

Documenter les voyages en Asie avant 1720 grâce aux archives des amirautés

Afin de former des équipages pour les gros armements de la Royale, l'État pouvait opérer des raffles dans les provinces maritimes ou système de la « presse » comme le faisait la Navy britannique, ou encore mettre en place un dispositif administratif. C'est cette dernière voie que choisit Jean-Baptiste Colbert en instituant, en 1670, un système de « classes » qui contraignait chaque marin à servir par roulement (en général une année sur trois) sur les vaisseaux du roi, sous peine de mort pour les déserteurs. Ce système fonctionnait dans le cadre des provinces maritimes, elles-mêmes divisées en quartiers sous l'autorité de commissaires des classes. Un marin ne pouvait servir sur les navires marchands ou de pêche que les années où il n'était pas appelé par la Royale. Le contrôle s'opérait par des revues régulières, la tenue de registres et la vérification des rôles d'armement et de désarmement¹. En 1791, ces missions furent dévolues à l'inscription maritime.

Le rôle de l'Amiral de France et des sièges particuliers d'amirautés, dont certains existaient depuis le Moyen Âge, fut graduellement réformé au ^{xvii}e siècle dans une optique de centralisation. Les ordonnances organisant la marine marchande en 1681 et la Royale en 1689 enlevèrent à l'Amiral de France tout pouvoir militaire. En liaison avec les sièges particuliers d'amirauté établis dans de nombreux ports du royaume, il n'exerça plus que des attributions judiciaires et administratives sur la marine marchande et de pêche². Un lieutenant particulier représentait en effet l'Amiral de France dans les sièges et disposait d'une petite administration composée de greffiers, juges, huissiers et commis. Il faisait par ailleurs appel à des professionnels, professeurs d'hydrographie,

1. DESSERT, Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 212. Les archives sont en général conservées dans les antennes portuaires du Service historique de la Défense qui en ont entrepris la numérisation.

2. BUFFET, Henri-François, « Amirauté de France », dans *Guide des sources des archives judiciaires*, Paris, 1958, p. 257-282. Les archives de l'Amiral de France sont conservées aux Archives nationales : Z1D pour les congés et les assurances, G5 pour les prises ; celles des sièges particuliers, dans la série B des Archives départementales.

capitaines, pilotes, constructeurs de navires, etc., pour jauger un navire, interroger les candidats pour le brevet de pilote ou de capitaine par exemple³.

Jean Delumeau et André Lespagnol ont prouvé l'intérêt des archives de l'amirauté pour l'étude des mouvements maritimes du port de Saint-Malo au début du XVIII^e siècle, dénombant 36 expéditions vers l'Asie entre 1707 et 1719⁴. En effet, les Malouins ont montré leur capacité à maîtriser cette route maritime jusqu'alors peu exploitée par les Français, et mirent ensuite ces connaissances et compétences techniques au service de la Compagnie des Indes, qui recruta, à partir de 1719, près de 40 % de ses marins dans le quartier de Saint-Malo⁵.

Avant l'organisation des archives de la Compagnie des Indes dans les années 1720 et la création du Dépôt des cartes et journaux de la Marine en novembre 1720, les archives des amirautés et des quartiers maritimes constituent ainsi les principaux gisements de sources pour l'historien. Cependant, leur exploitation exige de longs dépouillements. Après les travaux d'Anne Morel sur les armements corsaires et les travaux fondateurs cités ci-dessus, il a fallu attendre la mise en ligne de plusieurs fonds numérisés avant que des recherches récentes témoignent du regain d'intérêt pour ces fonds⁶. Cet article explore jusqu'à quel point il est possible de documenter la « réussite nautique⁷ » des Malouins en Asie⁸.

Formalités liées aux voyages et leurs archives

Les formalités avant le départ renseignent sur l'équipement des navires et le recrutement de l'équipage, tandis que celles du retour concernent le déroulement de la campagne et les accidents.

« Aucun vaisseau ne sortira des ports de notre royaume pour aller en mer sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'amirauté du lieu de son départ, à peine de confiscation⁹. »

3. DUIC, Christian, *Retrouver un ancêtre marin*, Paris, Archives et culture, 2024, p. 8-11 : tableau récapitulatif des sièges d'amirautés avec des indications sur la conservation de leurs archives.

4. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1997, p. 687 ; DELUMEAU, Jean, *Les mouvements du port de Saint-Malo*, Paris, C. Klincksieck, 1966.

5. HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005, p. 374-378.

6. En témoigne la thèse en cours de LE GUEN, Denis, *La culture matérielle des marins au long cours en Bretagne (1680-1720). Croisement entre les archives judiciaires et l'archéologie sous-marine*.

7. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 703.

8. Tous mes remerciements vont à Bruno Isbled et Chantal Reydellet qui m'ont présenté le fonds de l'amirauté de Saint-Malo au début de mes recherches, en 2000.

9. *Ordonnance de la Marine*, 1681, titre X, art. 1.

La commission, délivrée par l'Amiral de France et présentée par le capitaine du navire au greffe de l'amirauté, renseigne sur le tonnage du navire, le nombre de canons et d'hommes d'équipage, ainsi que la destination et la durée projetée du voyage. Jusqu'en 1714, les commissions étaient dites « en guerre et marchandises », autorisant les prises corsaires. Lors de l'enregistrement de la commission, le capitaine devait présenter une caution de 15 000 livres, en général fournie par les armateurs.

Outre les injonctions classiques de respecter les ordonnances et de ne pas importer de marchandises prohibées, les congés stipulaient parfois des interdictions particulières, comme celle du commerce interlope en Amérique du Sud pour la *Reine d'Espagne* en 1710 sous peine de 50 000 piastres d'amende¹⁰ ou pour le *Brillant* en 1714 sous peine de 100 000 piastres d'amende en sus de la confiscation du navire et de sa cargaison¹¹.

Les registres de déclarations de propriété de navire enregistrent les actes de société qui mentionnent parfois la construction d'un navire, les achats ainsi qu'occasionnellement, des procès-verbaux de jaugeage. Des indications sur les tonnages sont également fournies par les congés, les rôles d'équipage et les rapports faits au retour. Les registres d'audiences contiennent des adjudications de navires qui peuvent monter à plusieurs dizaines de milliers de livres¹².

Les rôles d'équipage à l'armement et au désarmement déposés au bureau des classes¹³, ainsi que les matricules des gens de mer permettent de retracer des parcours individuels. En outre, pour être reçu pilote ou capitaine, il fallait passer un examen devant le professeur d'hydrographie et deux capitaines nommés par l'amirauté¹⁴.

« Tous maîtres et capitaines de navires seront tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'amirauté 24 heures après leur arrivée au port, à peine d'amende arbitraire¹⁵.

« Le maître faisant son rapport, représentera son congé et déclarera le lieu et le temps de son départ, le port et le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hazards qu'il aura connu, les désordres arrivés dans son vaisseau et toutes les circonstances considérables de son voyage¹⁶. »

Au retour d'une campagne, le capitaine faisait un rapport succinct de la campagne et déposait la liste des morts et des déserteurs avec les justificatifs qui rendaient compte des dispositions prises pour régler les successions. En l'absence de testament, les biens

10. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 406, fol. 135-135 v.° Congé de la *Reine d'Espagne*, 30 décembre 1710.

11. *Ibid.*, 9 B 408, fol. 120-121. Congé du *Brillant*, 7 mars 1714.

12. *Ibid.*, 9 B 56, fol. 104-105. Adjudication du *Phélypeaux* pour 90 010 livres à François Chopelin, 16 mai 1709.

13. Service historique de la Défense, Brest, 1 P/7. 25 rôles pour des expéditions vers l'Inde, Moka ou la Chine ont été dépouillés.

14. Archives dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 364.

15. *Ordonnance de la Marine*, art. 4.

16. *Ibid.*, art. 5.

du défunt étaient en général vendus aux membres de l'équipage et l'argent recueilli remis aux familles. Ces inventaires offrent des renseignements sur la vie à bord et le quotidien des marins. En général, étaient mis aux enchères des vêtements, du tabac, des affaires de toilette et les outils de travail du marin¹⁷.

Les voyages

Les navires

Le choix du navire était une des conditions essentielles de réussite d'une expédition. Les navires étaient en général armés par paire, au moins pour Moka et l'Inde. En 1709, François-Auguste Magon de Lalande adjoignit une frégate légère, la *Bien-Aimée*, aux *Malo* et *Saint-Jean-Baptiste* qu'il envoyait à Pondichéry¹⁸.

Pour les voyages à Moka, les armateurs privilégièrent les gros vaisseaux de 400 à 600 tonneaux. Pour l'Inde, ils passèrent de 300 à 400 tonneaux vers 1707-1710 à 500 à 600 tonneaux en moyenne vers la fin de la période, tandis que pour la Chine les tonnages étaient plus modestes, 280 à 350 tonneaux, à l'exception du *Comte de Toulouse*, de 600 tonneaux, en 1718.

Certains navires firent plusieurs voyages, ainsi l'*Auguste* en 1710, 1712 et 1714, le *Deux-Couronnes* en 1713 et 1715, le *François d'Argouges* en 1710 et 1713 (mais il fut arrêté à La Réunion au retour), la *Paix* en 1710, 1714 et 1718, le *Lys-Brilhac*, construit en 1710, 1713 et 1716.

Certains navires portaient le même nom : la *Paix* pour un vaisseau de 500 tonneaux et une frégate désarmée au Bengale en 1715, ou la *Comtesse de Pontchartrain*, un vaisseau de 350 tonneaux armé pour la Chine en 1714 et un vaisseau de 600 tonneaux envoyé à Pondichéry en 1717.

Les armateurs et propriétaires devaient doter le navire d'un équipement et de matériels nécessaires au fonctionnement minimal : mâts, vergues, voiles, poulies, chaloupes, canots, four, barriques, ustensiles du cuisinier, du charpentier, de l'aumônier, etc. Pour la conduite du navire, le pilote avait à sa disposition plusieurs compas de route, un compas de variation (pour mesurer la déclinaison magnétique), plusieurs sabliers de demi-heure, un sablier de quatre heures (pour marquer les quarts), plusieurs lignes de sonde avec des plombs de poids différents et une lampe. Quelques cartes et instructions nautiques se trouvaient dans la chambre haute, où se réunissaient le capitaine, les officiers et les pilotes pour conférer de l'itinéraire¹⁹.

17. HENWOOD, Philippe, « Périr en mer au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXI, 1983, p. 101-110.

18. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 405, fol. 103-104. Congé de la *Bien-Aimée*, 11 février 1709.

19. *Ibid.*, 9B225/1. Inventaire du *Saint-Jean-Baptiste*, 400 tonneaux, 1704.

Les hommes

L'équipage d'un navire, d'une importance variant de 80 à 250 hommes en fonction du tonnage du navire et des moyens financiers des armateurs, était constitué d'officiers majors, officiers marinières, marins, mousques et volontaires, avec obligation d'embarquer pour certaines campagnes des invalides de la Marine.

La responsabilité de la conduite du navire était répartie entre le capitaine et les pilotes. Ces derniers étaient les véritables techniciens, porteurs d'une connaissance des routes, cartes, outils et techniques permettant de mener un navire à bon port. Les capitaines et officiers étaient également formés dans les cours d'hydrographie et ils devaient tous tenir un journal de bord. Une grande partie de la réussite du voyage reposait sur l'expérience de quelques individus qui avaient effectué plusieurs voyages. Chaque marin devait constituer et enrichir sa documentation et son équipement technique, à l'instar du mousse du *Maurepas*, Hyacinthe Riou, qui investit presque deux mois de salaire dans un quart de cercle en 1710²⁰.

En l'absence de points de repère et de routes matérielles, comme pour les voyages par voie de terre ou pour ceux des pilotes côtiers, les marins naviguaient à l'estime et faisaient le point tous les jours à midi, repérant la position du navire grâce aux astres et aux cartes, la qualité des instruments et de la documentation utilisés étant très variable²¹. Pour mesurer la hauteur des astres, le quart de cercle comme celui de Riou était un instrument utilisé depuis le Moyen Âge, mais peu précis à cause des mouvements du navire. Les flèches, plus courantes²² et valant de 3 à 8 livres, étaient composées d'un long bâton gradué avec plusieurs marteaux coulissants pour viser l'horizon et un astre. Afin d'éviter de viser directement le soleil, un matelot du *Maurepas* utilisait un « quartier anglais » ou de Davis en 1710, permettant de prendre la hauteur du soleil en lui faisant dos grâce à un système de miroirs²³. Parmi les instruments figuraient également des compas, règles, tables de déclinaisons et longues-vues. Le prix de ces dernières pouvait varier en fonction de la qualité, de 1 livre à 20 livres comme celle du lieutenant du *Maurepas*, Pitouays²⁴.

En ce qui concerne la documentation utilisée, seul est mentionné le *Petit flambeau de la mer* publié par le pilote havrais, R. Bougard en 1684²⁵. À l'instar des routiers

20. *Ibid.*, 9B101 vues 413-427. Inventaire et vente de Pitouays, premier lieutenant du *Maurepas*, juillet 1710.

Riou est mentionné comme pilote sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes jusqu'en 1725.

21. ASH, Eric H., « Navigation Techniques and Practice in the Renaissance », *History of cartography*, vol. 3, part 1, p. 509-527.

22. Cinq mentions dans les inventaires d'officiers et d'un matelot. Arch. dép. Morbihan, 9 B 101 et 102.

23. *Ibid.*, 9 B 101 vue 403-406. Inventaire de Nicolas Tiennet, matelot, dont le quartier anglais est acquis par Olivier Martel, matelot pour 1 livre 10 sous.

24. *Ibid.*, 9 B 101 vues 413-427.

25. *Ibid.*, 9 B 101, vues 366, 390, 413-427, 484-486. Mention en particulier d'un exemplaire relié en veau appartenant à Pitouais, lieutenant sur le *Maurepas* en 1710, d'une valeur de 11 livres 5 sous, vendu au second pilote.

et atlas hollandais dont il s'inspire, cet ouvrage proposait une description des côtes avec des vues sommaires gravées sur bois, et des instructions de navigation côtière, mais rien sur les routes océaniques. Bougard, ayant participé à un voyage aux Indes en 1682 et 1683, décrivait toutefois les principales escales entre le cap de Bonne-Espérance et Surat en Inde²⁶.

Le recrutement des équipages se faisait essentiellement dans le quartier de Saint-Malo et son bassin de recrutement qui allait jusqu'à Dinan et Saint-Brieuc. Sur les 68 pilotes recensés, 41 viennent de Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé, 7 de Port-Louis et Lorient. Les quelques rôles d'équipage conservés²⁷ montrent que certains marins effectuèrent plusieurs voyages : 4 pilotes et 14 officiers firent au moins deux campagnes, voire trois ou quatre.

Ainsi, Guillaume Tavernier, né à Saint-Malo vers 1689, embarqua-t-il comme pilote sur l'*Auguste* en 1709, le *Lys-Brilhac* en 1713 et de nouveau sur l'*Auguste* en 1714, mais il perdit un bras²⁸. Briand Gaudron, de Saint-Malo, fut pilote du *Lys-Brilhac* en 1715 et de l'*Indien* en 1719, puis il est probablement resté en Inde pour commander un navire local²⁹. Des pilotes d'autres quartiers furent intégrés à celui de Saint-Malo lors d'un second voyage, tel Jacques Touroude provenant de La Hougue, sur la *Paix* en 1710 et le *Chasseur* en 1714, tandis que d'autres restèrent dans leur quartier d'origine comme Bernard Vaujoye de Brest qui fut pilote sur les mêmes navires³⁰.

François de La Bouexière³¹ fut second lieutenant sur le *Maurepas* en 1710, second capitaine sur le *Lys-Brilhac* en 1713, puis capitaine de l'*Auguste* en 1714 et de la *Comtesse de Pontchartrain* en 1717 avant de continuer sa carrière à la Compagnie des Indes en commandant le *Mars* en 1731-1733 et la *Duchesse* en 1734-1735.

Pierre Léonor Gravé, né vers 1680, fut reçu capitaine en 1707 pour commander un navire corsaire³², puis fut second capitaine sur l'*Auguste* en 1713 et sur le *Lys-Brilhac* en 1710 et 1715 avant de commander l'*Indien* en 1718.

26. BOUGARD, René, *Le Petit flambeau de la mer ou le véritable guide des pilotes côtiers* [...]. *Le tout fidèlement observé par R. Bougard, maître de navire*, Le Havre, Jacques Gruchet, 1684.

27. Service historique de la Défense, Brest, 1 P 7/73 à 1 P 7/79, rôles d'équipages de l'amirauté de Saint-Malo, 1709-1719.

28. *Ibid.*, 1 P 3/7. Matricules des gens de mer, Saint-Malo, 1693-1731, vue 320.

29. Service historique de la Défense, Lorient, 2 P 22-II.14. Rôle d'équipage de la *Danaë*, 1724-1727.

30. *Ibid.*, 2 P 22-II.14. Bernard Vaujoye, pilote, mourut à 49 ans le 12 avril 1725 d'une maladie du foie.

31. Une recherche sur Geneanet fait apparaître deux François de La Bouexière à peu près contemporains : 1690-1736, 1692-1739.

32. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 364.

Les expéditions

Le 24 mai 1719, François de La Bouexière, capitaine de la *Comtesse de Pontchartrain*, un vaisseau de 600 tonneaux, armé de 32 canons et équipé de 153 hommes, rendait compte de son dernier voyage : parti de Saint-Malo le 9 mars 1717, chargé essentiellement de lest à destination de Pondichéry (Inde) et de Moka (Yémen), il compléta ses vivres aux îles Canaries du 28 mars au 5 avril avant de passer l'équateur le 25 avril. Après avoir vu l'île de Trinidad le 5 mai, contourné le banc des Aiguilles au cap de Bonne-Espérance le 13 juin et aperçu la côte de Madagascar le 23, il arriva à l'île d'Anjouan (Comores) le 11 juillet. Il en repartit le 16 pour atteindre la côte de Malabar le 8 août, qu'il longea pour contourner Sri Lanka et remonter le long de la côte de Coromandel jusqu'à Pondichéry qu'il atteignit le 19.

Reparti de Pondichéry le 15 octobre, il fit une relâche à Calicut du 27 novembre au 9 décembre, puis à Mangalore du 12 au 16 décembre pour acheter du riz. Le 16 décembre, il subit une attaque de pirates Angrias, avant d'arriver à Goa le 21 décembre. Reparti de Goa le 29 décembre, il vit l'île de Socotra le 18 janvier 1718 et arriva à Moka le 26. Ayant chargé une cargaison de café et d'épices, il en repartit le 20 juin, fit escale à l'île Maurice du 15 août au 5 septembre, puis à l'île Bourbon (La Réunion) du 6 septembre au 8 octobre. Le navire ayant été endommagé par une tempête le 26 octobre, il alla le faire réparer à la Martinique du 28 janvier 1719 au 20 mars³³, avant d'arriver à Saint-Malo le 24 mai. Durant ce voyage de presque 27 mois, 12 marins périrent et 7 désertèrent³⁴.

Ce voyage est très classique par sa durée et par l'itinéraire suivi. Les marins quittaient en effet leurs proches pendant 15 à 26 mois pour une campagne vers l'Inde, 17 à 28 mois pour Moka, au minimum 30 mois pour la Chine et plutôt 4 ou 5 ans pour les huit expéditions de circumnavigation passant par Canton. Les départs pour l'Inde avaient lieu entre janvier et mars, dans les temps pour attraper la mousson du sud-ouest dans l'océan Indien, et les retours, en général, entre juin et août à Port-Louis. Pour Moka, si les quatre premières expéditions quittèrent Saint-Malo en janvier, les deux dernières, plus courtes, partirent en septembre et novembre. Les navires de retour arrivaient en avril ou mai à Saint-Malo. Ils préfiguraient ainsi les calendriers de la Compagnie des Indes³⁵.

33. Arch. nat. d'outre-mer, COL C8 A 25 F° 53. Déclaration par François de La Bouexière devant le conseil supérieur de la Martinique, 29 janvier 1719 (<https://recherche-anom.culture.gouv.fr/ark:/61561/zn401e22xzs/daogrp/0/2>, consulté le 10 mai 2024).

34. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 486, fol. 82 v°-83 v°. Rapport de navigation de François de La Bouexière, 24 mai 1719.

35. HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie... op. cit.*, p. 442, 456, 458, indique les mêmes calendriers pour la Compagnie des Indes entre 1720 et 1770.

La *Comtesse de Pontchartrain* emprunta la route de l'Inde qui fut ouverte par les Portugais au ^{xvi}^e siècle, à savoir par le canal de Mozambique et une des îles des Comores, puis, probablement, le canal des 9° entre les îles Laquedives pour atterrir sur la côte ouest de l'Inde. Il repartit de Pondichéry juste avant le changement de mousson. La suite du voyage témoigne de l'intérêt des Malouins pour le café et ils firent escale à l'île Maurice devenue française en 1715. Le rapport mentionne enfin deux événements imprévus : une attaque de pirates indiens et l'escale forcée à La Martinique pour faire réparer le vaisseau, ce qui retarda le retour.

Les Malouins maîtrisaient le régime des moussons qui conditionne les voyages dans l'océan Indien. Ainsi le *Deux-Couronnes* hiverna-t-il dans le Gange entre octobre 1714 et janvier 1715 pendant la mousson du nord-est, lorsque la côte de Coromandel était trop dangereuse en l'absence de rade abritée, avant de retourner à Pondichéry³⁶.

Malgré les injonctions de l'ordonnance de 1681, et contrairement à celui de La Bouexière, les rapports ne détaillent souvent que les circonstances exceptionnelles qui justifient l'allongement du voyage et des dépenses supplémentaires, telles que les tempêtes, les accidents et les combats. Ainsi, la frégate la *Paix* dut-elle faire escale à Rio de Janeiro (Brésil) du 3 au 23 octobre 1713 à cause de vents contraires³⁷. Le 7 juillet 1715, le *Chasseur*, commandé par Guillaume Dufresne d'Arse, sortant de Moka, fut endommagé par une tempête, ce qui conduisit le capitaine à aller faire relâche à l'île Maurice le 26 août pour sécher et sauver autant que possible sa cargaison de café. Il prit possession de l'île au nom du roi de France le 28 août, en prenant connaissance à Moka de l'ordre général émis par Pontchartrain le 31 octobre 1714 à tous les capitaines français présents dans les parages³⁸.

Une dizaine de prises furent réalisées, par exemple par le *Curieux* en 1708 entre Saint-Malo et Cadix³⁹. Le 16 août 1709, le *Malo* et le *Saint-Jean-Baptiste* prirent, devant la forteresse hollandaise de Nagapattinam (Inde), un navire hollandais chargé de bois rouge et autres marchandises précieuses, venant d'une autre loge hollandaise située plus au nord. Le 15 octobre suivant, en allant au Bengale, ils capturèrent devant Balassore (Baleshwar, Inde) un autre petit navire hollandais. La vente des cargaisons pour 960 et 152 pagodes respectivement servit à équiper les navires pour le retour en France⁴⁰.

36. Arch. dép. Morbihan, 9 B 102, vue 132 sq. Inventaires des hardes et procès-verbaux de ventes des marins décédés sur le *Deux-Couronnes*, 1713-1715. Il signale six morts entre le 27 octobre 1713 et le 12 janvier 1714 à Coulp.

37. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 482, fol. 174v°-175v°. Rapport de d'Olivier Louis des Tertres, second capitaine, 28 juillet 1716.

38. *Ibid.*, 9 B 482, fol. 114-115. Rapport de Guillaume Dufresne-d'Arse, capitaine du *Chasseur*, 1715.

39. *Ibid.*, 9 B 479, fol. 159v. Rapport de Guillaume Sérot, premier lieutenant sur le *Curieux*, 10 mai 1710.

40. *Ibid.*, 9 B 480, fol. 16-17. Rapport du *Malo*, 27 septembre 1710.

Les relations à bord n'étaient pas toujours sereines. Julien Thénolx du Frene, lieutenant sur la *Paix*, commandée par Joseph Gravé de La Boutteville fils, déposa une plainte à la suite de toutes sortes de vexations infligées par le capitaine qui refusa d'embarquer les marchandises de son port-permis, l'insultait devant l'équipage, refusa de le faire soigner et de le nourrir lors d'une escale à l'île Bourbon (La Réunion) et le démit de ses fonctions. Il se disputa avec les pilotes qu'il avait surpris en train de voler du pain et l'eau-de-vie du capitaine et qu'il considérait comme ignares : « ayant mesme peu d'expérience dans la navigation, n'ayant jamais esté juste dans leurs atterrages, ce qui se peut voir par leur journaux et celui du comparant ». Grâce à la médiation d'un capucin auprès du gouverneur à Pondichéry, il obtint, en octobre 1714, son transfert sur le *Saint-Louis* pour rentrer en France⁴¹. La *Paix* continua son voyage, Gravé de La Boutteville mourut à Bandar Abbas (Iran) le 24 mai 1715. Olivier du Tertre ramena le navire à Pondichéry où Guillaume Girard du Demaine, capitaine du *Deux-Couronnes*, vendit les biens du capitaine Gravé et ordonna à la *Paix* d'aller au Bengale. Le navire en trop mauvais état y fut désarmé et vendu, l'équipage étant réparti sur divers vaisseaux français⁴².

Parmi les risques auxquels le marin devait faire face, la mort était le plus familier, que ce soit par maladie ou par accident. Les déserteurs ne manquaient pas non plus et leurs biens étaient vendus, comme ceux de Jean Gris du Pont, lieutenant sur le *Lys-Brilhac* en mars 1715, resté à Ténérif⁴³. Les malades étaient parfois débarqués et rentraient ensuite par d'autres voies, tel que Pierre Restif, matelot de la *Paix* resté à La Corogne le 29 janvier 1716⁴⁴.

La mort frappait indifféremment : par exemple, Michel Baudran, capitaine de l'*Auguste*, le 15 avril 1711⁴⁵, Joseph Étienne Gravé de La Boutteville le 4 mai 1715, Delaunay, capitaine du *Deux-Couronnes*, le 29 septembre 1719⁴⁶. D'autres mouraient par accident : foudroyés comme Jean Château à La Corogne le 18 janvier 1716, ou plus souvent noyés tels Louis Hardouin le 10 juillet 1711 à La Réunion et Jacques Goron le 8 novembre suivant lors de la prise d'un navire, tous deux matelots de l'*Auguste*, ou encore Jean Mascelin du *Lys-Brilhac* à La Corogne le 2 février 1712, François Boisleau du *Deux-Couronnes* au Bengale le 28 octobre 1713, Daniel Renault, premier maître du *Saint-Louis*, le 7 avril 1715, Alain Jardin du *Deux-Couronnes* au Bengale le 7 septembre 1715. D'autres sont tués au combat : le 10 février 1710,

41. *Ibid.*, 9 B 482, fol. 1-4. Rapport de Julien Thénolx du Frene, 28 juin 1715.

42. *Ibid.*, 9 B 482, fol. 174v-175v. Rapport d'Olivier Louis du Tertre, 28 juillet 1716.

43. Arch. dép. Morbihan, 9 B 102, vues 96-98. Inventaire et vente, 11 mars 1716.

44. *Ibid.*, 9 B 102, vue 164.

45. *Ibid.*, 9 B 101, vues 372-374.

46. *Ibid.*, 9 B 102, vue 351.

un matelot du *François d'Argouges*, le 14 avril 1711, Charles Desgaux, capitaine d'armes et Pierre Hellene, à bord de l'*Auguste*⁴⁷.

L'organisation de la marine marchande mise en place par Colbert à partir de 1670 fut rapidement efficace. Pendant les 120 ans qu'elle fonctionna, une masse considérable d'archives fut produite par les nombreux commis. Le recrutement des équipages était ainsi contrôlé, assurant une réserve suffisante de marins pour la Marine royale en cas de guerre, les itinéraires et la durée des voyages étaient vérifiés, ainsi que le débarquement des cargaisons. Toutes les taxes afférentes étaient bien sûr prélevées...

Bien que ces archives aient subi de nombreux accidents et les aléas du temps et qu'aucun fonds de siège d'amirauté ne soit complet en France, elles constituent aujourd'hui pour les historiens un corpus inestimable pour étudier les marins, leurs parcours individuels ou collectifs et leurs conditions de vie à bord des navires. Elles doivent être mises en regard d'autres sources, correspondance ministérielle, minutes notariales, journaux de bord, cartes, archives privées d'armateurs, etc. pour reconstituer une vision globale.

Manonmani RESTIF-FILLIOZAT

Archiviste paléographe, conservatrice du patrimoine

47. *Ibid.*, 9 B 101, et 9 B 102, *passim*.