**La fin de l’immigration indienne en Guadeloupe**

*et l’arrivée, le 30 janvier 1889, du dernier convoi indien*

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Depuis quelques décennies la Guadeloupe a pris la bonne habitude de commémorer l’arrivée, à la Noël 1854, du premier *convoi indien* ainsi annoncée dans le numéro du 25 décembre **1854** de la *Gazette Officielle de la Guadeloupe :*

* *‘On écrit de la Pointe-à-Pitre, le* ***25 décembre****: le navire, l’****Aurélie****, vient d’arriver à la Pointe-à-Pitre avec un convoi de* ***312 Indiens*** *– le navire, qui est encore en dehors des passes, a effectué son voyage en* ***85 jours****. Le médecin chargé des visites sanitaires, qui est allé à bord, dit que les coolies sont bien portants et bien constitués ».*

Quatre-vingt-treize *coolie ships* et 35 ans plus tard, on pouvait lire, dans le *Journal Officiel dela Guadeloupe* du 8 février 1889, l’avis d’arrivée, dans le port de Pointe-à-Pitre, du 93ème*- et dernier -*convoi indien : le ***Nantes-Bordeaux*** :

* *‘ Le 30* ***janvier 1889****: le vapeur français,* ***Nantes-Bordeaux****, venant de* ***Calcutta*** *avec 1 200 sacs de riz, 200 sacs d’aulx,* ***600 immigrants indiens’***

Sans qu’il soit nécessaire de commémorerune fin de cycle - l’arrivée de ce dernier convoisigne en effet la fin du cycle de l’immigration indienne en Guadeloupe – il peut être intéressant, pour le 130ème anniversaire de cette ultime arrivée, d’essayer de décrypter la séquence de ces dernières années de l’histoire de la***migration indienne*** quiconduisirentla Guadeloupe à y **renoncer** (*immigration)*et l’Inde à la **suspendre** *(émigration)* après le voyage du ***Nantes-Bordeaux***; renonciation guadeloupéenne et suspension indienne convergeant objectivement, au cours des dernières années 1880, vers la fin de l’immigration indienne en Guadeloupe, en 1888/1889.

1. ***La renonciation politique guadeloupéenne à l’immigration indienne, à partir de 1878***

Pour plébiscitéqu’il ait été par les colons-*engagistes*des premières années post-abolitionnistes,le recours massif*organisé* - c’est-à-dire *règlementé* et fortement *subventionné* - autravailleur immigré*engagé*indien,n’a jamais fait l’unanimité dans la Guadeloupe de l’époque.

* Dès les débuts de l’immigration indienne - l’époque de l’*Aurélie*, 1854 - le griefde l’*Indien* qui vient ‘voler’ le travail du *nouveau libre*,parce qu’acceptant des conditions de travail pour ce dernier inacceptables, est mis en avant par ce ***nouveau libre*** et, dans le contexte de l’époque, il l’est à juste titre : c’était là, en effet, *l’un* des quelques *non-dits*–mais parfaitement compris -et*véritablesmobiles*officiellement inavoués de la politique publique d’immigrationindiennealors mise en placepar l’*establishment* politico-sucrier guadeloupéen.
* Au cours des 35 années que dure cette immigration, à ce grief viennents’ajouter assez rapidement les récrimination des***‘déçus de l’immigration indienne’*.**Partisans de l’immigration indienne dans son *principe*, mais ayant à redire quant à sa mise en œuvre, ces *engagistes*disent avoir fait de *mauvaises expériences* avec leurs *engagés*. De façon globale, ils reprochent à l’immigration indienne la mauvaise qualité des recrutements opérés en Inde, parfois lenombre jugé insuffisant de ces *engagés* et aussi l’irrégularité des convois ; des reproches également fondésdu point de vue – d’*engagistes* – qui est le leur.
* En troisième lieu, auxgriefs spécifiques des*‘****nouveaux libres’*** et des***‘déçus de l’immigration’*** viendront s’ajouter ceux d’une troisième catégorie :celle des*‘****contribuables guadeloupéensétrangers à la filière canne’.***Ceux-cicomprennent de moins en moins que leurs impôts servent à soutenir ce qui leur apparait, de plus en plus, comme les intérêts purement privés des ‘actionnaires’ de cette filière…en dépit de tous les ‘éléments de langage’ du politiquement correct colonial de l’époque et dont la communication d’alors emballe le discours officiel sur l’immigration indienne.

De même, ils comprennent de moins en moins la modicité de la contribution à la ***fiscalité de l’immigration***mise à la charge de son principal bénéficiaire – l’***engagiste*** –  de surcroîtsouvent difficilement, voire pas acquittée, mettant ainsi en péril les finances ***publiques*** guadeloupéennes : concrètement le budget de la *caisse d’immigration* et, par contrecoup , celui du *Conseil général* de la Guadeloupe. Véritable système de *‘mutualisation des pertes et privatisation des profits’*, le mode de financement de l’immigration, largement sur fonds publics guadeloupéens, est de plus en plus décrié et ‘pointé du doigt’ par le contribuable guadeloupéen étranger à la filière canne…et aussi, mais sur le tard, par la sphère politico-administrative guadeloupéenne elle-même.

* ***Quatrième catégorie prenant, sur le tard, ses distancesavec l’immigration indienne :la sphère politico-administrative guadeloupéenne :***elle observe la part croissante que prend l’immigration indiennedans le budget de la Guadeloupeà un moment de son histoire, où il lui faut également dégager des moyens budgétaires pour les*vraies priorités* de cette époque particulière – seconde moitié du XIXème siècle - où se reconstruit une nouvelle Guadeloupe : notamment *l’école publique*, mais aussi les *différents équipements publics* d’une Guadeloupe encore pas très éloignée de 1848…Or l’inélasticité indéfinie de la fiscalité locale et le contexte dévastateur de la longue crise sucrière mondiale des années 1880/1884 et suivantes contraignentla sphère politico-administrative guadeloupéenne à des arbitrages budgétaires…de plus en plus sévères pour l’immigration indienne qui, dès lors,est en perte de vitesse après 1884 : un seul convoi indien sera budgétisé pour 1885 , le 92ème…et plus rien avant 1889 et le 93ème et dernier convoi : le très atypique ***Nantes-Bordeaux***.
* Enfin, sans doute le ***dernier des soucis*** de la Guadeloupe de la seconde moitié du XIXème siècle, ***mais assurément le premier*** sur le plan de l’humanité : la question de la *‘philanthropie’*comme on disait alors, autrement dit : des***‘droits de l’homme’*** *indien immigré* (et de ses descendants nés sur place)en Guadeloupe, souvent bafoués.

\*\*\*

Ainsi donc, au fil des 35 années que dure l’immigration indienne en Guadeloupe, il y comme une forme de désamour multifactoriel lentement progressifpour l’immigration indienne qui finira par confiner à une forme d’indifférence en fin de cycle migratoire ; un désamour nourri de tous ces griefs,incluant ceux des immigrants eux-mêmes souvent ostracisés ;ceux aussi*déçus de l’immigration* et des autres griefs précédemment évoqués. Encore fallait-il transformer ce désamour croissant en décision politiquemettant un terme à l’immigration indienne en Guadeloupe et, pour ce faire, qu’ une alternance politique rende minoritaire à son Conseil général le *‘parti de l’usine’*, naturellement *pro-immigration*, en faisantémerger corollairement une nouvelle majorité *anti-immigration*résolue à y mettre un terme.

Dans la foulée des bouleversements de la vie politique française à cette époqueet qui conduiraient à une majorité que l’on dirait aujourd’hui ‘de gauche’, le **‘Schoelcherisme’** apparaitcomme cette force politique de gauche en Guadeloupe et Martinique susceptible d’en finir avec l’immigration indienne ; comme une déclinaison antillaise de cette mouvance, qui conduirait à unealternance de ‘gauche’ dans les deux Conseils généraux peu d’années plus tard. A noter toutefois que, sur la question de l’immigration indienne, les hommes politiques de gauche de la Guadeloupe de cette époque seront plus ‘louvoyants’ que leurs homologues de la Martinique qui, dès, **1876**proposent de **suspendre immédiatement** et définitivement **l’immigration indienne en Martinique.** Deux ans plus tard, **en Guadeloupe**, il est seulement proposé - et d’ailleurs sans succès : la proposition ne serait même pas discutée -**d’alourdir la fiscalité pesant sur les engagistes**…mais sans remettre en question le principe même de l’immigration indienne.

Le ‘coup de grâce’ porté à l’immigration indienne en Guadeloupe ne serait donc pas le fait d’une **claire décision de sa classe politique**de l’époque , mais de la **forte pression économique**exercée par la grande crise sucrière mondiale qui, à partir des premières années 1880, mettrait les finances, privées et publiques, de la Guadeloupe (engagistes potentiels, budget du Conseil général et de la Caisse d’immigration) dans l’impossibilité de financer plus qu’un unique convoi en 1885 - le 92ème – et puis plus rien…jusqu’en 1889 et le ***Nantes-Bordeaux***, qui serait un *convoi indien* atypique à tous égards.

1. ***La décision politique anglo-indienne de 1888 de suspendre l’émigration indienne vers la Guadeloupe***

Si, aux Antilles et à la charnière des années 1870/1880, seulela Guadeloupe –assurément en raison de la présence sur son sol du très influent Ernest Souques , le plus puissants des usiniers des Petites Antilles de l’époque –rechignait à mettre un terme à une l’ i*mmigration indienne*, le gouvernement de l’Inde anglaise, pour sa part, avait déjà condamné *l’émigration indienne* vers les quatre colonies françaises, dite à sucre en la suspendant *sine die* :

* Vers la Guyane en **1876**
* Vers la Réunion en **1888**
* Vers Antilles (colonies de Guadeloupe et Martinique) par une décision du**24 août 1888.**

Contrairement à la Guyane et la Réunion, la Martinique avait pris les devants en mettant, d’elle-même, un terme à l’***immigration*** indienne réglementée sur son territoire en 1884. Dès lors la suspension *sine die* anglo-indienne du**24 août 1888** était sans effet sur la Martinique…ce qui n’était pas le cas pour la Guadeloupe.Les opérations de recrutement d’Indiens en vue de la constitution du 93ème convoi – le ***Nantes-Bordeaux***– étaient en effet déjà en cours et bien avancées lorsque l’autorité anglo-indienne avait pris sa décision du**24 août 188.** Dès lors la question était :

*Que faire de ce 93ème convoi ‘en cours’ pour la Guadeloupe, dès lors qu’une décision anglo-indienne venait d’être prise qui mettait un terme définitif à tout convoyage organisé d’Indiens sujets britanniques vers la colonie française de la Guadeloupe ?*

Redoutant un contentieux financièrement risqué avec la partie française concernée (administrations administrativement impliquées et entreprises financièrement engagées) par ce 93ème convoi, l’Autorité anglo-indienne avait décidé de ‘laisser faire’. Partant sans doute du principe qu’une décision administrative particulière ne prend effet que dès lors qu’elle est notifiée à la partie concernée, la décision anglo-indienne mettant un terme au convoyage organisé d’émigrants indiens *sujets britanniques*, serait donc notifiée aux instances françaises concernées et domiciliées en Inde, le **1er novembre 1888**…soit, le **lendemain** de l’appareillage du ***Nantes-Bordeaux*** du port de Calcutta.

\*\*\*

Parvenu à ce stade, le lecteur pourrait légitimement s’étonner de l’intrusion anglaise dans l’organisation d’une filière d’émigration de travailleurs vers une colonie française, mais cette anglicisation–notamment celle des contrôles aux différentes étapes du processus, en Inde, à l’embarquement, sur le navire, et Guadeloupe et jusqu’au rapatriement - était acceptée par la partie française car convenue dans un traité conclu entre Paris et Londres en Juillet 1861.

Cette anglicisation touchait d’abord les ***recrutements***qui se faisaient de plus en plus sur le très vaste territoire de l’Inde anglaise, non plus seulement sur les minuscules enclaves françaises de Pondichéry et Karikal, et concernaient toujours plus d’Indiens sujets britanniques.Les opérations s’anglicisaient également car les règles applicables aux *convois indiens* vers les colonies françaises s’inspiraient de plus en plus des règlements en vigueur sur les *coolie ships*se dirigeant vers les colonies ‘à sucre’ anglaises ; également parce que les convois appareilleraient de plus en plus de ports de l’Inde anglaise (essentiellement Calcutta) et aussi parce que, très vite, les armements britanniques supplanteraient les compagnies maritimes françaises. [De ce point de vue, le ***Nantes-Bordeaux*** appartenant à un armement nantais (la *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur*) est une **exception**. Le ***Nantes-Bordeaux*** est aussi une **exception** car il s’agit d’un navire à vapeur, alors que les 92 convois étaient des navires à voile ou à double propulsion ; également une **exception**car c’était un navire en fer contrairement aux autres, en bois ; et enfin une **exception**car il fut le seul à emprunter la route maritime du canal de Suez, tous ceux qui l’avaient précédé passaient par la route du Cap].

* ***Un aspect important de l’anglicisation : le rôle déterminant des agents diplomatiques anglais dans les colonies françaises***.

La convention de 1861 prévoyait un *contrôle* britannique des actes français à toutes les étapes du processus migratoire – incluant les convois de rapatriement – en ce qui concerne, du moins, les Indiens sujets anglais.De ce point de vue, les consuls anglais en poste à la Réunion, Cayenne, Fort-de-France et Pointe-à-Pitre auront un rôle capital qui précipitera la fin de l’immigration indienne dans les colonies françaises : en effet, ils feront ‘remonter’ vers le gouvernement de l’Inde anglaise, **des rapports sur les manquements et exactions – gravissimes à la Réunion et en Guyane ; très réels mais moins sévères en Martinique et un peu moins Guadeloupe**–commises dans ces colonies françaises au préjudice des Indiens sujets britanniques. Ces rapports serviront à **motiver** les décisions successives de l’autorité anglo-indienne de suspendre l’immigration indienne (dates indiquées précédemment) dans les colonies françaises.

1. ***Le dernier voyage : le convoi du Nantes-Bordeaux***

La ‘commande’ passée par la colonie de la Guadeloupe à celle de l’Inde (gouvernement de Pondichéry ) portait sur un nombre précis d’immigrants indiens à recruter en vue de leur convoyage, de Pondichéry à Pointe-à-Pitre, à bord du ***Nantes-Bordeaux*** affrété à la ***Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur***. Pourtant, ce 93ème convoi n’aurait pas dû exister, si du moins l’on considère que, sans jamais l’avoir formellement écrit, le Conseil général de la Guadeloupe unanime avait ‘interprété’ le 92ème convoi indien – la *Néva* arrivée à Pointe-à-Pitre le 15 mai 1885 – comme le tout dernier et que, l’immigration indienne réglementée en Guadeloupe était désormais close, *de facto*, d’autant que la crise sucrière mondiale sévissait.

L’immigration était désormaisun sujet révolu en Guadeloupe qui, après le 15 mai 1885, avait tourné cette page de son histoire et était passée à autre chose. Mais, en 1887, l’économie sucrière mondiale ‘repartit’…et donna à l’influent Souques l’idée de réactiver la filière migratoire indienne vers la Guadeloupe. Les temps avaient cependant changé et Souques réalisa rapidement que les décideurs politico-administratifs de la Guadeloupe (Conseil général et services du gouvernement) de 1887 n’iraient pas au-delà d’un concours strictement administratif et que cet éventuel 93ème convoi devrait se financer sur des fonds exclusivement privés : en l’occurrence ceux des seuls usiniers de la Guadeloupe couverts par une caution bancaire du ‘Crédit Guadeloupéen’, ce qui fut fait.Une fois ‘verrouillés’ les différents aspects administratifs et autrement juridiques du ‘dossier ***Nantes-Bordeaux’***, en 1888, on passa donc à la phase opérationnelle en Inde, et d’abord aux opérations de recrutement…à un moment où l’autorité anglo-indienne édictait l’interdiction de tels recrutements dans le cadre de migrations organisées vers la Guadeloupe.

L’un des problèmes de ‘départ’ de cet ultime convoi vint sans doute de ce qu’il n’appareilla pas de Pondichéry, port de l’Inde française, mais de Calcutta, port de l’Inde anglaise…où il n’aurait jamais dû se trouver aux termes de son contrat d’affrètement pour un trajet spécifié Pondichéry/Pointe-à-Pitre et non Calcutta/Pointe-à-Pitre (ce qui induirait d’ailleurs la facturation d’un sérieux dépassement aux usiniers commanditaires). Mais, l’agent de recrutement n’avait pu réunir le nombre *contractuel* d’immigrants indiens sur le territoire de Pondichéry et alentours et,sur ordre du gouverneur en résidence à Pondichéry il s’était dirigé vers Calcutta afin quece 93ème convoi soit complété en Inde anglaise, …et il s’était retrouvé en terrain anglo-indien hostile, tant les autorités de Calcutta, singulièrement portuaires, multiplièrent les embûches et tracasseries dont un des résultats fut une immobilisation de…46 jours dans le port de Calcutta. A partir de là, la chronologie des évènements marquants de ce voyage est la suivante :

* 30 octobre 1888 : le ***Nantes-Bordeaux*** appareille de Calcutta avec 229 immigrants indiens à son bord ; direction Pondichéry.
* 1er novembre 1888 : l’autorité anglo-indienne notifie aux autorités françaises concernées en Inde sa décision de suspendre sine die l’émigration indienne vers la Guadeloupe et la Martinique.
* 6 novembre 1888 : le ***Nantes-Bordeaux*** appareille de Pondichéry vers Karikal après avoir embarqué 228 immigrants indiens.
* 7 novembre 1888 : le ***Nantes-Bordeaux*** appareille de Karikal vers Pointe-à- Pitre par la route de Suez ayant embarqué 148 immigrants [**total de 605 personnes embarquées**]
* Novembre 1888 : 1ère escale : à Colombo, puis départ vers Aden, la 2ème escale.
* 17 novembre 1888 : avarie majeure en route vers Aden ; le bateau dérive dangereusement pendant 2 jours, puis est pris en remorque par un paquebot jusqu’à Aden pour réparer.
* 21 novembre 1888 : remorqué par le ***Salazie***, le ***Nantes-Bordeaux*** entre dans le port d’Aden.
* 19 décembre 1888 : le ***Nantes-Bordeaux*** appareille d’Aden pour Pointe-à-Pitre, via Port-Saïd et Gibraltar.
* 30 janvier 1889 : le ***Nantes-Bordeaux*** entre dans le port de Pointe-à-Pitre.

Au cours de ce voyage, on enregistra 5 décès, 2 disparitions en mer, 1 ‘désertion’ (au départ d’Aden) et 2 naissances. A noter , pour l’exactitude du décompte, que l’on comptait les passagers-migrants en *équivalents-adultes* qui ne correspondent pas nécessairement au même nombre de *personnes physiques* : au-dessous d’un certain âge, un mineur comptait pour un demi-adulte.

\*\*\*

Cette arrivée du ***Nantes-Bordeaux***, à Pointe-à-Pitre le 30 janvier 1889 mettrait un terme définitif à l’immigration indienne en Guadeloupe. Elle avait commencée à la Noël 1854 avec l’***Aurélie***. Le dernier immigrant indien en Guadeloupe – une Indienne - serait décédée à Capesterre (Belle-Eau) en 1953 : 64 ans après le ***Nantes-Bordeaux*** et presqu’un siècle après l’***Aurélie***. Elle avait 109 ans… En quelque sorte, *l’autre fin* de l’immigration indienne en Guadeloupe .

Jack Caïlachon

[J\_cailachon@orange.fr](mailto:J_cailachon@orange.fr)

*De la Société d’Histoire de la Guadeloupe*

LA FIN DE L’IMMIGRATION INDIENNE EN GUADELOUPE & L’ARRIVEE , à Pointe-à-Pitre, le 30 janvier 1889 DU DERNIER CONVOI INDIEN destiné à une colonie française.

La fin de la *migration indienne* vers la Guadeloupe (et, plus largement, vers les colonies françaises) est toute à la fois la fin d’une *émigration* et celle d’une *immigration* dans le cadre d’un traité international : la convention franco-britannique du 1er juillet qui réservait à la partie anglo-indienne, comme au cosignataire français, d’y mettre un terme, moyennant le respect d’une procédure décrite dans cette convention.

Côté anglo-indien l’article ???? prévoyait.

Le recours au travailleur immigré qui, dans la Guadeloupe post-abolitionniste, faisait *consensus*et unanimité politique dès avant 1854, et singulièrement le travailleur immigré *indien* à partir de 1854 (année de l’Aurélie) et bien plus encore à compter de 1861, commence à faire *dissensus* et cliver la classe politique guadeloupéenne à partir de 1876.

Pourquoi, spécialement 1876 ?

Pour la simple raison que le régime républicain, récemment *rétabli* en France, et avec lui le scrutin universel (masculin), voit l’émergence d’une force politique assez neuve, les républicains qui, en Guadeloupe, se décline sous la forme des républicains ‘schoelcheristes’ quisiègent à gauche du conseil général et viennent désormais le disputer, à partir de la décennie 1870, à la force jusque-là toute puissante du patronat guadeloupéen de la filière canne.

En ce moment du XIXème siècle, dit de la révolution industrielle, on est dans la fin de la transition du moulin à l’usine et, c’est très logiquement qu’à cette époque, on parle du ‘parti de l’usine’, parti situé à droite de l’échiquier politique guadeloupéen et qui exprime et défend – avant tout au Conseil général de la Guadeloupe – les intérêts de l’Usine et, plus largement, des latifundistes guadeloupéens. Sa figure emblématique est l’usinier Ernest Souques.

Pour le dire autrement, l’échiquier politique guadeloupéen bouge comme jamais en Guadeloupe au cours des années 1870 , mais la contestation spécifique de l’immigration acommencé dès la fin des années 1860 ; une contestation ne portant cependant pas sur le principe du recours au travailleur immigré mais simplement sur son coût pour les finances publiques de la Guadeloupe et aussi sa dimension inéquitable pour les contribuables étrangers à l’économie agricole  ; cette contestation est d’ailleurs une contestation bourgeoise, portée par la partie de la classe dominante de la Guadeloupe qui ne tirait pas son aisance de la filière agricole, mais d’autres secteurs économiques ; toutefois, cette contestation restait sans lendemain dans les faits.

Le processus de rupture – de basculement – qui aboutirait à la fin de l’immigration indienne en Guadeloupe en 18 ??? commence avec ‘l’alternance’ – républicaine - politique fondamentale à laquelle conduisent les évènements décisifs de 1876 / 1877 qui se déroulent en France. Désormais la République, la Démocratie et le Suffrage universel masculin sont définitivement ancrés en France et, l’est encore plus, Schoelcher, désormais sénateur à vie et qui règne sur la gauche antillaise de cette époque : l’un de ses combats – comme à la fin des années 1840, pour l’abolition de l’esclavage – sera désormais pour l’abolition de l’immigration réglementée, en l’occurrence celle des travailleurs immigrés indiens en Guadeloupe.

L’offensive schoelcheriste contre l’immigration indienne est déclenchée, en 1876, parune salve d’articles hostiles de Schoelcherdans la presse hexagonale. Si cette offensive est immédiatement relayée en Martinique par un conseiller général, du nom de Verdet, qui propose la suppression immédiate de l’immigration indienne en Martinique, il faudra attendre un peu moins de deux ans, qu’elle soit relayée au Conseil Général de la Guadeloupe en 1878, et de façon moins radicale.

Le conseiller général (également député de la Guadeloupe) Gustave Lacascade ne parle pas formellement d’une telle suppression mais réclame le relèvement de la fiscalité de l’immigration à la charge des engagistes : concrètement une augmentation substantielle de prélèvements obligatoires qui entrainerait, corollairement un abondement des finances publiques de la Caisse d’immigration de la Guadeloupe alors en difficulté, mais avec une intention plus politique : décourager le recours à l’immigration indienne en utilisant l’outil de sa fiscalité spécifique.

Cependant, la puissance de Souques est telle à cette époque que, alors même que la proposition de Lacascade a recueilli l’avis favorable de la majorité de la commission de l’immigration du Conseil général…elle ne sera même pas débattue en plénière…mais le parti de l’usine a senti le vent du boulet et compris que quelque chose a changé, et que l’on se dirigeait vers la fin inéluctable de l’immigration indienne

Dans les deux cas – Guadeloupe et Martinique – l’acte 1 de la contestation politique, par un élu, vient de se jouer. Elle aboutira à la fin de l’immigration *réglementée* en Martinique avec son ??? ème et ultime coolie ship, le ????, le ???? . et en Guadeloupe avec celle de son 92 ème convoi indien , le ?????? qui arrivera à Pointe-à-Pitre, le ?????......Or, ???? plus tard, un 93ème coolie ship débarquera ??? Indiens à Pointe-à-Pitre : Quid donc de ce *Nantes-Bordeaux* ?

en 1876, avec les élections

|  |
| --- |
| **1854 - L’immigration indienne en Guadeloupe – 1889**  De *l’Aurelie au Nantes-Bordeaux*  *35 années : du plébiscite à la contestation et la fin de l’immigration*  **93ème et dernier convoi,**  Le Nantes-Bordeaux  Jack CAÏLACHON |

|  |
| --- |
| **Le contexte d’un désamourprogressif pour l’immigration indienne**  PLUSIEURS RAISONS….   * **L’hostilité du guadeloupéen afro-descendant :** * *L’argument du travailleur immigré qui* ***‘vole’ l’emploi*** *guadeloupéen dans la filière canne* * *L’argument* ***xénophobe*** *de l’étranger qui vient ‘parasiter’ la reconstruction de la société guadeloupéenne post-abolitionniste sur la base du négrisme.* * **L’hostilité de la bourgeoisie guadeloupéenne étrangère au secteur agricole :** * *L’argument du* ***contribuable*** *qui juge de plus en plus inégale, inéquitable, injuste – car largement en faveur du patronat agricole, singulièrement cannier - la répartition du poids de l’impôt guadeloupéen.* * *L’argument* ***budgétaire*** *du poids de plus en plus important des ‘non valeurs’ indiennes, laissées à la charge du budget colonial.* * **Une certaine désillusion du patronat guadeloupéen quant à l’immigration indienne** * **Le fait que l’immigration indienne ait déjà cessé dans les trois autres colonies françaises – les consulats britanniques** * **Un contexte politique guadeloupéen de plus en plus défavorable à l’immigration indienne à partir de 1878** * ***1878****: le ‘coup d’envoi’ de Lacascade au Conseil général de la Guadeloupe.* * ***A partir de 1879****: profonde recomposition du paysage politique de la France et de la Guadeloupe : les forces politiques hostiles à l’immigration indienne – siégeant à gauche - s’imposent de plus en plus.* * *Les grandes réformes démocratiques de la* ***décennie 1880*** *mettent à mal les ‘monopoles’ de fait du patronat agricole colonial et suscitent l’émergence de contrepouvoirs (presse, administration…) qui focalisent contre la poursuite de l’immigration indienne.*   *Alexandre Isaac, premier Directeur de l’Intérieur ‘de couleur’ (nommé en* ***1879****) ‘met la pression’ sur les engagistes d’Indiens.*   * ***Les cantonales de 1880*** *amènent une alternance politique au Conseil général, de la même coloration politique qu’Isaac : la droite liée à la filière agricole, de tout temps majoritaire, cède la majorité aux hommes de la gauche de l’époque…c’est le début de la fin de l’immigration indienne en Guadeloupe et des revers de Souques, l’homme fort du ‘parti de l’Usine’* * **La phase terminale** * ***Première étape : 1881/1883 - la nouvelle majorité (de gauche) du conseil général attaque le ‘parti de l’usine’*** *–8 janvier 1881, ouverture au Conseil général du débat sur l’immigration indienne en Guadeloupe ; ‘à la manœuvre’, les frères Isaac qui utilisent l’instrument du budget…pour un résultat en demi-teinte ‘in fine’ : réduction de 25% des Indiens appelés à immigrer…mais pas de remise en question du principe de l’immigration indienne, contre le souhait de la composante plus radicale de la majorité de gauche emmenée par le conseiller général Gaston Sarlat, mais qui vote cependant pour ne pas fissurer cette gauche républicaine.* * ***Deuxième étape : 1883/1888 – l’usine contre-attaque.*** *Car la droite (le parti de l’usine) retrouve la majorité (relative) à la faveur des cantonales d’octobre 1883.* * ***La crise sucrière de 1884 – que faire des 4 convois déjà commandés****pour la campagne 1884/1885****? et des 2 déjà en route*** *vers la Guadeloupe (dont l’un arrivé mais en quarantaine aux Saintes) au titre de la campagne 1883/1884 ?* * *Le vote ‘anti Charriol’ du 20 décembre 1884, unanimement interprétée comme la fin de l’immigration indienne en Guadeloupe, une fois arrivé l’unique convoi budgété pour 1885.* * ***A partir de là***  1. *Demande à l’administration la suspension de l’immigration indienne* 2. *La préparation d’un projet d’immigration libre* 3. *La non inscription de crédits pour convois d’introduction à la session budgétaire de 1885*   Jack CAÏLACHON |

|  |
| --- |
| FICHE TECHNIQUE DU 93ème ET DERNIER CONVOI  Le **NANTES-BORDEAUX**   * Le navire * *Le type de navire : un navire à vapeur (steamer)* * *Le tonnage du navire : 1611 tonneaux* * *L’armateur : Cie Nantaise de Navigation à Vapeur (français)* * Le départ et les ports d’embarquement * *De* ***CALCUTTA****, le 30 octobre 1888* * *De* ***PONDICHERY****, le 5 novembre 1888* * *De* ***KARIKAL****, le 7 novembre 1888* * Les passagers (émigrants indiens) embarqués * *A Calcutta* * *A Pondichéry* * *A Karikal* * La Traversée : 4 escales sur la route maritime * *1ère escale : COLOMBO* * *2ème escale : ADEN* * *3ème escale : PORT SAÏD* * *4ème escale : GIBRALTAR* * Durée du voyage * ***94*** *jours dont* ***58*** *de navigation* * Naissances et décès au cours du voyage * *2 naissances* * *7 décès* * L’arrivée en Guadeloupe * *A Pointe-à-Pitre* * *Le 30 janvier 1889 (entrée dans le port)* * Les passagers (immigrants indiens) débarqués :  **599** dont… * ***523 ADULUTES = 387 hommes + 136 femmes*** * ***76 enfants*** * 1889 en Guadeloupe : (presque) la fin d’une époque commencée dès les lendemains de l’abolition de l’esclavage.   L’ARRIVEE DU NANTES-BORDEAUX MET UN TERME A **L’IMMIGRATIONINDIENNE** EN GUADELOUPE (et aussi dans les colonies françaises) SOIT PLUS DE 42000 INDIENS DEPUIS 1854…MAIS NON A L’IMMIGRATION REGLEMENTEE DE TRAVAILLEURS **ETRANGERS** EN GUADELOUPE POUR LA FILIERE CANNE : UN CONVOI DE TRAVAILLEURS JAPONAIS PARVIENDRAIT A POINTE-A-PITRE LE ?????  \*\*\*  …LE PROCHAIN PHENOMENE DE MIGRATION MASSIVE REGLEMENTEE CONCERNANT LA GUADELOUPE – *MAIS CETTE FOIS EN SENS INVERSE* – SERAIT**L’EMIGRATION GUADELOUPEENE** VERS ‘L’HEXAGONE’, : UNE MIGRATION MASSIVE - ET ELLE AUSSI REGLEMENTEE ET ORGANISEE - DANS LE CADRE DU **BUMIDOM** A PARTIR DES ‘ANNEES 60’ DU XXème SIECLE.  \*\*\*  CE FLUX MIGRATOIRE BUMIDOM DRAINA UN NOMBRE CONSIDERABLE DE GUADELOUPEENS VERS CET AILLEURS – DONT, PARMI D’AUTRES, SON LOT DE DESCENDANTS DE CES 42000 IMMIGRANTS INDIENS – QUI DEPUIS LONGTEMPSDEJA N’AVAIENT D’UTRE PARTAGE IDENTITAIRE ET PREMIER SENTIMENT D’APPARTENANCE COLLECTIVEQUE LEUR SEULE CREOLITE GUADELOUPEENNE  Jack CAÏLACHON |

EXTRAITS

|  |
| --- |
| *« …Quant au convoi d’Indiens à introduire en 1888, le conseil reconnait l’impossibilité dans laquelle se sont trouvées les agences de recrutement de* ***Pondichéry*** *et de* ***Karikal*** *de former, en entier, le contingent demandé par la colonie.*  *Suivant le vote de l’Assemblée émis le* ***24 juillet dernier****, le complément a dû être demandé à* ***Calcutta*** *où le* ***Nantes-Bordeaux*** *aurait éprouvé des difficultés qui, d’après un cablogramme ministériel reçu le 5 avril de ce mois, et provoqué par l’Administration locale, ne nous permettent pas de l’attendre avant le 15 décembre prochain (…) »*  *Sources****:’****B****ulletin des actes administratifs de la Guadeloupe****‘de novembre 1888. Session du conseil général****.*- accessible en ligne :**  <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9782291v/f60.image.r=CONVOI%20INDIEN%20GUADELOUPE%201888%20NANTES-BORDEAUX> |
| *‘Suppression de l’immigration indienne aux Antilles’*  *« On sait qu’une convention passée le 1er juillet 1861 entre la France et l’Angleterre a déterminé les conditions dans lesquelles les Indiens,* ***sujets britanniques****, pourraient être engagés comme travailleurs aux* ***colonies françaises****. Jusqu’à ces dernières années, un courant très actif d’immigration s’était établi entre l’Inde anglaises et (ces) colonies de la Réunion, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane, où, depuis l’abolition de l’esclavage, la main-d’œuvre a toujours fait défaut.*  *La convention de 1861 réservait toutefois au gouvernement général de l’Inde britannique la faculté de suspendre, en tout temps, l’émigration pour une ou plusieurs colonies françaises* **‘ dans le cas où *il y aurait lieu de croire* que les mesures convenables n’ont pas été prises, soit pour la protection des émigrants immédiatement à leur arrivée ou pendant le temps qu’ils y ont passé, soit pour les pourvoir du passage de retour à l’époque à laquelle ils y auront droit »**   * *Une première application de ce droit fut faite en* ***1876*** *pour la* ***Guyane***   *Le gouvernement britannique donna pour* ***motif l’insalubrité du climat****, surtout dans les régions de mines où beaucoup de coolies étaient employés.*   * *En* ***1882****, suite à des difficultés soulevées par le consul anglais,*   *l’immigration indienne fut suspendue à la* ***Réunion****.*   * *Enfin un arrêté du 1er novembre dernier* **[1888]** *vient d’appliquer la*   *même interdiction aux colonies françaises des* ***Antilles****. Le prétexte pris pour expliquer cette mesure serait que les navires chargés du transport des travailleurs ne seraient pas aménagés conformément aux règlements en vigueur dans l’Inde.*  *Nous avons signalé les* ***difficultés de toute sorte qui ont été suscitées au Nantes-Bordeaux*** *quand, au mois d’octobre dernier, il vint compléter à Calcutta un convoi de coolies destinés à la* ***Guadeloup****e. il est à remarquer que le ‘steamer’ français a quitté Calcutta le 31 octobre, et que l’arrêté du gouverneur général de l’Inde est daté du 1er novembre.*  *Nous devons ajouter que le conseil général de la Martinique s’est refusé depuis plusieurs années à autoriser de nouveaux engagements de coolies et qu’il s’est formellement prononcé pour la suppression de tout travail réglementé.*  *La Guadeloupe va se trouver contrainte d’entrer dans la même voie et de se contenter, à l’avenir, de la main-d’œuvre créole.*  *Quant à la Réunion, elle a, depuis l’année dernière, grâce a un arrangement conclu avec le Portugal, la faculté de recruter des travailleurs à Mozambique, sur la côte orientale d’Afrique. »*  *Source :* ***‘Journal des débats politiques et littéraires’*** *du 12 décembre 1888 –* **accessible en ligne :**  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4645154/f2.item.r=CONVOI%20INDIEN%20GUADELOUPE%201888%20NANTES-BORDEAUX.zoom*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4645154/f2.item.r=CONVOI%20INDIEN%20GUADELOUPE%201888%20NANTES-BORDEAUX.zoom) |
| *‘Chronique maritime’*  *« Le* ***Nantes-Bordeaux*** *(Compagnie Nantaise), qui avait un convoi de 700 Indiens engagés à Calcutta et Pondichéry pour la Réunion, a dû partir de la côte Corormandel avant l’interdiction d’embarquer des Indiens pour les colonies françaises, décrétée par le Gouvernement de l’Inde le 24 septembre* [**1888**]  Source : ***‘ Le Matin : derniers télégrammes de la nuit’*** *du 27 septembre 1888 –* **accessible en ligne :**  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5535077/f4.item.r=CONVOI%20INDIEN%20GUADELOUPE%201888%20NANTES-BORDEAUX.zoom*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5535077/f4.item.r=CONVOI%20INDIEN%20GUADELOUPE%201888%20NANTES-BORDEAUX.zoom) |
| Caractéristiques du *Nantes-Bordeaux*   * Puissance : 940 cv * Tonnage : 1123 tonneaux * Espèce de navire : GLT * Signaux distinctifs : KJLC * Port d’attache : Nantes * Armateur : *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur*   *Sources :* ***‘ Annuaire de la marine de commerce française’****, édition de 1885 – accessible en ligne :*  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9618442r/f365.image.r=nantes-bordeaux%20convoi%20indien%20guadeloupe?rk=171674;4*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9618442r/f365.image.r=nantes-bordeaux%20convoi%20indien%20guadeloupe?rk=171674;4) |
| En date du 12 février 1889  *« N° 150 – M Castellan (Honoré-Léon), médecin de 1ère lasse de la marine, débarqué du* ***steamer Nantes-Bordeaux****, porteur d’un convoi d’immigrants à la Guadeloupe, à bord duquel il servait en qualité de médecin et délégué du Gouvernement, a été chargé, en la même qualité, d’accompagner le convoi d’immigrants à rapatrier dans l’Inde par le même steamer.*  *Sources : B****ulletin des actes administratifs de la Guadeloupe*** *– janvier 1889 – accessible en ligne :*  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9789863s/f308.image.r=CALCUTTA%20GUADELOUPE%20STEAMER%20NANTES-BORDEAUX%20INDIENS%20CONVOI?rk=21459;2*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9789863s/f308.image.r=CALCUTTA%20GUADELOUPE%20STEAMER%20NANTES-BORDEAUX%20INDIENS%20CONVOI?rk=21459;2) |
| Chronique maritime  *« Le steamer Nantes-Bordeaux, (Compagnie nantaise)venant de la Guadeloupe, avec un convoi d’Indiens rapatriés, est arrivé à Pondichéry , après une belle traversée de 41 jours. Tout bien à bord. ».*  *Sources :* ***« Le matin, derniers télégrammes de la nuit »*** *- du 1er novembre 1889 – accessible en ligne*  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k553911j/f4.item.r=CALCUTTA%20GUADELOUPE%20STEAMER%20NANTES-BORDEAUX%20INDIENS%20CONVOI.zoom*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k553911j/f4.item.r=CALCUTTA%20GUADELOUPE%20STEAMER%20NANTES-BORDEAUX%20INDIENS%20CONVOI.zoom) |
| Compte administratif département de la Guadeloupe/1889.  *‘Recettes de diverses origines et à divers titres’*  *………………….*  *« Le trésorier payeur - Réalisation du produit de la vente, faite dans l’Inde, de divers objets employés par les Indiens, embarqués à destination de la Guadeloupe sur le navire* ***Nantes-Bordeaux****……………..……………...171 18 Frs. »*  *…………………….*  *Sources :* ***Compte administratif 1889 du département de la Guadeloupe*** *– accessible en ligne*  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54570683/f29.item.r=calcutta%20guadeloupe.zoom*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54570683/f29.item.r=calcutta%20guadeloupe.zoom) |
| Compte administratif département de la Guadeloupe/1889.  **IMMIGRATION**  (une dépense ordinaire obligatoire)  *« (J) convoi par le vapeur* ***Nantes-Bordeaux****: 750 Indiens à 255 francs par homme (1/2 du fret total)*  *Sources :* ***Compte administratif 1889 du département de la Guadeloupe*** *– accessible en ligne*  [*https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54570683/f41.item.r=NANTES-BORDEAUX.zoom*](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54570683/f41.item.r=NANTES-BORDEAUX.zoom) |
| SERVICE DE L’IMMIGRATION  *‘* ***Les propriétaires*** *qui désirent participer à la répartition du convoi d’Indiens à introduire en 1889, en se soumettant aux conditions imposées par le Conseil général, c’est-à-dire à charge de* ***payer tous les frais quelconques d’introduction****, sont invités à adresser le plus tôt possible, leurs demandes à l’Administration, en lui faisant connaître très explicitement, les garanties qu’ils entendent affecter au paiement des* ***sommes qui leur seront réclamées par le service de l’immigration’***  *Sources :* ***Journal Officiel de la Guadeloupe’ du mardi 8 janvier 1888*** *- accessible aux Archives départementales de la Guadeloupe.* |
| MOUVEMENTS DES PORTS  **PORT DE LA POINTE-A-PITRE**  *Entrées*  *«****Le 30 janvier 1889****. – Le vapeur Français***Nantes-Bordeaux**, *venant de Calcutta,* ***avec*** *1 200 sacs de riz, 200 sacs d’aulx,* ***600 immigrants indiens****»*  *Sources :* ***Journal Officiel de la Guadeloupe’ du vendredi 8 février 1888*** *- accessible aux Archives départementales de la Guadeloupe.* |