

**Jean- Baptiste LE GRIP
1734- 1813
Une vie de marin au XVIIIe siècle**



**Marie- Paule DUPEYRE
ASSP Rouen
mars 2020**

Sommaire

Première rencontre avec Jean-Baptiste Le Grip	Page 3
Origine sociale de Jean-Baptiste Le Grip.....	Pages 3 à 6
Sa carrière.....	Page 6
Les grandes étapes.....	Page 7
Cartes.....	Pages 8 à 10
Les péripéties détaillées.....	Page 11
Dans la Marine Royale.....	Pages 11 à 20
Sa carrière de corsaire.....	Pages 21 à 26
Dans la marine marchande.....	Pages 27 à 34
Conclusion.....	Pages 34 à 36
<u>Annexes</u>	
Annexe 1 : Les bateaux sur lesquels il a navigué.....	Pages 38 à 40
Annexe 3 : Extraits des registres de l'inscription maritime du Havre ...	Pages 41 à 48

Une vie de marin au XVIIIe siècle Jean-Baptiste Legrip

Première rencontre avec J.B. Le Grip

Dans son ouvrage « Evolution et enseignement de la science nautique »¹ l'abbé Anthiaume signalait l'existence d'un « cayez » de navigation écrit par J.B. Legrip qui serait le reflet de notes du cours de Jean-Louis Cléron « maistre » d'hydrographie au Havre en 1753. Une étude attentive, en particulier du traité de la sphère par exemple, laisserait à penser que ce chapitre est une copie ou même une partie dictée du traité de la sphère du Père Buffier (1661-1737), jésuite auteur de nombreux livres d'enseignement.²

De quels cours, de quels traités antérieurs, J.B. Legrip s'est-t-il servi pour rédiger son mémoire ? Plusieurs hypothèses sont donc envisageables et à étudier.

L'abbé Anthiaume aurait eu lui-même l'occasion de prendre connaissance de ce « cayez » alors qu'il figurait dans la collection d'un certain Mr Du Loup.

La trace de ce manuscrit a ensuite été perdue pendant une centaine d'années.

Mis en vente récemment par un marchand de livres anciens d'Utrecht, il a été acquis en 2019 par la bibliothèque Salacrou du Havre.

Au delà de l'étude de son contenu scientifique, témoin des connaissances du XVIIIe siècle en matière de navigation, il a semblé intéressant de tenter de retracer le parcours de son auteur dont on ne connaissait que peu de choses.³

Cette biographie de Jean-Baptiste Legrip est donc le fruit de recherches dans diverses archives du XVIIIe siècle enrichies de la consultation d'ouvrages retraçant le contexte historique de l'époque.

Origine sociale de J.B. Le Grip

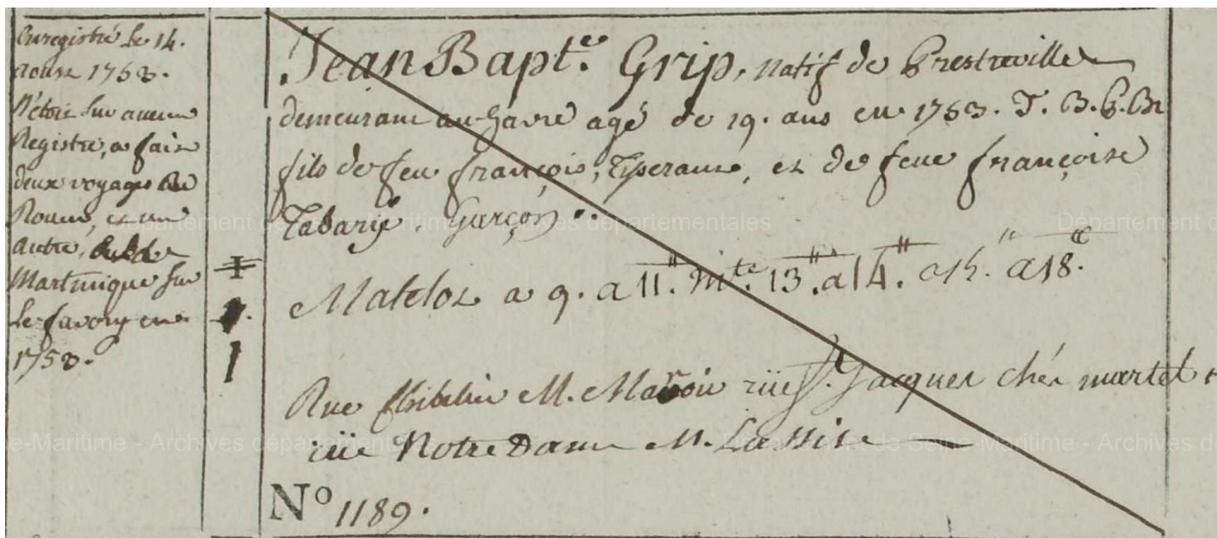
Le registre des inscriptions maritimes⁴ du Havre pour les officiers et matelots des années 1751 à 1763 permet de connaître son année de naissance, le lieu de celle-ci, le nom de ses parents et leur profession.

¹ Livre II, tome I, page 281

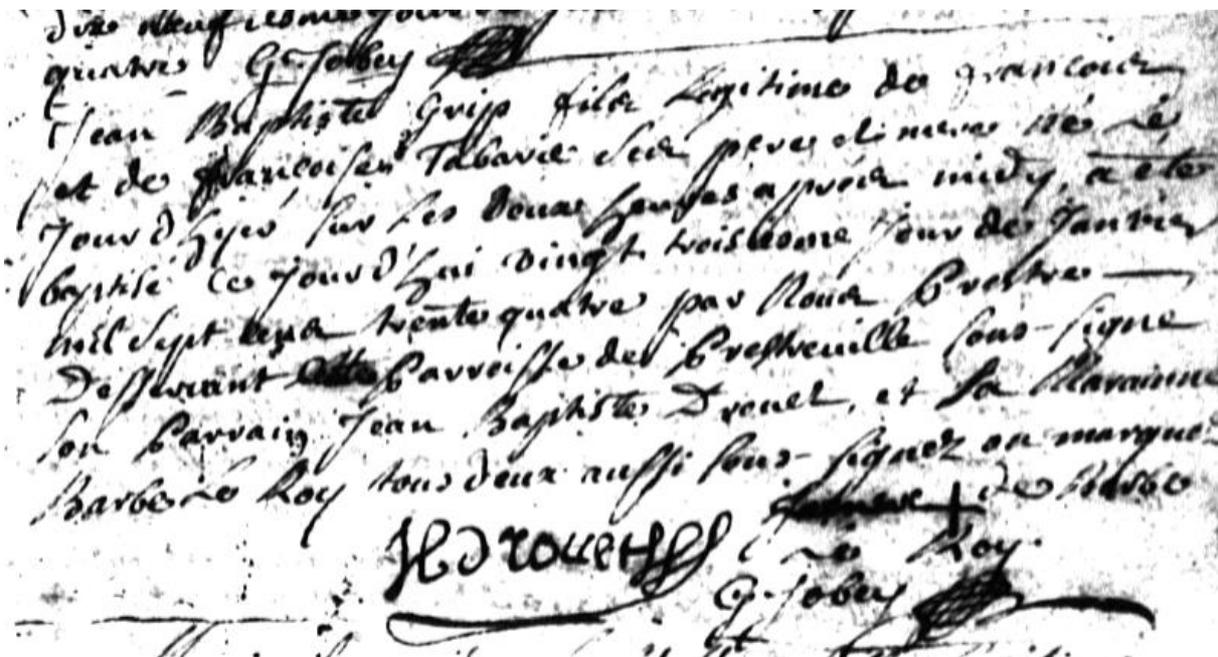
² Elisabeth Hébert, ASSP, Rouen

³ Dès 2008 Françoise Doray avait entamé des recherches concernant la carrière de J.B. Legrip à partir de 1764 d'après les registres de l'inscription maritime du Havre. Cette chronologie figure sur le site de l'ASSP ([voir ici le pdf](#)).

⁴ Archives départementales de Seine-Maritime, inscription maritime, 6P5_3, officiers, marinières et matelots 1ère série (partie 2) 1751_1763 feuillet 200.



Dénommé tout simplement « Grip » âgé de 19 ans en 1743 il est donc né en 1734, ce que confirme le registre paroissial de Presteville, village situé au sud de Lisieux où demeure sa famille.



Jean Baptiste Grip fils légitime de François et de Françoise Tabarie ses père et mère, né le jour d'hui sur les deux heures après midi a été baptisé ce jour d'hui vingt troisième jour de janvier mil sept cent trente-quatre par nous prêtre desservant cette paroisse de Prêteville soussigné son parrain Jean Baptiste Drouet et sa marraine Barbe Le Roy tous deux aussi soussignés ou marqués

Il est le septième enfant d'une famille qui en compte neuf.

Son père est tisserand, dit « sieur du Pervey » « Sieur » ne signifie pas qu'il soit noble mais indique son lieu de résidence et éventuellement le nom des terres qu'il possède. Il révèle cependant un rang social respectable, ce terme n'étant pas utilisé pour les gens simples, ouvriers ou paysans, mais pour les commerçants ou artisans.⁵

⁵ <https://www.geneanet.org/blog/post/2017/04/signifie-terme-sieur>

A l'époque, les tisserands étaient nombreux dans la région qui avait subi une mutation dans sa vocation agricole.

Son grand-père maternel, Jean Tabarie , était laboureur, sieur du Hautclos mais au XVIIe et XVIIIe siècles on assiste à « la mise en herbe » du Pays d' Auge : les labours sont transformés en herbages pour satisfaire la demande en viande bovine de Paris et développer la production laitière. L'élevage demandant moins de bras que la culture, l'excédent de main-d'œuvre agricole est poussé vers l'industrie domestique. C'est ainsi que beaucoup d'ouvriers agricoles se reconvertissent dans le textile.

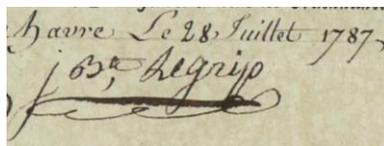
Les revenus du tissage sont faibles comme en témoigne Benoist Le Baron, curé de Prêteville en 1760 mais supérieurs à ceux des journaliers.

« Cinq cent communians, la plupart tisserands et froctiers, tous pauvres pour l'ordinaire et à l'aumône quand ils sont attaqués par la maladie et que les étoffes de leur métier viennent à diminuer »

Les tisserands peuvent même accéder à une certaine aisance. C'est en quelque sorte une élite sociale parmi les pauvres.

Aussi constate-t-on un taux d'alphabétisation assez important (inférieur cependant à celui des laboureurs) chez les fils des tisserands : 67,6% savent signer.⁶

J.B. Le Grip a dû bénéficier d'une solide instruction de base (peut-être grâce aux écoles gratuites créées dès 1683 par l'évêque Léonor II de Matignon⁷ de Lisieux qui souhaitait que le peuple fût instruit ?). Son manuscrit montre une écriture ferme et régulière ainsi que les rôles de la marine qui portent sa signature.



Rien ne prédestinait Jean-Baptiste Le Grip aux métiers de la mer.

Quand a-t-il éventuellement suivi les cours de navigation de Maître Cléron comme le suggère l'abbé Anthiaume ?

Avant son entrée dans la marine, au cours de longues périodes d'escale ?

Il est domicilié au Havre dès 1750. Maître Cléron n'est officiellement nommé professeur qu'en 1753 mais il était susceptible de donner des cours avant sa nomination officielle comme cela se pratiquait jusqu'alors, le gouvernement de Louis XV se désintéressant des écoles d'hydrographie.⁸

On ignore les circonstances qui l'ont attiré vers cet univers. Vocation ou nécessité « alimentaire » ?

⁶ Persée, « Entre agriculture et industrie textile, 3 paroisses au sud du Pays d'Auge de 1680 à 1800 », Johannes Rosenplänter, Annales de Normandie 2000,.

⁷ Histoire du Pays d'Auge et des évêques-comtes de Lisieux, Richard Seguin, 1842, éditions du Bastion

⁸ Abbé Anthiaume, Evolution et enseignement de la science nautique, tome1, livre 2, page123

Aucun de ses frères n'est entré dans la marine. Ceux dont la profession est connue ont perpétué la tradition textile de leur père, devenant compagnon passementier ou compagnon toilier.

Il semble que tous se soient hissés dans la hiérarchie sociale.

L'un d'eux sera syndic de paroisse et notable dans la première assemblée de Prêtevillie en 1790. Ses trois sœurs n'ont pas bénéficié de la même instruction comme il était de règle à l'époque pour les filles. Sur leurs actes de mariage leur signature est soit inexistante soit peu assurée mais les conjoints semblent issus de familles d'un certain niveau social : fils du procureur et avocat au parlement de Rouen, écuyer, fermier ...

Agé de trente ans, Jean-Baptiste se marie le 15 novembre 1764 en l'église Notre Dame du Havre, à Marguerite, Félicité, Louise, Marie Jeanne Thiébot dont les parents sont : Louis et Marguerite DEGLOS de Honfleur.

Jean-Baptiste et sa femme auront deux filles : le 10 août 1765 Louise et le 13 mars 1772 Félicité, Victoire (registre paroissial de Notre Dame au Havre)

Il habite rue Fontaine du Vivier maison Lemonnier quartier Notre Dame au Havre.

Autant la famille Grip était liée à la terre, autant celle de son épouse s'est consacrée à la mer. Le père de Marguerite, Louis Thiébot, né à Cherbourg, est « maître de heu »⁹ au Havre et reconnu bourgeois de cette ville en 1764. La mère de Marguerite, née à Honfleur, est issue de l'importante famille Deglos, famille de pilotes, mathématicien, astronome. Son frère, Louis Thiébot, est lui aussi capitaine.



⁹ [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Heu_\(bateau\)](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Heu_(bateau))

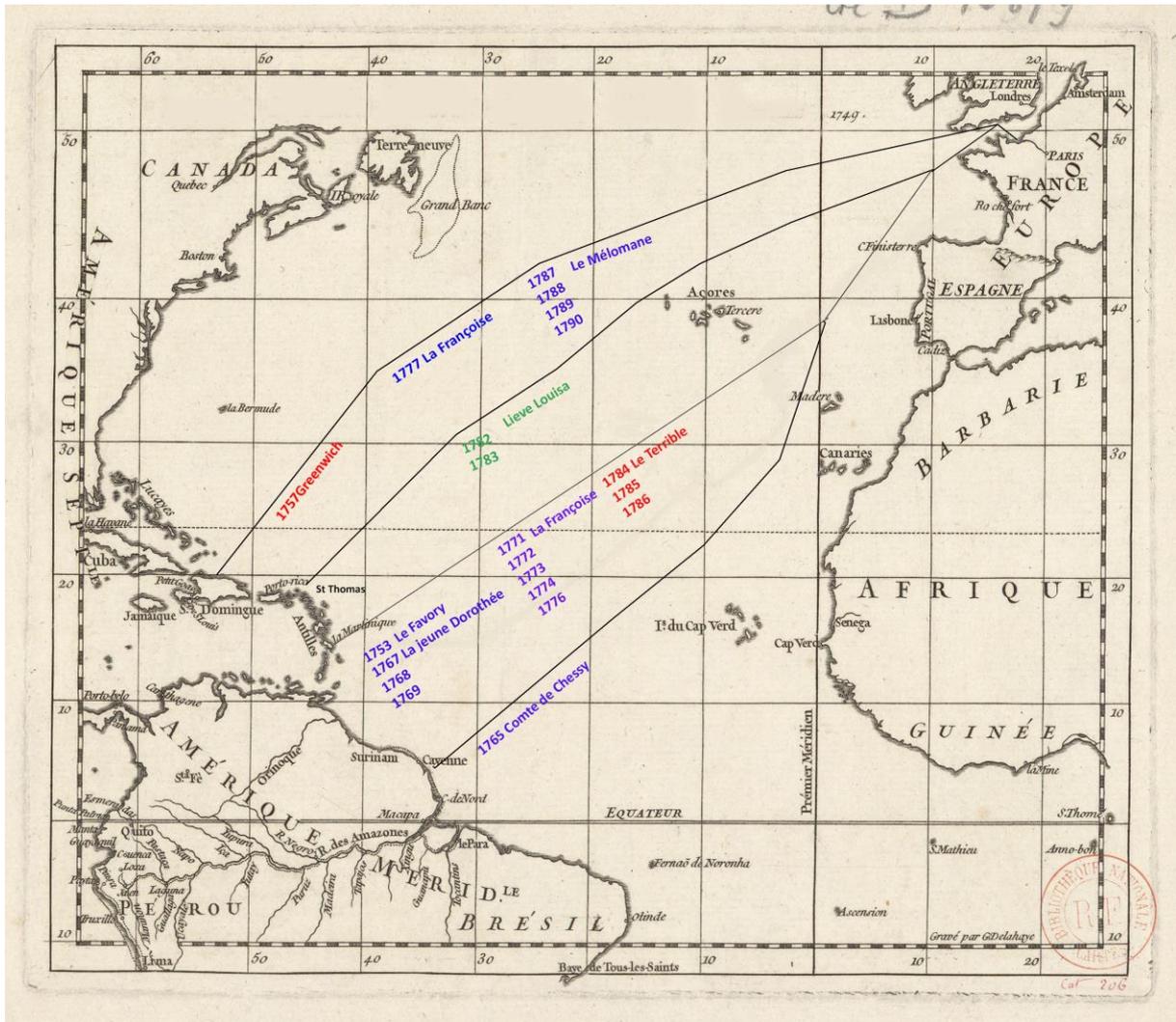
Sa carrière

Les grandes étapes

Etablies à partir des registres de l'inscription maritime du Havre (annexe 2)

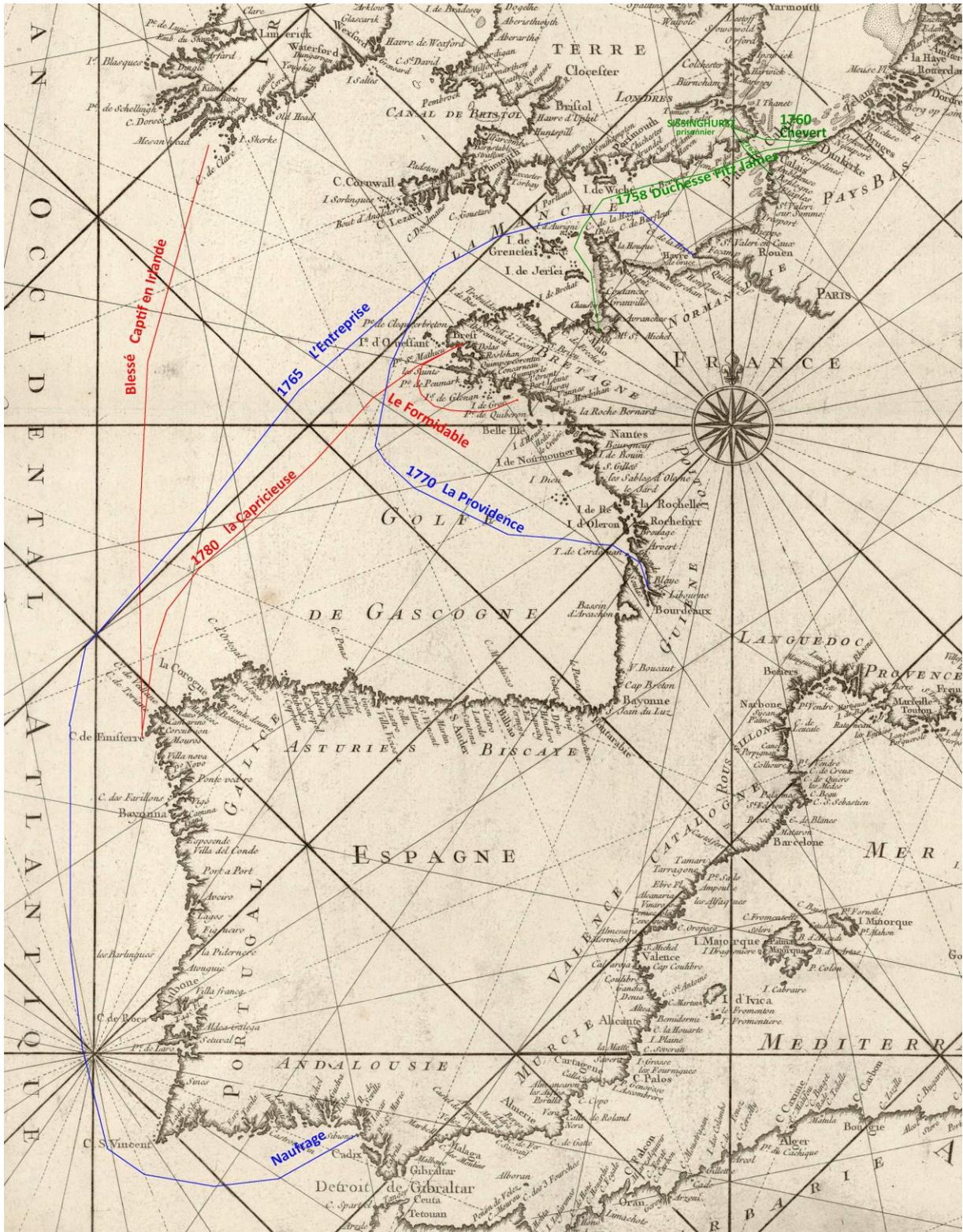
16 Août 1753	<i>enregistré officiellement à l'inscription maritime du Havre</i>
1753 - 1754_	marine marchande- matelot
1755 – 1757	marine royale
1758	corsaire
1759	marine royale
1760	corsaire
1761	<i>pris par les Anglais- prisonnier à Sissinghurst. Rédige son « cayez de navigation</i>
1763	<i>libéré</i>
1764	<i>porté aux capitaines mariage</i>
1765 – 1779	marine marchande 1766 <i>naufnage</i>
1779	service
1780	marine royale <i>blessé- captif en Irlande</i>
1781	marine marchande
1782 – 1783	marine marchande <i>sous pavillon étranger</i>
1784 – 1786	marine royale
1787 – 1791	marine marchande
1791	<i>renonce à la navigation</i>
1792	<i>rayé des registres de l'inscription maritime</i>

Les voyages au long cours de J.B. Le Grip et le long des côtes européennes



à partir d'une carte de 1749 établie par le Sieur d'Anville, Gallica, BnF.

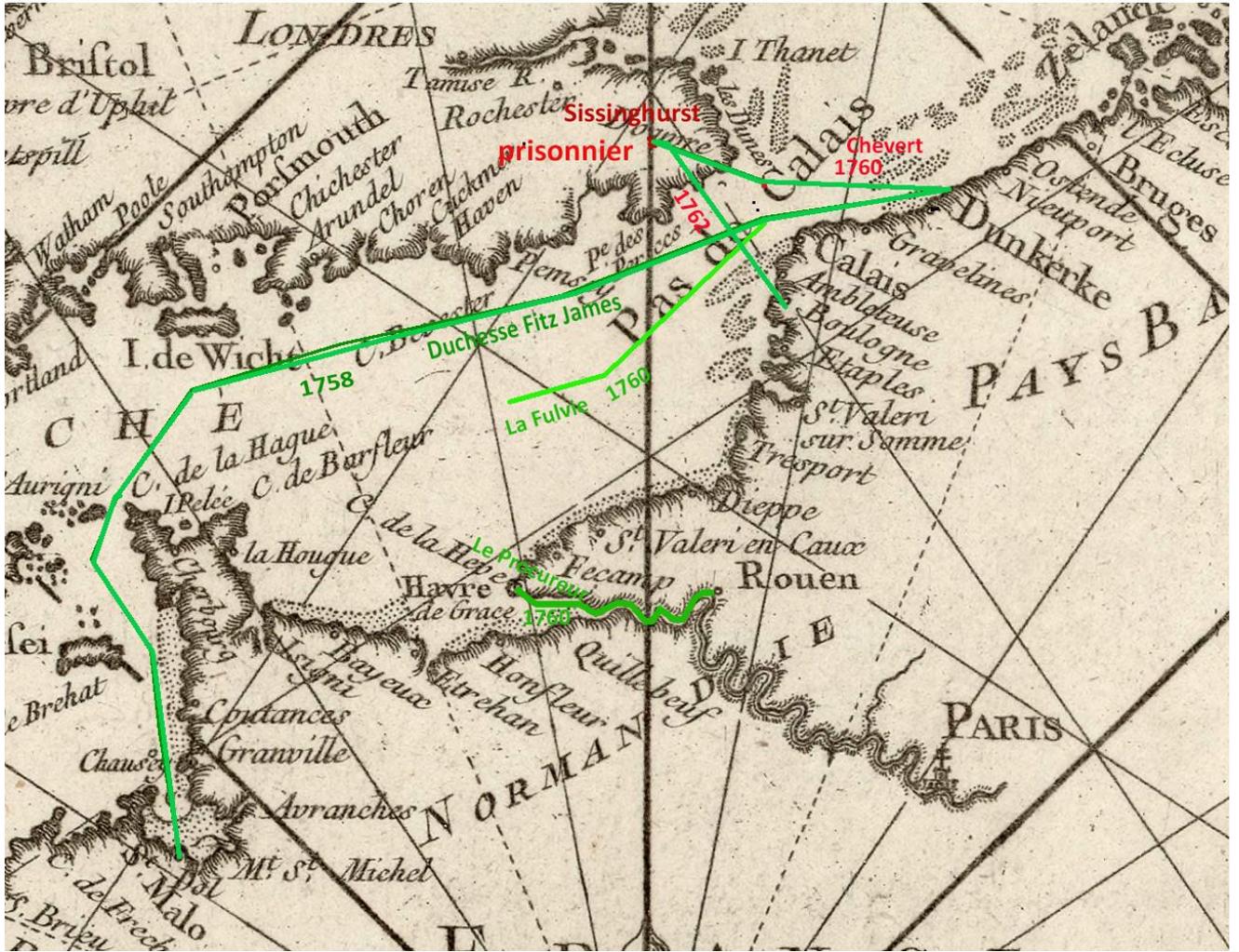
- **Marine royale**
- **Marine de commerce**
- - - **Pavillon étranger**



BnF, Gallica, carte des « costes maritimes de l'Europe » 1756 – Nolin Jean-Baptiste.

- Corsaire
- Marine royale
- Marine de Commerce

Ses activités de corsaire et fluviales (détails)



Les péripéties détaillés

Enregistré officiellement le 16 Août 1753 à l'inscription maritime, son premier voyage se fera sur un bateau de commerce .

du 13 septembre 1753 au 26 juillet 1754 :

matelot sur le « Favory » pour la Martinique

Sa carrière, aurait pu être linéaire dans la marine marchande, une fois son service dans la marine royale accompli. C'eût été sans compter les conflits déclarés ou larvés dus aux relations compliquées avec les Anglais (Guerre de 7 ans de 1756 à 1763¹⁰, guerre de course¹¹, indépendance de l'Amérique...). Elle fut plutôt tumultueuse !

En effet, dès 1740, la France et l'Angleterre entrent en concurrence sur le terrain commercial et colonial. En cette période l'Angleterre développe avec vigueur ses colonies d'Amérique du Nord et la France fonde des établissements un peu partout. La concurrence anglo-française est particulièrement vive aux Antilles où leurs possessions sont enchevêtrées.

Ces régions fournissent en abondance des matières premières et offrent en outre des débouchés à la production industrielle et la Métropole tient à se réserver étroitement le commerce avec ses colonies d'outre-mer quelles que soient les circonstances.

Toute la carrière de Jean-Baptiste Le Grip sera tributaire de ces conflits incessants.

Jean- Baptiste Le Grip dans la marine royale

Depuis Colbert, sévissait le système des classes, appliqué aux inscrits maritimes. Ce système leur imposait, entre 20 et 26 ans, de servir dans la marine royale, à tour de rôle. Aussi, quasiment dès son engagement (il a 21 ans en 1755), J.B. Le Grip est-il concerné par cette mesure et le sera plusieurs fois dans sa vie, selon les aléas des conflits où la France est engagée.

Outre les risques engendrés par les affrontements avec l'ennemi, les conditions de vie dans la marine royale étaient dures¹² ¹³, nourriture peu abondante, parfois avariée, épidémies, menace du scorbut, discipline très stricte mais... JB Le Grip ne pouvait y échapper.

Brest est le siège de la marine royale. C'est de là que partent ses missions.

¹⁰ gallica.bnf.fr/essentiels/repere/guerre-sept-ans-1756-1763

¹¹ https://www.herodote.net/guerre_de_course_corsaire-mot-19.php

¹² Reussner A. L'hygiène navale à la fin du XVIIIe siècle. In: Revue de l'histoire des colonies françaises, tome 19, n°79, Janvier-février 1931. pp. 35-54

https://www.persee.fr/doc/outre_0399-1377_1931_num_19_79_1041

¹³ http://www.musee-marine.fr/programmes_multimedia/vieabord/vieABord_fr.html



vue du port de Brest, le château, la mâture. (Louis Nicolas Ozanne)

Du 3 mars 1755 au 18 novembre 1755 :

levée pour Brest pour matelot à 11 livres.

Mis sur le navire « le Héros » où il a servi 6 mois 25 jours à 11 livres .mte.13.

A peine est-il enrôlé, que, en mai 1755, l'Angleterre, avant toute déclaration de guerre, s'empare de 300 vaisseaux marchands français, valant 30 millions, qui, tous, revenaient des Antilles, ainsi que de 10000 matelots, sonnant le début de la guerre de 7 ans¹⁴. L'Angleterre visait ainsi à affaiblir la flotte française en la privant d'un grand nombre de marins mobilisables, pour mieux affirmer sa suprématie sur l'outre-mer¹⁵ et portait un coup sensible aux finances du royaume.

La Normandie eut à déplorer la perte de 130 navires. Louis XV ne déclara officiellement la guerre qu'en Juin 1756¹⁶ n'autorisant aucune mesure militaire, avant cette date, qui aurait pu être interprétée par les Anglais comme une agression.

Lorsque Le Grip fait partie de l'équipage du « **Héros** », celui-ci, bâtiment de l'escadre de Brest (9 vaisseaux et quelques frégates), doit participer, avec celle-ci, commandée par du Bois de la Motte, à l'escorte de 18 bâtiments portant des renforts pour le Canada. Mais, les ordres étant de prendre le moins de risques possibles face aux forces anglaises, elle se contente de faire une croisière sur les côtes françaises jusqu'en mai puis patrouille au large de Brest jusqu'à Lisbonne et Cadix pour protéger l'arrivée des convois de commerce¹⁷ en attendant le retour de du Bois.

¹⁴ ASSP, des pilotes normands, Denoville, commentaires historiques, La guerre de 7 ans, Françoise Doray.

¹⁵ Les ports normands : un modèle ? Le havre, port de guerre au XVIIIe
<https://books.openedition.org/purh/7835?lang=fr>

¹⁶ Gallica, BnF, Les communications de la France avec ses colonies des Antilles pendant les guerres de succession d'Autriche et de Sept Ans : (1744 - 1763) / travail de M. le L. V. Costet, page 48, École supérieure de guerre navale. Paris, 1928

¹⁷ Le Héros, carrière du vaisseau pendant la guerre de 7 ans, wikipedia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Héros

En Septembre, l'escadre rentre à Brest en ayant réussi à éviter les Anglais et leurs 17 vaisseaux.

16 février 1756 :

Levée pour Brest comme matelot à 14 livres

Mis sur le « Bienfaisant » le 10 mars où il a servi 8 mois 12 jours .

Le « Bienfaisant » n'apparaît dans aucune escadre avant 1758. Sa destination en 1756 n'est pas précisée sur l'état de service de Le Grip. En fait, l'escadre de Brest, qui, en 1756, compte 12 vaisseaux armés, ne fait aucune sortie. Les bâtiments se trouvent constamment sur la rade, se préparant à partir pour les colonies, donnant l'apparence d'être forte, pour que sa seule présence suffise à fixer les forces anglaises. Vingt vaisseaux anglais restent effectivement sous Ouessant mais ils constituent une couverture à l'abri de laquelle les attaques fonctionnent librement !

1757

A servi 6 mois 1 jour à 18 livres sur le « Greenwich »

C'est un vaisseau britannique capturé par la marine royale le 18 mars 1757 qui a fait campagne à St Domingue en 1757.

Il a été impliqué dans la bataille du Cap français¹⁸ le 21 octobre 1757. Chargée de protéger un convoi marchand qui rentrait en métropole, la flotte française, dont le Greenwich, est interceptée par trois vaisseaux de ligne anglais. Un combat s'engage dont l'issue est incertaine et les adversaires rentrent chacun à leur base pour effectuer les réparations nécessaires. Au mois de novembre, le convoi reprend la mer et atteint La France. A l'approche des côtes françaises, il essuie une tempête, le « Greenwich » s'échoue et est perdu le 1^{er} janvier 1758.

Il est cité dans un arrêté du Conseil d'état du Roi du 20 décembre 1758.

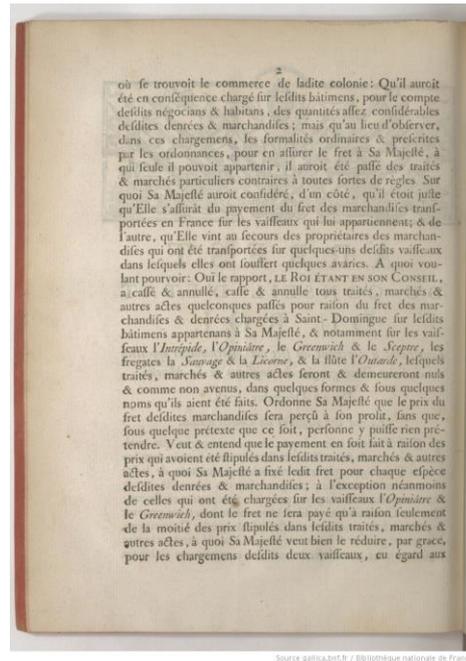
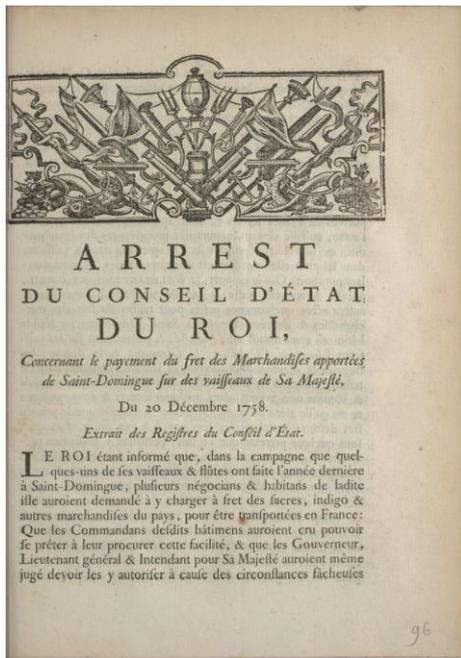
En effet, en 1757, les négociants de l'île de St Domingue qui rencontraient des difficultés pour acheminer leurs denrées vers la France, ont sollicité les commandants des bâtiments de la flotte royale présents, dont le Greenwich, pour jouer le rôle de bâtiment de commerce de substitution ce qui n'était pas leur vocation. Les commandants ont accepté de charger leurs marchandises.

Par un arrêté du Conseil d'état, le roi entend bien tirer profit¹⁹ de cette situation en taxant lesdites marchandises. Cependant l'arrêté tient compte des dommages subis par les denrées du fait de l'échouage du bateau et sa Majesté veut bien réduire les taxes « par grâce » « eu égard aux avaries qu'ils y ont souffertes »

¹⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_de_Cap-Fran%C3%A7ais

¹⁹ BNF, Gallica, arrêt du conseil d'état concernant le paiement du frêt des marchandises apportées de St Domingue sur les vaisseaux de sa Majesté 1758 .

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97415101>



1758

Le Grip quitte le service du roi et s'engage sur un bateau corsaire.

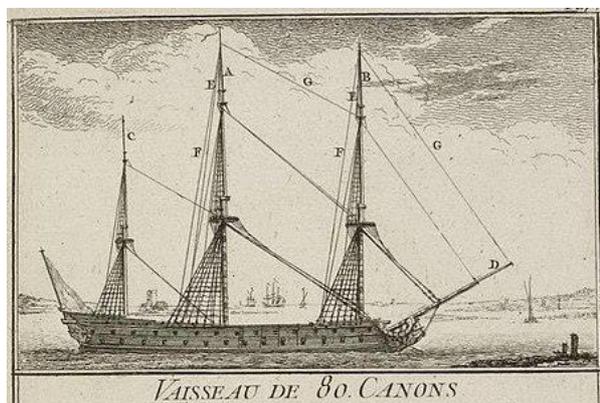
Mais il est aussitôt rappelé dans la marine royale. Les Anglais exercent un blocus très sévère le long des côtes françaises et la marine royale subissant beaucoup de pertes, les appelés des classes ne suffisent plus à constituer des équipages. On appelle des « réservistes »

La décision de forcer ce blocus est prise et Le Grip est de nouveau enrôlé.

Du 6 mai au 21 novembre 1759

28 mai matelot à 18 livres

Levée pour Brest, mis sur « le Formidable »



Pris par les Anglais

Le 21 novembre échange et mis à terre à Vannes, a servi sur ce navire 6 mois 5 jours du 6 may au 21 novembre qu'il a été pris

En 1759 « Le Formidable » est à Brest la plupart du temps pour se préparer à une opération de débarquement en Angleterre

En novembre, faisant partie de l'escadre de 21 vaisseaux qui doit escorter l'armée d'invasion stationnée à Vannes, il sort de Brest pour se rendre à Vannes avec 800 hommes d'équipage. C'est le navire-amiral. Repérée par les Anglais, l'escadre tente de se replier dans la baie de Quiberon mais est poursuivie, l'arrière garde dont fait partie « le Formidable » est rattrapée près des récifs des Cardinaux où s'engage un des combats les plus sanglants de la guerre de 7 ans, ²⁰

Extrait de la lettre d'un garde marine relatant le combat du 20 novembre 1759 auquel il a participé à bord du *Formidable* :

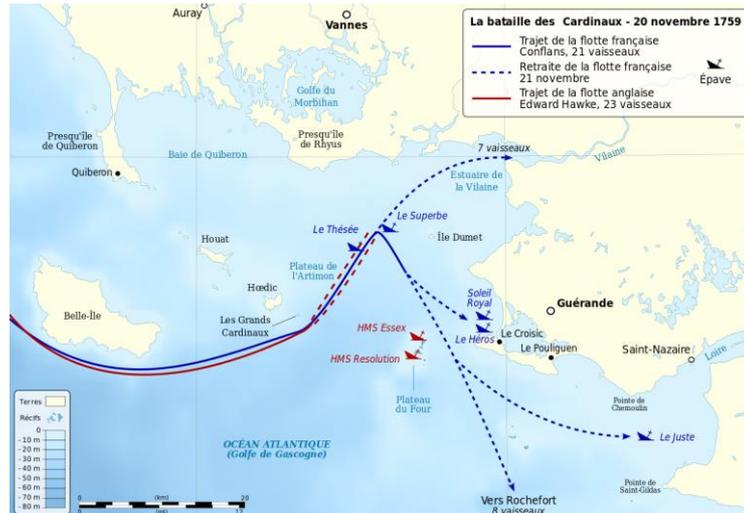
« Je profite de l'occasion qui part pour transporter les blessés à terre, pour vous dire que mon cousin se porte bien ainsi que moi, ce qui est fort heureux après une affaire aussi vive que celle dans laquelle nous avons été sacrifiés. Je ne puis vous donner aucun détail ici, mais je vous dirai qu'à moins de couler bas (ce qui a pensé nous arriver), on ne peut rien voir d'aussi sanglant et d'aussi meurtrier. Près de 200 hommes tués et 250 blessés, non pas légèrement, mais les trois quarts et demi bras, cuisses, jambes coupés, tant officiers que gardes de la marine. Il y a eu sept de ces derniers tués, un autre la jambe coupée, un autre le bras cassé. Deux officiers de Saintonge tués, deux autres morts de leurs blessures, et un autre prêt à rendre le dernier soupir. 18 coups de canon à tribord, 15 à bâbord [au-dessous de la flottaison], 6 pieds d'eau dans la cale. Notre vergue d'artimon, en tombant, a enfoncé le gaillard d'arrière, le mât d'artimon a été jeté bas après le combat, parce qu'il était percé de part en part en différents endroits, les autres mâts également endommagés, les manœuvres et les voiles coupées, presque tous nos haubans hachés, nos canons démontés, le feu à bord... En un mot, il est exactement vrai que nous avons essuyé le feu de quinze vaisseaux ennemis, les uns après les autres pendant une heure et demie ; toujours deux vaisseaux par notre travers, tribord et bâbord, presque vergue à vergue, et toujours l'un qui se relevait de temps en temps en travers dans nos eaux. La roue, la barre et le gouvernail emportés, et pour comble de malheur pillés et volés »

L'équipage est décimé. Lapérouse, blessé, âgé de 18 ans, fait prisonnier et presque aussitôt échangé, sera un des survivants ainsi que ...

Le Grip dont on ne sait s'il a été blessé !

Le navire est pris par les Anglais, réparé et intégré à leur flotte jusqu'en 1768

²⁰ lettre écrite le 26 novembre 1759, archives de la chambre de commerce de Nantes, carton Marine royale, n°21,cote 5.



Carte de la Bataille des Cardinaux entre la flotte française de Hubert de Brienne de Conflans et la flotte anglaise d'Edward Hawke, le 20 novembre 1759. (Wikipedia)

The battle of Quiberon Bay, avec à gauche le « Formidable » amariné par une frégate



Richard Wright, *The day after*

2 janvier 1760

retour

le dit jour permis d'aller à Dieppe ou Dunkerque prendre une course²¹

Entre 1760 et 1763 JB Le Grip navigue sur des bateaux corsaires et est fait prisonnier pendant deux ans par les Anglais (voir plus loin sa carrière de corsaire)

²¹ [Wikipedia.org/wiki/Corsaire](https://fr.wikipedia.org/wiki/Corsaire)

A partir de 1765 jusqu'en 1779 puis de 1781 à 1791 année où il décide de rester à terre il se consacre à la marine de commerce.

1779

service

Du 1^{er} janvier 1780 au 5 juillet 1780

« Commandé pour aller servir » à Brest officier auxiliaire en service embarqué sur « la Capricieuse » à Lorient . Pris par les Anglais.

Pourquoi « commandé pour aller servir » à cette date, c'est à dire réquisitionné ? Le système de classes est toujours en vigueur et, étant donné son âge et son grade (les capitaines sont théoriquement exemptés), J.B. Le Grip n'aurait pas dû être concerné. Mais compte tenu du coût humain élevé de chaque guerre navale,²² l'effectif de la classe de service s'avérait toujours insuffisant.

Des officiers sont donc rappelés en dehors de leur période officielle, c'est ce qu'a subi Le Grip.

Il s'agit donc d'une mesure exceptionnelle en temps de guerre.

En effet, La France s'est engagée en 1778 dans une aide navale et terrestre et a envoyé un corps expéditionnaire en soutien à la guerre d'indépendance en Amérique, décision très coûteuse en hommes.

L'affrontement contre les Anglais, le 5 juillet 1780, au large du Cap Finisterre (Espagne) sera très violent ainsi que le relate les textes suivants.

Relation de la capture de la Capricieuse²³

« Le premier bâtiment à porter le nom de Capricieuse fut une frégate.

Entrée en service en 1779, elle eut une carrière très brève.

Le 5 juillet 1780, le capitaine Lebreton de Ransanne commandant la frégate la Capricieuse, en croisière sous le cap Finisterre, fut chassé par deux bâtiments qu'il avait vainement cherché à éviter et dont il ne put apprécier la force qu'à 10 heures du soir. C'étaient les frégates anglaises Prudente de 44 canons, commandé par le capitaine Waldegrave, et Licorne de 40 canons, commandé par le capitaine Cadogan.

A 11h30, la première fut en position d'engager le combat; une heure trente plus tard, la Licorne soutenait sa compagnie. La lutte la plus acharnée dura depuis 5 heures, lorsque le lieutenant Cherval prit le commandement de la Capricieuse : le capitaine de Ransanne et le lieutenant de Chappelle-Fontaine avait été tués; le lieutenant Cherval était blessé. Les mâts et le grément de la frégate française étaient hachés, les canons étaient presque tous démontés; enfin, elle coulait bas : son pavillon fut amené. Les Anglais en avaient à peine pris possession que le grand mât et le mât de misaine s'abattirent. Les capteurs ne jugeant pas pouvoir tenir la Capricieuse à flot, y mirent le feu. Les frégates anglaises avait de nombreuses et graves avaries. »

²² unicaen.fr/cimarconet

²³ <http://www.netmarine.net/bat/patrouil/capricieuse/celebre.htm>

escorte. Quatorze de ces Navires étoient chargés pour les îles Françaises de l'Amérique, & se sont séparés du convoi lorsqu'ils ont été parvenus à une hauteur qui les mettoit hors des parages occupés par les Croiseurs ennemis. Le *Fier-Rodrigue* a convoyé les seize autres Bâtimens, jusqu'à l'entrée de la rivière de Bordeaux; & y a pareillement fait entrer deux Navires richement chargés, venant d'Antigues, dont il s'étoit emparé pendant sa traversée.

De Paris, le 8 Août 1780.

Lettre du Chevalier de Cherval, Lieutenant de Frégate, embarqué sur la Frégate du Roi la *Capricieuse*, adressée au Secrétaire d'État ayant le département de la Marine; de Portsmouth, le 21 Juillet 1780.

« J'AI l'honneur de vous prévenir que la Frégate du Roi la *Capricieuse*, sortie de l'Orient le 26 Juin, sous le commandement du sieur le Breton de Ranfanne, Lieutenant de Vaisseau, a été brûlée par les Anglois, après un combat de 5 heures $\frac{1}{2}$. »

« Le 4 Juillet, étant par les 44 degrés de latitude & 9 degrés de longitude, méridien de Paris, nous eumes connoissance, au point du jour, de deux Bâtimens que nous jugeames être deux Frégates. Toute la journée nous restames en calme, pouvant à peine gouverner. Vers les 10 heures du soir, il s'éleva un petit vent qui porta vers nous deux Bâtimens: c'étoit deux Frégates Angloises, la *Prudente*, de 28 canons de douze, 8 de six & 4 obusiers de dix-huit; la *Licorne*, de 26 canons de neuf & de 6 de six. Nous commençames le combat à 11 heures $\frac{1}{2}$ avec la *Prudente*. Une grande heure après, au moment où nous étions le plus acharnés, la *Licorne* vint nous prendre en hanche, & nous fit un mal infini. Le combat devint plus furieux que jamais; nous étions bord à bord avec la *Prudente*, à qui nous fimes payer le mal que nous faisoit sa compagnie. Plus les Ennemis du Roi nous pressoient, plus le courage de notre Équipage augmentoit. Nous nous battimes pendant 4 heures sans que les Ennemis pussent se flatter d'avoir remporté quelqu'avantage; mais malheureusement le sieur de Chapele-Fontaine, Lieutenant de

notre Frégate, & peu de temps après mon brave Capitaine, perdirent la vie. Je voulus venger leur mort, & retarder notre perte de quelque momens; je fis continuer le feu avec plus de fureur, mais enfin il fallut céder. Toutes nos manœuvres coupées, les mâts criblés de coups de canon & prêts à tomber; la Frégate percée à l'eau de treize boulets; les canons presque tous démontés, & la moitié de mon monde tué ou blessé; sans nulle ressource & prêt à couler bas, je crus qu'il étoit temps de se rendre, & je fis amener le pavillon. Il étoit temps, en effet; car à peine les Anglois furent-ils à bord, que le grand mât, & ensuite le mât de misaine tombèrent. Enfin les Ennemis jugeant qu'il leur étoit impossible de sauver la Frégate, vu le triste état où elle étoit, se présèrent de nous en tirer; & à peine fimes-nous rendus à leur bord, que le feu prit à la *Capricieuse*. »

« Je ne saurois donner trop d'éloges à notre Équipage; & de l'aveu même de nos Ennemis, ils n'ont jamais vu un combat plus vif avec des forces si inégales, & toujours à la demi-portée de pistolet. »

« On doit l'opiniâtreté du combat au zèle des Officiers & à l'ordre qu'ils ont fait observer; ce qui n'est pas aisé pendant la nuit. Les sieurs le Grip & Guérin, Lieutenans de Frégate auxiliaires, & le sieur Grossletête, Lieutenant du régiment de la Marine, ont été blessés. Les sieurs Didoupe & Ouin, 3.^e & 4.^e Officiers auxiliaires de la Frégate, sont les seuls qui ne l'aient pas été. Tous ces Officiers ont donné les plus grandes preuves de zèle, de valeur & d'intrepidité. L'Équipage s'est comporté avec tout le sang-froid & la bravoure que nous devions en attendre. J'ai été blessé en trois endroits; une des blessures est assez grave. »

« Le Capitaine Anglois le sieur Walgrave a tous les soins & toutes les attentions imaginables pour les prisonniers qui malheureusement étoient tous nuds, n'ayant pas eu le temps d'emporter le peu de hardes que ce combat avoit épargné. »

« Je vous demande pardon si cette relation est si mal rédigée; mais voilà la première fois de ma vie que je fais une description de combat; & vraiment je crois que je fais mieux combattre qu'écrire. »

la gazette de France Août 1780

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Du 5 juillet 1780 au 30 novembre 1780

J.B. Le Grip, blessé, est captif en Irlande

Le 4 Août

Il fait une demande de pension ainsi que cinq autres capitaines embarqués comme officiers auxiliaires sur « la Capricieuse ».

En effet, le versement d'une pension aux marins « estropiés » était une faveur accordée par le roi qu'il fallait solliciter et non un droit malgré l'existence d'une « Caisse des Invalides » alimentée par des prélèvements sur la solde de toute la marine royale.²⁴

Le 21 octobre

Les ordres du roi donnent droit à ces pensions. Le capitaine Le Grip est encore prisonnier en Irlande, à cette date. Il la recevra à son retour.²⁵

30 Novembre

Retour par Lorient

Jusqu'en 1784 il navigue sur des bateaux marchands

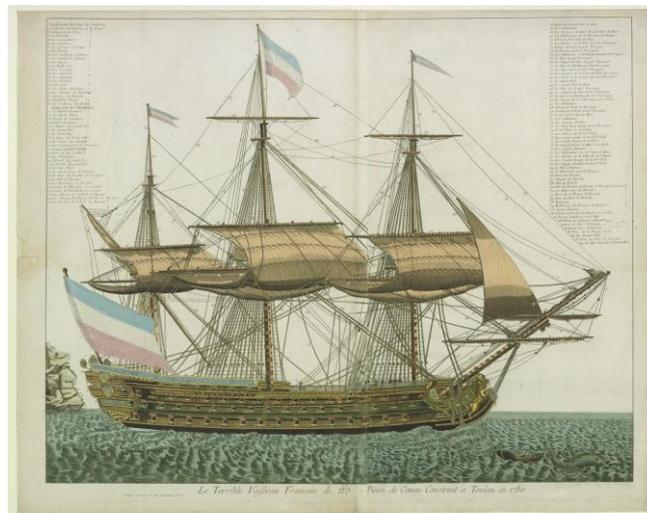
Du 8 mars 1784 au 1^{er} septembre 1786

8 Mars 1784 :

Capitaine sur « **le Terrible** pour la Martinique

Navire construit en 1780, vaisseau de la 2^e escadre de Brest.

Jean-Baptiste Le Grip est-il de nouveau réquisitionné ou est-il volontaire pour cette mission ? Quoi qu'il en soit, sa connaissance de la route des Antilles et son expérience militaire lui donnent les compétences requises pour l'accomplir.



Le Terrible vaisseau français construit en 1780, estampe.

15 Juin

Débarqué et resté en ce lieu pour affaires du navire

9 Décembre

Rembarqué au même lieu sur le dit navire

²⁴ le système des classes de 1665 à 1784, cimarconet, J.L. Lenhof et A. Zysberg, CNRS, unicaen

²⁵ Archives Nationales Marine G/84

23 avril 1785

Retour et désarmé

10 Décembre

Capitaine sur « **le Terrible** » pour la Martinique N°194

1^{er} septembre 1786

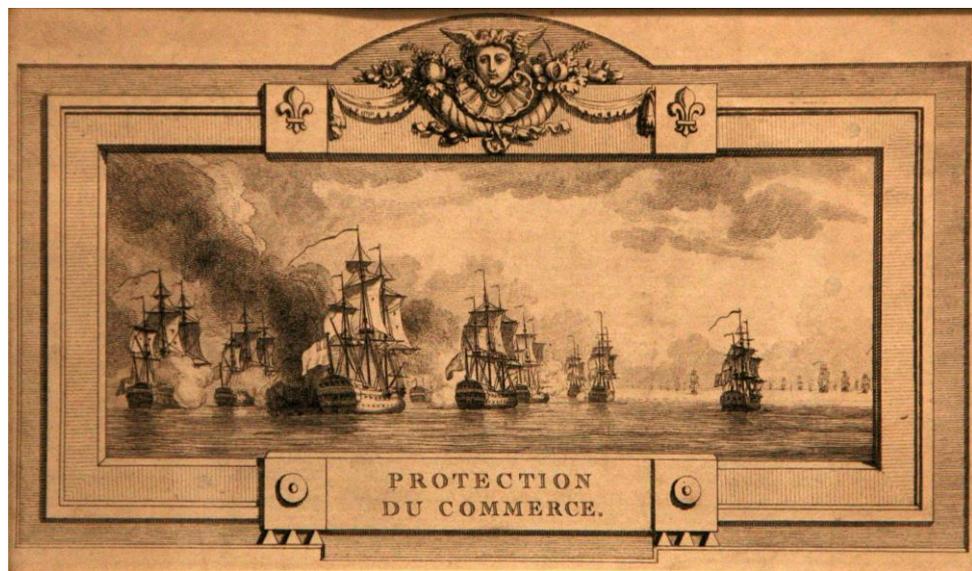
Retour, désarmé N°140 (8mois 21jours)

Tous les conflits européens ont eu leur composante « caraïbe ». Dès 1745 les Anglais ont fait subir à la Martinique un sévère blocus, destiné à affamer la population, que les corsaires ont réussi à déjouer. Ensuite c'est périodiquement que l'île est attaquée par les Anglais, prise et restituée par deux fois pendant la guerre de 7 ans.

En 1782 la France se lance à conquête de la Jamaïque, colonie anglaise. Poursuivie, l'escadre française est défaite, à la bataille des Saintes²⁶, qui se déroule du 9 au 12 avril,

Le 3 septembre 1783 la Paix de Versailles entre L'Espagne, la Grande Bretagne et la France redistribue les colonies des Antilles.²⁷

La France récupère la Martinique. L'expédition du « Terrible » se justifie dès lors pour faire respecter les clauses de la paix et protéger les navires de commerce, mission essentielle de la marine royale durant les conflits.



²⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_des_Saintes

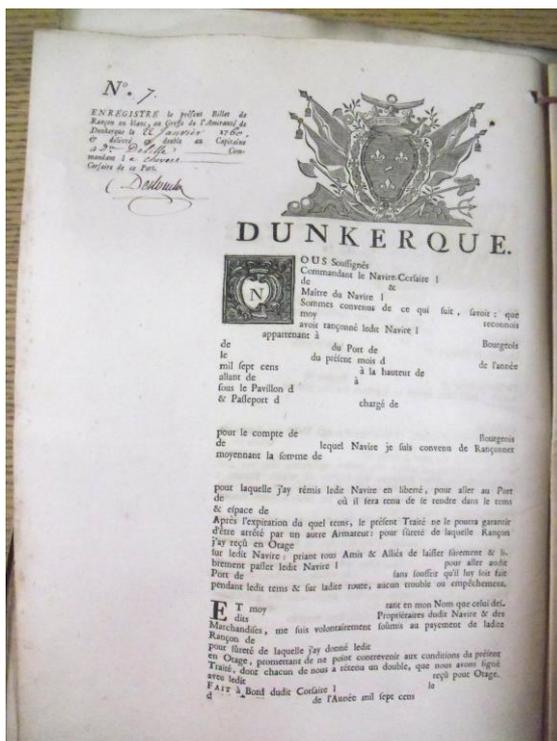
²⁷ BnF, Gallica, la Martinique : carrefour du monde caraïbe, Auguste Joyau, 1967.

Sa carrière de corsaire

En ces années où l'Angleterre affirme sa supériorité maritime et cherche à ruiner le commerce de la France en particulier avec les Antilles, les négociants français, devant l'incapacité de la flotte royale à faire face aux attaques anglaises, décident d'assurer non seulement leur propre protection par des bateaux corsaires mais aussi de s'en prendre aux bateaux ennemis pour s'emparer de leur cargaison. C'est la guerre de course²⁸

Cet accord avec le Roi se veut gagnant-gagnant : mais c'est le Roi qui en est le véritable bénéficiaire. Il accorde aux négociants volontaires le droit d'armer certains de leurs bateaux pour la course, prélève une part sur la revente des prises et s'exonère de l'entretien de troupes qui devraient assurer ce rôle.

La gestion des prises est très encadrée et quelque peu « paperassière ». Par exemple, l'Amirauté remettait au capitaine du bateau corsaire des formulaires où il leur suffisait de remplir les rubriques prévues qui étaient destinées à consigner les renseignements sur les bateaux capturés.



Dunkerque

Nous soussigné
 Commandant le navire corsaire :
 De à
 Maitre du navire
 Sommes convenu de ce qui suit savoir que
 Moi reconnais
 Avoir rançonné ledit navire
 Appartenant à bourgeois
 De du port de
 Le du présent mois d de l'année
 Mil sept cens à la hauteur de
 Sous pavillon d'
 Et passeport d chargé de
 Pour le compte de bourgeois
 moyennant la somme de
 pour laquelle j'ay remis ledit Navire en liberté, pour aller au Port de
 où il sera tenu de se rendre dans le cours
 de six semaines
 Après l'expiration duquel terme, le présent Traité ne le pourra garantir
 d'être arrêté par un autre armateur pour sureté de laquelle
 rançon
 J'ai reçu en otage

A partir de 1758, le commerce vers les colonies est très perturbé. Il n'est plus question d'envoyer autre chose que des vivres et munitions pour les bâtiments de guerre et encore ! quand les attaques des Anglais ne les interceptent pas. Il n'y a plus de recrutement pour les bateaux de commerce traditionnels. J.B Le Grip avait l'expérience des combats, les revenus des corsaires étaient plus élevés que ceux des marins, il s'engage donc. Si son premier bateau corsaire est de St Malo, il

²⁸ Wikipedia.org/wiki/Corsaire

prendra les autres courses de Dunkerque, le port principal pour cette activité avant St Malo et Morlaix.

1758

Mis le 30 janvier, le dit jour sur la « Duchesse Fitz James » de St Malo pour Malo où le corsaire a désarmé

(Malo actuellement Malo-les-bains fait partie du port de Dunkerque)

En 1758 ce bateau réalisa la prise de « l'Aventure » de Guernesey. On peut supposer que Le Grip y participa.²⁹

Le 15 juillet

permis d'aller en course à Dunkerque

Du 30 janvier 1760 au 2 juin

**30 janvier embarqué sur la « Fulvie » désarmé audit lieu le 2 juin
20 dudit retour**

28 juin 1760

Permis d'aller à Rouen embarquer sur le bateau plat n°24

Ces bateaux à fond plat peuvent être de grandes dimensions et transportent des objets de chargement ou des troupes de descente.

(On trouve dans les registres d'inscription maritime la dénomination « bateau plat du Roy n°...») on n'a aucune précision sur ce bateau n° 24 ni sur ce qu'il transportait ni où il est allé ni combien de temps Legrip y est resté. Ce genre de bateau était adapté à la navigation fluviale.

Embarque sur « le Procureur » retour le 2 septembre

Du 6 septembre 1760 au 30 janvier 1761

**Permis d'aller à Dieppe ou Dunkerque prendre une course
Embarqué sur le « Chevert »**

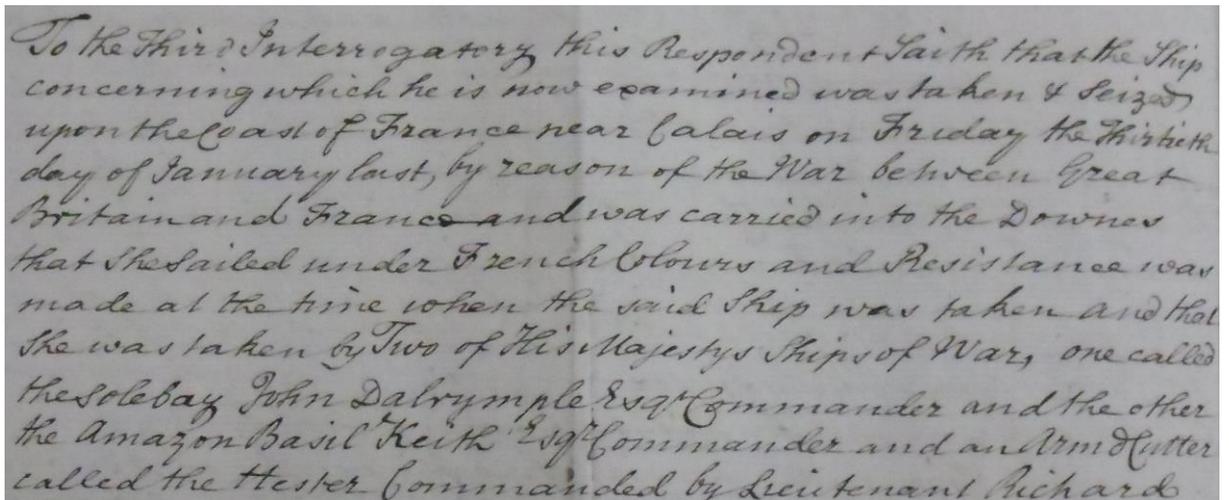
30 janvier 1761

pris par les Anglais

Pour chaque bateau pris, les Anglais suivaient une procédure d'interrogatoires très précise consignés très officiellement et actuellement conservés dans les « Prize papers » (archives nationales de Kew en Grande Bretagne). Ces précieux documents nous apprennent que ce bateau corsaire était une frégate, avait pour capitaine Adrien de Lille de Dunkerque âgé de 39 ans et qu'il a été pris et saisi

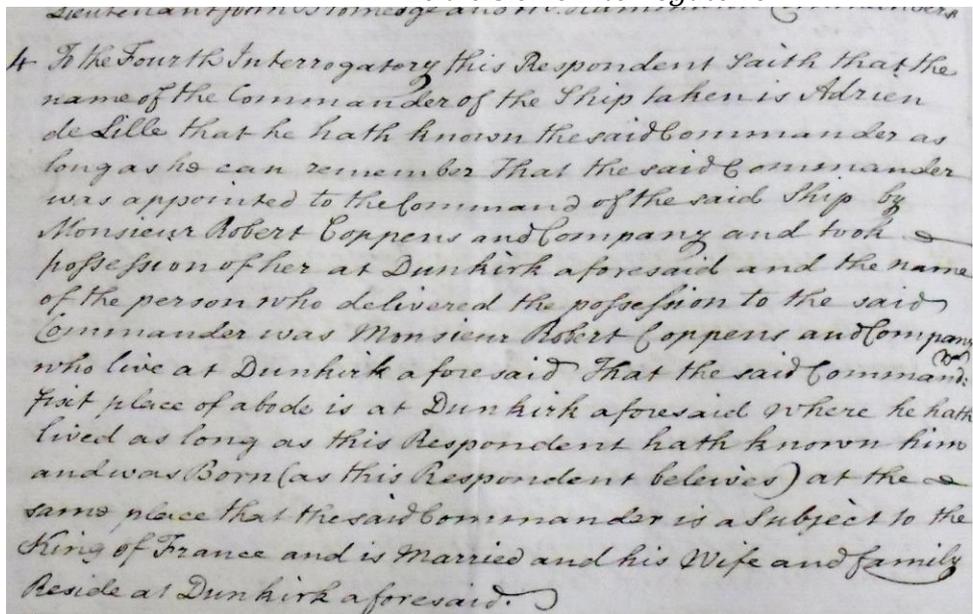
²⁹ www.jjsalein.com/index.htm, base de données des bateaux corsaires

près des côtes de France près de Calais le vendredi 30 janvier par deux navires anglais, le Solebay et l'Amazone après avoir résisté.



To the Third Interrogatory this Respondent saith that the Ship concerning which he is now examined was taken & seized upon the coast of France near Calais on Friday the Thirtieth day of January last, by reason of the War between Great Britain and France and was carried into the Downs that she sailed under French Colours and Assistance was made at the time when the said Ship was taken and that she was taken by Two of His Majestys Ships of War, one called the Solebay John Dalrymple Esq^r Commander and the other the Amazon Basil Keith Esq^r Commander and an Arm'd Cutter called the Hester Commanded by Lieutenant Richard

Le troisième interrogatoire

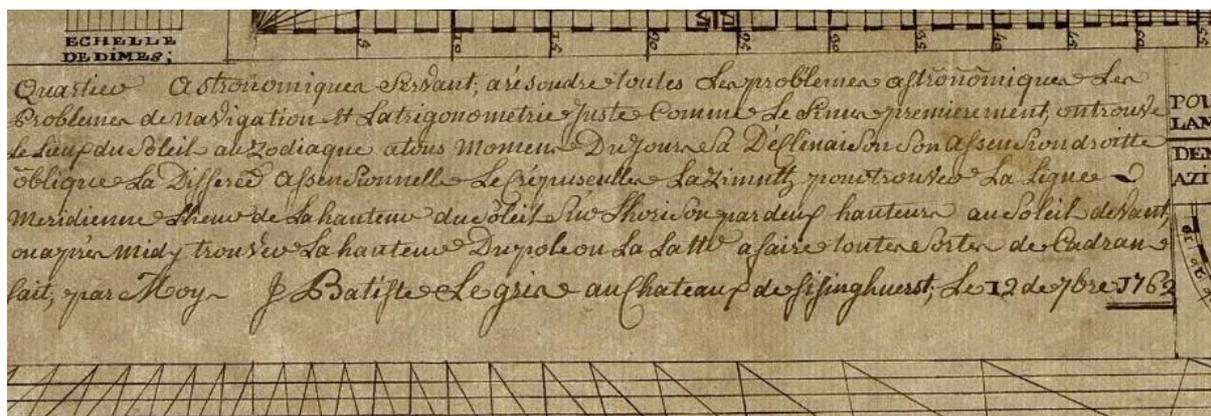


To the Fourth Interrogatory this Respondent saith that the name of the Commander of the Ship taken is Adrien de Lille that he hath known the said Commander as long as he can remember That the said Commander was appointed to the command of the said Ship by Monsieur Robert Coppens and Company and took possession of her at Dunkirk aforesaid and the name of the person who delivered the possession to the said Commander was Monsieur Robert Coppens and Company who live at Dunkirk aforesaid That the said Commanders first place of abode is at Dunkirk aforesaid where he hath lived as long as this Respondent hath known him and was Born (as this Respondent believes) at the same place that the said Commander is a Subject to the King of France and is married and his Wife and family reside at Dunkirk aforesaid.

Extrait de l'interrogatoire d'un membre d'équipage du Chevert

« 4- Dans le quatrième interrogatoire ce répondant dit que le nom du commandant du bateau qui a été pris est Adrien de Lille qu'il a connu le dit commandant depuis aussi longtemps qu'il peut s'en souvenir que ledit commandant fut nommé au commandement dudit bateau par Monsieur Robert Coppens et compagnie et a pris possession de celui-ci à Dunkirk susdit et le nom de la personne qui a délivré la possession au dit commandant était Monsieur Robert Coppens et compagnie qui vit à Dunkirk susdit que le domicile dudit commandant est à Dunkirk susdit où il a vécu depuis aussi longtemps que le répondant le connaît est né (à ce que le répondant croit) au même endroit que ledit commandant est un sujet du roi de France et est marié et sa femme et sa famille résident à Dunkirk susdit »

Son équipage se composait de 142 hommes dont 70 ou 80 étaient français, les autres étant hollandais, espagnols, et italiens embarqués à Dunkerque.



La détention dans le château-prison de Sissinghurst était très dure et les prisonniers y étaient particulièrement traités de manière inhumaine.



château de Sissinghurst 1756-1763. Dessin réalisé par un prisonnier.

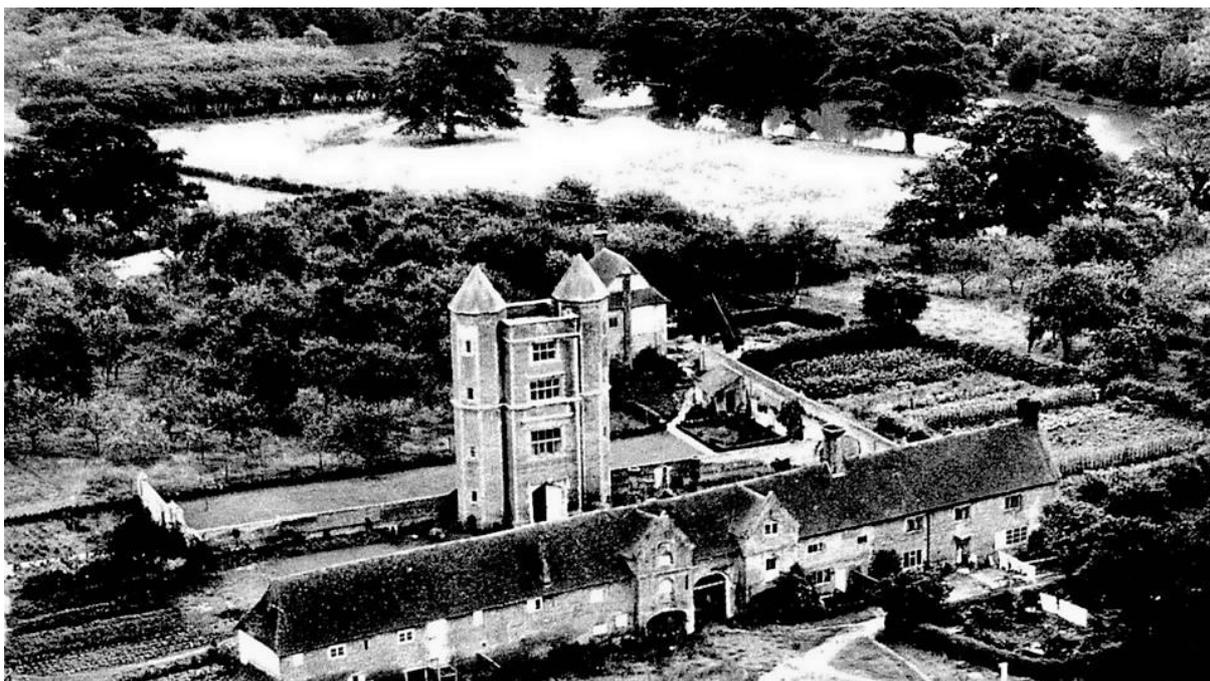
En 1762, l'année de la présence de JB Le Grip, la misère des prisonniers était telle qu'ils adressèrent une pétition à L'Amirauté³⁰, se plaignant d'une nourriture peu abondante et de mauvaise qualité, de mise au cachot arbitraire, du non-paiement intégral des travaux qu'ils accomplissaient et des mauvais traitements des gardes.

Leurs revendications furent étudiées, ils reçurent une réponse qui justifiait tout ce qu'ils subissaient par leurs manquements à l'observance des règlements !

Qu'en était-il de la situation personnelle de J.B. Le Grip ?

A l'époque il n'était que matelot et ne bénéficiait sans doute pas des conditions de détention, plus favorisées, des officiers, logés dans les tours. (seuls vestiges actuels dont les murs portent encore les graffitis de l'époque réalisés par les prisonniers, en particulier des dessins de leur bateau)

³⁰ Prisoners of war in England, 1756-1815, page 129 Abell Francis, 1914 ;



ruines de Sissinghurst. Les tours dans les années 1930

Comment a-t-il pu rédiger son « cayez de navigation »?

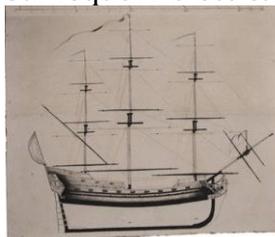
Le paiement de travaux éventuellement réalisés par les prisonniers est évoqué dans la pétition. Se peut-il qu'une faible rémunération ait pu servir par exemple à se procurer le papier nécessaire ?

L'étude du contenu montre qu'il s'agirait d'une compilation de plusieurs ouvrages antérieurs.³¹

Les conditions de vie des matelots à Sinssinghurst ne permettaient vraisemblablement pas d'avoir accès à une bibliothèque mais les matelots de diverses origines géographiques réunis dans cette prison pouvaient être en possession de leur propre « cayez » de navigation issu de cours de différents maitres (Par exemple, dans les documents d'un bateau du Croisic « les 2 sœurs » capturé en 1757, figurant dans les archives nationales de Kew, a été retrouvé un « cayez d'aprantissages appartenant à Jean Marie Lorans pilote »)

Peut-on, dans ces conditions, émettre l'hypothèse que ses codétenus aient pu apporter à J.B. Le Grip les informations nécessaires à la rédaction de son mémoire ? Ce qui pourrait expliquer que le cours semble dicté et les erreurs commises.

La dernière page est le croquis précis d'un bateau, une frégate, ce qu'était le Chevert. Est-ce l'équivalent de ces graffitis trouvés dans les tours ? En quelque sorte le souvenir du bateau sur lequel il a été capturé ?



³¹ Elisabeth Hébert, ASSP, Rouen

La « paix de Paris » est signée le **10 février 1763**, le château est évacué et JB Le Grip libéré. Il est signalé « passé à Boulogne sur un paquebot » et de retour **le 2 juillet**. Quatre mois se sont écoulés avant son rapatriement.

27 avril 1764 Pilote reçu à l'Amirauté

9 juin

« porté » aux capitaines f° 79 n° 317

J.B. Le Grip devient capitaine et ses états de service sont consignés sur un nouveau registre (c'est ce que signifie « porté »)

Dans la marine marchande

Deux formes de commerce sont pratiquées alors que JB Le Grip est engagé dans la marine :

Le commerce en droiture et le commerce triangulaire.

Le commerce en droiture se pratique directement avec les colonies d'Amérique.

Le commerce triangulaire très lucratif, repose sur la traite négrière : expéditions vers l'Afrique avec de la bimbelerie, en échange chargement d'esclaves vers les plantations antillaises, retour en métropole avec les produits exotiques.

Le Havre a été concerné par le commerce triangulaire mais ce trafic a été variable au cours du XVIIIe siècle : c'est dans les années 1775-77 qu'il a été le plus intense. L'essentiel du commerce est pratiqué en droiture vers les Antilles avec les difficultés que génèrent les patrouilles anglaises. Différentes stratégies sont adoptées par la marine royale pour protéger les bateaux marchands, des escortes sont souvent nécessaires et les pertes sont cependant importantes.

de Février à Septembre 1765

**Lieutenant et pilote sur le « Comte de Chessy » pour Cayenne N°117
Capitaine Jacques Thou**

Du 7 octobre 1765 au 10 juin 1766

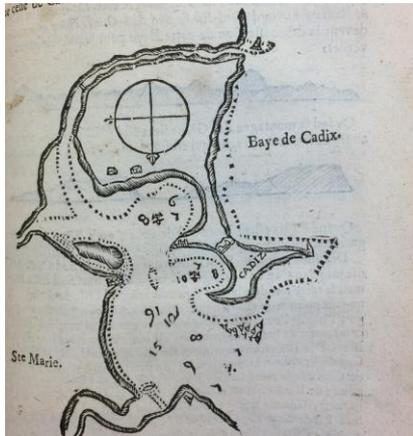
2° capitaine et pilote sur l'Entreprise vers Cadix n°139

Le 2 Février

**« l'Entreprise » fait naufrage « à la coste St Luc » près Cadix dans la
rivière de Séville**

Cadix était un port d'abord dangereux³² mais passage obligé vers les Antilles. « Le petit flambeau de la mer ou le véritable guide des pilotes côtiers » décrit longuement les abords de la baie de Cadix, situe les nombreux récifs et pièges redoutés par les marins, croquis à l'appui.

³² Gallica, le petit flambeau de la mer ou le véritable guide des pilotes côtiers, feu Sieur Bougart, 1763, page 273.



Au Mois. D E P A R T E M E N T Du Havre

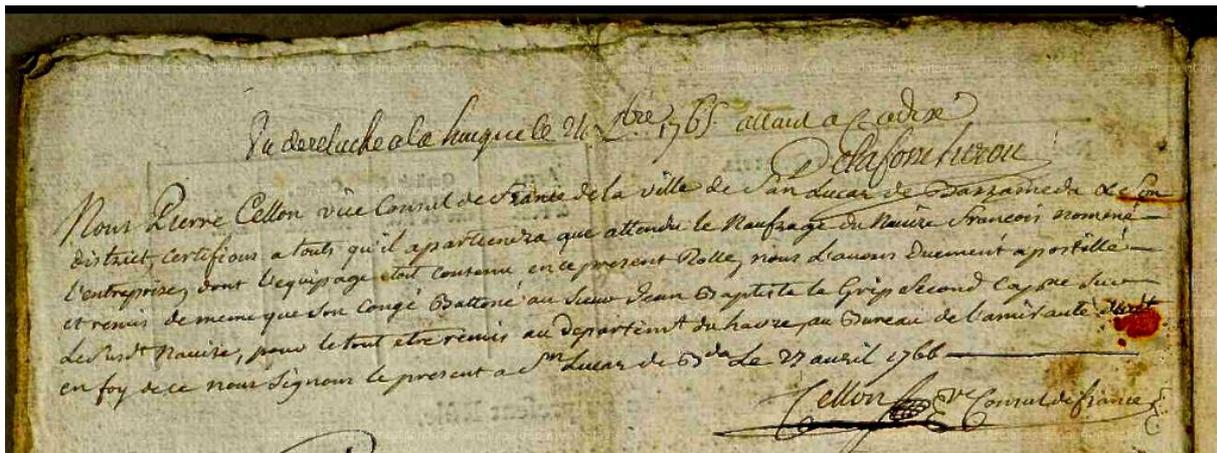
ROLE de l'Equipage du Navire *L'Entreprise* D'Inde
 construit en 17 à *Cadix* du port de 200 tonneaux, armé en
 Guerre de Canons, & de en Marchandise, de & de livres de
 calibre, ayant Pierriers, Fuzils, Sabres, tirant d'eau chargé pieds, &
 non chargé 9 pieds, 2 Ponts Gaillard, appartenant à *M. Desaubios Vatel*
 d' *Meules* armé à *Havre* par *Le^{sr} Desaubios Vatel*
 sous le commandement de *Le^{sr} Rabier* pour aller
 à *Cadix* avec *trois* mois d'Avance, qui doivent
 courir du jour de la sortie du *St. Navire*

NOM, SURNOM, DEMOURS & QUALITES	Age, Taille & Poids	Qualités & solde au service de Roi.	Classe, Folles & Numéros	Années pour mois.
<i>Officiers</i>				
<i>Le^{sr} François Jacques Rabier</i>	<i>35. 11. 6.</i>	<i>35. 11. 6.</i>	<i>35. 11. 6.</i>	<i>150.</i>
<i>Jean Baptiste le Grip</i>	<i>31. 11. 6.</i>	<i>31. 11. 6.</i>	<i>31. 11. 6.</i>	<i>170.</i>
<i>Flaudes Jean Flaud & pairbourg</i>	<i>22. 11. 6.</i>	<i>22. 11. 6.</i>	<i>22. 11. 6.</i>	<i>52. 10.</i>
<i>Officiers Marins</i>				<i>322. 10.</i>

Rôle de l'équipage de « l'Entreprise » : J.B. Le Grip second capitaine

Dans ce naufrage, on déplore plusieurs noyés dont le capitaine.

J.B. Le Grip, second capitaine et pilote, rescapé, est chargé par le consul de France de remettre le rôle « dûment apostillé » au bureau de l'Amirauté du Havre.



« Nous Pierre Cellon vice consul de France de la ville de San Lucar de Barrameda et son District certifions à tous qu'il appartiendra que attendu le naufrage du navire françois nommé L'entreprise dont l'équipage était contenu en ce présent Rolle, nous l'avons duement apostillé Et remis de même que son congé batonné au Sieur Jean Baptiste le Grip second capitaine sur Ledit navire, pour le tout être remis au département du havre, au bureau de l'amirauté dudit En foy de ce nous signons le présent à San Lucar de Bda le 27 avril 1766

Que représentait Cadix dans le commerce maritime de l'époque ?

« Cádiz est l'entrepôt de l'Europe et des Indes espagnoles des deux Amériques ; c'est le marché commun où se font tous les échanges qui constituent le grand commerce que ces deux parties du globe font entre elles... Cádiz a donc ainsi le privilège exclusif d'approvisionner les Indes de marchandises, mais ce n'est qu'à titre d'étape où règne un flux et reflux perpétuel des marchandises, de denrées, d'or et d'argent et des fruits qui vont et viennent aux Indes et en Europe »³³

³³ Persée, la colonie française de Cadix au XVIIIe, Didier Ozanam, mélanges de la casa Velàzquez, page 259, 1968 (Essay sur diverses branches de commerce que la France fait à Cádiz, 26 février 1762)

On ne sait quelle fut la cause du naufrage de « l'Entreprise » ni quelle était sa cargaison mais ce sont les toiles qui constituaient les articles les plus importants du commerce de Cadix et la Bretagne et la Normandie en produisaient abondamment pour satisfaire les besoins des colonies.

Le Grip revient par Morlaix. Rien d'étonnant puisque ce port était en relation avec Cadix³⁴

10 juin 1766

Retour

du 7 septembre 1766 au 13 janvier 1767

2° capitaine et pilote sur « l'Adélaïde » pour la Martinique

Dans le courant du XVIIIe siècle le Trésor royal retirait de son commerce avec les îles un profit tel que, à la signature de la paix de Paris en 1763 qui mettait fin à la guerre de 7 ans, lorsque la France vaincue par l'Angleterre eut à choisir entre ses modestes possessions insulaires de la mer caraïbe et son vaste domaine de l'Amérique du Nord, le ministre Choiseul, conseillé en cela par Voltaire, homme d'affaires habile à ses heures, préféra délibérément les « îles à sucre » aux « arpents de neige » du Canada³⁵. C'est ainsi que la Martinique est demeurée terre française et que le commerce du sucre s'est poursuivi en droiture.

Du 13 janvier 1767 au 17 août 1770

J.B. Legrip réalise trois voyages vers la Martinique sur « la jeune Dorothée » en tant que 2° capitaine et pilote

du 1° septembre 1770 au 28 mai 1771

Capitaine sur « la Providence » vers Bordeaux

Du 1^{er} juin 1771 au 15 Mars 1777

Il réalise cinq voyages vers la Martinique comme 2° capitaine et pilote sur « la Française »

le 2 décembre 1771

Le secrétariat de l'amirauté du Havre signale sa demande de commander des bateaux marchands. Il est alors habitant de *Pont-Lévêque*, quartier de Honfleur³⁶. Il garde une habitation au Havre car l'année suivante sa fille Félicité Victoire est déclarée née au Havre le 3 mars.³⁷

³⁴ Persée, esquisse de l'histoire du commerce français à Cadix et dans l'Amérique espagnole au XVIIIe, Henri Sée, 1928

³⁵ BnF, Gallica, La Martinique, carrefour du monde caraïbe, Auguste Joyau, 1967

³⁶ Archives Nationales, Fond Marine, série G/82

³⁷ Archives municipales du Havre registres paroissiaux de Notre Dame

En décembre 1776

Il est déclaré « **Bon à la mer et porté vers les capitaines** », ce qui peut s'interpréter comme « a fait ses preuves ». Il est désormais inscrit officiellement sur le registre des capitaines.

Le 16 mars 1777

Il envoie un rapport à l'amirauté à propos de « la visite indécente d'un navire anglais »³⁸

30 juin 1777 au 29 mai 1778

capitaine sur « la Française » vers le cap François (St Domingue)

Le cap François est le port de la partie française de l'île de St Domingue. A l'époque les cultures du tabac, indigo, coton, café et cacao ont commencé sur la plaine du nord, la plus fertile dans toute l'île d'Hispaniola et des esclaves sont importés d'Afrique pour travailler dans les champs.



récolte de l'indigo

L'économie de Saint-Domingue s'est progressivement développée ; en 1767, Saint-Domingue devient la plus riche colonie dans le monde, et est appelée la « Perle des Antilles » « Fierté de la France dans le Nouveau Monde » en raison de sa richesse.

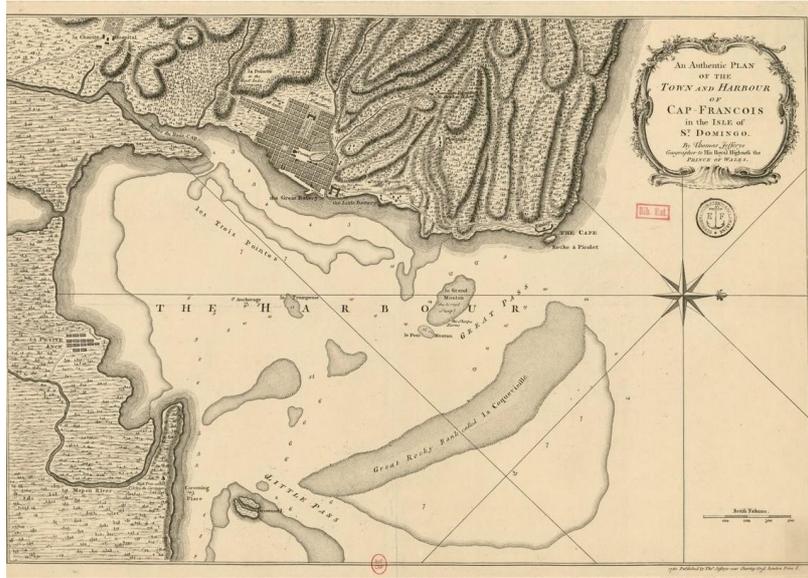
Saint-Domingue a exporté 72 millions de livres de sucre brut et 51 millions de livres de sucre raffiné. 40% de tout le sucre consommé dans toute l'Europe; 1 million de livres d'indigo, 2 millions de livres de coton et 60% de tout le café consommé dans le monde entier.

La colonie employait 1587 grands navires et 24.000 marins. Un plus grand nombre que Marseille. À n'importe quel moment donné, il y avait plus de 600 navires dans le port de Cap-François seul.

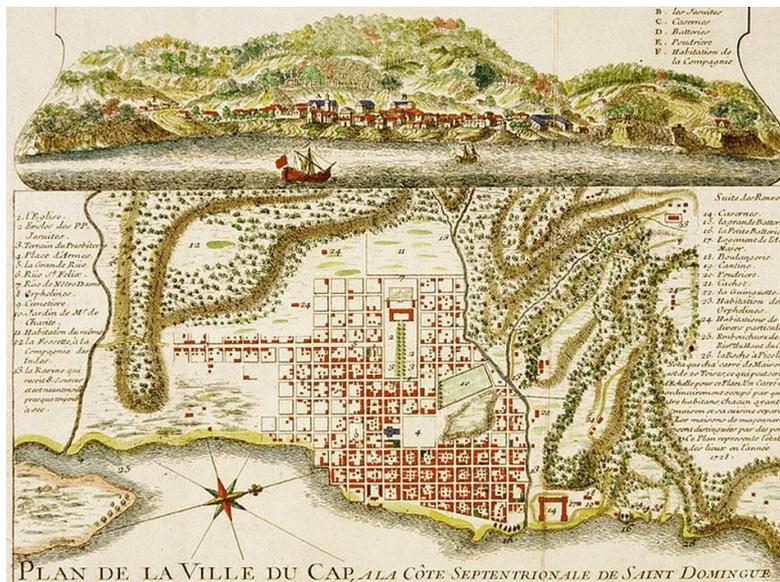
Cette extraordinaire productivité dépendait de la main de quelques 800.000 esclaves, gouvernés par 32.000 maîtres français³⁹.

³⁸ Archives Nationales Marine G/83

³⁹ Histoire d'Haïti



plan de la rade du Cap François



gravure ancienne représentant le Cap François en 1728. Source : wikicommon

Le cap François s'est développé sur un plan très géométrique. Les habitants, originaires de la métropole s'y considèrent comme de passage et leur installation est le plus souvent précaire, s'accompagnant d'une tentative de conservation d'un mode de vie métropolitain par la fréquentation de théâtre, bals publics, estaminets et s'adonnant beaucoup au jeu pour tromper leur ennui⁴⁰.

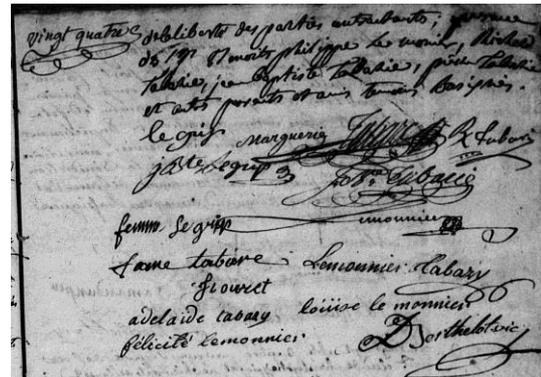
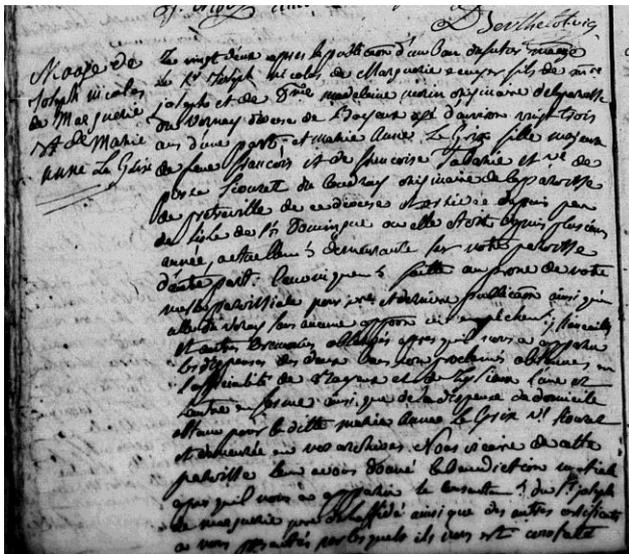
J.B. Le Grip est un familier de cette société coloniale.

Il fait de fréquents voyages dans l'île, y séjourne plusieurs mois entre ses allers et retours, comme un grand nombre de marins, le temps de décharger et recharger une nouvelle cargaison de précieux produits locaux. (La mécanisation n'existant pas, ce travail s'effectue totalement manuellement et prend plusieurs mois)

Sa sœur Marie-Anne, avec son époux Pierre Siouret du Coudray (fils du procureur et avocat au parlement de Rouen Robert Alexandre Siouret) qui y décèdera, a

⁴⁰ Description topographique, physique, civile, politique et ... Moreau de Saint-Méry, Louis-Élie (1750-1819).

habité quelques années à St Domingue comme en témoigne l'acte de son second mariage établi à Honfleur, paroisse Ste Catherine.



Le vingt deux après la publication d'un ban de futur mariage de Joseph Nicolas de Marguerie écuyer fils de sieur Joseph et de dame Madeleine Justin originaire de la paroisse de Vernay diocèse de Bayeux agé d'environ vingt trois ans d'une part et Marie Anne LeGrix fille majeure de feu François et de Françoise Tabarie et veuve de Pierre Siouret de Coudray originaire de la paroisse de Pretreville de ce diocèse et arrivée depuis peu de l'isle de St Domingue où elle était depuis plusieurs années, actuellement demeurante en cette paroisse

L'acte d'état civil de 1767 porte la signature de J.B. Legrip, présent à Honfleur à cette date.

Du 23 octobre au 12 novembre 1781 **Permis d'aller à Ostende pour affaires**

En 1781 Ostende devient un port franc, ce qui va permettre, par un habile trafic de pavillons de complaisance aux négociants de pouvoir continuer à pratiquer le commerce en droiture malgré la présence des Anglais en embuscade ! JB Le Grip y est sans doute allé prendre des contacts et informations pour préparer son voyage suivant.

1782 et 1783

capitaine sur le Liève Louisa destination St Thomas

St Thomas est une île des Indes occidentales danoise dans les petites Antilles à l'époque, où l'on exploite la canne à sucre avec une main d'œuvre esclave. Le « Lieve Louisa » est un bâtiment de 140 tonneaux sous pavillon étranger⁴¹

« Pierre Fortin fils, négociant, fait charger en droiture sur le **Lieve Louisa** ex Friendship, prise anglaise de 180 tx, capne **Jean Baptiste Legrip**, vivres, boissons, cercles, paniers pour le compte et ordre de Pierre Desgraviers et Cie d'Ostende, avec adresse fictive de Saint-Thomas danoise, 23/10/1781. Cette maison existe toujours en

⁴¹ Navires et Marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e, Pierre Dardel

l'an XII sous la Desgraviers aîné; elle propose ses offres de services à Westphalen, maison de commission du Havre, 13 vendémiaire an XII (06/10/1803).⁴² »

Ce navire est manifestement « neutralisé ».

Certains navires munis de chartes-parties appropriées sont chargés dans un port belligérant puis neutralisent la cargaison par une escale à Ostende avant de se rendre dans le port de destination.

La neutralisation consiste à conférer pendant un conflit un pavillon neutre à la place de la véritable nationalité du navire, pour continuer à commercer et échapper, dans le cas présent, aux Anglais (le trafic sous pavillon neutre vers les Antilles a été autorisé dès 1756 soulevant des protestations véhémentes des villes maritimes françaises⁴³).

Ces voyages de J.B. Legrip ne figurent pas sur le registre officiel de l'inscription maritime française pour les années 1782-83 puisqu'il naviguait alors sous pavillon étranger.

Du 28 juillet 1787 au 23 avril 1791

Le capitaine J.B. Le Grip navigue sur « le Mélomane » vers le cap François (St Domingue) .

En 1787 au Havre 93 navires étaient affectés au trafic des colonies en droiture, 48 au commerce triangulaire.

Il fera trois allers et retours durant cette période où le Havre entretenait des relations plus actives avec St Domingue qu'avec la Martinique.

En 1789, il arriva au Havre 87 navires venant de St Domingue⁴⁴

Le 20 mai 1791 il déclare renoncer à la navigation pour rester à terre.

Par ordre de Mr l'Intendant du 15 juillet 1792 il est rayé.

La révolution de 1789 en métropole suscite chez les conventionnels une réflexion sur la condition des esclaves. Dès le 19 février 1788 est créée la « Société des amis des Noirs » qui comptent, entre autres, dans ses membres Mirabeau, Condorcet, la Fayette, proposant l'abolition de l'esclavage et l'égalité immédiate des « libres de couleur » (mulâtres affranchis).

Le 15 mai 1791, l'assemblée législative accorde timidement le droit de vote aux « libres de couleur », début d'émancipation qui inquiètent les colons blancs de St Domingue qui envisagent de proclamer l'indépendance de l'île pour préserver l'économie florissante et ne satisfait pas les intéressés qui réclament une

⁴² « Ces messieurs du Havre, négociants, commissionnaires et armateurs 1680-1830 » Edouard Delobette, doctorat de l'université de Caen, UFR histoire, page 1617 note 4823, 2005.

⁴³ Gallica, BnF, Les communications de la France avec ses colonies des Antilles pendant les guerres de succession d'Autriche et de Sept Ans : (1744 - 1763) / travail de M. le L. V. Costet, chap. VIII, École supérieure de guerre navale. Paris, 1928

⁴⁴ BnF, Gallica, Le Havre maritime du XVIe au XVIIIe, extrait des mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France, Ph. Barrey, 1917

véritable égalité de droits. Les négociants obtiennent un décret qui écarte les colonies du droit métropolitain et confirme l'esclavage sans l'exprimer. La tension monte entre les différentes communautés, des incidents éclatent. Le commerce triangulaire ayant été particulièrement actif, la population d'esclaves est devenue beaucoup plus nombreuse que celle des colons.

Dès les 22 et 23 août l'insurrection gronde au Cap François, les plantations sont en flammes et des milliers de blancs massacrés.⁴⁵ Le 23 août les représentants français de Saint Domingue prennent la plume pour informer la France de la situation⁴⁶, nouvelles qui n'arriveront qu'à la fin du mois d'octobre alors que le 26 août 1791, des « citoyens, négociants, et capitaines de navires du Havre » (qui ignorent encore tout de ces combats) envoient une adresse à l'assemblée nationale la « suppliant » de suspendre « l'exécution de cet impolitique décret »

Bien que n'ayant jamais participé au commerce triangulaire, aucun des bateaux sur lesquels il a servi n'étant un « négrier », J.B. Le Grip par ses voyages, ses séjours, ses attaches familiales, a très bien connu l'organisation sociale des colonies des Antilles et en signant, au Havre, cette Adresse (signataire page 6 du document), il prend parti contre l'abolition de l'esclavage.⁴⁷

Le 4 février 1794 (décret du 16 pluviôse de l'an II) l'esclavage est aboli par la Convention, quelque peu contrainte et forcée, dans toutes les colonies françaises. En effet il faut que par reconnaissance pour la liberté accordée, les esclaves se rallient à la République Française pour défendre la colonie car les Anglais menacent de s'en emparer.

L'esclavage sera rétabli par Napoléon Ier en 1802.

En conclusion,

Jean-Baptiste Le Grip, entré dans la marine comme simple matelot à 19 ans, confronté dès le début de son engagement, à de sanglantes batailles navales, s'est sans doute montré courageux, apprécié de ses supérieurs.

Toute sa carrière a été marquée par les conflits ouverts ou larvés contre les Anglais, (guerre de 7 ans, guerre d'indépendance des Etats Unis) passant de la marine royale où à 25 ans il a payé de sa personne dans la fameuse bataille dite « des Cardinaux » sur le navire-amiral « Le Formidable » à la bataille du cap Finisterre où il a été blessé dans le naufrage de « la Capricieuse » et à la marine corsaire tout aussi risquée.

Cela lui a valu d'être prisonnier des Anglais à plusieurs reprises, brièvement en 1759, puis de 1761 à 1763 à Sissinghurst où il a mis à profit sa captivité pour rédiger son « cayez » de navigation qui lui permettra d'être reçu à l'Amirauté en 1764 et « porté » aux capitaines, couronnement de son ambition et sa ténacité.

Après son mariage en 1764, il quitta la Royale.

Il sera réquisitionné de nouveau en 1780 dans la vie militaire alors que la guerre d'indépendance des Etats Unis fait rage pour patrouiller au large du cap

⁴⁵ <https://www.retronews.fr/colonies/echo-de-presse/2019/02/21/revolte-des-esclaves-de-saint-domingue>

⁴⁶ <https://www.retronews.fr/journal/mercure-universel/29-octobre-1791/431/1497489/1>

⁴⁷ <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97914421/f225.image>

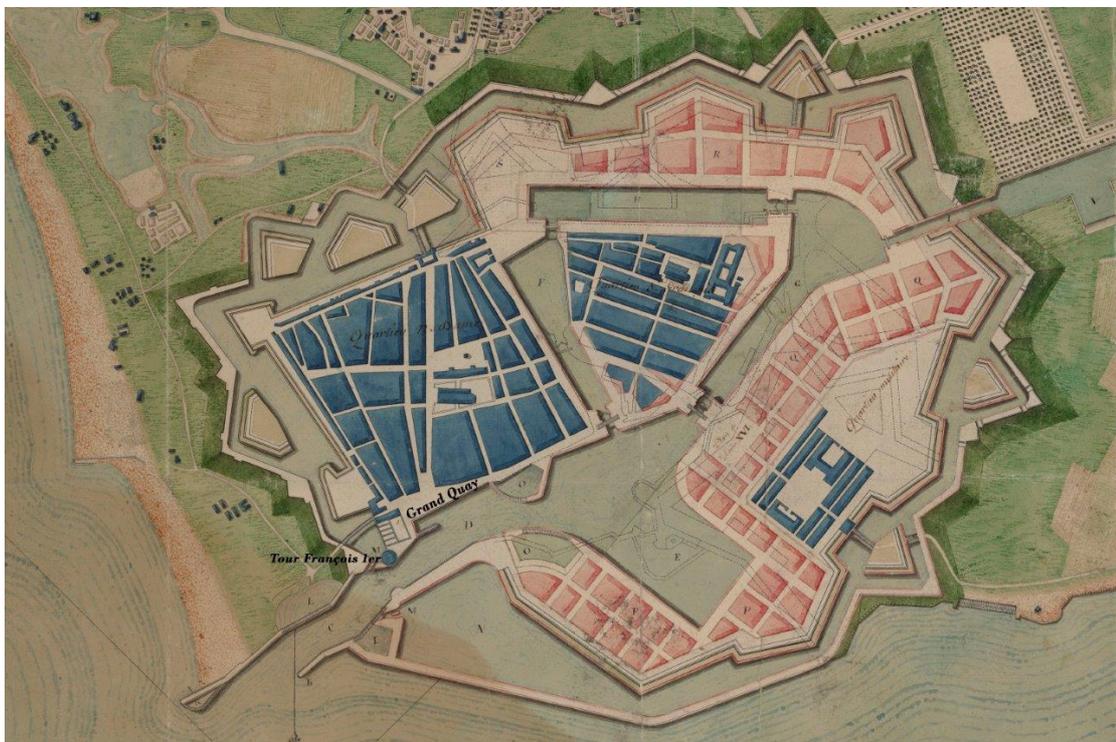
Finistère sur « la Capricieuse ». Le naufrage de celle-ci lui vaudra une nouvelle captivité en Irlande de juillet à novembre 1780, puis en 1784-85-86 un nouvel engagement sur « le Terrible » au large de la Martinique

Ces périodes militaires furent des parenthèses dans sa carrière de capitaine de commerce au long cours vers les Antilles. Martinique et St Domingue, deux îles convoitées par les Anglais qui se trouvent toujours en embuscade et prêts à attaquer la flotte française : les batailles au large de ces îles se succèdent : Batailles de la Martinique le 18 décembre 1779, le 17 avril 1780, Bataille de St Christophe 25-26 janvier 1782, bataille des Saintes 9 au 12 avril 1782. Le climat d'insécurité est permanent dans la mer des Caraïbes pour les vaisseaux marchands. C'est à cette époque (1782-1783) que J.B. Le Grip choisit de se faire engager en novembre 1781 sur un navire « le Liève Louisa » appartenant à Pierre Fortin du Havre, neutralisé sous pavillon danois, pour poursuivre ses activités sur la route des Antilles qu'il connaît bien, en relative sécurité !

Un semblant de calme revenu, il reprendra ses voyages commerciaux pour le même Pierre Fortin mais sous pavillon français cette fois jusqu'en 1791.

Il termina sa carrière en 1792, s'installa à Gravelle près de sa fille Louise, son épouse étant décédée le 22 thermidor de l'an VI dans cette ville.

Puis il demeura au Havre sur « le Grand Quay » où il mourut en sa maison le 16 octobre 1813



Plan du Havre 1786



le « Grand Quay » et la tour François Ier

Archives départementales 76, registre des décès, commune du Havre, 1813, acte n° 372

N° 372. L'an Mil huit cent treize, le samedi seize Octobre, à cinq heures du soir, devant nous Guillaume Antoine Leroy, Maire de la ville du Havre, Chevalier de l'Empire, Membre de la Légion d'honneur, fait ont été revêtus de l'office public de l'état civil, sont comparus Georges Joseph Leffroy, âgé de soixante quatre ans, veuf, et Jean Lecomte, âgé de six ans et quatre ans, mineurs, tous deux amis du Deffunt et domiciliés au Havre, lesquels nous ont déclaré que Jean Baptiste Gripp, âgé de soixante quatre vingt ans, ancien capitaine de marine, né à Coutances département du Calvados et demeurant au Havre, fils de feu François Gripp et de Jeanne Françoise Labary, veuf de Marguerite Jacqueline Leclercq d'Alibon, est décédé au presbytère de la paroisse, au la maison sur le Grand Quay, après avoir été atteint dudit décès, et nous a été présenté avec lui les comparans ont signé double avec nous, après lecture.

G. Leffroy. Jean Lecomte

L'an 1813, le samedi 16 octobre à cinq heures du soir
Devant nous Guillaume Antoine Sery maire de la ville du havre
Chevalier de l'Empire, membre de la Légion d'honneur, faisant les
fonctions d'officier public de l'Etat civil sont comparus Georges
Joseph Legros, agé de soixante quatre ans voilier, et Jean
Liemont agé de cinquante quatre ans menuisier, tous deux amis
Du défunt et demeurant au Havre, lesquels nous ont déclaré
Que Jean Baptiste Grip agé d'environ quatre vingts ans, ancien
Capitaine de navire né à presteville département du Calvados et
Demeurant au Havre, fils de feu François Grip et de feu Françoise Tabary
Veuf de Marguerite Jacqueline Louise Félicité Thiébot est décédé ce jour
A Huit heures du matin en sa maison sur le Grand Quay après nous
Etre assuré dudit décès avons rédigé le présent acte que les comparants
ont signé double avec nous après lecture

Jean- Baptiste Le Grip a eu une vie pleine de rebondissements, faite de voyages, batailles, naufrages, d'aventures involontaires en échappant au pire ! Acteur et témoin des remous politiques et conflictuels qui ont agité l'époque jusqu'à l'Empire, sa vie de marin est celle, aventureuse, de bon nombre de gens de mer des règnes de Louis XV et Louis XVI.

Annexe 1 :

Les Bateaux sur lesquels J.B. Legrip a servi

Les vaisseaux⁴⁸ de la Marine Royale

Le Héros 1755



pour le Canada

« Le Héros » est un vaisseau à deux ponts portant 74 canons lancé à Brest en 1752. Sa carrière se déroule pendant la guerre de 7 ans où il sera détruit au combat en 1759⁴⁹

Le Bienfaisant⁵⁰ 1756



Vaisseau de ligne de 64 canons construit en 53-54. Capturé par les Anglais pendant la guerre de 7 ans au siège de Louisbourg et intégré à la Royal Navy

Le Greenwich 1757

pour St Domingue

Vaisseau britannique capturé par la marine royale le 18 mars 1757.

Echoué et perdu le 1^{er} janvier 1758 au cours d'une tempête au large des côtes françaises

Le Formidable⁵¹ 1759 bataille des Cardinaux



«Le Formidable» est un vaisseau de ligne portant 80 canons construit à Brest en 1749-1750.

Il fait partie des plus puissantes unités de la flotte royale

La Capricieuse



frégate entrée en service en 1779

1780 prise et détruite par les Anglais au Cap Finisterre

⁴⁸ www.maquetland.com/article-1011-marine-francaise-fin-xviii-version-francaise

⁴⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Héros

⁵⁰ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Bienfaisant>

⁵¹ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Formidable_\(1751\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Formidable_(1751))

Le Terrible 1784-1785-1786



pour la Martinique
Vaisseau de la deuxième escadre de Brest construit en 1780

Vaisseaux corsaires⁵²

La Duchesse Fitz James 1758

pour Malo
Corsaire de St Malo
Capitaine : Crouzon
Armateur : Perdereau de St Malo
Prise : « l'Aventure » de Guernesey

La Fulvie 1760

Navire corsaire de 250 tonnes équipé de 20 canons basé à Dunkerque avec 150 hommes.
Commandant : Jean Rouvroy

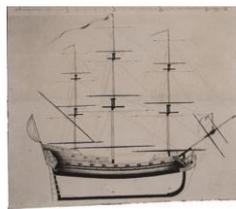
Le Procureur

Navire corsaire de 30 tonnes avec 4 canons, et 6 petits 50 hommes, basé à Calais.
Commandant : Antoine Lamy

Le Chevert 1761



pris par les Anglais
Frégate de Dunkerque



[bateau figurant sur le manuscrit de J.B.Le Grip](#)

Vaisseaux marchands

Le Favory 1753

pour la Martinique
Navire de commerce construit au Havre en 1740 de 320 tonneaux de tirant d'eau. Propriétaire Daniel Ferai du Havre. Capitaine Pierre David Bachelet pour ce voyage.

⁵² www.ijsalein.com/index.htm, base de données des bateaux corsaires

(Ce bateau a navigué vers la Martinique jusqu'en 1755 et désarmé le 5 septembre 1755.⁵³ On le retrouve appartenant toujours à la même famille avec un certain Dangirard navigant jusqu'en 1771 et vendu à Honfleur)

Comte de Chessy 1765

pour Cayenne

Navire construit à Boston en 1758, 250 tonneaux.

Propriétaire Lauvignière du Havre devient « le St Charles » en 1769

Entreprise 1766

fait naufrage à Cadix

Navire construit à Nantes, de 200 tonneaux, propriétaire Desaubier de Nantes

Adélaïde 1766

Navire construit à Honfleur en 1765 de 120 tonneaux

Les propriétaires sont de Rouen (Campryngny père et fils, Jollain pour 1/16^{ème} chacun), Bolbec (Delaunay pour 1/32^{ème}), et du Havre (frère Boutard pour 27/32^{ème})

La jeune Dorothée 1768-1769-

pour la Martinique

Navire construit à Portsmouth de 140 tonneaux. (Deviens l'Angélique en 1771) plusieurs propriétaires se le partagent. Ils sont de Rouen, Campigny, le Havre (J.B.Levasseur).

La Providence 1770

vers Bordeaux

Sloup de 50 tonneaux construit au Havre en 1763. Plusieurs propriétaires du Havre et de Caen se le partagent par 1/16e

La Française 1771-1772-1773-1774-1775-1776-1777

vers la Martinique et le Cap François (St Domingue)

Lieve Louisa 1782-1783

vers St Thomas

Bateau battant pavillon étranger appartenant à Pierre Fortin du Havre

Le Mélomane 1787-1788-1789-1790-1791

pour le cap François (St Domingue)

Bateau de commerce avec 27 membres d'équipage⁵⁴ appartenant également à Pierre Fortin.

Construit en 1787 au Havre, 268 tonneaux, 2 canons.

⁵³ Archives départementales 76, inscription maritime, matricules, 6P5_8, commerce (1751-1763)

⁵⁴ Archives départementales 76, inscription maritime, 6P7_5 page 135

42.

DEPARTEMENT DU BAS-RE
QUARTIER DU HAVRE.

FOLIO DE
L'ANCIEN
REGISTRE.

NOMS, SURNOMS, DOMICILES ET SIGNALEMENS.

Capitaine
N° 19. 517.

jean baptiste Gips natif de Rotterdam
pré-venu d'âge de 30 ans en 1764. Employé à la
de la France à Lorient, et de son francisé à la barrière
de la France. Marié à Perite Louise, Marguerite
Jacqueline Trivot.
Lilote reçu à l'armée de France le 27. D
avril 1764.

Rue de la Halle Fontaine de la Vierge. M. —
Le Monnois.

N° 167.

1764.

1765.

1766.

1767.

4. Yvo. L'homme. 2. L'homme. 3. L'homme.
Le pilote du navire
L'homme de chambre
L'homme de chambre
N° 6.
27. L'homme. et
Deuxième N° 17.
7. N° 20. Capote
L'homme. N° 19.
L'homme. N° 18.

L'homme. N° 18.
L'homme. N° 19.
L'homme. N° 20.
L'homme. N° 21.
L'homme. N° 22.
L'homme. N° 23.
L'homme. N° 24.
L'homme. N° 25.
L'homme. N° 26.
L'homme. N° 27.
L'homme. N° 28.
L'homme. N° 29.
L'homme. N° 30.

L'homme. N° 31.
L'homme. N° 32.
L'homme. N° 33.
L'homme. N° 34.
L'homme. N° 35.
L'homme. N° 36.
L'homme. N° 37.
L'homme. N° 38.
L'homme. N° 39.
L'homme. N° 40.

FOLIO de l'Ancien Registre. Capit. No. 167	NOMS, SURNOMS, DOMICILES ET SIGNALEMENS.	1776.	1777.	1778.	1779
<p>Capit. No. 167</p>	<p><i>Jean baptiste le Grippe</i> <i>à Breteville, près Vieux le</i> <i>1784. Emigré.</i> <i>John François Emery 101 d. française Tabary</i> <i>more, a félicité Louise mang. Jacqueline</i> <i>Egiebor</i></p>	<p>24^{es} Cap^e sur la française p. l'amant que no 15.</p>	<p>15 Marché de Bourne n° 17. <i>Joseph cap^e sur</i> <i>de France p.</i> <i>le cap No 76.</i></p>	<p><i>de la mer</i> <i>29 mars 1779</i> <i>de France No 64.</i></p>	<p><i>avril. d'année</i></p>
<p>Capit. No. 167</p>	<p><i>Pilotes</i> <i>reçu de amraut du havre le 27</i> <i>avril 1764.</i></p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>
<p>Capit. No. 167</p>	<p><i>A Sout^e Periviers M. Lemoussier</i></p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>
<p>Capit. No. 167</p>	<p>N° 71.</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>	<p>Document de Seine-Maritime - Archives départementales</p>

1730.	1781.	1782.	1783.	1784.	1785.	1786.	1787.
<i>10. juv. Commanche 23. Octobre</i> <i>11. juv. ferrier pernicieux aller</i> <i>estrad off. de Orléans pour</i> <i>curatibale</i> <i>au ferrier</i> <i>sub. chorisme</i> <i>sub. la Capricieuse</i> <i>sub. prauca</i> <i>anglote</i> <i>20. juv. ferrier</i> <i>sub. chorisme</i>	<i>12. juv. ferrier</i>			<i>8. juv. ferrier</i> <i>sub. la Capricieuse</i> <i>15. juv. ferrier</i> <i>sub. la Capricieuse</i> <i>9. L. juv. ferrier</i> <i>sub. la Capricieuse</i>	<i>25. juv. ferrier</i> <i>sub. la Capricieuse</i>		<i>N. A.</i> <i>a la mer</i> <i>S. A. N. 16</i>

A. PAROISSE D

CAPITAINES,

FOLIO ET NUMÉRO de l'ancien Registre.	N O M S , S U R N O M S E T S I G N A L E M E N S .	1785.	1786.	1787.	1788.
Cap. 18. 71.	<p><i>A</i></p> <p>Jean Baptiste Le Grip 1734.</p> <p>Né à <i>Ardeville prés Saisarde</i> taille moyenne. poil br</p> <p>filz de feub François Cisteran ; & de Française Labary. marié à <i>félicité Louise Mary Jacqueline Bibot</i> reçu à l'Amirauté d'Ardeville le 27. Avril 1764. N^o. 16.</p>	<p><i>Ardeville</i></p> <p><i>Ardeville</i></p> <p><i>Ardeville</i></p> <p><i>Ardeville</i></p>	<p><i>Ardeville</i></p> <p><i>Ardeville</i></p>	<p><i>Ardeville</i></p> <p><i>Ardeville</i></p>	<p><i>Ardeville</i></p> <p><i>Ardeville</i></p>

MÂÎTRES OU PATRONS.

1789.	1790.	1791.	1792.	1793.	1794.	1795.	1796.
<p>26. Juin Rouvière Desarmé N° 1 1704 19. 9. Cap. [illegible] Houde même P. de Cap. [illegible] N° 146.</p>	<p>Lib. à la Cap le 8. avril [illegible] 23. Dec. [illegible] 19. 9. Cap. [illegible] Houde même P. de Cap. [illegible] N° 146.</p>	<p>29 avril N° 48. 20. mai Déclaré renoncés à la navigation pour rentrer à terre</p>	<p>29 avril N° 48. 20. mai Déclaré renoncés à la navigation pour rentrer à terre</p>				