

**Les conditions de vie à bord des navires des
Compagnies des Indes orientales.
XVIIe et XVIIIe siècles (1664-1769)**



Armoiries de la première Compagnie royale des Indes orientales, incluant la locution latine *Florebo quocumque ferar* (Je fleurirai partout où je serai plantée). Bois, polychrome doré à la feuille, 1984. Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.

Sommaire

Introduction

Qui étaient les embarqués et quelles étaient leurs motivations à entreprendre un voyage périlleux ?

- Les officiers
- Les marins et les novices
- Les passagers, les soldats et les clandestins

Vivres et breuvages

- Nature et distribution des vivres embarqués
- Les breuvages : l'eau, le vin et l'alcool

Une navigation périlleuse et éprouvante pour l'équipage

- La promiscuité dans un espace restreint et hostile
- Les périls de la navigation
- Les combats navals et la piraterie
- Les relâches pour soulager les hommes

Des conditions d'hygiène déplorables

- L'équipage à l'épreuve de l'humidité et de l'absence d'hygiène
- Les maladies, le principal fléau du voyage
- Une médecine rudimentaire

Entrées pédagogiques

Bibliographie

Glossaire

Correspondance avec les programmes

Introduction

Fondées dans l'intention de concurrencer les grandes compagnies anglaises et néerlandaises, les deux Compagnies des Indes Orientales constituées aux XVII^e et XVIII^e siècles ont favorisé l'essor du commerce maritime transocéanique du royaume de France.

Créée par Colbert le 27 août 1664, la première *Compagnie des Indes orientales* obtient le monopole du commerce, du Cap de Bonne-Espérance à l'Asie. Installée tout d'abord au Havre, son activité se poursuit ensuite au Port-Louis, en Bretagne. Trop exigu, de nouvelles infrastructures sont érigées au "lieu d'Orient", précisément sur la lande du Faouëdic, située sur la rive faisant face au Port-Louis.

La *Compagnie perpétuelle des Indes*, fondée par l'éphémère ministre John Law, succède à la première en l'absorbant à partir de 1719, pour perdurer, bon an mal an, jusqu'en 1769. Les deux compagnies eurent des difficultés à prospérer en raison des guerres récurrentes et de problèmes tant politiques, économiques qu'administratifs.

Ce dossier documentaire présente, de manière synthétique, les circonstances dans lesquelles des individus ont traversé les océans à bord des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Difficilement imaginables aujourd'hui, ces conditions de vie éreintantes ont été endurées par des générations de marins et, dans une moindre mesure, par des soldats, des ouvriers, des femmes et des enfants.

Nous verrons, tout d'abord, que les marins et les passagers acceptaient les risques encourus par le voyage, pour espérer bénéficier en retour d'avantages notables, en proportion de leur rang dans la société.

L'alimentation et la qualité des boissons, en particulier l'eau douce, constituaient des facteurs essentiels à la réussite d'une expédition. Nous constaterons que les rations, bien que suffisantes, n'empêchaient pas l'apparition de graves carences nutritives.

Ensuite, les principaux risques du voyage seront examinés : le confinement, les intempéries, les périls de la navigation, les combats navals et les actes de piraterie.

Enfin, nous nous focaliserons sur la santé de l'équipage, qui se dégradait inexorablement tout au long du voyage, en l'absence d'hygiène ou de progrès notables de la médecine, impuissante à soigner les patients, des maladies ou de graves traumatismes.

Les conditions de vie des esclaves à bord des navires négriers de la Compagnie ne sont pas abordées dans le présent dossier. Un dossier documentaire, publié précédemment par le SHD sur la thématique du commerce de la traite, évoque les conditions de vie et de transport des captifs¹. Des propositions d'entrées pédagogiques et un glossaire sont proposés à l'issue de ce dossier.

¹ Service Historique de la Défense (Lorient), *La Compagnie des Indes et la traite des noirs au XVIII^e siècle (1719 - 1770)*, p.10 et p.29. En ligne : https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/la_compagnie_des_Indes.pdf

Qui étaient les embarqués et quelles étaient leurs motivations à entreprendre un voyage périlleux ?

ANNEE 1734
Le Duc de Bourbon part le 15 Mars 1734
 AU MOIS
 31

DEPARTEMENT DU PORT-LOUIS
Le Duc de Bourbon *Louis L'Inde*

ARMEMENT N° 15 P.

ROLE de l'Equipage du Duc de Bourbon de l'Equipage du port de S. Denis, armé de 34 Canons, appartenant à la Compagnie des Indes, armé par M. Desnoyons pour aller à la Nouvelle France dont l'Equipage est engagé au Mois, & doit recevoir les sommes marquées au present Rôle pour six mois d'avances qui doivent courir du jour de son départ du Bâtimement de *le port de S. Denis*

S Ç A V O I R

CHANGEMENT produit le Voyage	NOMS, RANGS, DINEURES ET QUALITES	Age, Taille, Complexion & Particularités de l'Age	Classe de l'Age	SOLDES ou autres particuliers payés
	<i>Officiers majors</i>			
	<i>Richard Buisson f. Thomas et de S. mats fuyt</i>	<i>28 ans</i>		<i>1200</i>
	<i>Louis etablis Bouteiller f. Jean de S. mats fuyt</i>	<i>31 ans</i>		<i>700</i>
	<i>Pierre Dela Haye fuyt Bys. 27 ans</i>	<i>26 ans</i>		<i>540</i>
	<i>Mathurin fuyt etablis Comblage fuyt etablis de S. mats fuyt</i>	<i>22 ans</i>		<i>540</i>
	<i>Charles Constantin fuyt f. Benjamin de S. mats fuyt Gros Dela Grazinage de S. mats fuyt</i>	<i>22 ans</i>		<i>600</i>
	<i>Louis de Roux Desaudray de Jean de S. mats fuyt etablis Dufrene manio fuyt de S. mats fuyt de S. mats</i>			<i>500</i>
	<i>Jean Baptiste Couvillier fuyt de S. mats fuyt de S. mats</i>	<i>26 ans</i>		<i>500</i>

Rôle des officiers majors (Armement) du Duc de Bourbon (1734 - 1735).
 Service Historique de la Défense – Lorient (S.H.D.L.) 2P27-1.4.1

L'équipage essentiel d'un navire de la Compagnie des Indes se composait d'un état-major, d'officiers mariniens et non-mariniens (le chirurgien, l'aumônier et l'écrivain), des matelots, des novices et des mousles. D'autres embarqués occasionnels étaient constitués par des passagers, des ouvriers ou des soldats. Chaque homme occupait un rang dans la hiérarchie, sous l'autorité du capitaine, seul maître à bord.

L'équipage était globalement jeune : trente ans en moyenne pour les officiers, vingt-cinq ans pour les matelots, vingt ans pour les novices. Quelques adolescents étaient membres d'équipage en qualité de pilotins ou de jeunes mousles.

Les officiers

Issus de la bourgeoisie et de la noblesse, composant en moyenne 20 % des hommes embarqués, les officiers étaient attirés par les perspectives d'enrichissement et de prestige offerts par les entreprises commerciales au long cours, en direction des Amériques, de l'Afrique ou de l'Asie.



Le capitaine (assis à gauche) en compagnie de son premier lieutenant et d'un jeune enseigne. Diorama réalisé par J. Delouche (1989). Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.

Le règlement de 1733 établissait le montant des rétributions mensuelles pour le capitaine à 200 livres, et de 150 à 50 livres pour les officiers, selon leur destination. Des rémunérations assez faibles pour le commerce, mais bien plus importantes que le service au sein de la Marine. Mais le véritable atout d'un engagement au sein de la Compagnie était de tirer profit du commerce de pacotille*, qui constituait une source de profit considérable pour les officiers menant une expédition en Asie.

La Compagnie accordait deux avantages aux officiers, ainsi qu'au reste de l'équipage. Le premier était le port-permis, lequel permettait aux officiers de transporter gratuitement des marchandises achetées par leurs propres moyens dans les comptoirs d'Asie. Les biens étaient ensuite vendus par la Compagnie, et les officiers obtenaient en retour les bénéfices de la vente, en plus du capital initial. Le port-permis permettait de quadrupler la rémunération des capitaines et de doubler celle des officiers. Autre moyen de compléter la solde des officiers, la vente de marchandises acquises par leur propre soin, pour en faire eux-mêmes le commerce. Ce commerce parallèle, appelé pacotille, a été plus ou moins toléré par la Compagnie. Mais il était régulièrement la source d'abus et de trafic, notamment pour la vente de marchandises prohibées, telles que les tissus à base de coton, préférés pour leur bonne qualité. La valeur du port-permis était dégressive suivant le grade. Le dépassement de ce seuil ou le trafic de marchandises était sanctionné par la confiscation des biens.

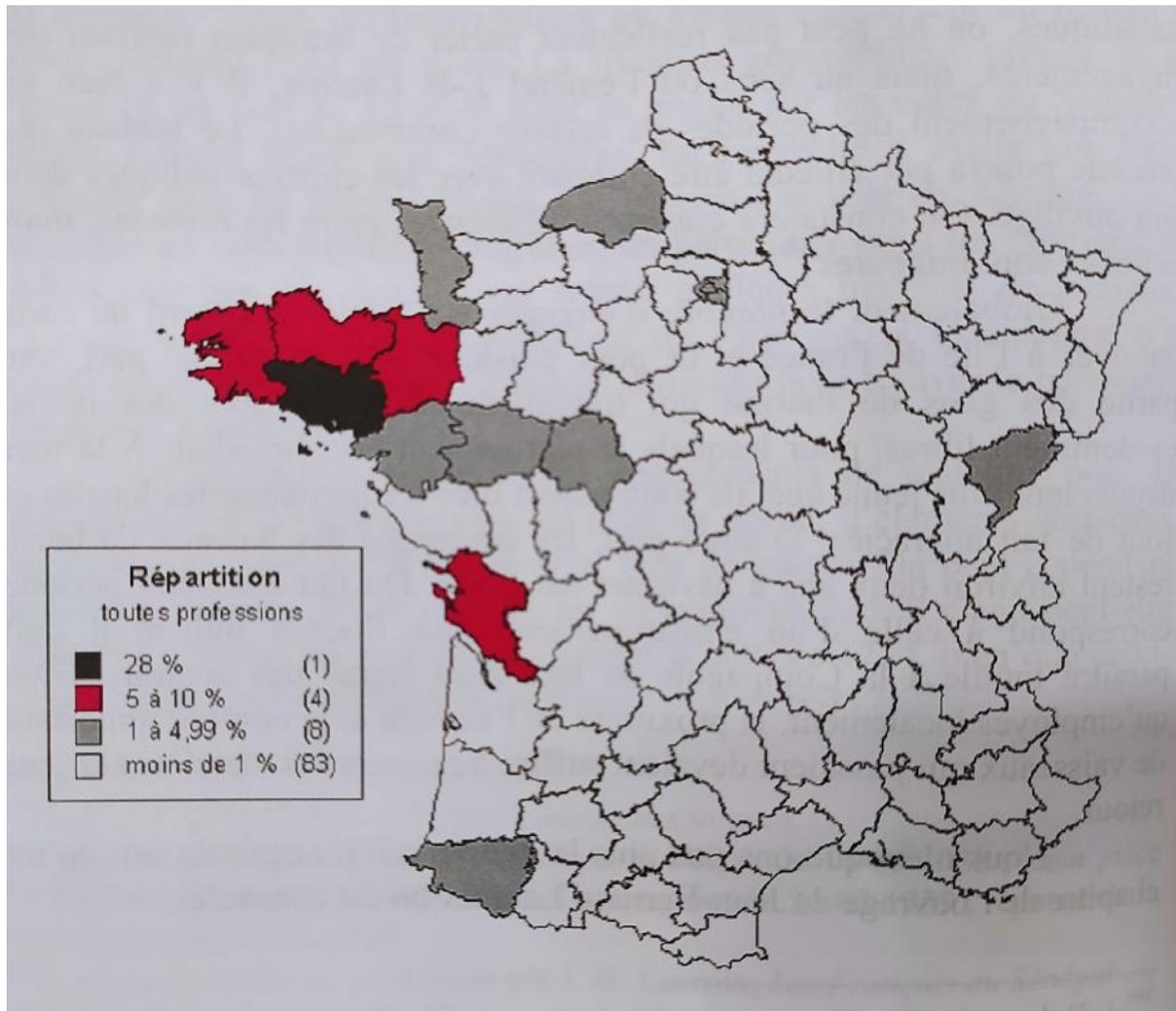


Croix de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis.
Wikimedia Commons. Photo de Rama.

Nombre d'officiers étaient inspirés par le prestige et les exploits de leurs aînés, qui avaient obtenu la grâce d'être récompensés par le Roi. Les hommes qui s'étaient distingués pouvaient être promus à l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, tandis que les officiers parmi les plus méritants, surtout après des faits d'armes contre les marines étrangères, étaient anoblis.

Les matelots et les novices

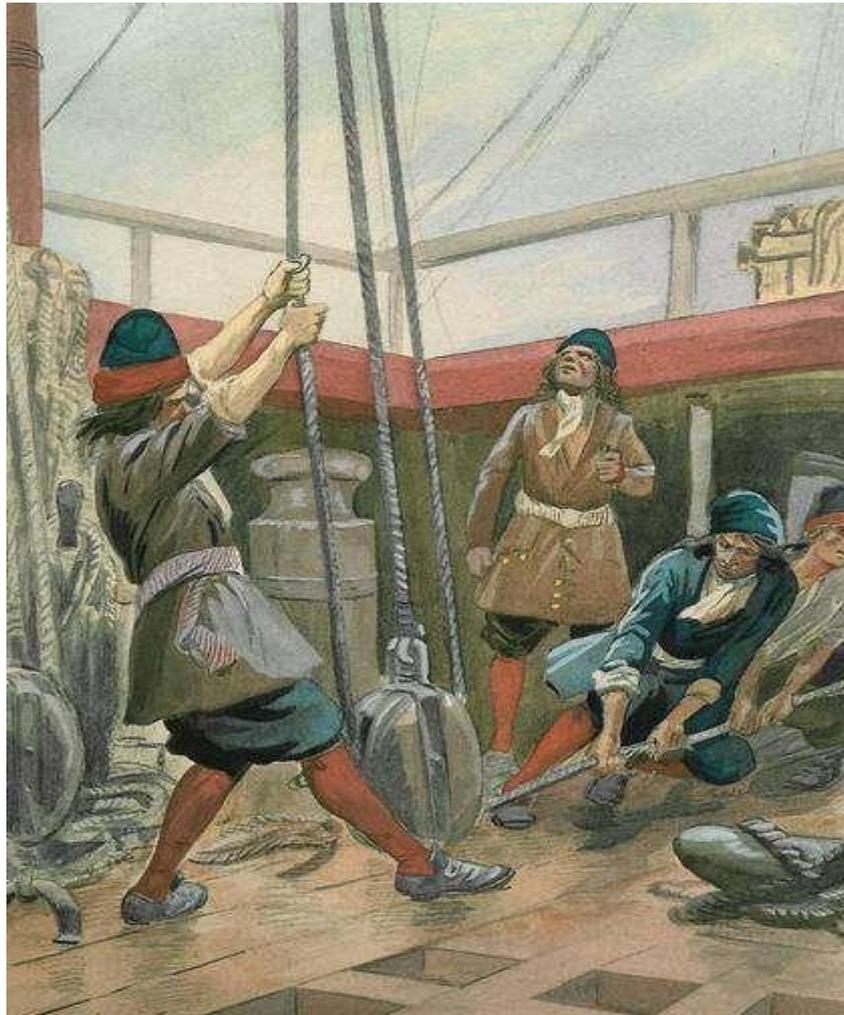
Sur les navires à voile, on distinguait les matelots, expérimentés, des novices qui étaient de jeunes gens âgés de 16 à 25 ans n'ayant jamais navigué en mer. Ils composaient de 25 à 35 % de l'équipage au XVIIIe siècle. Ces marins fournissaient l'essentiel du personnel navigant de la Compagnie via l'engagement*, pour une durée valable de deux ans. Elle recrutait les marins dans le quartier du Port-Louis, mais le manque d'hommes l'obligeait à étendre son aire de recrutement initiale. L'autorisation du secrétaire d'État de la Marine était obligatoire pour recruter des marins dans d'autres quartiers, proches ou lointains, comme Lorient ou Nantes. La grande majorité des matelots engagés était d'origine bretonne et pour être plus précis, du Morbihan.



Répartition des engagés au service de la Compagnie des Indes, toutes professions (1717 - 1770).²

Issu généralement d'un milieu modeste, le marin ou le novice s'engageait consciencieusement dans une entreprise très risquée. Toutes causes confondues, la mortalité s'élevait en moyenne à 14%, dont les trois-quart des décès étaient imputables aux maladies. Néanmoins, l'engagement supposait la consommation, aux frais de la Compagnie, de trois repas par jour complétés par une importante ration de vin et d'alcool. Pour les gens de mer, ces conditions étaient plus favorables que celles de la plupart de sujets du royaume qui subissaient parfois la disette. À l'issue du voyage, la vente des pacotilles favorisait la constitution d'un petit capital pour le marin engagé - à moins qu'il ne soit dépensé en beuveries et dans la prostitution - nécessaire pour assurer la survie de sa famille. Les marins rapportaient de leur voyage toutes sortes de produits : thé, café, porcelaine, éventails, pétards de Chine, curiosités, et surtout des tissus.

² ANDRE, Jean-Michel. *Les engagés de la Compagnie des Indes, marins et ouvriers (1717-1770)*. Vincennes, Service Historique de la Marine, 2004, p.98.



**Matelots français, vers 1690. Artiste inconnu.
Gallica. Bibliothèque nationale de France.**

Tous les matelots et novices n'avaient pas choisi de s'engager pour la Compagnie des Indes. Une part non négligeable d'entre eux servaient la Compagnie sous la contrainte, suite à une levée d'autorité, pour pallier les problèmes de recrutement. L'institution du service des classes*, créé en 1668 par des ordonnances de Louis XIV, établissait le rôle* des marins pour chaque paroisse des provinces littorales. En cas de nécessité, la Compagnie demandait l'autorisation au ministre de la Marine d'effectuer une levée d'hommes. Dès lors, des marins ou novices étaient appelés pour servir sur des navires de commerce. La mesure était acceptée en temps de paix, mais elle suscitait l'hostilité en temps de guerre - malgré l'augmentation des soldes. Si l'engagement favorisait le recrutement de marins bretons, la levée appelait des hommes de toutes les provinces littorales. Dans l'éventualité où le service des classes ne suffisait pas à constituer un vivier de marins aptes à la navigation, le ministre autorisait l'enrôlement de volontaires, de soldats, et plus rarement de sujets étrangers. Pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), nombre d'Irlandais se sont engagés volontairement auprès de la Compagnie, avec la possibilité de faire double pacotille.

Les passagers, les soldats et les clandestins :

Les passagers étaient des embarqués non navigants. Parmi eux, on comptait des administrateurs des colonies, des ouvriers et des artisans. Certains engagés de la Compagnie avaient l'autorisation d'embarquer avec leur femme et leurs enfants, dans l'intention de s'installer dans une colonie ou un comptoir.

Malgré les précautions avant l'appareillage, des passagers clandestins parvenaient à s'introduire sur le vaisseau. Fait rare au début de la seconde Compagnie, il devint courant pendant et après la guerre de Succession d'Autriche sur les bâtiments voyageant à destination de l'Asie. Nombre de ces clandestins étaient de très jeunes matelots ou des mousses qui étaient désignés comme "enfants trouvés", et qui n'avaient pas pu être engagés sur un navire. Le capitaine les débarquait aux Mascareignes³, d'où ils se mettaient rapidement au service d'un autre capitaine pour pouvoir survivre.

Un détachement de soldats de la Compagnie d'environ 11 hommes avaient comme missions le maintien de la discipline et la protection de l'équipage lors des escales dangereuses. Leur rémunération était deux à trois fois supérieure aux soldats du roi. En temps de guerre, sur les navires de gros tonnage, le volume de soldats - issus cette fois de l'armée royale - augmentait jusqu'à une centaine d'hommes, pour renforcer la défense d'une colonie ou d'un comptoir.

³

Composées des îles de la Réunion, Maurice et Rodrigues.

Vivres et breuvages

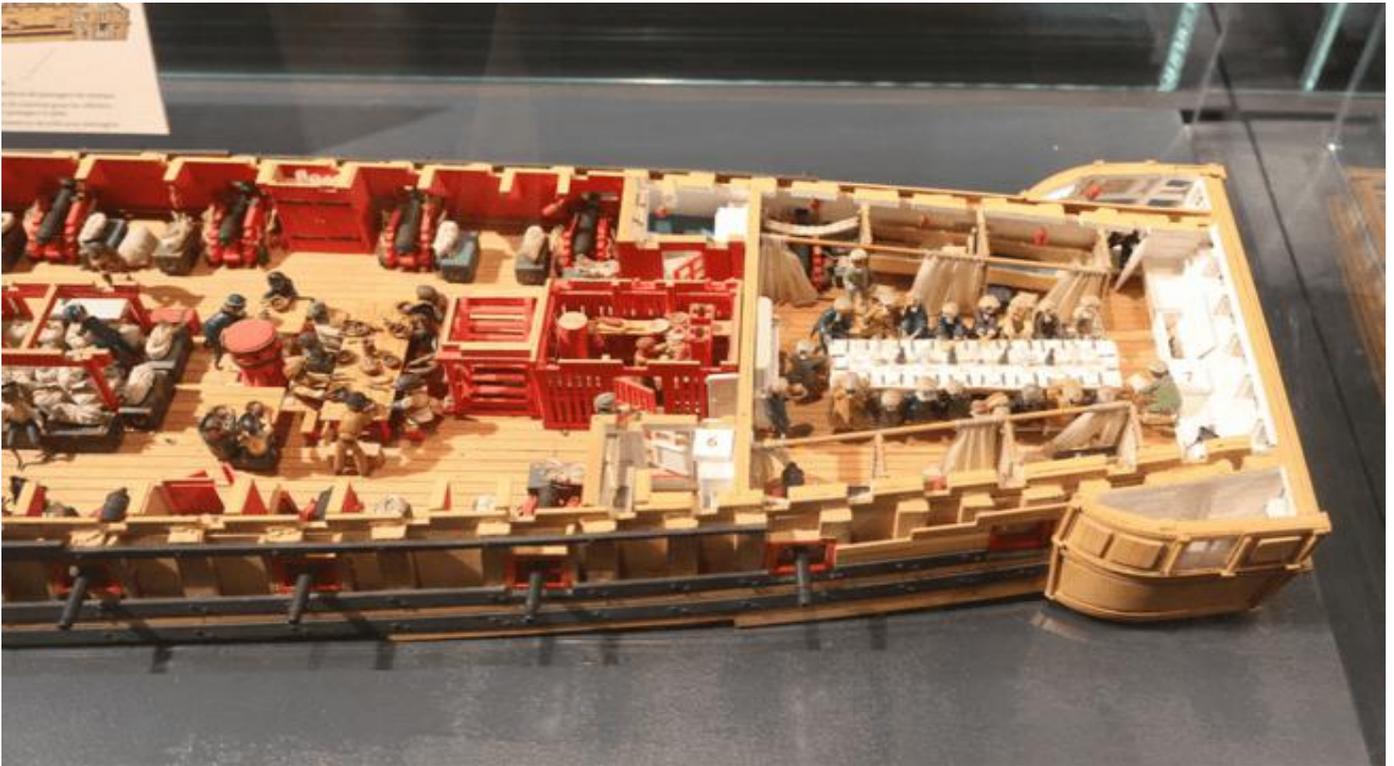
Nature et distribution des vivres embarqués

Vivres pour le Duc de Praslin		
Vivres pour l'équipage		
8675 ^l	Farine de froment à 15.6.1/2	- 1152.15.6.
4437 ^l	Farine de froment de Nantes à 20.17.9/10	- 725.2.2.
8216 ^l	Farine de froment de Rouen à 19.15.1/2	- 1624.17.4.
44250 ^l	Riz à 13.16.1/2	- 6106.10.
13	Dauphine vign de la dote CBI 1/2 à 19.3.	- 1209.
13	Dauphine vign CBI 1/2 à 11.7.	- 1421.
13	Piper vign de la dote à 370.	- 4810.
866	pièces vign de la p. à 56. la DT	- 201.12.
29	Dauphine vign de la dote vign à 53.	- 1537.
1	Dauphine 200 pièces vign de Nantes à 56.	- 102.10.4.
10623	pièces d'Inde { 6410 de froment à 7.6.1/2 3913 de riz à 11.10.1/2	- 2430. - 2335.12.
5800 ^l	Leur sel de la dote 1764. à 32.6.1/2	- 1872.8.
2000 ^l	Pain de la dote à 19.13.1/2	- 1639.10.
1400 ^l	Pain de la dote à 26.1/2	- 364.
6000 ^l	Dauphine vign de la dote à 20.15.1/2	- 1229.
4000 ^l	Pain de la dote à 24.1/2	- 960.
327 ^l	Dauphine vign de la dote à 13.16.1/2	- 409.10.4.
795 ^l	Pain de la dote à 20.1.1/2	- 159.15.10.
675 ^l	Dauphine vign de la dote à 9.10.1/2	- 301.17.6.
1200 ^l	pièces de la dote de la gde à 32.6.1/2	- 387.12.
360 ^l	Pain de la dote à 19.13.1/2	- 168.16.2.

La nourriture était une préoccupation constante à bord des navires de la Compagnie des Indes. Sa gestion minutieuse, comme en attestent les registres d'armement des navires, était un élément clef de la réussite d'un voyage. Les aliments étaient embarqués en quantités abondantes, pour garantir aux hommes la prise de trois repas journaliers pendant plusieurs mois. Un équipage bien nourri était moins sujet aux maladies, aux mutineries et aux erreurs humaines entraînant des accidents personnels ou de navigation. L'ensemble de ces rations était pris en charge par la Compagnie et il était strictement interdit d'emporter, avant l'appareillage, des rations personnelles. De surcroît, un surplus de nourriture permettait de se prémunir contre un risque de disette si la traversée s'avérait plus longue qu'à l'accoutumée (vents réduits, intempéries ou escales s'éternisant).

Dans l'intention de répartir l'alimentation des hommes, selon le rang qu'ils occupaient à bord, un système de rationnement était adopté sur l'ensemble des navires de commerce et de guerre de l'époque. Les études sur l'alimentation des marins attestent que ces derniers avaient des besoins énergétiques oscillant entre 3000 et 3500 kcal par jour, lesquels étaient largement soutenus par la consommation des rations : entre 3100 et 3900 kcal - et plus de 4500 kcal pour les officiers mariniers. Par ailleurs, les individus étaient à cette époque plus petits. Les marins qui s'engageaient pour la Compagnie effectuaient l'essentiel de leurs voyages dans des environnements chauds. Ces deux facteurs réduisaient leurs besoins énergétiques, par rapport à un homme vivant au XXI^e s. (2500 kcal), sédentaire, plus grand et vivant sur le territoire métropolitain en milieu tempéré.

Analogues aux rations distribuées sur les vaisseaux de la Royale, celles distribuées par la Compagnie des Indes se mesuraient en once* pour la nourriture et en pinte* et bouteille pour l'eau, le vin et l'alcool. La répartition des vivres destinés à l'équipage s'effectuait en fonction du rang occupé dans la société : un matelot n'avait pas la même quantité, ni la même qualité de nourriture qu'un officier major ou un éminent passager. La portion de vivres distribuée quotidiennement était mesurée en ration : la "*ration simple*" pour les matelots, ouvriers et soldats ; "*la ration et demi*" pour les officiers mariniers et non-mariniers et la table du capitaine pour les passagers et les officiers de l'état-major. Une demi-ration existait pour les malades.



**Les repas de l'équipage : à gauche les matelots et à droite les officiers majors.
Éclaté du *Compte Artois* - Maquette réalisée par J. Delouche (1976).
Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.**

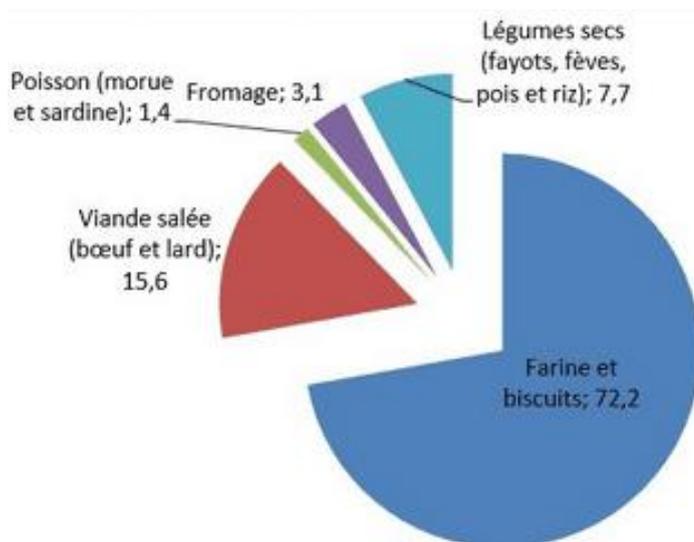
La prise des repas du capitaine et de son état-major s'effectuait dans la grande chambre située à la poupe du navire, tandis que le reste de l'équipage se regroupait dans les ponts et les entreponts. Les heures de repas se succédaient ainsi : le déjeuner à 7h30 en été et 8h en hiver ; le dîner à 11h30 et le souper à 18h en été et 17h en hiver.



**Exemple de biscuit de mer. Celui-ci est présenté comme étant
« le plus vieux » biscuit de mer connu (1852).**

Musée de la Marine d'Elseneur, Danemark. Wikimedia Commons, photo de P. A. Cziko.

Les vivres de l'équipage se composaient de légumes secs tels que les fèves, les haricots ou les pois. Les viandes, en majorité à base de porc, de bœuf ou de volaille, étaient issues d'une multitude d'animaux vivants à bord ou préalablement découpées, puis réparties dans des caisses, où elles étaient conservées dans de la saumure. Les poissons étaient enduits de sel et séchaient à l'air libre. Du pain, mais surtout des biscuits - capables de se conserver convenablement tout au long de la traversée - constituaient la base de l'alimentation. L'équipage consommait peu de légumes et quasiment aucun fruits. Malgré l'absence de système de conservation au frais, les navires emportaient des fromages, en particulier ceux de Hollande, qui étaient consommés durant les premières semaines de la traversée.



Répartition des rations alimentaires consommées à bord de navires de la Compagnie des Indes, entre 1742 et 1768. Graphique réalisé par Jean-Claude Leroux, d'après la thèse de Philippe Haudrière⁴.

À l'exception des fèves, des pois et des figues, aucun des vivres précités ne comportait un apport suffisant en vitamine C pour prévenir l'apparition du scorbut. Pourtant, on croyait à tort que le riz et le sucre étaient des antiscorbutiques, ce qui expliquait leur intégration régulière dans les rations.

La répartition des vivres suivait le calendrier catholique, qui distinguait les jours gras des jours maigres. Manger maigre signifiait que le "sujet-croyant" faisait acte de pénitence en excluant de son alimentation les aliments carnés.

Les deux tableaux ci-dessous exposent la répartition hebdomadaire des rations théoriques pour les matelots et les officiers marins :

⁴ HAUDRERE, Philippe. *La Compagnie des Indes : 1719-1795*. Thèse, p.888, 1987.

	Déjeuner (biscuit/pain et un quart de vin)		Dîner		Souper
Lundi gras	550 g. de biscuit ou 734 g. de pain frais	0,7 l. de vin	245 g. de bœuf salé		122 g. de légumes ou 61 g. de riz
Mardi gras			184 g. de lard salé		
Mercredi maigre puis gras			122 g. de morue	245 g. de bœuf salé	
Jeudi gras			184g. de lard salé ou 245 g. de bœuf salé		
Vendredi maigre			122 g. de morue	92 g. de fromage ou 122 g. de légumes ou 61 g. de riz	
Samedi maigre					
Dimanche gras			184 g. de lard salé		

Rations hebdomadaires de matelot en mer, année 1763.

D'après Sueur, Laurent. L'alimentation des marins du roi de France, de 1763 à 1789, sur les vaisseaux aux longs cours se dirigeant vers les Indes Orientales. *Revue Historique*, octobre-décembre 1988, p. 411-427.

	Déjeuner (biscuit/pain et un quart de vin)		Dîner		Souper
Lundi gras	550 g. de biscuit ou 734 g. de pain frais	1 l. de vin	122 g. de pied et tête de porc salé	367 g. de bœuf salé	122 g. de légumes ou 61 g. de riz
Mardi gras			122 g. de pied et tête de porc salé		
Mercredi maigre puis gras			122 g. de pied et tête de porc salé ou 46 g. de fromage ou 1 sardine ou hareng	183 g. de morue conservée	
Jeudi gras			122 g. de pied et tête de porc salé	276 g. de lard salé ou 367 g. de bœuf salé	
Vendredi maigre			46 g. de fromage ou 1 sardine ou hareng	183 g. de morue conservée	
Samedi maigre					
Dimanche gras			184 g. de lard salé	276 g. de lard salé	

Rations hebdomadaires d'officier-marinier en mer, année 1763.

D'après Sueur, Laurent. L'alimentation des marins du roi de France, de 1763 à 1789, sur les vaisseaux aux longs cours se dirigeant vers les Indes Orientales. *Revue Historique*, octobre-décembre 1988, p. 411-427.

On remarque que le repas le plus important était le dîner, à même d'améliorer

l'ordinaire du déjeuner et du souper. À cette occasion, les officiers-mariniers avaient le privilège d'obtenir des rations alimentaires plus importantes, variées, et de meilleures qualités - notamment pour les morceaux de viande qui provenaient surtout d'animaux fraîchement mis à mort. Même si leur ration était diminuée, les malades recevaient en priorité de la viande fraîche et plus nutritive, pour leur garantir de meilleures chances de guérison.

Les vivres entreposés dans les cales du navire n'étaient pas les seuls consommés par l'équipage. Pour diversifier les rations ordinaires, des marins s'adonnaient à la chasse et à la pêche, en tuant des oiseaux et des poissons à l'aide de longs harpons ou via des lignes de pêche artisanales.



**Les vivres entreposés dans les cales du navire.
On distingue au centre un enclos de moutons, situé sur l'entrepont.
Éclaté du *Compte Artois* - Maquette réalisée par J. Delouche (1976).
Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.**

Divers problèmes menaçaient l'intégrité de la nourriture entreposée dans les cales. L'humidité provoquée par des avaries ou par le mauvais temps imprégnait les cales du navire. L'eau stagnait et permettait la prolifération des bactéries et des rongeurs. En conséquence, les biscuits et le pain, qui formaient la base de l'alimentation de l'équipage, pouvaient être très avariés. Des officiers et des matelots vérifiaient quotidiennement l'état de conservation des vivres. Malgré ces précautions, certaines denrées étaient endommagées et parfois volées par des membres de l'équipage. Enfin, un effet de roulis lors des intempéries pouvait occasionner la perte de plusieurs animaux en mer.

Les breuvages : l'eau, le vin et l'alcool

Chaque navire transportait dans ses cales une grande quantité d'eau contenue dans des tonneaux en bois appelés "barriques". On disposait quotidiennement sur le pont une barrique d'eau, appelée "*le charnier*", dans laquelle l'équipage y puisait sa ration quotidienne. La ration d'eau était fixée à une pinte, soit un peu moins d'un litre par personne et par jour (0.95 l.). Une quantité insuffisante pour assurer l'hydratation de l'équipage, occasionnellement soumis aux fortes chaleurs des tropiques. Ressource la plus précieuse du navire, l'eau douce était sous la surveillance constante d'officiers et de matelots de confiance, qui suivaient au quotidien la conservation des quantités dans les cales. Claire et potable au départ du port de Lorient, l'eau devenait au fil des semaines de navigation impropre à la consommation : l'apparition de vers et d'impuretés dans les barriques était courant. Mais le pire pouvait survenir lors des escales en Afrique : à l'eau douce de la métropole, se substituait une eau de rivière saumâtre, constituée de dépôts, d'algues et de microbes. L'eau nouvellement stockée devenait fétide en quelques jours, alors que les besoins quotidiens des hommes augmentaient, à mesure que le navire naviguait dans les zones chaudes. Les marins prenaient l'habitude de mélanger l'eau avec le vin pour diminuer les odeurs d'impureté et la sensation de dégoût.

La déperdition de l'eau dans les tonneaux, appelée "coulage", constituait un autre problème majeur. Au cours du voyage, environ 10 % de l'eau fuyait en raison de la mauvaise qualité des tonneaux ou s'évaporait à travers les parois en bois. Malgré l'anticipation de ce problème par les administrateurs de la Compagnie, une pénurie d'eau pendant le voyage pouvait survenir. Un rationnement était alors imposé par le capitaine, pour assurer la survie de l'ensemble de l'équipage jusqu'à la prochaine escale. Difficilement supportable pour l'équipage, la diminution de la ration d'eau, même impure, provoquait des troubles comme des vols d'eau - et plus rarement, des mutineries. La récupération de l'eau de pluie pouvait améliorer le quotidien, avec l'espoir de remplir quelques barriques. Lorsque les conditions météorologiques se détérioraient, les marins dressaient des draps au-dessus des barriques en guise de récupérateurs d'eau de fortune.

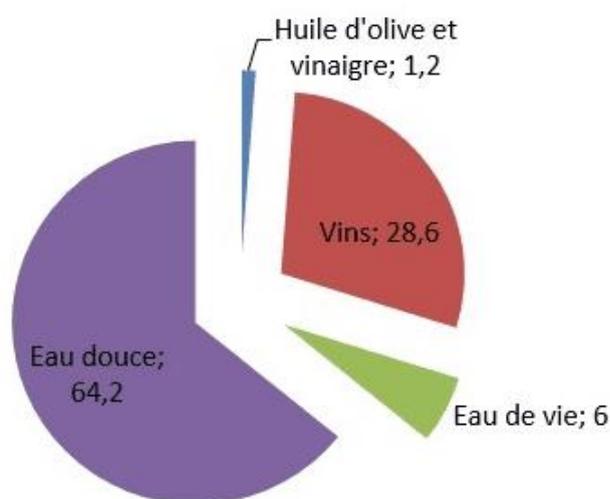
Brevages consubstantiels du marin à terre comme en mer, le vin et l'alcool fournissaient une quantité non négligeable de calories grâce à l'importante quantité de sucre qui les composent. Ils demeuraient aussi des breuvages synonymes de sociabilité en étant distribués en double ration à l'occasion d'anniversaires, des fêtes religieuses ou d'évènements majeurs de la traversée, tel que le passage de la ligne⁵ ou l'arrivée au port de Lorient. Nombre de futailles étaient disposées dans les cales du navire et comprenaient principalement du vin et, dans une moindre mesure, de la bière, de l'eau-de-vie ou le "tafia", un alcool des Antilles proche du rhum, préparé avec des mélasses de cannes à sucre et de gros sirops. Le capitaine conservait dans sa chambre une réserve personnelle pour les officiers majors et les

⁵ Soit le franchissement de l'Équateur.

passagers importants.

Au cours du voyage, le vin était consommé en premier et l'eau-de-vie en dernier, car elle se conservait très bien. La bière et le cidre n'étaient pas considérés par les marins comme de véritables boissons alcoolisées et leur conservation était moindre que le vin. Ce dernier avait pour vertu, selon les contemporains, de pouvoir désaltérer les hommes et de les nourrir. Ces croyances expliquaient la forte consommation de boissons alcoolisées à l'époque moderne et jusqu'au XIXe siècle. Quelle que soit la nature de la boisson, le volume d'alcool distribué aux marins demeurait identique du début à la fin du voyage. Comme d'autres denrées, l'estimation des besoins en rations d'alcool était minutieusement calculée avant chaque départ de Lorient.

Le schéma ci-dessous indique la consommation moyenne de breuvages par les hommes d'équipage, tout au long du voyage.



Répartition des liquides consommés à bord de navires de la Compagnie des Indes, entre 1742 et 1768.
Graphique réalisé par Jean-Claude Leroux, d'après la thèse de Philippe Haudrière⁶.

Le transport et la consommation d'importantes quantités de vin engendraient des problèmes d'ivrognerie fréquents, voire des accidents. Il était difficile pour les officiers, pourtant eux-mêmes sous l'emprise de l'alcool⁷, d'imposer une limitation des excès en tout genre. Bien que la consommation d'alcool était réglementée⁸, des marins parvenaient à dépasser leur ration maximale d'alcool, en troquant un bien ou un service, contre une partie de la ration journalière d'un camarade. D'autres étaient retrouvés à l'écart de leur poste, somnolents ou même décédés d'ivrognerie, parfois très jeunes. Certains tombaient à la mer ou se blessaient gravement lors des manœuvres sur la mature. En fin de compte, c'est le navire et l'équipage qui pouvaient pâtir d'une manœuvre malencontreuse d'un marin en état d'ébriété.

⁶ HAUDRERE, Philippe, op. cit., p.888.

⁷ Leur ration quotidienne d'alcool était d'environ 25% supérieure aux matelots.

⁸ Trois fois par jours lors des heures des repas.

Alcool/Rang	Officiers mariniers	Matelots
Vin	1,1 litre	0,7 litre
Bière et cidre	2,4 litres	1,4 litre
Eau-de-vie/Tafia	0.27 litre	0.18 litre
Total	3,77 litres	2,28 litres

Tableau réalisé d'après la thèse de Philippe Bodénes, p. 509.

Données extraites du journal de bord de J.-B Labat, cartographe à bord de *l'Expédition* (1724 - 1726).

Une navigation périlleuse et éprouvante pour l'équipage

La promiscuité dans un espace restreint et hostile

La première des difficultés auxquelles les membres d'équipage se confrontaient était la promiscuité dans l'espace confiné du navire. Le passage de la terre ferme à la vie maritime était un changement radical, voire brutal pour les passagers occasionnels et les marins novices, contraints de côtoyer parfois de 300 à 500 personnes sur les navires de fort tonnage (900 à 1200 tonneaux), au sein d'un espace confiné et limité par l'encombrement des vivres, des animaux et de l'artillerie. L'entrepont, situé entre les ponts supérieurs et inférieurs, regroupait les couchettes de l'équipage. Partagées successivement par plusieurs membres d'équipage, elles étaient disposées à proximité de la ligne de flottaison, dans la pénombre et sans possibilité d'aérer l'air vicié et humide.

Entre ces êtres qui n'avaient pas choisi de se côtoyer, la cohabitation pouvait être difficile, notamment entre les soldats et les marins. Pour circonscrire les actes d'insubordination, le capitaine sanctionnait durement les fautifs, généralement par la violence, pour affirmer son autorité et impressionner les esprits. Ces sanctions n'étaient pas rares dans cette micro-société masculine qui vivait sous pression. Un coupable pouvait être enfermé dans une cale au régime sec ; subir les coups de la "bouline" : le condamné était frappé par un regroupement de marins dotés de cordages humides. Dans les cas les plus graves, le marin était condamné à mort par le supplice de la "cale humide" ou de la "cale sèche"⁹.

⁹ Le condamné était attaché par un cordage, lui-même relié à une vergue. On le faisait chuter du mat jusque sous l'eau (cale humide) ou à la surface de l'eau (cale sèche).



La marine: arsenaux, navires, équipages, navigation, atterages, combats,
Eugène Pacini, L. Curmer, 1844 - 240 pages. Antoine Léon Morel-Fatio.
Wikimedia Commons.

Enfin, au début de la navigation, l'amarinage nécessitait des jours, voire des semaines de mer. La majorité des marins et des passagers souffraient d'une intense fatigue, provoquée par le mal de mer et les mauvaises conditions maritimes en haute mer. Exténués par des longues périodes en mer, des embarqués choisissaient de désertir lors des escales.

En dépit de ce sombre tableau, la vie en communauté favorisait la sociabilité entre sujets occupant le même rang. Des matelots se regroupaient pour se conter des histoires de mers surprenantes. Des marins chantaient en chœur pour remédier à l'ennui ou pour se donner du courage lors des manœuvres importantes. D'autres jouaient aux cartes, sans miser d'argent pour éviter les rixes. Des célébrations réunissaient tout l'équipage pour le passage de l'Équateur ou lors des fêtes religieuses, en présence d'un aumônier. À titre individuel, l'espoir d'une vie plus confortable en France ou dans une colonie permettait de garder le moral jusqu'à l'issue de la traversée.

Les périls de la navigation



**Ile Bourbon. N. Bellin, 1763. Gravure rehaussée de gouache et d'aquarelle.
BnF, département des Cartes et Plans, CPL GE SH PF 218 DIV 2 P 18
© Bibliothèque nationale de France**

Depuis le XVe siècle, les instruments de navigation avaient été perfectionnés pour faciliter la navigation à l'estime, qui supposait une grande part d'incertitude. Les capitaines avaient souvent des difficultés à apprécier la longitude sur les cartes marines. Jusqu'au XVIIe siècle, ils devaient parfois s'en remettre à la navigation à vue en se rapprochant des côtes, afin éviter de graves erreurs d'orientation : une erreur d'estimation de 1 degré suffisait à écarter le navire de sa route d'une centaine de nautiques. En dépit de l'utilisation en 1739 d'un nouvel instrument d'orientation nautique, l'octant, et de la réalisation de cartes marines plus fiables, les compagnies maritimes françaises ont perdu 60 navires au XVIIIe siècle - soit un taux de perte de 6,5 %. Ce pourcentage est analogue à ceux des compagnies européennes concurrentes. La majorité des naufrages se produisaient au large des côtes européennes, à l'aller ou au retour. Des erreurs de manœuvres, une navigation plus rapide au détriment de la sécurité, des cartes marines imprécises et des conditions climatiques extrêmes en étaient les principales causes. Le *Prince de Conti*, bateau de 600 tonneaux, fut perdu en décembre 1746 sur la côte sud de Belle-Ile, en raison du vent et du brouillard. 42 hommes furent rescapés du voilier sur les 203 que comptait l'équipage.

Les combats navals et la piraterie

Chargés de marchandises de valeurs, d'or et d'argent¹⁰, les vaisseaux de la Compagnie devaient être en mesure d'assurer leur protection contre les navires des marines ennemies, notamment ceux de la *Royal Navy*. Certains bateaux des compagnies maritimes étaient réquisitionnés par la Royale pour se confronter aux marines étrangères, durant les nombreux conflits survenus aux XVIIe et XVIIIe siècles. En période de paix, des pièces de canon étaient démontées. En temps de guerre, la Compagnie donnait l'ordre d'installer un surplus de pièces d'artillerie et d'embarquer davantage de soldats, pour mieux défendre le vaisseau en cas d'abordage.

En l'absence de réquisition, les navires de la Compagnie qui rencontraient un navire ennemi s'en tenaient, dans la mesure du possible, à une brève canonnade, avant de mettre fin au combat, pour éviter un abordage qui menacerait l'intégrité des marchandises. Le capitaine préférait rompre le combat, afin de préserver ses hommes d'équipage expérimentés, difficilement remplaçables, car rompus aux manœuvres complexes du voilier. Perdre des hommes d'équipage avait pour conséquence une diminution des capacités du navire et augmentait la fatigue du reste de l'équipage.



Branle-bas de combat.

**“Les tribulations d'un savant”, par Jean Hesse & Henri Pellier,
n° 634 de la collection *Les Livres roses pour la jeunesse*, Larousse, 1936.**

¹⁰ Les capitaines détenaient des sommes d'argent importantes pour acheter les marchandises, la nourriture et le matériel nécessaire à la campagne de navigation.

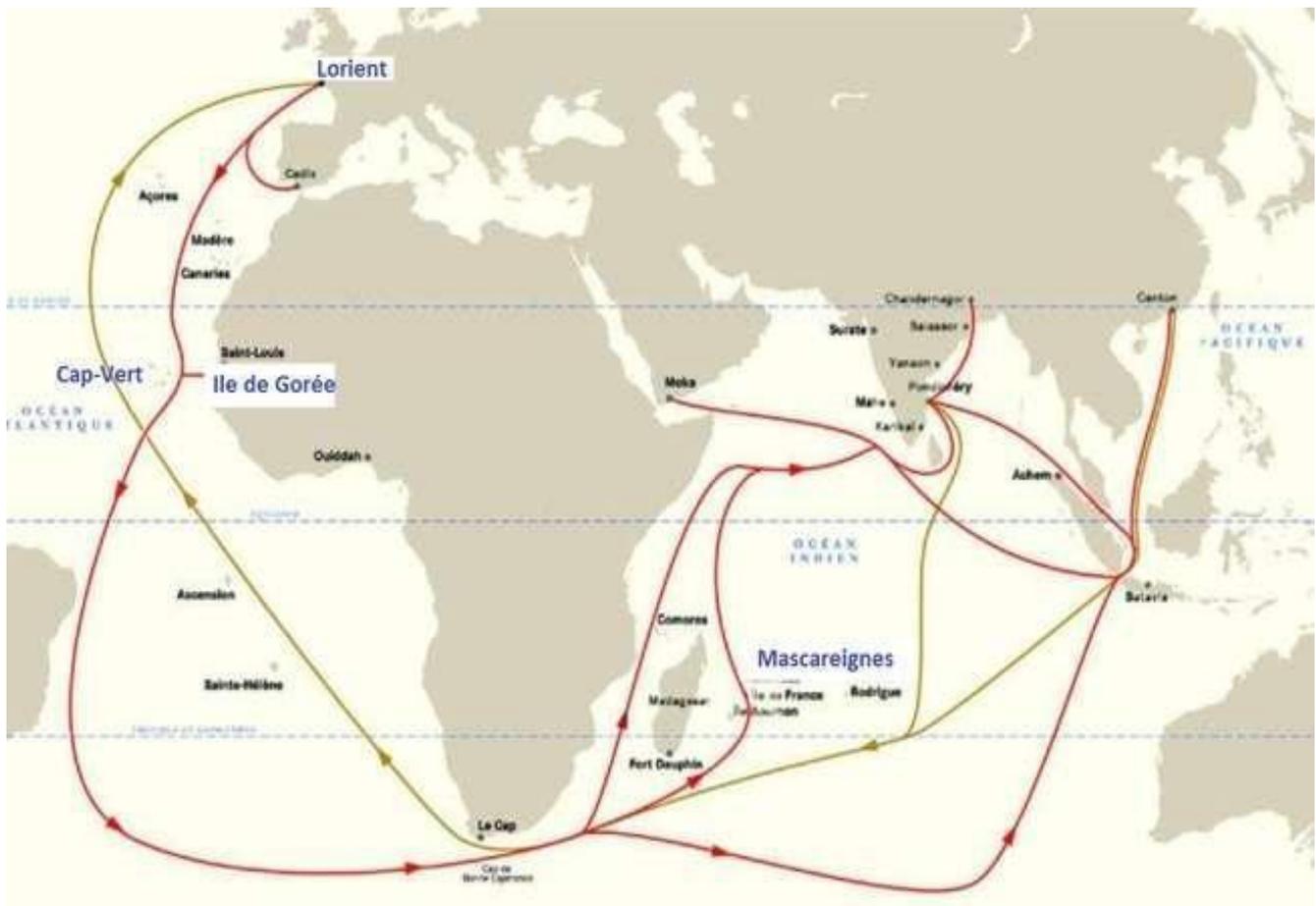
À proximité des côtes, les navires s'exposaient à des actes de piraterie, généralement peu fréquents, dans l'Océan Indien, au large du Sénégal, mais surtout dans les Antilles, à proximité des îles de la Tortue ou de Saint-Domingue. Les pirates agissaient pour leur propre compte où étaient engagés par une nation étrangère comme l'Angleterre. La menace était prise très au sérieux par les capitaines, qui n'avaient pas la moindre hésitation à ordonner le branle-bas de combat, dès lors qu'un navire suspect était repéré à l'horizon. Le capitaine et son équipage devaient être résolus à dissuader toute tentative d'approche d'un navire pirate, moins bien armé, mais plus rapide et manœuvrant pour un abordage. En général, quelques coups de canons et décharges de mousquets parvenaient à mettre en déroute un navire pirate trop audacieux. Bien que rare, la menace de capture était cependant bien réelle et plusieurs dizaines de navires de la Compagnie ont été la proie de pirates ou de corsaires. On estime à 7% le nombre de navires de la Compagnie capturés au XVIIe siècle, à proximité des ports Européens, dans la majorité des incidents.

Les relâches pour soulager les hommes

Aucun navire de la Compagnie ne se rendait aux Indes d'une seule traite. Après plusieurs semaines en mer, la relâche, ou escale, était essentielle pour avitailler le navire, le réparer ou débarquer les malades et les blessés qui devaient être soignés à l'hôpital. Le capitaine remplaçait les hommes exténués par des marins capables de supporter les rudes conditions de navigation. Avec un équipage renouvelé et apte à manœuvrer le navire, le capitaine obtenait de meilleures chances d'atteindre les objectifs fixés par la Compagnie. Il devait aussi recruter pour pourvoir les postes abandonnés par les marins déserteurs. Ces derniers attendaient quelques semaines avant de s'enrôler sur un autre navire.

	NOMS, SURNOMS, DEMEURS ET QUALITEZ.	Age, Taille & Poids.	Qualites & Soldes au Service du Roy.	Classe & Solde.	Dé pour 17. mois de service ou débarquement.
	<i>De L'auvergne</i>				2773.3.0
mort le 8. j. j. 1727.	Jacques le Clerc de saint malo contre M. ^r	20. mois 5. jours à 27. 10.			756.8.
	Thomas Chassigneur M. ^r de Chaloupe à 24.				651.8.
	Pierre le 2. ^e j. j. de canon à 21.				572.12.
débarqué le 19. j. j. 1727.	Laurien Bonnicide de Comalle 7. ^e m. ^r j. j. 25. m. 15. j. a 26.				665.
	Julien Piller de s. malo quartier m. ^r a 26.				708.18.0
mort le 12. avril 1724.	Bernard Vaujoze 7. ^e j. j. de canon				818.
	Etienne Frebourg de s. malo a 30.				765.9.0
	Bernard Lhuissier 3. ^e a 28.				576.16.
mort le 24. nov. 1726.	Nicolas Godzon j. j. 15. mois 21. jours a 24.				1090.11.4
	Jean Drouillet de Lorien M. ^r canon à 40				
mort le 13. janvier 1725.	Maturingrou M. ^r charpentier a 36.				818.
	Guillaume Bonillan de s. malo a 30.				818.
	Jean Jourdan de s. malo a 30.				818.
	Louis Dubois de s. malo a 30.				818.
mort le 20. Janvier 1725	Joseph Lafore de Lorien a 20				
mort le 20. Janvier 1725	Jean Christophe Ameline armurier sur 16. m. 5. j. a 24.				339.10.
	Marc Bernier de Lorien M. ^r d'acier a 30.				818.
débarqué le 7. j. j. 1726 et rébarqué le 7. j. j. 1727.	Jean Dupont 2. ^e chirurgien j. j. 20. m. 15. j. a 30.				611.
	Pierre Clerau de s. malo Commissaire à 30.				818.
	Jean Guindon M. ^r d'hotel a 30.				818.
	Jean Luel de s. malo a 25.				681.13.0
	Jean Bonnard de s. malo a 20.				515.6.0
	François Gaillard de s. malo bouvier a 18.				490.16.
					16753.11.0
	<i>Matelote</i>				
	Achille Bonnet de saint malo a 22.				599.17.4
	Jacques Baubigné de s. malo a 21.				572.12.
mort le 7. j. j. 1724.	Jean le Cocq d'acier a 20.				
débarqué le 19. j. j. 1727.	Samuel Camp de s. malo j. j. 25. mois 15. j. a 20.				510.
					1682.7.4

La marge à gauche a été annotée par le Capitaine du Danaé, pour préciser si des marins sont morts, ont déserté ou ont été débarqués au cours de l'expédition.
Extrait du rôle d'équipage (désarmement) du Danaé (1724 - 1727) S.H.D.L. 2P 22-II.14



Carte des principales escales des expéditions au long cours de la Compagnie des Indes.
Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.

Le Cap-Vert, l'Île de Gorée et les Mascareignes figuraient parmi les potentielles escales d'un navire en route pour les Indes. La capitaine était le seul décisionnaire pour effectuer une relâche après des semaines de navigation. Lorsque les marins estimaient qu'une relâche s'avérait nécessaire, mais que le capitaine le leur refusait, le risque de mutinerie augmentait. Dès lors, un capitaine devait avoir une certaine habileté pour ménager ses hommes, en leur distribuant des rations supplémentaires de nourriture ou d'alcool pour continuer la navigation. Malgré ces précautions, la mutinerie pouvait survenir, d'autant plus si le voyage avait préalablement été ponctué d'aléas, comme une épidémie ou un amenuisement des ressources alimentaires.

Des conditions d'hygiène déplorables

L'équipage à l'épreuve de l'humidité et de l'absence d'hygiène

Aux périls de la navigation, s'ajoutaient d'autres contraintes irrémédiables. Les ponts et les cales étaient affectés par une humidité constante, provoquée par les intempéries et les avaries comme les voies d'eau. Lors de la traversée des tropiques, les épisodes de chaleur accentuaient la prolifération des bactéries dans l'eau stagnante. L'air devenait vicié et malodorant dans le pont dédié au repos de l'équipage.

L'hygiène des marins était limitée par un strict rationnement de l'eau douce. Le français Pyrard de Laval évoque son expérience maritime sur un vaisseau portugais en 1610¹¹ : *“Ces navires sont absolument dégoûtants et ils puent horriblement ; les hommes pour la plupart n'hésitent pas à aller faire leurs besoins naturels sur le pont”*. Ce témoignage rend compte de ce que pouvait être la vie quotidienne à bord, au regard du peu de progrès de l'hygiène à bord entre le début du XVI^e siècle et de la fin du XVIII^e siècle. Les seules occasions de se laver étaient d'attendre la prochaine escale au bout de trois mois ou de profiter d'une averse. En attendant, les gens de mer vivaient au contact des crachats et des excréments de leurs congénères - sans oublier ceux des animaux.

La garde-robe du marin, appelée hardes, était réduite à la portion congrue. Il était contraint de garder pendant plusieurs semaines les mêmes vêtements, puisque ses rechanges restaient humides. Les hardes¹² étaient inégales en quantité et en qualité d'un marin à l'autre. En général, elles se réduisaient à six chemises, quelques paires de bas, de vieilles culottes, des mouchoirs, un ou deux gilets et des paires de souliers. Rares étaient les occasions de les laver, et elles demeuraient malpropres et imbibées de sels marins. En 1733, le secrétariat à la Marine encouragea les navires au long cours à distribuer des hardes aux marins dans le besoin, dans l'intention de réduire leur mortalité. Les officiers et les passagers étaient, sans surprise, mieux dotés.

Les maladies, le principal fléau du voyage

Nombre de capitaines ont rapporté dans leurs journaux les méfaits des fièvres épidémiques qui décimaient leurs équipages. Encore mal identifiées par la médecine de l'époque, le « Mal de Siam » et les « flux de sang » ne portaient pas encore les noms évocateurs que sont respectivement la fièvre typhoïde et la dysenterie. Ces maladies, et bien d'autres, ont été responsables des trois quarts des décès – soit un individu sur dix sur l'ensemble d'une traversée. Il faut attendre la fin du XVIII^e s. pour constater une nette diminution de la mortalité, grâce aux progrès des connaissances scientifiques.

La promiscuité de l'équipage était portée à son paroxysme, par l'humidité, les carences alimentaires, l'épuisement des hommes et surtout, l'absence d'hygiène - dû en partie au rationnement de l'eau douce et à la présence d'animaux - qui constituaient des conditions propices au développement de multiples agents pathogènes. Les entreponts, mal aérés, chauds et malodorants, étaient les parties du navire les plus propices à la contagion. L'équipage s'y côtoyait au rythme de la journée : pour le travail, la restauration et au cours du sommeil. La solution la plus courante consistait à ouvrir les sabords des ponts supérieurs, mais ce procédé était limité lors des intempéries. Ce n'est qu'au XVIII^e s. qu'un système de tuyaux réchauffés fut adapté sur certains navires de la Compagnie pour améliorer l'assainissement de l'air ambiant.

¹¹ HAUDRERE, Philippe. *Les Compagnies des Indes Orientales, trois siècles de rencontres entre Orientaux et Occidentaux*. p. 147 Paris, Desjonquères, 2006.

¹² Vêtements rustiques de voyage de moindre valeur.

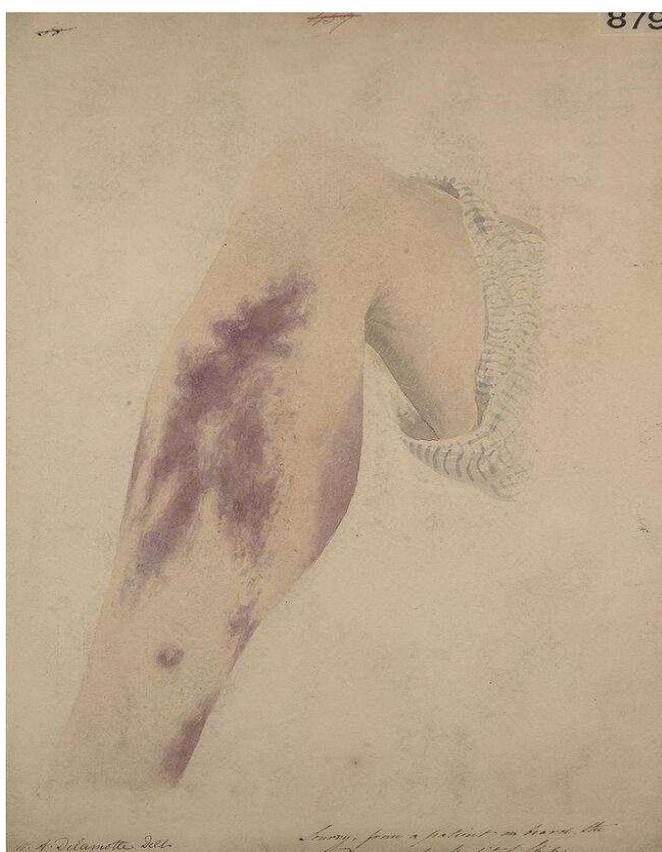


**Ventilateur à soufflets destiné à l'aération des entreponts (XVIII^e siècle).
Tilleul, noyer, cuivre, fer. Musée national de la Marine de Brest - 15 CN 7**

Indispensables après de longs mois de traversée, les relâches impliquaient un risque de contamination des marins par des fièvres très contagieuses et mortelles. Prudents, certains capitaines contraignaient l'équipage à ne pas débarquer à terre pour participer à l'avitaillement ; les autochtones se chargeaient de cette tâche en apportant les vivres à proximité du navire sur de petites embarcations. Mais cette mesure de confinement n'était pas systématique et certains marins revenaient tout de même contaminés par des germes. Disposant d'un système immunitaire moins efficace, les jeunes marins succombaient plus rapidement que leurs aînés.

Une sélection de maladies « symptomatiques » des expéditions au long cours, qui ont constitué la principale cause de mortalité des équipages de la Compagnie¹³, et par extension, de l'ensemble des marines européennes à l'époque moderne. La surmortalité liée à ces maladies s'expliquait par la médecine, qui demeurait souvent impuissante à traiter les maux les plus sérieux. Les carences alimentaires et l'épuisement physique des hommes dans la conduite de leurs tâches sur le navire, dans un laps de temps allant de 18 à 24 mois - dont 11 à 18 mois en mer - expliquaient leur affaiblissement face aux maladies.

Le scorbut



Ecchymoses sur la jambe d'un marin, dues au scorbut. Dessin réalisé d'après un malade du navire-hôpital "Dreadnought" dans les années 1840. Medical Photographic Library.

Au cours des grandes navigations, du XVe au XVIIIe s., le scorbut sévissait parmi les marins, dès lors que leur taux d'acide ascorbique (vitamine C) diminuait au bout de un à trois mois de navigation. Habituellement, le capitaine veillait à faire escale au bout de trois mois de navigation pour que l'équipage reprenne des forces. Hors, il n'était pas rare que les hommes endurent quatre à cinq mois de mer si le capitaine voulait avoir la certitude de revenir au port de Lorient à la fin du printemps ou durant l'été - soit quelques semaines avant la vente annuelle d'octobre. En conséquence, le scorbut frappait durement l'équipage. Une dysenterie, appelée à l'époque « flux de sang », précédait généralement les symptômes de cette carence : grande fatigue, douleurs musculaires aigus, perte d'appétit, déchaussement des dents, infection des gencives et de multiples hémorragies entraînaient généralement le décès en

¹³

75% des décès en moyenne, soit un individu sur dix.

quelques jours. On impute d'ailleurs à ce mal quelques naufrages, dû à l'incapacité des marins à manœuvrer le navire. Contre le scorbut, il n'existait aucun véritable remède, bien que les marins appréciaient les soins à base de bouillon de tortue. Ce ne fut qu'à la fin du XVIIIe s. que les Anglais découvrirent qu'une consommation régulière de fruits, comme le citron et l'orange, limitait radicalement l'avitaminose. Mais il fallut attendre 1905 pour qu'une découverte scientifique parvienne à expliquer la cause conduisant à l'apparition du scorbut.

La fièvre typhoïde

Cette maladie infectieuse est causée par une bactérie de la famille des salmonelloses. La contamination des marins était provoquée par des aliments souillés par des selles de personnes contaminées ou par de l'eau impropre à la consommation. Les symptômes cliniques de la typhoïde survenaient 48h après la contamination : forte fièvre, insomnie et un état de stupeur et d'abattement, voire des délires. Seuls quelques traitements issus de la pharmacopée du chirurgien-major soulageaient les marins. La prévention par une hygiène plus stricte de ces derniers, en principe recommandée par la Compagnie, était impossible en raison de l'insalubrité du navire et du rationnement de l'eau potable dédiée à l'hydratation.

La fièvre jaune

Le « mal de Siam » était redouté, comme son nom l'indique, lors des escales asiatiques. Cette maladie est provoquée par le virus amaril qui provoque dans ses formes graves une fièvre hémorragique ainsi qu'une jaunisse, qui est à l'origine du terme « jaune ». Certaines espèces de moustiques sont le réservoir du virus, ce qu'ignoraient les praticiens de l'époque. Les premiers symptômes étaient similaires à d'autres maladies, à l'instar du paludisme, de la dengue ou de la rougeole, ce qui expliquait la grande difficulté des chirurgiens à établir un diagnostic fiable. Les remèdes n'étaient d'aucun secours et il n'existe à ce jour aucun traitement connu – à l'exception de la vaccination préventive.

Les maladies vénériennes

Si une escale permettait à l'équipage de recouvrer ses forces, nombre de marins fréquentaient des prostituées, avec le risque conscient ou non de contracter une maladie vénérienne. La plus dangereuse d'entre elles était la syphilis. Bactérie très contagieuse et très courante parmi l'équipage, elle se manifestait par des inflammations aux muqueuses trois semaines après l'infection. En l'absence de traitements significatifs, la bactérie se diffusait en quelques années sur une grande partie du corps et des organes, en formant des plaies et des rougeurs très dégradantes. La mort survenait lorsque le cœur et les principales artères étaient endommagés. Les chirurgiens-majors disposaient de remèdes dans leur pharmacopée, telles que les pilules de mercure. Contre ce fléau, certains capitaines recevaient l'ordre d'empêcher les marins de descendre à terre, là où le mal vénérien sévissait, dans les comptoirs indiens entre autres.

Une médecine rudimentaire

Les journaux de bord témoignent d'une médecine encore empirique et balbutiante, malgré l'efficacité de certaines médications des chirurgiens-majors, en charge de la santé de l'équipage et des passagers. En dépit de longues études et d'expériences de terrain accumulées au cours de plusieurs voyages, les chirurgiens demeuraient impuissants à pouvoir soigner convenablement les maladies, et encore moins à en comprendre l'origine.



**Coffret de trépanation. France, 18^e siècle. Acier, ébène. Acquis en 1982. ML. 189.
Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.**

Batailles, rixes entre marins, accidents... De graves blessures en résultaient et la chirurgie mutilante devenait *de facto* l'intervention de dernier recours. Elle comprenait principalement deux types d'opération : l'amputation et la trépanation. L'amputation était inévitable dès les premiers signes d'une infection ayant les caractéristiques de la gangrène ou du tétanos. La trépanation - déjà pratiquée au Néolithique - consistait à créer une petite ouverture dans la boîte crânienne, pour la soulager d'une hyperpression provoquée lors d'un choc très violent à la tête. Chaque chirurgien avait à sa disposition des instruments chirurgicaux dans le coffre de trépanation. L'un d'entre eux, le trépan, servait à creuser la cavité dans la boîte crânienne. La trépanation était une des opérations les plus délicates entreprises par le chirurgien-major et les décès après l'opération n'étaient pas rares.

L'action chirurgicale s'effectuait sans anesthésie, ni précautions d'hygiène particulière. Pour atténuer sensiblement les terribles souffrances, on donnait au sujet une ration d'eau-de-vie ou de tafia pour espérer l'étourdir, sinon des bouffées

d'opium. Mais le plus souvent, le chirurgien provoquait une syncope via de multiples saignées, dans l'intention d'atténuer les hémorragies en diminuant la pression artérielle. Avant d'entamer l'opération, les assistants du chirurgien maintenaient le sujet fermement au sol.



Boîte à Pharmacopée.

**Don de l'association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes - Photo de G. BROUDIC
Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.**

Autre atout dont disposait le chirurgien-major pour soigner l'équipage et les passagers des maux de son temps : le coffret à pharmacopée. Confectionné à Lorient par l'apothicairerie de la Compagnie, située au sein de l'arsenal, le coffret regroupait une variété de traitements adaptés spécifiquement aux maladies et aux tourments de la vie maritime, à l'image du mal de mer. Fermé à clef et sous la seule responsabilité du chirurgien, le coffret comprenait des substances telles que des opiat, des pilules, des huiles, des teintures, des sels ou des mélanges de substances minérales et organiques. Certains médicaments étaient choisis pour soigner des pathologies rencontrées au cours des escales asiatiques, à l'instar de la dengue ou du paludisme. En l'absence de diagnostics fiables, les soignants de la Compagnie pratiquaient la polythérapie, au gré de leur connaissance ou de leur expérience. Pour les maux de moindre importance, la saignée était d'usage pour réguler l'humeur des patients. À l'issue d'une traversée, les remèdes et ustensiles issus de l'apothicairerie étaient largement consommés pour soigner un équipage mis à rude épreuve, comme en attestent les registres de désarmement inscrits sur les rôles d'équipages.

2111P(11)

Désarmement



Le 3^e au L'achilles.

Remèdes de retour /
Savoir.

1. on trochisques alhandal . 10 ^o lo ^{is} - - - - -	10 ^o
2. ^o pierre medicamentouse . 5 ^o - - - - -	10.
4. on creme de tartre . 7 ^o - - - - -	7.
2. ^o onguent de sime ^o . 4 ^o lo ^{is} - - - - -	8 ^o
2. ^o sublimé corrosif . 10 ^o lo ^{is} . - - - - -	1.
1. ^o saune . 3 ^o - - - - -	3.
2. ^o camphre . 10 ^o lo ^{is} - - - - -	1.
	<hr/>
	14. 4.

Cors et broutilles.

15. grands pots de fayence . 8 ^o - - - - -	6 ^o
12. moyens id . 5 ^o - - - - -	3.
15. pots id . 2 ^o - - - - -	1. 10.
4. grands pots de terre . 6 ^o - - - - -	1. 7.
6. moyens id . 4 ^o - - - - -	12.
15. grandes broutilles de terre . 6 ^o - - - - -	4. 10.
25. moyennes id . 5 ^o - - - - -	6. 5.
8. petites id . 2 ^o - - - - -	16.
3. flacons de cristal . 15 ^o - - - - -	3. 5.
	<hr/>
	26. 8.

Les deux coffres a 15^o pice - - - - - 30^o

La caisse d'instruments de chirurgie - - - - - 120^o

à l'origine la 12^e globe 1540 livres - - - - - 154

Durouveau

Remèdes	268
Coffres	30
Instruments	120
<hr/>	
Total	1908

Liste des remèdes de retour. Registre de désarmement de L'Achille- (1749 - 1752)
S.H.D.L. 1P 188b-523

Entrées pédagogiques

Cinéma :

- **Master and commander : De l'autre côté du monde, de Peter Weir (2003). 138 min.** (Tiré des ouvrages de la saga de l'écrivain Britannique Patrick O'Brian : « *Maître à bord* » ; « *Capitaine de vaisseau* » ; *La Surprise* »).

Une œuvre immersive qui rend compte, avec une précision certaine, de la vie maritime au début du XIXe siècle. La diffusion intégrale du film est recommandée pour aborder l'ensemble du sujet de ce dossier. Néanmoins, l'extrait de la première demi-heure permet de saisir l'essentiel des thématiques de ce dossier : les lieux de vie des marins et du capitaine ; le rôle et le rang des hommes d'équipage ; le combat naval et ses effets (chirurgie mutilante, trépanation) ; la difficulté et les risques des manœuvres.

- **Les Révoltés du Bounty, de Lewis Milestone (1962). 185 min.**

L'histoire authentique de la mutinerie qui a eu lieu en 1789 à bord de la frégate *HMS Bounty*. Le capitaine William Bligh fait preuve de cruauté envers les matelots et la plupart des officiers. L'officier en second Fletcher Christian conduit la révolte de l'équipage.

Bandes dessinées :

Cette sélection de BD permet d'illustrer des aspects importants de la vie maritime. La première, *Les Passagers du vent*, est une série constituée de 9 albums relatant les aventures maritimes de la jeune noble Isa. La deuxième série de BD est consacrée au célèbre pirate Barbe-Rouge qui sévissait aux Antilles. La troisième BD aborde le naufrage du *Batavia*, navire de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Enfin, *L'Épervier* est une série de BD qui relate les aventures du corsaire breton Yann de Kermeur.

- BOURGEON, François. *Les Passagers du vent*, 1979-2022, 9 albums. CHARLIER, Jean-Michèle et HUBINON, Victor. *Barbe-Rouge*, 1959-2004, Paris, Dargaud, 35 tomes.
- DORISON, Xavier et MONTAIGNE, Timothée. *1629... ou l'effrayante histoire des naufragés du Jakarta*, 2022, Paris, Glénat, 136 p.
- PELLERIN, Patrice. *L'Épervier*, 1994-2020, Paris, Dupuis et Soleil, 10 tomes.

Livres documentaires :

Des illustrations détaillées avec des coupes de navire particulièrement expressives.

- DELITTE, Jean-Yves et HERON, Jean-Benoît. *À bord des frégates*, 2020, Paris, Glénat Livre, 96 p.
- PLATT, Richard et BIESTY Jean. *À bord d'un vaisseau de guerre*, 2004, Paris, Gallimard, 30 p.

Sitographie :

Portail du Ministère des Armées. Consultation en ligne d'archives numérisées du fonds de la Compagnie des Indes.

- Mémoire des hommes, portail des archives du Ministère des Armées. Lien pour accéder aux archives de la Compagnie des Indes : <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?larub=1&titre=compagnie-s-des-indes>

Bibliographie

Ouvrage :

- Association des amis du SHD Lorient. "La vie à bord", ESTIENNE, René (Sous la direction de). "*La Compagnie des Indes*", 2013, Paris, Gallimard, p. 132-139.

Monographies :

- ANDRE, Jean-Michel. *Les engagés de la Compagnie des Indes, marins et ouvriers (1717-1770)*. Vincennes, Service Historique de la Marine, 2004, 277 p.
- BOUDRIOT, Jean. "*Compagnie des Indes, 1720-1770, vol. 1 : Vaisseaux : hommes, voyages, commerces*", Paris, J. Boudriot, coll. « Archéologie navale française », 1983, p. 130-151.
- BOUDRIOT, Jean. *Le vaisseau de 74 canons. Grenoble*, Édité par l'auteur, (Quatre volumes), Collection d'Archéologie Navale Française, 1974 – 1977.
- HAUDRERE, Philippe. "*Les Français dans l'océan Indien, XVII^e – XIX^e siècle*", Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, 330 p.

Périodiques :

- BEAUCHESNE, Geneviève. 1998. "La mer et la navigation". *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n°3, p. 54-69.
- CAILLET, M., MOLLET, F., ROMIEUX, Y. 1997. "La pharmacopée à Lorient et sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes". *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n°2, p. 45-54.
- MARGOLINE-PLOT. 2011. "Les circuits parallèles des toiles de l'océan Indien. Lorient au XVIII^e siècle". *Histoire Urbaine*, n° 30, p.109 à 125.
- ROMIEUX, Yannick. 1997. "La pharmacopée à Lorient et sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes". *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n°2, p. 35-44.

Thèses :

- BODENES, Philippe, "*Les vaisseaux et les marins de la seconde Compagnie des Indes ou l'histoire des contraintes et des pressions commerciales, sociales, géopolitiques, techniques et scientifiques du temps (1719 - 1769)*" , Thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de François PERNOT, Cergy Paris Université, 2021.
- GLADU, Michel, "*Efficacité économique et gestion des coûts et des charges de l'entreprise au XVIII^e siècle, l'exemple de la Compagnie Perpétuelle des Indes (1719 - 1769)*", Thèse de doctorat en sciences de gestion, sous la direction d'Henri Zimnovitch, CNAM, HESAM Université, 2020.

Musées :

- Musée de la Compagnie des Indes. Ville de Lorient.
- Musée national de la Marine. Ville de Brest.

Glossaire

Engagement :

Appelé aussi "marché d'engagement", il consistait à employer un individu pour une période déterminée dans un lieu éloigné de sa résidence habituelle, à un salaire fixé à l'avance. Le travail n'était pas rémunéré en fonction de la tâche, mais sous la forme d'un forfait. Ce contrat écrit n'était pas spécifique à la Compagnie des Indes et était d'usage dans d'autres administrations de l'État, comme la Marine du roi.

Once :

Sous l'Ancien Régime, seizième partie de la livre de Paris (soit 30,59 grammes). *Une once de cuivre, d'or, une once de beurre, de pain.*

Pacotille :

Il se dit proprement d'une certaine quantité de marchandises, qu'il est permis à ceux qui s'embarquent sur un vaisseau, comme officiers, matelots, gens de l'équipage ou passagers, d'emporter avec eux, afin d'en faire commerce pour leur propre compte. *Voir aussi Port permis.*

Pinte :

Ancienne mesure de capacité des liquides, variable suivant les régions (0,93 l à Paris), avant l'établissement du système décimal par la Convention en août 1793.

Rôle d'équipage :

Registre que doit posséder chaque navire et comportant la liste des membres de l'équipage - avec les conditions de son engagement - et des passagers, et à partir duquel sont établis les rôles de quart, de combat.

Service des classes (1668 - 1795) :

Système de recrutement créé par les ordonnances de Louis XIV qui enregistrait les hommes susceptibles de servir sur les vaisseaux du roi de France. Un contingent annuel était formé depuis les seules provinces littorales par un commissaire aux classes, lequel établissait un rôle distinguant les officiers et les matelots. Le rôle était affiché à la porte de la paroisse.

Correspondance avec les programmes

1) Collège

- **Niveau cinquième :**

- **Histoire :**

- ❖ **Thème 3 : "Transformations de l'Europe et ouverture sur le monde au XVIe et XVIIe s."**

- ❖ - Les Grandes découvertes : une volonté d'ouvrir de nouvelles routes maritimes

- ❖ - Concept de première mondialisation

Lettres :

- ❖ **Thème : "Le voyage et l'aventure"**

- ❖ - Le récit de voyage

- **Niveau quatrième :**

Histoire :

- ❖ **Thème 1 : "Le XVIIIe siècle, expansions, Lumières et révolutions"**

- ❖ - L'essor du grand commerce mondial

Sciences et Vie de la Terre :

- ❖ **Thème : "Corps humain et santé"**

- **Chapitre :** "L'alimentation humaine et la santé"

- **Chapitre :** "La lutte contre les micro-organismes pathogènes"

2) Lycée général et technologique

- **Niveau seconde :**

Histoire :

- ❖ **Thème 2 : "XVe et XVIe s. : un nouveau rapport au monde"**

- **Chapitre 1 :** "L'ouverture atlantique : les conséquences de la découverte du "Nouveau Monde".

Sciences et Vie de la Terre :

- ❖ **Thème : "Corps humain et santé"**

- **Chapitre :** "Micro-organismes et santé"

3) Lycée professionnel :

- Niveau seconde :

Histoire :

- ❖ "Circulations, colonisations et révolutions - XVe-XVIIIe s."
- Thème 1 : "L'expansion du monde connu"

Lettres :

- ❖ "Devenir soi : écritures autobiographiques"
- ❖ - Récits de vie ou de voyages, autoportraits anciens, toutes les formes d'exploration et de représentation de soi par l'écrit ou par l'image.
- ❖ - Étude d'un groupement de textes et de documents d'époques variées.

Julien Le Verre
Professeur relais
Service Historique de la Défense de Lorient
Musée de la Compagnie des Indes de Port-Louis



**RÉGION ACADÉMIQUE
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DRAEAC - Bretagne

Délégation régionale académique à l'EAC
L'éducation artistique et culturelle en Bretagne