

L'ÉQUIPE

JOURNAL DU Nautisme

Novembre 2014 > Supplément gratuit à L'Équipe
n° 22014 du dimanche 26 octobre 2014

SPÉCIAL ROUTE DU RHUM GRANDE-TERRE EN VUE !

Jérémie Beyou

Ultimes, qui va gagner ? - Eliès, le joker
Caseneuve-Joyon, au nom de l'amitié



Texte de Henry Gaul - Photos DR



Le trois mât Belem armé à Nantes navigua au commerce du 31 juillet 1896 au 31 janvier 1914 et accomplit 33 campagnes atlantiques.

LES ROUTES DU RHUM

Du rhum, mais aussi du sucre, du tabac, de l'indigo... C'est ce que rapporteront les navires français de leurs accostages aux Antilles, où ils livraient fournitures, produits manufacturés et esclaves. Les ports de Dunkerque, Dieppe, Granville, Brest et bien sûr Saint-Malo ont participé à l'arrivée du rhum en métropole.

Si les premiers rhums n'apparaissent qu'à la fin du XVIIe aux Antilles, la plante, elle, existe depuis des millénaires. Cette graminée, *Saccharum robustum*, originaire de Nouvelle-Guinée, met bien longtemps avant de conquérir les Caraïbes. Facile à replanter par bouture, la canne à sucre migre d'abord avec les Polynésiens jusqu'à Hawaï et Tahiti, puis vers la Chine il y a sept mille ans.

Au gré de ses conquêtes, Alexandre ramène du Bengale au IVe siècle avant notre ère, le « miel des roseaux » ou « sel indien », premier sucre résultant de l'évaporation du jus de canne. Peu à peu, la canne gagne l'Occident (Palestine,

Syrie, Égypte puis Sicile et Espagne). Les Croisés y goûtent et les Vénitiens la raffinent dès 1470 pour en faire du sucre ou « pain de Venise ». Les Portugais la cultivent à Madère et aux îles du Cap-Vert, les Espagnols aux Canaries.

Mais c'est lors de son deuxième voyage à Hispaniola que Christophe Colomb débarque cette plante en 1493 pour y développer la culture. Il faut attendre que le médecin espagnol Gonzalo de Vedoza installe une exploitation à San Cristobal et produise de la cassonade. La canne à sucre s'étend alors rapidement dans les îles antillaises, au Mexique, au Pérou et au Brésil.

UN SUC AUX MULTIPLES NOMS

Mais en ce milieu du XVIIe siècle, les Caraïbes changent souvent de main au gré des guerres et des traités : Espagnols et Portugais ayant été rejetés vers le continent sud-américain, les Hollandais se concentrant plutôt sur l'Afrique et les Indes, ce sont les Français et les Anglais qui colonisent la plupart des îles antillaises. Pierre Belain d'Esneville prend possession de la Martinique le 1er septembre 1635 et veut y développer la culture de la canne à sucre. Arrivant de Dieppe en 1640, le révérend père du Tertre constate que « les écumes (de la canne) ne sont pas inutiles, car (elles sont réservées) pour en faire de l'eau de vie dont les Nègres en font des boissons qui enivrent, et dont l'on a un assez bon débit dans les Isles, le sirop melace, ou composte, est encore une assez bonne marchandise, dont on fait les pains d'épice dans l'Europe ».

En fait, si l'Anglais William Gay découvre le secret de fabrication du « rum » dès 1663 à La Barbade, il faut attendre la fin du siècle pour que Jean-Baptiste Labat réussisse à coup d'alambic, de serpentins et de chaudières à extraire le liqueureux breuvage. Débarqué de la Loire, une flûte royale de 20 canons attaquée au large de la Martinique par le Chester, un navire anglais fort de 54 canons, le révérend père ne dut sa vie qu'au renfort des colons martiniquais qui s'interposèrent pour faire fuir le vaisseau de Sa Majesté. Personnage haut en couleurs, aussi teigneux sur un champ de bataille que pieux à l'église, J.B. Labat découvre l'eau de vie locale, le « guildive » ou « tafia », qu'il va progressivement transformer en rhum agricole ou rhum de vesou.

LE RHUM COLONISE L'EUROPE ET LES ÎLES

Au fil du temps, la liqueur s'affine, se différencie selon son origine et sa méthode de distillation et conquiert toutes les Antilles et même l'Europe au point que les distillateurs de la métropole (Cognac, Armagnac...) réussissent à faire publier l'édit royal du 24 janvier 1713 interdisant la consommation de « tafia » dans tout le royaume ! Mais aux Antilles, le rhum a conquis toutes les îles et Frères de la Côte ou flibustiers, pirates ou boucaniers, s'enivrent à chaque occasion de ses effluves. Au point que le pirate John Rackham et son équipage se feront capturer sans coup férir et pendre haut et court après avoir arraisonné un navire transportant du rhum et avoir bu la cargaison...

Le manque de bras pour couper la canne sera à l'origine de la traite des noirs et du commerce triangulaire. De Nantes, Bordeaux, La Rochelle, Le Havre... partent les navires chargés de pacotille, de cotonnade, de poudre, d'alcool en direction du Sénégal ou de la Guinée pour aller charger les « bois d'ébène » ou « pièces d'Inde », livrés aux Antilles.

Au XVIIIe siècle, 1300 navires français participent à ce trafic et les seuls armements de Nantes transporteront plus de 250 000 esclaves en un siècle, employant dix mille marins sur les navires négriers... Le trafic devient si intense que le port de Saint-Nazaire est creusé en 1857 pour éviter aux bateaux de remonter la Loire. À l'orée de la Révolution française, la seule île de Saint-Domingue compte ainsi 450 000 esclaves pour 65 000 blancs ! Les plantations peuvent ainsi s'agrandir et la France débarque en 1788 plus de deux millions de quintaux de sucre et 26 000 hectolitres de rhum... et le commerce extérieur des Antilles françaises atteint 94 millions de francs en 1806.

LE COMMERCE TRIANGULAIRE ET LE TRAFIC DU « BOIS D'ÉBÈNE »

Napoléon a levé les restrictions d'importations : ses armées ont besoin de rhum pour passer à l'attaque, ses hôpitaux en abusent pour anesthésier les blessés. Outre-Manche, les marins de Sa Majesté ont droit à une ration quotidienne d'un litre et demi par jour et par homme depuis 1655 jusqu'à ce que le vice-amiral Edward Vernon allège la ration en ajoutant deux volumes d'eau pour un volume de rhum, un « nouveau » breuvage qui prendra le nom de « grog » et restera en vigueur dans la Royal Navy jusqu'en 1970 !

La guerre de Crimée va faire entrer dans les mœurs le grog et le champignon oïdium qui s'attaque au vignoble français contribue à la promotion du rhum : 60 000 hectolitres sont débarqués en 1854 sur les quais de Nantes ou de Bordeaux. L'esclavage est certes aboli depuis 1848 grâce à Victor Schœlcher mais, même libres, les noirs continuent à trimer sur les champs de canne car la demande augmente sans cesse.

À la fin du XIXe, la France a reconstruit une flotte marchande plus importante que celle des Anglais et près de 220 grands voiliers, du trois-mâts au cinq-mâts, sillonnent les mers vers le Chili, la Nouvelle-Calédonie, l'Afrique, mais surtout vers les Caraïbes, le Brésil et la Guyane. Principalement concentrés à Nantes, les armateurs Antillais effectuent deux voyages par an, les campagnes dépassant rarement quatre à cinq mois.

LA PLUS GRANDE FLOTTE MARCHANDE DU MONDE

Les marins prenaient du bon temps à terre pendant que le capitaine et son second menaient grand train de vie avec les notables. Mais après quatre semaines d'escale, il fallait repartir, parfois en envoyant les gendarmes pour ramener à bord l'équipage ayant abusé du ti-punch entouré de demoiselles aux mœurs légères. Avant de rentrer sur Nantes, soit trois semaines de mer, les Antillais effectuaient souvent du cabotage entre les îles ou portaient compléter leur chargement au Brésil, en Guyane ou en Uruguay.

Ces conditions de vie n'étaient pas toujours si idylliques : raz de marée ou cyclones jetaient à la côte les navires mal mouillés quand ce n'était pas une éruption volcanique qui lançait ses dards brûlants sur le pont. Ainsi le 8 mai 1902, la Montagne Pelée (Martinique) explose au petit matin et détruit totalement Saint-Pierre, centre vital de l'industrie rhumière. Pratiquement toute la flotte en rade est brûlée ou coulée.



La Guadeloupe est épargnée et exporte plus de 50 000 hectolitres de rhum en 1904, traitant plus de 500 tonnes de canne à sucre par jour, et la Martinique se remet rapidement sur pied. Car la Grande Guerre va donner un nouveau coup de fouet à la consommation du rhum. Il faut approvisionner le front, les hommes bloqués dans les tranchées pendant près de quatre années : plus d'un million d'hectolitres de rhum seront consommés durant le conflit, pas seulement pour les Poilus, mais aussi pour approvisionner en alcool le Service des poudres et fabriquer des explosifs.

LA PROHIBITION RELANCE LE TRAFIC MARITIME

À peine la guerre achevée, c'est vers les États-Unis que les « rhumiers » vont se tourner pour écouler leurs stocks à bon prix : le 17 janvier 1920, le 18e amendement interdit la fabrication, la vente et la consommation d'alcool dans 46 états sur 48 ! La prohibition va inciter armateurs peu scrupuleux et capitaines aventureux à alimenter le Boulevard du rhum. Les navires chargés en Europe de whisky et de spiritueux s'approvisionnent aussi aux Antilles avant de mettre à la cape au large des côtes de la Floride où de petits canots à moteur viennent embarquer jusqu'à 30 000 caisses d'alcool... Le trafic juteux se développe aussi par Saint-Pierre et Miquelon qui approvisionne le Canada qui lui-même passe l'alcool en fraude aux États-Unis.

Pendant treize années, les navires français et anglais vont rapporter des millions de francs à leurs armateurs grâce à la prohibition : l'hectolitre qui ne valait que 50 francs en 1915 atteint 600 francs en 1920 ! Mais le rhum et son trafic vont subir le contre-coup de cette époque faste : la boisson la plus consommée dans le monde doit désormais faire face à un concurrent autrement sérieux : le whisky.

De Mozart à Hemingway, de Laennec au maréchal Lyautey, de Nelson à Modigliani, du flibustier L'Olonnais à Claude Lévi-Strauss, du grognard à l'aristocrate, du pionnier australien au notable américain, le rhum a conquis en deux siècles le monde entier, mais doit bientôt réduire sensiblement sa production. Bu en cocktail ou en ti-punch, parfois mélangé avec de l'absinthe, utilisé pour cuisiner, inspirateur de chants de marin, le rhum est à l'origine d'un énorme trafic maritime qui, pendant plus de deux siècles, a contribué à développer l'économie des Antilles et la marine marchande française. La Route du Rhum des Antillais s'éteindra progressivement au milieu du XXe siècle pour laisser place aux machines de course qui mettent désormais deux fois moins de temps pour rallier Pointe-à-Pitre au départ de Saint-Malo.