

UNE VIEILLE FAMILLE MALOUINE

Trois siècles de destinées maritimes

Des voyages de Jacques Cartier à la route du café, de la mer du Sud au continent indien : une histoire de famille qui nous entraîne sur toutes les mers, à la rencontre de nombreuses familles malouines.



35 € l'exemplaire

Format A4 • Environ 440 pages
Impression offset en couleurs
Papier couché satiné 135 g
Couverture 300 g

Clôture : 15 novembre 2026
Livraison prévue vers le
15 décembre 2026
Frais de port en supplément.

Une histoire familiale, une histoire de Saint-Malo

Présente à Saint-Malo dès le XVe siècle, la famille Colin, également orthographiée Collin, a participé à l'histoire de la ville et à son ouverture sur le monde. Au fil des générations, elle s'est ramifiée et alliée à de nombreuses familles malouines : Chevalier, Chouesmet, Brisart, Chenu, Boulain, Grout, Dufresne, Frotet, Artur, Gravé, Pépin, Jonchée, Magon...

Parmi ses membres figurent des négociants, un procureur des bourgeois, des acteurs de la République malouine, un cartographe, deux hydrographes du roi, des armateurs, des capitaines corsaires et deux capitaines de la Compagnie des Indes.

Des premières générations aux voyages lointains, ce livre explore les alliances, les parrainages et les réseaux familiaux, puis suit les marins malouins vers le Canada, les mers du Sud, les Indes et le Yémen. La guerre de course, le commerce interlope, le combat naval de Barú, la route du café, l'escadre de Saint-Jouan et l'affaire Martinet jalonnent cette traversée de trois siècles.

Le livre est prêt à être imprimé. Cette édition est proposée en souscription à un public familial, amical, associatif et institutionnel ; elle n'est pas destinée à la vente en librairie. Un numéro ISBN et un dépôt à la Bibliothèque nationale de France sont prévus.

Un ouvrage richement documenté

Les documents sont reproduits, référencés et, pour les pièces manuscrites étudiées, accompagnés de transcriptions. L'ouvrage réunit :

- Près de 200 documents d'archives : actes de baptême et de mariage, registres d'amirauté, rôles d'équipage...
- 160 illustrations et 44 cartes et plans anciens, du XVe au XVIIIe siècle.
- 28 arbres généalogiques, une liste de descendance sur 15 générations et une liste d'ascendance sur 20 générations.

Deux découvertes au fil des recherches

L'identification de la filiation de Guillaume Colin des Aulnais, deuxième professeur d'hydrographie de Saint-Malo, a permis d'établir qu'il était le fils du cartographe Pierre Collin et de retrouver l'ascendance de cette branche.

Les recherches ont également permis de retrouver Thomas Colin de La Briselaine comme deuxième lieutenant à bord du Saint-Esprit lors du combat de Barú, le 8 juin 1708. Il fut ainsi témoin de la perte du San José, vaisseau amiral espagnol, qui sombra avec environ 600 hommes à bord.

6.2. Les Collin cartographe et hydrographes au XVII^e siècle

Nous trouvons dans la famille Collin/Collin, très impliquée dans les métiers de la mer, des spécialistes de la cartographie et de l'hydrographie :

1. Pierre Collin (c.1622-1666), cartographe
2. Guillaume Collin (1639-1717), maître d'hydrographie à Saint-Malo de 1682 à 1691
3. François Collin (1690-), fils du précédent, maître d'hydrographie à Morlaix

Ils sont présentés dans les pages qui suivent.

Les premiers professeurs d'hydrographie de Saint-Malo sont :

1. Denis-Beauvoisin de janvier 1673 au 31 décembre 1682
2. Guillaume Desautels-Collin du 31 décembre 1682 au 22 novembre 1693
3. Thomas Bonaventure Dudenaine-Godaille du 22 novembre 1691 au 6 octobre 1720
4. Griffon à compter du 28 janvier 1721
5. ... non identifiés
6. Jacques Etienne Josseume avant 1777 jusqu'à après 1789

La formation des maîtres d'hydrographie⁴

La formation des maîtres d'hydrographie nous est pratiquement inconnue. Ce sont souvent d'anciens pilotes, des capitaines marchands ou des hydrographes attachés au port. Ces maîtres agréés par l'amiral sont payés 300 à 600 livres, voire exceptionnellement 1 000 livres sur les deniers d'octroi de la ville⁵.

6.2.1. Pierre Collin le cartographe

Ce Pierre est notamment l'auteur d'un atlas remarquable de la Méditerranée (1642) et 2 cartes de Brehat (1666), de très belles cartes consultables sur Gallica.

Comment se raccroche-t-il à la famille Collin de Saint-Malo ? ce qui est certain c'est qu'il est malouin comme en témoigne le cartouche de la carte ci-dessus :



⁴ Durselle IMAGUE, article intitulé « Les écoles d'hydrographie en Bretagne au XVII^e siècle » et publié dans le bulletin de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne.

⁵ Arch. nat., Marine, GB, p. 253-256. Les professeurs nommés par l'amiral et payés par la ville sont ceux de Saint-Malo (600 liv.), Morlaix (500 liv.), Lorient (750 liv.), Auray (700 liv.), et Ouessant (1000 liv.). Nantes (850 liv.).

La famille Collin/Collin de la route du Canada à la route du café par J. LECONTE

123

« Asarta affirme qu'à la suite du changement de cap le *San Joaquín*, initialement à l'arrière-garde, se retrouva momentanément à l'avant-garde ; cette indication reste toutefois problématique, les autres témoignages le situant généralement à l'arrière de la ligne. ». Carla Rahm Phillips²¹⁶ insiste sur le caractère confus de ce passage et souligne que presque tous les autres témoins placent l'arrière à l'arrière-garde. Les bâtiments purement marchands cherchant de leur côté à gagner Carthagène derrière la protection des navires armés. La bataille commence donc avec une ligne alliée imparfaite, désorganisée par la position du *Santa Cruz*.

Le témoignage de Caesar Brookes, capitaine du *Vulture*, apporte un élément capital pour comprendre les premières minutes de l'engagement, il situe le début du véritable combat vers 17 h 45. Wager répartit ses trois grands bâtiments contre les trois principaux navires espagnols : le *Kingston* reçoit l'ordre d'attaquer le *San Joaquín*, le *Portland* celui d'engager le *Santa Cruz*, et l'expédition de Wager se porte contre le *San José*. Brookes, Carla Rahm Phillips cite directement Christopher Pearson, maître du *Portland*, selon lequel le bâtiment anglais n'engage pas le *San Joaquín* au début du combat, mais se porte vers l'avant et combat le *Gosport/Santa Cruz* et le *Gobierno*. Phillips conclut explicitement : seul le *Kingston* engage alors le *San Joaquín*, le *Portland* combat le *Santa Cruz* et le *Santa Cruz*.

Le combat principal

Les Anglais ouvrent le feu. L'expédition donne le signal, auquel répond le *Kingston*. Les premières bordées touchent le *San Joaquín* et d'autres bâtiments alliés.

Le combat ne se réduit toutefois pas à trois duels parfaitement fixes. « Selon Asarta, le *San Joaquín* aurait également tiré sur le *Portland* et le *Vulture* ; cette affirmation est toutefois contredite par les témoignages anglais, qui placent alors le *Portland* dans le secteur du *Santa Cruz* et du *Santa Cruz*. »

Les bâtiments anglais remontent et longent la ligne ennemie, échangeant plusieurs bordées avec les navires qu'ils rencontrent. Laureano Ximénez Moreno, embarqué sur l'*Urca de Nieto*, raconte que le vaisseau anglais commandant l'escadre passe d'abord à hauteur du *San Joaquín*, qui répond immédiatement à son tir. La patache espagnole ouvre elle aussi le feu. Lorsque l'expédition passe ensuite près de l'*Urca*, celle-ci profite de l'occasion pour tirer une bordée ; le vaisseau anglais riposte et lui cause d'importants dégâts avant de poursuivre vers son objectif principal, le *San José*.



Cette peinture qui illustre le combat naval de Barú est l'œuvre du peintre anglais Samuel Scott (1702-1772) qui s'est spécialisé dans la peinture marine. On y aperçoit le *San José* qui explose.

© Royal Museums Greenwich

²¹⁶ Carla Rahm Phillips, *The Treasure of the San José: Death at Sea in the War of the Spanish Succession*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, [2007] 2010, 179, 180, 186, 195, 196, 208.

La famille Collin/Collin de la route du Canada à la route du café par J. LECONTE

195

Extraits du livre : Pierre Collin et l'hydrographie (p. 123) ; le combat de Barú (p. 195).

Du combat de Barú à la route du café

Deux escales parmi les aventures maritimes racontées dans l'ouvrage.

Barú : la perte du San José

Le *San Joaquín* est donc pleinement engagé dans la première phase du combat. Le *Kingston* reçoit l'ordre de l'attaquer, s'approche à environ une demi-portée de canon et lui délivre une bordée qui fait notamment tomber une vergue du grand hunier. Il continue ensuite à tirer sur l'almirante espagnole, avant que celle-ci ne tombe progressivement en arrière.

Le *San Joaquín* affronte les Anglais, subit des dégâts et ne se dégage que progressivement dans la confusion générale. La possibilité qu'il ait profité de la concentration ultérieure des forces anglaises sur le *San José* puis sur le *Santa Cruz* pour prendre de la distance est tactiquement plausible, mais cette relation de cause à effet n'est pas explicitement formulée dans les témoignages et doit rester une hypothèse de restitution.

Carla Rahm Phillips, en confrontant notamment les témoignages anglais et espagnols, montre que le *Portland* est initialement affecté au *Santa Cruz*. Le *Saint-Esprit*, immédiatement voisin du *Santa Cruz* dans le dispositif allié, participe au combat contre les bâtiments anglais qui attaquent ce secteur, en particulier le *Portland*.

L'expédition poursuit quant à lui son mouvement vers le *San José*. Vager cherche à atteindre le galion amiral, à l'immobiliser et à obtenir sa reddition afin de capturer le trésor. Lorsqu'il parvient à son niveau, les deux bâtiments se retrouvent à très courte distance et échantent leurs bordées.

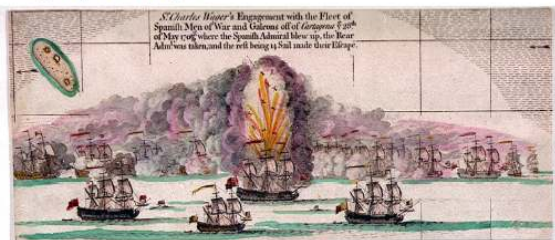
À mesure que la nuit tombe, la fumée de la poudre, l'obscurité et les changements de cap rendent la bataille de plus en plus confuse. Depuis les bâtiments espagnols voisins, il devient difficile de distinguer précisément les différents navires. L'urca de Nieto, pourtant relativement proche du *San José*, ne parvient bientôt plus à suivre clairement le combat entre le galion et l'expédition.

La disparition brutale du *San José*

Vers 19 h 30 ou 20 heures, le *San José* connaît une catastrophe soudaine : les témoignages divergent sur sa nature exacte.

Vassogne et la tradition anglaise parlent d'un embrasement ou d'une explosion des poudres. Edward Windsor, capitaine du *Portland*, note que le galion « blew up » au moment où il venait de tirer une seconde bordée contre l'expédition. Vassogne, sur le *Saint-Esprit*, écrit quelques mois plus tard que l'amiral espagnol « par accident mit le feu à ses poudres et sauta en l'air ». Claude Faouzi donne lui aussi, dans le résumé conservé de sa déclaration, l'image d'une catastrophe brutale et indique que onze hommes seulement furent sauvés. Carla Rahm Phillips envisage qu'un accident de tir ou un incendie interne ait pu provoquer une réaction en chaîne atteignant les poudres ; elle a retrouvé quatorze survivants nommément identifiés.

Les témoignages espagnols sont plus prudents. Plusieurs hommes voient de fortes lueurs et un immense incendie, mais certains affirment ne pas avoir entendu la détonation massive qu'ils auraient attendue de l'explosion d'une soute. Asarta insiste sur l'idée que le navire se serait ouvert ou brisé avant de sombrer. « Asarta eut par ailleurs accès, après la bataille, à des informations provenant de survivants du *San José* arrivés à Carthagène ; son récit de la perte de la capitana ne repose donc pas uniquement sur ce qui avait pu être observé depuis le *San Joaquín* ». L'étude de l'ICANH souligne précisément qu'Asarta conteste l'hypothèse d'une explosion massive et envisage une rupture structurelle du galion.



La famille Colin/Collin de la route du Canada à la route du café par J. LECONTE © National Maritime Museum, Greenwich, London 196

Moka : le port du café

Tout étant enfin préparé pour le départ, les navires Français mirent à la voile le 10 juillet 1712. Ils firent plusieurs relâches sur la route, s'arrêtèrent quelque temps à Mascarin, ou l'île de Bourbon ; et enfin comme les prises sont ordinairement des vaisseaux, mauvais voiliers, ces navires ne purent arriver à Saint Malo, l'un que le 11 juin 1713 ; et l'autre qui avait été obligé de relâcher sur la côte d'Angleterre, avec une des prises, faute de vivres, et par la maladie des équipages, que le juillet suivant (NDR : chiffre manquant).



Peu de jours après, la compagnie et les Capitaines de l'armement engagèrent Monsieur de la Grélaudière de venir à la Cour, pour y rendre compte de son voyage à celle du Roy du Yémen ; de quoi il s'est parfaitement bien acquitté. C'est de lui que pendant près de trois mois de séjour à Paris, j'ai tiré en divers entretiens la matière de cette relation. Les sieurs des Noyers et Barbier m'ont aussi communiqué leurs mémoires particuliers par le moyen de Monsieur de la Mervelle, qui me les a apportés lui-même à Paris ; en sorte qu'on peut être raisonnablement assuré de la vérité de ce qu'elle contient.

Fin du récit.



Identification du souverain yéménite

Le « Roy d'Yémen » rencontré par la députation partie de Moka le 14 février 1712 (séjour à Mouab / « Hsin al-Maouahib ») s'identifie très vraisemblablement à l'imam qasimide al-Mahdi Muhammad b. Ahmad (dit Sāhib al-Mawāhib, mort en 1718). L'argument principal est toponymique : le texte explique que le château est nommé en arabe Hsin al-Maouahib (« château/palais des Grâces »), or al-Mahdi Muhammad est précisément connu par les sources historiques sous le surnom de Sāhib al-Mawāhib, lié à sa résidence d'al-Mawāhib. (Wikipedia) Le profil politico-religieux concorde également : le souverain cumule fonction de prince et d'imām (chef de la prière du vendredi), et le récit insiste sur sa mise en scène rituelle et militaire lors de la sortie du vendredi, motif repris et commenté dans l'historiographie moderne. (2024) Enfin, la datation (1711-1713) est compatible avec le règne d'al-Mahdi Muhammad (fin xviii-1718) et avec les travaux récents qui relisent précisément l'épisode Barbier/Grélaudière comme moment de « diplomatie médicale » dans l'ère du café. (ORS)

Bibliographie :

- Relation du voyage de Moka... (1711-1713), texte transmis.
- Nancy Um, "Medical Diplomacy in Yemen's Coffee Era" (2015).
- Bernard Haykel, thèse (Oxford, 1997), passage sur la visite de 1712 à la cour de l'imam al-Mahdi Sāhib al-Mawāhib.
- Notice de synthèse (pour orientation) : Al-Mahdi Muhammad (surnom, résidence, règne).

La famille Colin/Collin de la route du Canada à la route du café par J. LECONTE

326

Extrait du livre, page 196.

Extrait du livre, page 326.

Pour découvrir certaines facettes de l'histoire de Saint-Malo au travers des destins individuels méconnus, ou tout simplement pour l'offrir à un passionné de la cité corsaire et de son histoire maritime.

UNE VIEILLE FAMILLE MALOUINE

Trois siècles de destinées maritimes

Johann Leconte • Environ 440 pages • Format A4 • Couleurs

Les Colin, du temps de Jacques Cartier à la route du café

35 € par exemplaire, hors frais de port

Bon et règlement à retourner au plus tard le 15 novembre 2026

Livraison prévue vers le 15 décembre 2026

Le tirage sera limité au nombre d'exemplaires souscrits et réglés.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse postale : _____

Code postal : _____ Commune : _____

Courriel : _____

Téléphone : _____

Je souscris à l'ouvrage de Johann Leconte présenté ci-dessus.

Nombre d'exemplaires : _____ × 35 € = _____

Remise des exemplaires

☐ Retrait chez l'auteur à Saint-Malo, sur rendez-vous

☐ Envoi postal à l'adresse indiquée ci-dessus

Frais de port communiqués par l'auteur selon le nombre d'exemplaires et la destination, puis réglés en complément.

Mode de règlement

☐ Chèque à l'ordre de Johann Leconte

☐ Espèces

☐ Virement : demander le RIB par courriel

Date : _____ Signature : _____

Johann Leconte • 25 rue de Riancourt, 35400 Saint-Malo

06 07 36 25 98 • Leconte35400@gmail.com

Joindre ce bon au règlement ou l'envoyer par courriel.