naufragés pour mener à bien le travail. Keraudic note les étapes de la construction :

« Les 4 et 5 [septembre] on continue à travailler aux débris et M. Castellan à faire une embarcation en chaland de 32 pieds ½ sur 12 de large a son grand baud, plat dessous et a rien par les deux bouts, ponté et de 5 pieds de haut.

Le 6. On a sauvé l'ancre à jet.

Le 7. Travaillé aux débris et bateau.

Le 8. La mer grosse, on n'a pu aller à la carcasse

Le 10. Nous avons commencé à faire jouer une forge que nous avons faite et un soufflet très bon, grosse mer.

Le 11. Toujours au travail sans que je le répète grosse mer

Le 12. *Travaillé à bord, le bateau où sa construction allant toujours.*
 Le 13. *Idem*
 Le 14. *Idem on a « décourbé » les porte haubans ayant besoin pour le bateau.*
 Le 16. *On a tiré beaucoup de cordage et courbes.*
 Le 17. *Le tronçon du grand mât de hune pour faire des bordages,*
 Le 21. *Le beaupré et on a présenté les gabarits du chaland.*
 Le 22. *Idem et on a travaillé aux levées.*
 Le 24. *Idem et on commence à cuire du biscuit pour le départ et choisir le place sous le chaland.*
 Le 25. *Les levées de bout, toujours travail du point du jour jusqu'à la nuit.*
 Le 29. *Sauvé des morceaux de voiles qui étaient en étuis.*
 Le 30. *Idem et le 31. Sauvé un rouleau de plomb, du cordage et mit un petit catamaran a la mer portant 3 hommes.*
 Le 2. *Sauvé le grand cric.*
 Le 8. *On a défait la grande tente pour avoir le mât de pavillon pour faire notre mât de misaine et la bonnette nos voiles.*
 Le 9. *Idem au travail tant à terre qu'à la mer.*
 Le 12. *Commencé à calfater le bateau.*
 Le 21. *Fait un très grand catamaran présenté et mis les deux mâts au bateau*
 Le 22. *Mis de l'eau dans le bateau pour voir si le calfatage était bon.*
 Le 26. *La mer belle. Le bateau a été fini et on a mouillé un grappin d'abordage marié avec une gueuse pour haler au large le grand catamaran.*
 Le 27. *Lancé le bateau avec beaucoup de travail. »*

Bénie par le père Borry, la prame est baptisée *Providence*, cent vingt-trois personnes s'y entassent. On met à la voile, abandonnant sur l'îlot une quatre-vingt malgaches médusés. On leur laissait des vivres pour environ trois mois, une lettre pour le cas où un navire viendrait à aborder et la promesse de venir les rechercher.

La promesse ne fut pas tenue. Il faudra attendre plus de quinze ans pour que les derniers survivants soient sauvés. Castellan du Vernet, le premier lieutenant de l'*Utile*, reste à l'évidence tourmenté par le refus des autorités de la Compagnie des Indes d'envoyer des secours. Aussi en septembre 1772, après la faillite de la compagnie des Indes, à la fin de la guerre de sept ans, adresse-t-il au Ministre de la Marine, une lettre lui demandant de faire envoyer un navire pour vérifier s'il ne reste pas des survivants sur l'île. Il est écouté et des ordres sont donnés, mais ce n'est que trois ans plus tard qu'une première tentative aura lieu.

On envoya le cotre *La Sauterelle* au mois d'août 1775 pour tenter de sauver les naufragés. Un canot fut envoyé à terre avec deux hommes à bord. L'embarcation jetée par la houle sur le récif fut détruite, l'un des marins regagna son navire à la nage, l'autre demeura sur l'île avec les survivants. Par deux fois on envoya à nouveau des navires pour tenter de récupérer les survivants, par deux fois les tentatives pour faire aborder une embarcation furent vaines. C'est finalement à l'enseigne de vaisseau Jacques Marie Boudin de Lanuguy de Tromelin, commandant la corvette la *Dauphine*

que le gouverneur de Ternay confia, l'année suivante, la quatrième mission de sauvetage. Instruit par l'échec des tentatives précédentes, de Tromelin embarqua une pirogue. Le 28 novembre au soir, il arrive en vue de l'îlot et attend le lendemain pour tenter l'opération. Il confie la difficile manœuvre à l'un de ces officiers nommé Lepage. Servi par le beau temps, utilisant une chaloupe et la pirogue, il sauve en trois heures sept femmes et un bébé de huit mois.

On ne trouva pas trace du matelot de la *Sauterelle*. Les femmes expliquèrent qu'ayant constaté l'échec des deux tentatives précédentes il avait construit un radeau avec les débris de l'*Utile*, fabriqué des cordages et des voiles avec des plumes d'oiseau tissées et était parti pour Madagascar quatre mois plus tôt avec les trois derniers hommes et trois femmes. Elles racontèrent également le départ sur un radeau dans des conditions semblables de 18 malgaches, une douzaine d'année auparavant.

Ramenées à l'île de France le bébé, sa mère et aussi sa grand-mère qui figuraient parmi les rescapés furent pris en charge par le gouverneur.

Le certificat de baptême de l'enfant, a miraculeusement été retrouvé aux archives nationales de l'île Maurice. Le lendemain de son retour à l'île de France, il fut appelé Jacques Moyse. Ce document nous permet de connaître également le nom de sa mère : Semiavou, une transcription phonétique du nom malgache de Tsimiavo qui veut dire : « Celle qui n'est pas orgueilleuse ». Malgré ce beau nom, elle fut d'office baptisée Eve et sa mère Dauphine.

Autant les documents qui concernent les marins français sont nombreux, autant ceux qui nous parlent des naufragées malgaches sont rares. Ce qu'elles purent dire de leur séjour tient en peu de mots, peut-être le rapport de Tromelin contenait-il plus d'informations, mais il n'a pas été retrouvé. Elles fournirent quelques explications à leurs sauveteurs, contenues dans trois ou quatre pièces de correspondance. L'une d'elles fut reprise par plusieurs périodiques de l'époque et publiée en 1777 à Genève, à Paris ou à Bruxelles.

Comment dans ces conditions imaginer la vie quotidienne de ces esclaves, leurs sentiments, leurs comportements, le type d'organisation pratique et sociale qu'ils avaient pu adopter?

Pour combler ce vide, l'idée de réaliser une fouille archéologique sous-marine et terrestre devint rapidement une évidence.

De l'intention aux actes, le pas était cependant compliqué à franchir bien que l'UNESCO ait rapidement manifesté son intérêt et accepté d'accorder son parrainage, comme ce fut aussi le cas plus tard du Comité pour l'histoire et la mémoire de l'esclavage. Le projet ainsi lancé reçut l'aide financière des collectivités locales de la Réunion : Conseil Général et Conseil Régional, et aussi de la Direction régionale des affaires culturelles. La Fondation d'entreprise Groupe Banque Populaire, sollicitée, répondit très vite positivement, comme un peu plus tard la Fondation du patrimoine. Furent aussi associés à nos efforts le Musée de la Compagnie des Indes à Port-Louis,

l'Association Les anneaux de la Mémoire de Nantes, et l'Association réunionnaise culture et communication.

Il fallut aussi nous atteler à la difficile tâche de résoudre les problèmes administratifs et pratiques. En effet l'île de Tromelin est maintenant administrée par le Préfet des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) au même titre que l'île Kerguelen, ou la Terre Adélie, après l'avoir été au début du projet par le Préfet de Région de La Réunion. Elle est aussi réserve naturelle et occupée depuis 1954 par une station météo desservie par les seuls avions de l'armée de l'Air. Des conventions furent donc passées avec les TAAF, l'Armée (Forces Armées dans la zone sud de l'Océan Indien) et la Météo pour organiser le transport du matériel et du personnel et notre séjour sur l'île. Pour une telle aventure, les volontaires bien entendu ne manquent pas, mais nous devons faire un choix difficile, car les capacités d'accueil de la station météo de Tromelin limitaient à dix le nombre de participants. Notre groupe de recherche étant spécialisée dans les fouilles sous-marines, nous cherchions un archéologue terrestre qui puisse prendre en charge les fouilles terrestres, l'Institut national d'archéologie préventive (INRAP) derrière son directeur Jean-Paul Demoule accepta avec enthousiasme de détacher Thomas Romon qui vint nous rejoindre depuis la Guadeloupe.

Le 10 octobre 2006 toute l'équipe débarque du Transall n°61-ZP de l'armée de l'Air et comme les naufragés de l'*Utile*, 245 ans plus tôt, prend la mesure de l'espace qui l'entoure. Si, vu d'avion et dans l'absolu, l'îlot est minuscule, lorsqu'il s'agit de l'explorer une pelle à la main c'est une autre affaire. Où chercher les vestiges du séjour de nos naufragés ? Si les plongeurs n'auront aucune peine à retrouver et à étudier le site du naufrage, où allons-nous trouver les indices de l'occupation de l'équipage et des malgaches ?

Heureusement à leur retour, les pilotes de la flûte dessinèrent plusieurs plans de l'île. Ils manquent certes de précision, mais indiquent tous les endroits occupés pendant le séjour des français : les campements, le puits, le lieu de construction du chaland, de la forge, du four destiné à cuire le biscuit nécessaire pour nourrir les rescapés au cours de la traversée vers Madagascar. C'est précisément ce four que nous aurons la chance de localiser très rapidement. Munis d'un GPS, nous cherchons l'endroit, lorsque nous tombons en arrêt sur des fragments de briques éparpillés sur le sable, il nous faudra trois jours pour découvrir l'embase de ce four sous une soixantaine de centimètres de sédiment, accumulé par les tempêtes successives. C'est aux tortues que nous devons en définitive notre découverte, en creusant leurs trous de ponte en haut de la plage, elles en avaient extrait les briques et les avaient rejetées en surface. Le sol dur où les campements étaient installés, balayé par les vents violents qui accompagnent presque chaque année le passage des cyclones, n'a conservé aucune trace des naufragés. Au-dessus de la plage dans une zone où le sable s'est par contre accumulé nous creusons une multitude de trous, dans l'espoir de découvrir les sépultures des marins et des malgaches noyés au cours du naufrage, là aussi sans succès. Nous décidons alors de chercher sur le point haut de l'île, qui culmine à 8 m

(!) dans le nord. Lors de l'installation de la station météo, des vestiges de constructions y avaient été observés, mais les blocs de corail furent dispersés et réemployés pour l'édification des bâtiments. La chance nous sourit cependant encore une fois. Après quelques tâtonnements, nous trouvons une pipe en terre puis une garde d'épée, des objets provenant sans conteste de l'*Utile*. Quelques temps après un pan de mur construits sans mortier à l'aide de blocs de corail et de grès de sable est mis au jour et tout autour de celui-ci nous trouvons épars des récipients en cuivre et de nombreux ossements de faune consommée : essentiellement des oiseaux et des tortues. Même si l'ensemble manque de cohérence, cette première campagne s'achève avec la certitude d'avoir trouvé l'endroit où les malgaches se sont établis lorsqu'ils ont quitté le campement occupé après le naufrage.

Deux ans plus tard, toute l'équipe se retrouve à nouveau à pied d'œuvre avec l'impatience qu'on devine. Il faut peu de temps pour dégager à nouveau le mur que nous avions recouvert de sable avant notre départ, pour le protéger. Les choses vont alors très vite, moins d'une semaine après, nous avons trouvé un bâtiment. La petite pièce dégagée (elle ne mesure pas plus de 2,3 m par 1,5 m), est sans doute la cuisine, autour d'un foyer délimité par des pierres dressées, tous les ustensiles sont soigneusement rangés : récipients en cuivre empilés, bassines en plomb avec leur couvercle, mais aussi des cuillères, des aiguilles en cuivre et des crocs, des hameçons et une conque de triton aménagée en louche. Tout à coup les captifs malgaches dont nous poursuivions l'image depuis des mois prennent corps. Nous commençons à entrevoir leur environnement, leurs gestes.

Le sable qui s'est accumulé là après leur départ a tout recouvert. La présence de ce « linceul » blanc est la preuve que l'endroit n'a pas été perturbé par les constructions modernes pourtant toutes proches. Nous sommes en présence de ce que nous appelons entre nous un petit Pompéi de l'Océan Indien : la matérialisation d'un instant resté figé, celui du départ des quelques rescapés un matin de novembre 1776. Nous avons longtemps hésité avant de nous décider à déranger l'ordonnance du lieu, conscients que nous allions effacer à jamais une image symbolisant la dure réalité de l'esclavage et de la survie, restée inchangée depuis près de deux siècles et demi.

Nous n'étions pas au bout de nos surprises, car à la découverte de ce premier bâtiment devait succéder la mise au jour de deux autres, l'un était vide et dans le second se trouvaient quatre haches, une massette et un récipient en plomb. Nous n'étions donc plus en présence de l'habitat précaire auquel nous nous attendions, mais d'une sorte de hameau dont les divers bâtiments s'adossaient les uns aux autres. En même temps se dessinait une société qui s'était organisée pour survivre. La découverte d'ossements humains vint prolonger nos interrogations. Il ne s'agissait pas de sépultures, mais de deux corps dont la tombe avait de toute évidence été perturbée par la construction des bâtiments de la station météo et les ossements rejetés à l'extérieur. Ces ossements n'étaient pas mélangés et leur étude a permis de distinguer un jeune homme d'environ 15 à 19 ans et une jeune femme d'environ 20 à 24 ans. Nous ne savions interpréter ni leur présence, ni leur provenance, car dégagés à la

pelle ils provenaient d'un endroit situé au cœur des habitats mis au jour, une situation ne correspondant pas a priori aux pratiques malgaches en matière d'inhumation.

Deux bracelets en cuivre furent aussi découverts près de l'un des corps. Ils venaient confirmer ce que nous avions pressenti, à savoir que la petite société constituée par les naufragés malgaches avait dépassé les impératifs de la simple survie. Ces bracelets sont en effet à Madagascar non seulement des ornements mais aussi des talismans. Une autre observation est venue depuis confirmer cette interprétation, le traitement de conservation des objets trouvés a fait apparaître des motifs décoratifs gravés sur les pics en cuivre, sans doute des pointes d'émêloir, mis au jour dans la cuisine.

Pour la troisième fois, fin novembre 2010, l'équipe des fouilleurs s'est reformée afin de poursuivre sa quête sur le terrain. Bako Rasoarifetra, une archéologue Malgache nous a rejoint, elle découvre au milieu de nous, le monde sans limite qui entoure Tromelin. Elle va nous apporter sa connaissance des réalités malgaches et essayer de répondre aux interrogations qui vont surgir des observations faites sur le terrain.

Nous essayons à la fois d'explorer le reste des constructions érigées par les naufragés et l'espace environnant. Aussi nombreux qu'ils soient, les bâtiments sont de petite dimension et la vie devait se dérouler aux alentours, dans un périmètre que nous nous efforçons d'évaluer. Deux nouveaux bâtiments sont dégagés, et nous sommes pratiquement sûrs que trois autres ont été recouverts par les bâtiments modernes. L'habitat paraît avoir été construit autour d'un espace central, sur lequel s'ouvriraient semble-t-il les bâtiments. Cette disposition confirme que les malgaches ont en priorité adaptés leurs constructions aux conditions d'environnement abandonnant les règles traditionnelles qui accordent, une grande importance à l'agencement de leur cadre de vie en fonction des points cardinaux. La même faculté d'adaptation se manifeste à travers le choix, dicté par la nécessité, de construire avec des blocs de corail, alors qu'à Madagascar, l'utilisation de la pierre était alors réservée à la construction des tombeaux, les habitations quant à elles étant érigées en éléments végétaux.



Vue d'ensemble du site Archéologique

La fouille a également montré qu'un épisode climatique de grande ampleur a très certainement porté atteinte aux bâtiments. Les naufragés ont remédié à cette catastrophe en construisant un mur de grande taille, de près de neuf mètres de long. Cette construction les contraignant à détruire l'un des bâtiments existant.

Trois ans plus tard, en 2013, l'équipe se rassemble à nouveau, les étapes qui nous conduisent à l'île sont désormais presque devenues des rites entre nous. Nous partons pleins d'espoir car pour la première fois nous allons pouvoir disposer d'une petite pelle mécanique qui va nous permettre d'entreprendre des sondages autour des habitats. Passée par un vol de Transall, elle a été mise à notre disposition par les TAAF. Nous avons décidé de fouiller le centre du groupe de bâtiments mis au jour les années précédentes. Jusque-là cet endroit avait été préservé, en raison de la présence d'un grand veloutier que nous avions épargné. Mais après en avoir demandé l'autorisation, nous avons décidé de le sacrifier, de même qu'un palmier planté tout près du site archéologique. Ce n'est d'ailleurs pas sans difficultés que ce dernier a été abattu. La compréhension de cette zone centrale a été compliquée à cause des destructions opérées lors de la construction de la station météorologique. Nous avons peiné à comprendre les étapes de l'érection de ce hameau d'une douzaine de petits bâtiments. Mais nous avons maintenant la certitude que l'édification de cet ensemble a connu plusieurs phases. Construit à l'est du site les premiers bâtiments ont de toute évidence été détruits sans doute par un accident climatique. A la suite d'un nouvel épisode du même type les naufragés prennent la décision de bâtir un mur de protection orienté grossièrement nord-sud, A cet occasion, l'un des bâtiments existant a été détruit et un second a vu sa surface réduite. La vie semble dès lors s'être déroulée plus à l'Ouest de ce mur, là où en 2006 nous avons trouvés de nombreux ustensiles de la vie courante.

Ainsi après quatre séjours sur l'îlot de Tromelin, nous avons essayé de concevoir ce qu'avait pu être la vie quotidienne, la vision du monde extérieur des malgaches abandonnés,

Boire et se nourrir constituaient on s'en doute deux impératifs dont la survie du groupe dépendait. Le puits creusé par les marins de l'*Utile* assura les besoins en eau durant 15 années, encore fallait-il aller la puiser et la transporter du puits jusqu'aux habitations distantes de plusieurs centaines de mètres. Utilisèrent-ils pour charrier l'eau des affûts d'artillerie dont les roues furent observées en 1851 sur le bord d'un chemin qui avait été pratiqué. Utilisèrent-ils comme récipients les lourdes bassines en plomb qui furent trouvées dans la cuisine ?

Les reliefs de la nourriture consommée ont été trouvés mélangés au sable environnant. Tortues, oiseaux et dans une moindre mesure poissons et coquillages constituèrent la base de l'alimentation. Peut-être consommèrent-ils aussi une plante maintenant disparue depuis seulement quelques années : la patate à Durand, mais nous n'avons pas le moyen de le savoir.

L'étude des restes d'oiseaux a permis de préciser les pratiques culinaires : les oiseaux étaient mangés grillés et leurs chairs débitées à l'aide d'un couteau. Une particularité a aussi été mise en évidence : l'absence des extrémités d'ailes. Les femmes lorsqu'elles furent sauvées étaient vêtues de pagnes réalisés à partir de plume

d'oiseaux tissées, et il est probable que ces extrémités étaient gardées pour en conserver les plumes.

Au moment de leur libération les femmes ont également déclaré qu'elles avaient conservé le feu pendant quinze ans. La présence de cendres mélangées au sable jusque dans les dernières couches archéologiques confirme leur déclaration. *Les rescapés avaient-ils entretenu le feu ou avaient-ils le moyen de le rallumer ? La découverte de deux briquets et de plusieurs silex très usés permet de répondre à cette question.*

Bien que beaucoup moins nombreux les restes de poissons appartiennent à des espèces très variées. Pendant la plus grande partie de l'année la pêche est difficile en raison de l'état de la mer, les déferlantes empêchant d'atteindre les zones favorables. La pêche était sans doute limitée aux périodes de calmes qui surviennent pendant la période des cyclones de décembre à avril.

Après une première période d'occupation durant laquelle les naufragés ont probablement continué à utiliser des tentes faites avec les voiles récupérées sur l'épave de l'*Utile*, un fort accident climatique, sans doute un cyclone, dont les couches sédimentaires portent la marque, précède la construction des bâtiments. Les tentes sans doute soufflées par le vent, il fallut se décider à construire en dur. Les constructions ainsi entreprises ont une morphologie particulière, la base des murs est constituée de plaques de grès de sable posées verticalement surmontées de blocs de corail posés régulièrement à plat. Le grès de sable est un sorte de béton naturel qui se forme avec de la poudre de corail, du sable, de l'eau chauffés par le soleil. On le récupère en bord de plage là où la mer affouille le sable et contribue à l'effondrement des plaques de grès de sable. Le parement intérieur des murs est soigné, mais à l'extérieur les murs semblent avoir été consolidés à plusieurs reprises par une accumulation de blocs de corail entassés. Au-delà de la technique de construction, la décision des malgaches de vivre dans des bâtiments en pierre, a dû constituer une épreuve psychologiquement difficile, car cela allait non seulement contre la tradition, mais aussi contre des interdits. On imagine aussi la difficulté qu'ils durent avoir à prendre la décision de vivre dans ce qui était perçu par eux comme un tombeau.

Le type de construction des bâtiments, aussi bien que leur regroupement autour d'un point central, mais aussi les indices évidents d'évolution et donc d'adaptation de ces habitats, constituent la preuve la plus évidente d'une organisation sociale du groupe, ces modifications ne pouvant être que le résultat d'un effort collectif.

Les objets utilisés pour la vie courante proviennent en majorité de l'épave de l'*Utile*. Ils furent utilisés tels quels ou après transformation. Quelques-uns d'entre eux proviennent de la transformation des ressources naturelles environnantes, c'est le cas par exemple d'une coquille de triton transformée en louche, d'une coquille de porcelaine façonnée en cuillère ou d'un os de tortue transformé en aiguille.

Le travail des métaux : fer, cuivre, plomb, est maîtrisé par les naufragés. La matière première provient bien entendu de l'épave de l'*Utile*. Le fer est très abondant sur un

navire en bois, les clous de charpente de toutes dimensions sont innombrables, on conçoit bien que les plus gros puissent servir de tisonnier, de pic, de marteau, car leur tête carrée est massive, ou d'emporte-pièce pour percer le cuivre. Mais des lames de fer de toutes dimensions, des cerclages de barrique, des chevilles de fer utilisées pour l'assemblage des charpentes ont également été retrouvés en grand nombre. Ont également été mis au jour, quatre haches, une masse, un marteau et deux trépieds. Témoins de l'esprit inventif des naufragés, trois de ces haches sont des pentures de porte aménagées et le marteau est un gond de sabord aménagé.

Il est probable que les malgaches, forts de leur savoir-faire reconnu en matière de métallurgie du fer, ont par la suite utilisé la forge édifiée par les Français pour construire *La Providence*.

Le cuivre, a servi principalement à réparer les récipients récupérés sur l'épave de l'*Utile* et sans aucun doute à en confectionner d'autres, à fabriquer des aiguilles et d'ingénieuses cuillères de toutes les tailles. Ces fabrications et ces réparations ont demandé beaucoup d'habileté. Par exemple, les étapes de la réparation – découpage d'une plaque de cuivre, perçage de trous à la fois dans le récipient à réparer et dans la plaque de manière à les faire coïncider, fabrication de rivets en découpant puis roulant de petites feuilles de cuivre, matage des rivets – témoignent d'une ingénieuse industrie et supposent organisation et méthode.

Le plomb, facile à fondre, a servi à confectionner de grandes bassines et leur couvercle. Sans doute utilisées pour stocker l'eau. Nous n'avons pas encore élucidé la manière dont ces récipients ont été fabriqués, mais des fragments de plomb découpés et des résidus de fonte qui ont été retrouvés sont la preuve du travail exécuté.

L'ensemble de ces observations montre à l'évidence que nos rescapés dans le dénuement le plus complet n'ont pas été écrasés par leur situation, qu'ils ont lutté, ont fait preuve d'imagination et de volonté pour surmonter leurs difficultés. Ils ont utilisé les rares ressources qui leur étaient offertes pour survivre puis rebâtir une petite société, recouvrant par la même la dignité et l'humanité qui leur avaient été déniées



Illustration figurant dans l'exposition "Tromelin, l'île des esclaves oubliés". Elle est extraite de la bande dessinée éponyme, réalisée par Sylvain Savoia "d'après les recherches menées par Max Guérout (GRAN), Thomas Romon (Inrap) et leur équipe". (© Sylvain Savoia, Collection Aire Libre, Dupuis - Crédit photo © JF Rebeyrotte)