

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



A la recherche des marins noirs en France au XVIII^e siècle

Jeremy YOUNG

Numéro 181-182, septembre–décembre 2018, janvier–avril 2019

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1056375ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1056375ar>

[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

YOUNG, J. (2018). A la recherche des marins noirs en France au XVIII^e siècle. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (181-182), 41-49. <https://doi.org/10.7202/1056375ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2019

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/>

érudit

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/>

A la recherche des marins noirs en France au XVIII^e siècle

Jeremy YOUNG¹

Cet article se veut être le pendant d'un article précédent, lui aussi publié par la Société d'histoire de Guadeloupe et qui traitait des marins noirs dans la Royal Navy au XVIII^e siècle². Comme cette recherche le montre, au vu de ses importants besoins en hommes, la marine britannique n'hésitait pas à utiliser des marins du monde entier. Cela incluait des marins noirs venant de la Caraïbe. Le cas le plus célèbre est sans doute celui Olaudah Equiano qui servit pendant plusieurs années sur différents navires de la Royal Navy et a laissé des mémoires pour raconter son expérience³. Dans cet article, il est mis en avant que le vecteur principal pour approcher la question des marins noirs dans la Royal Navy était l'art. En effet, il existe de nombreuses œuvres d'art représentant un ou plusieurs marins noirs.

Les marins noirs sont moins visibles dans l'art maritime en France, cela ne signifie pas nécessairement leur absence de la marine royale française. Cependant, il s'agit d'un thème de recherche bien moins développé en France que dans le monde Anglo-saxon. Cependant, il s'agit d'un thème de recherche bien moins développé en France que dans le monde anglo-saxon. La France, comme la Grande-Bretagne contrôlait un large empire colonial dans la région des Antilles, qui incluait la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Domingue et Sainte-Lucie. Dans toutes ces îles, il y avait une vaste population d'esclaves d'origine africaine. Pour donner un exemple, il y avait en Guadeloupe, en 1764, après la guerre de Sept Ans, 39.853 esclaves entre 14 et 60 ans⁴. De plus, la marine française armait

1. Doctorant à l'Université de Bretagne Sud, CEHRIO, Lorient

2. Jeremy YOUNG, "Les Marins noirs dans la Royal Navy au XVIII^e siècle, in *Bulletin de la Société d'histoire de Guadeloupe* n. 177, septembre-décembre 2017.

3. Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African. Written by Himself*, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014

4. Christian SCHAKENBOURG "Nouvelles considérations sur la croissance de l'économie guadeloupéenne de 1759 à 1763" in *Les occupations anglaises de la Guadeloupe*, Société d'histoire de la Guadeloupe, 2018

en période de guerre un nombre de navires très important. En 1758, la France armait un total de 42 navires de guerre⁵, pendant l'intervention française dans la guerre d'Indépendance, le pays avait 70 navires de ligne et 58 croiseurs⁶. Une flotte de cette taille impliquait nécessairement au XVIII^e siècle des besoins importants en hommes. Ainsi, le troisième rang qui fut sans doute le navire majoritaire des flottes que ce soit en France ou en Grande-Bretagne⁷ avait un équipage qui pouvait varier de quatre cent quatre-vingt-dix hommes à sept cent vingt hommes⁸. Pour donner un exemple du nombre de marins nécessaires à la Marine Royale pendant la guerre de Sept Ans, sur la période qui va de 1756 à 1760, était de 16.000 à 17.000 marins classés par an⁹

LE RECRUTEMENT NAVAL EN FRANCE

En France, depuis le ministère de Colbert, sous le règne de Louis XIV, le recrutement des marins se faisait selon une méthode proche de la conscription et qui est connue sous le nom de système des classes. Il s'agissait d'un système très administratif où chaque paroisse des provinces maritimes du royaume étaient regroupées en quartier puis en département. Dans chacun de ces départements, était établi le rôle des gens de mer en « faisant mention de la fonction dans laquelle ils ont servis soit d'officier-marinier, soit de matelot et du nombre de leurs voyages, de leur âge, poids, taille et autres signes, en sorte qu'il ne puisse être trompé sur la qualité de chacun »¹⁰. Les marins de ces départements étaient alors divisés en 3 ou 4 classes. Chaque année, une classe était réservée pour le service du roi, qui recevait en conséquence une solde et ne pouvait pas servir sur les navires marchands. Il s'agissait d'un système rotatif, chaque classe servant un an, de manière à ce que le poids du service soit réparti. Ce modèle est comparable avec le principe de l'assolement triennal en agriculture.

L'avantage de ce système pour l'historien est d'avoir laissé un grand nombre de registres qui permettent de connaître le nombre de marins dans tel ou tel département, mais aussi de suivre la carrière de marins en particulier. Le programme CIMARCONET propose la consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet. La base de données reprend les informations contenues dans les registres d'inscription maritime conservés au Service historique de la Défense à Cherbourg, où sont consignés les matricules des gens de mer des anciens « quartiers » d'inscription maritime du département de la Manche : La Hougue, Cherbourg et Granville.

5. Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*, University of Nebraska press, Lincoln 2005, p. 271.

6. N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A naval history of Britain, 1649-1815*, London, W. W. Norton & Company, 2005 p. 608.

7. Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years' War*, Op cit, appendix P257-286
N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, Op cit, appendix fleets, p614-615.

8. À. B. C WHIPPLE, *Les Vaisseaux de Ligne*, La grande Aventure de la Mer, Time Life, Madrid, 1979,, P14

9. AN Marine, B⁵ 10 Service général (armements).

10. AN Marine, B³, fol 434,

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

DEPARTEMENT DE LA HOUGUE				NOFICES.			
QUARTIER DE LA HOUGUE							
ANCIEN	NOM, SURNOM ET DOMICILE	ANCIEN	NOUVEAU	ANCIEN	NOM, SURNOM ET DOMICILE	ANCIEN	NOUVEAU
1777	Amel de Waulant	1777	1777	1777	Charles de Vreul	1777	1777
1777	N° 245	1777	1777	1777	Charles Dominique de Vreul	1777	1777
1777	N° 246	1777	1777	1777	Charles de Vreul	1777	1777
1777	N° 245	1777	1777	1777	Charles Casimir	1777	1777
1777	N° 248	1777	1777	1777	N° 252	1777	1777

Le document ci-dessus est une illustration d'un de ces registres pour le quartier de La Hougue, il porte de nom de plusieurs marins dont celui Eustache Legendre¹¹. Dans son ouvrage sur la marine, I. Bélisle nous informe que la France disposait d'un réseau de bases navales et de ports d'appui coloniaux, aux Antilles il s'agissait de Saint-Domingue, la Guadeloupe et la Martinique. Dans l'Océan Indien, il s'agissait de l'île Bourbon et de l'île de France, qui s'appellent aujourd'hui La Réunion et l'île Maurice¹². Cependant, après recherches aux archives nationales à Paris et aux archives départementales de Guadeloupe à Basse-Terre, aucun registre des classes n'existe pour les colonies françaises de l'époque. Cela amène à conclure que le système des classes ne s'appliquait pas dans les colonies. Les raisons de cette absence peuvent être multiples, mais la raison qui semble la plus évidente est le fait de ne pas vouloir priver les colonies d'une partie de sa population blanche alors que cette dernière était déjà minoritaire. Par extension il apparaît que les livres de couleur n'ait pas non plus été soumis au système des classes.

11. Service historique de la Défense, Cherbourg, 5P6/06:61/61:365 ; 5P6/08:62/63:248; 5P6/18:14/14:81; 5P6/20:15/16. Consultées sur <http://www.unicaen.fr/ufv/histoire/cimarconet/detail.php>

12. Ismaël. BÉLISLE, *La Voile et le Canon*, Paris, ANCRE DE MARINE, 2011 p. 103

LES MARINS NOIRS DANS LA MARINE ROYALE

Cependant, ce n'est pas parce que le système des classes ne s'appliquait pas dans les colonies que le recrutement naval y était complètement absent. En effet, dans l'ouvrage *Les Marines de la Guerre d'Indépendance*, en suivant l'évolution de l'équipage de l'*Hannibal* lors de son voyage vers l'Inde, on apprend que lors de l'escale à l'Île de France, ce navire avait renforcé son équipage avec des marins noirs¹³. Ainsi, il fut recruté 7 noirs libres qui sont enregistrés sur le livre de bord comme « matelots »¹⁴ et 130 esclaves¹⁵. Il n'y a pas d'indication sur le traitement que reçut cette partie de l'équipage à bord du navire, car aucun d'eux n'a laissé de mémoire. En revanche, le rôle d'équipage n'indique pas un taux de mortalité plus important, ni un nombre plus important de punitions, ce qui tendrait à mettre en avant que les marins noirs auraient été traités comme le reste de l'équipage¹⁶.

L'existence de marins noirs dans la marine Française est également brièvement mentionnée dans la thèse de Charles R Foy¹⁷. Le même auteur dans un article différent classe aussi la France comme un pays qui aurait utilisé des esclaves ou tout du moins des anciens esclaves dans ses forces armées ou navales¹⁸. Avant la guerre de Sept Ans, la marine marchande Française de la Compagnie Royale du Sénégal employait des marins noirs pour limiter les pertes de marins Européens¹⁹.

Le manque de recherche à ce sujet incite à chercher plus avant la présence de marins noirs sur les navires de la Royale. Pour ce faire, il est nécessaire de consulter les rôles d'équipage des navires de la guerre de Sept Ans et de la Guerre d'Indépendance Américaine. Devant la masse de documents que cela représente du fait de la taille même des rôles d'équipage qui sont de très lourds volumes, il convient d'affiner les critères de recherches. Tout d'abord, il ne faut considérer que les navires présents sur les stations des Antilles, de l'Amérique du Nord ou encore de l'Océan Indien. Pour cela, les deux ouvrages de Jonathan R Dull sur la marine Française pendant la guerre de Sept Ans et la Guerre d'Indépendance d'Amérique sont très utiles, car les annexes donnent les noms et positions des navires de lignes français année par année. De plus, il apparaît nécessaire de faire un échantillonnage de navires et donc plusieurs ont été sélectionnés.

Pour la Guerre d'Indépendance, il s'agit du *Northumberland*²⁰, du *Bourgogne*²¹, du *Couronne*²². Ces navires ont tous participé à la bataille

13. Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013 p. 394.

14. Ibid p. 400.

15. Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, Loc cit.

16. Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, Loc cit.

17. Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op Cit p. 262.

18. Charles R FOY, *The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783* Op cit.

19. David A. CHAPPEL, 'Kru and Kanaka: Participation by African and Pacific sailors in Euroamerican maritime frontiers', *International Journal of Maritime History* 6 (1994), 88.

20. A.N Marine C⁶ 1339 rôle d'équipage du Northumberland, 1781-82.

21. A.N Marine C⁶ 647 rôle du Bourgogne 1780 et C6 716 rôle d'équipage du Bourgogne 1781-82.

22. A.N Marine C⁶ 618 rôle du Couronne 1780 et C6 698 rôle du Couronne 1781-1782.

de Saintes en 1782, ce qui veut dire une campagne longue sur les théâtres d'Amérique du Nord et des Antilles, avec plusieurs engagements contre la Royal Navy. Ainsi, ces navires avaient eu besoin de remplacer les marins perdus au combat ou pour cause de maladie, mais aussi les déserteurs. Il y a donc une possibilité qu'ils aient eue recours à des marins noirs ou à des esclaves pour renforcer leurs équipages.

Dans le cas du *Northumberland*, on peut voir que ce navire avait, à deux reprises compléter son équipage au Cap Français à Saint-Domingue en 1781 et 1782. Cependant d'après le rôle d'équipage la plupart des marins ayant embarqué à ce moment étaient des marins français sans doute venant de l'hôpital ou des étrangers Européens comme des Espagnols, des Maltais ou des Génois²³, mais aussi des marins Américains comme John William de Boston. Mais il n'est pas fait mention de noirs ou d'esclaves comme sur l'*Annibal*. Il en est de même pour le *Bourgogne* qui au cours de ses diverses escales pendant la campagne à embarqué des remplaçants pour les marins perdus, mais seulement des matelots dont les villes d'origines étaient en France et là non plus pas de mention de noirs ou d'esclaves. Le *Couronne* est un navire assez prometteur dans la recherche de marins noirs de par les origines de son capitaine, Claude Mithon de Senneville, de Genouilly, qui en plus d'être officier dans la Marine du Roi était planteur de canne à Saint-Domingue²⁴. Ainsi, il aurait pu utiliser des noirs et des esclaves à son bord. Cependant, si le rôle d'équipage a une entrée pour des noirs à bord, ils ne sont présents qu'en qualité de passagers vers Saint-Domingue.

L'absence de résultat est un résultat en soit, elle permet de déduire que le recrutement de marins noirs et d'esclave ne se faisait pas dans la Royale pendant la Guerre d'Indépendance d'Amérique sur les théâtres de l'Amérique du Nord et des Antilles. Cela peut s'expliquer par le fait que durant ce conflit, la France étant alliée des Américains, il était possible pour des marins Américains de servir sur des navires français pour défendre leurs pays et plusieurs marins Américains apparaissent sur les livres de bord des navires en question, notamment des marins venant de Boston. De plus dans les Antilles, le contrôle par la France de nombreuses îles dans la région permettait de débarquer les marins blessés ou malades dans les hôpitaux navals et de rembarquer des marins guéris. Le livre de Jonathan R Dull qui détaille l'état des flottes année par année indique aussi des navires de retour des Antilles vers la France et des Navires en route de France vers les Antilles. Cela permettait de faire venir des marins de France vers la flotte et ensuite de les répartir vers les navires en ayant besoin. Cela expliquerait les nombreux transferts apparaissant sur les livres de bord des navires de cet échantillon. Cela limiterait le besoin de recruter des esclaves pour servir à bord.

Si l'on revient à la carrière de l'*Annibal*, on constate que sur la période 1781, il ne sert pas sur le théâtre des Antilles et d'Amérique du Nord, mais dans l'Océan Indien. Sur son rôle d'équipage, on peut constater en plus de la présence d'esclaves noirs recrutés à la Réunion, des esclaves

23. A.N Marine C⁶ 1339 rôle d'équipage du *Northumberland*, 1781-82.

24. Frédéric PIGE, « Aux portes des Amériques : Gy-les-Nonains ou la vie de Claude MITHON de GENOUILLY, seigneur de Gy-les-Nonains et chef d'escadre », in *Bulletin de la Société d'Émulation de Montargis*, n° 114.

noirs qui auraient été transférés d'un autre navire, le *Héros*²⁵. Toutefois il n'est pas possible de recouper cela avec le rôle d'équipage de ce navire puisque tous les rôles postérieurs à 1781²⁶ ont été perdus. Cependant en regardant le rôle d'équipage d'un autre navire de la flotte de Suffren ayant participé à la campagne dans l'Océan Indien, l'*Orient*, on constate la présence à bords d'un nombre important de noirs ayant embarqué à l'île de France²⁷ (Réunion). Ainsi, il apparaît que le navire avait embarqué 4 marins noirs en 1780, 8 en 1781 et 5 en 1782, en plus de cela il y a une entrée pour des "noirs" dont il était impossible de connaître la date d'embarquement et de débarquement. Cette entrée comportait 86 noms.

Ces résultats indiquent donc que l'*Annibal* n'était pas une exception dans la flotte française, mais il apparaît également que le recrutement de noirs, esclaves ou libre, était consigné à l'île de la Réunion pour des campagnes dans l'Océan Indien. Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Il faut par exemple prendre en compte la distance de ce théâtre d'opérations par rapport à la France. Le temps de voyage était la plupart du temps d'un minimum de six mois. La France n'avait pas vraiment de base dans la région autre que ce qui est aujourd'hui la Réunion et l'île Maurice ce qui reste assez loin de l'Inde. Ainsi, il était plus difficile pour la France d'envoyer des marins pour couvrir les pertes.

Pendant la guerre de Sept Ans, nous nous sommes intéressés à un navire en particulier, le *Courageux*²⁸. Ce rôle a la particularité de retracer la carrière du navire à la fois sur le théâtre d'opérations des Antilles et de l'Océan Indien. Aux Antilles, il fit escale à l'île de Sainte-Croix qui depuis 1733 était une colonie danoise et une autre escale sur l'île française de la Martinique. Dans les deux cas, il n'est fait aucune mention de marins noirs ou d'esclaves lors de ces escales. En revanche pour le théâtre de l'Océan Indien on trouve la mention de "nègre" derrière le nom de six hommes ayant embarqué à la Réunion. Ce navire semble donc confirmer les conclusions de l'étude sur la Guerre d'Amérique, à savoir que le recrutement de noirs à bord de la Royale se faisait exclusivement dans l'Océan Indien. Cependant, ce recrutement n'était pas systématique. En effet, si l'on regarde le rôle d'équipage du vaisseau le *Zodiaque* entre 1757 et 1759, alors qu'il fait une escale aux îles de France et Bourbon, il n'y embarque pas un seul marin noir²⁹, aucune mention non plus n'est faite dans le rôle de 1762,³⁰ aucune mention non plus en 1763³¹. Il en est de même pour le navire le *Minotaure* qui fit une escale à l'île de France en 1759 en route vers l'Inde. On ne trouve pas de mention de noirs, ou de nègres³², Pareillement, pour une seconde escale en 1760. Le livre de bord du même bâtiment n'en fait pas non plus mention

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

26. A.N Marine C6 730 rôle du *Héros* 1781, dernier rôle enregistré aux archives nationales.

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

28. A.N Marine C6 257, rôle du *Courageux*, 1756-57.

29. AN Marine, C⁶ 227 Rôle d'équipage du *Zodiaque* 1757-1760

30. AN Marine, C⁶ 323 Rôle d'équipage du *Zodiaque* 1762

31. AN Marine, C6 342, Vaisseaux, Frégates & Autres en commission 1763

32. AN Marine C⁶ 254, rôle d'équipage du *Minotaure*, 1757-1760

pour l'année 1762³³. Il n'est pas fait mention de noirs non plus sur le livre de bord de l'*Intrépide*, en route vers l'Inde³⁴.

En revanche, à bords de navires de la Compagnies des Indes dont certains prirent part à la guerre de Sept Ans. Ainsi, on trouve la mention d'un "Créol de l'Isle de France" recruté en juillet 1757³⁵. Malheureusement, c'est le seul exemple qui a été trouvé pour les rôles d'équipage allant de 1756 à 1762³⁶.

L'étude des marins noirs en France marque donc une différence assez notable avec ce qui se pratiquait dans la Royal Navy. En Grande-Bretagne, la plupart de ces marins noirs venaient des Antilles et d'Amérique du Nord avec une proportion assez importante d'esclaves en fuite. En France, la seule source pour la Royale était la Réunion pour un service dans l'Océan Indien et la plupart semblaient être des esclaves n'ayant pas le choix de servir. Ainsi, de manière générale, les marins noirs étaient beaucoup plus rares en France qu'en Grande-Bretagne. De plus pour les navires de l'escale du *Suffren*, tous les marins noirs ayant survécu furent débarqués à la Réunion avant le retour en France. Ce qui inclut une totale impossibilité de faire une carrière de marin comme c'était le cas en Grande-Bretagne.

Même si la Royale ne recrutait pas de marins noirs dans la région des Antilles cela ne voulait pas dire qu'ils en étaient totalement absents. Les Archives de Kew livrent des informations à ce sujet, notamment l'emploi de marins noirs par les corsaires assez actifs dans cette région où le trafic commercial maritime était très important. Ainsi la Cour de l'Amirauté a jugé en 1704 une prise, le *Catherine*, un corsaire qui avait à son bord comme équipage 53 hommes et deux esclaves noirs³⁷. Un autre exemple est celui d'une attaque de corsaire ayant eu lieu en 1777 au large de la Martinique. A bord de ce navire les officiers étaient français mais la majorité de l'équipage était noir ou mulâtre³⁸.

Il faudrait également poser la question de l'existence des marins noirs dans la navigation locale, à savoir le transport de marchandises interne aux îles de la Caraïbe. Cette tradition est encore visible de nos jours avec la tenue en Guadeloupe de régates de voiles traditionnelles.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Archives Nationales Paris

B⁵ 10 Service général (armements)

B³ fol 434,

C⁶ 1339 rôle d'équipage du Northumberland, 1781-82.

C⁶ 647 rôle du Bourgogne 1780

C⁶ 716 rôle d'équipage du Bourgogne 1781-82.

C⁶ 618 rôle du Couronne 1780

33. AN Marine C⁶ 323, rôle d'équipage du Minotaure, 1762

34. AN Marine C⁶ 281, rôle d'équipage de l'*Intrépide*

35. AN Marine C⁶ 970

36. AN Marine C⁶ 970, 971 et 972

37. HCA 32/53/13, Captured ship: Catherine (master Francis Crapean).

38. SP 78/303/137, Folio 330: Peter Byrne to Kennion.

C⁶ 698 rôle du Couronne 1781-1782.
C⁶ 710, rôle d'équipage de l'Annibal, 1781-82.
C⁶ 730 rôle du Héros 1781
C⁶ 462, rôle de l'Orient, 1778-1782.
C⁶ 257, rôle du Courageux, 1756-57
C⁶ 227 Rôle d'équipage du Zodiaque 1757-1760
C⁶ 323 Rôle d'équipage du Zodiaque 1762
C⁶ 342, Vaisseaux, Frégates & Autres en commission 1763
C⁶ 254, rôle d'équipage du Minotaure, 1757-1760
C⁶ 323, rôle d'équipage du Minotaure, 1762
C⁶ 281, rôle d'équipage de l'Intrépide
Marine C⁶ 970, 971, 972

Service historique de la Défense, Cherbourg,

5P6/06:61/61:365 ;
5P6/08:62/63:248;
5P6/18:14/14:81;
5P6/20:15/16:
National Archives, Kew, Royaume Uni
HCA 32/53/13, Captured ship: Catherine (master Francis Crapean).
SP 78/303/137, Folio 330: Peter Byrne to Kennion

OUVRAGES

Jeremy Young, « *Les Marins noirs dans la Royal Navy au XVIIIe siècle* », in Bulletin de la Société d'Histoire de Guadeloupe n° 177, septembre-décembre 2017.

Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African*. Written by Himself, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014.

Christian Schnakenbourg « Nouvelles considérations sur la croissance de l'économie guadeloupéenne de 1759 à 1763 » in *Les occupations anglaises de la Guadeloupe, Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 2018.

Jonathan R. Dull, *The French Navy and the Seven Years War*; University of Nebraska press, Lincoln 2005.

N.A.M Rodger, *The command of the Ocean, A naval history of Britain, 1649-1815*, London, W. W. Norton & Company, 2005.

À. B. C Whipple, *Les Vaisseaux de Ligne, La grande Aventure de la Mer*, Time Life, Madrid, 1979.

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

Ismael. Béglise, *La Voile et le Canon*, Paris, ANCRE DE MARINE, 2011.

Marie-Christine Varachaud, André Zysberg, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013 p. 394.

Charles R Foy, *Ports of Slavery, Ports of Freedom, Eastern Illinois University*, 2008.

Charles R Foy, *The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783*, International Journal of Maritime History, February 2016.

David A. Chappel, 'Kru and Kanaka: *Participation by African and Pacific sailors in Euroamerican maritime frontiers*, *International Journal of Maritime History* 6 (1994).

Frédéric Pige, *Aux portes des Amériques : Gy-les-Nonains ou la vie de Claude MITHON de GENOUILLY, seigneur de Gy-les-Nonains et chef d'escadre*, in *Bulletin de la Société d'Émulation de Montargis*, n° 114.