

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Grosvallet – 979-10-231-1776-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrière – 979-10-231-1762-2
Guéroul – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

Varia

CONDITIONS DE VIE ET SOLIDARITÉ À BORD DES NAVIRES MARCHANDS BORDELAIS, DE LA FIN DE LA GUERRE DE SEPT ANS À LA GUERRE D'AMÉRIQUE

Christophe Grosvallet

Au cours des siècles, la mer permit à des milliers de marins bordelais de gagner leur vie. Mais l'océan Atlantique était dangereux, voire mortel, surtout à cause de ses violentes tempêtes. Les marins du XVIII^e siècle étaient comme l'élément naturel qu'ils sillonnaient : mobiles, indomptables, imprévisibles et violents. Et l'homme de mer bordelais, bien que seulement un tiers des équipages des navires marchands de cette période soit réellement originaire de Bordeaux ou de ses environs¹, n'échappait pas à cette définition.

Face à la dureté des conditions de vie à bord et à l'obligation de respecter une hiérarchie très stricte, les marins savaient pourtant se montrer unis et solidaires. Les voyages étaient longs et périlleux mais l'entraide mutuelle permettait à chacun de faire face à l'éloignement familial, la solitude, la peur ou la mort². Cette cohabitation en vase clos pendant plusieurs mois finissait inmanquablement par créer des affinités, un esprit d'équipe et de solidarité que les marins savaient montrer dans les moments difficiles des traversées océaniques.

LA SOLIDARITÉ FACE À LA VIOLENCE DE LA MER

Marins et navires face aux dangers de la mer

Les avaries sont fréquentes et nombreuses au cours des traversées océaniques, le plus souvent à cause des conditions météorologiques. Les récits des capitaines bordelais comportent des expressions qui laissent transparaître toute la violence des éléments : mer monstrueuse, vent soufflant avec furie, lame d'une hauteur prodigieuse, tempête furieuse avec pluie, grêle et vent, « mer horrible ne semblant qu'une fumée par la force du vent qui enlevait la surface de l'eau »,

1 Paul Butel et Jean-Pierre Poussou, *La Vie quotidienne à Bordeaux au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1980, p. 91.

2 Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.

« équipages soulevés sur le pont et dans leur hamacs »³... Face à ces éléments déchaînés, il est aisé de comprendre que de nombreux équipages soient arrivés à Bordeaux fatigués par tous les dangers qu'ils avaient courus. Mais eux avaient au moins la chance de rentrer ! En effet, les déclarations où le capitaine fait état d'un ou de plusieurs marins décédés pendant la traversée océanique sont légion. La plupart du temps, ces marins meurent noyés. Le 31 juillet 1774, sur la *Geneviève* de Bordeaux, le mousse Jean Ferreyre,

étant occupé sur le pont à laver ses petites hardes, fut surpris par le milieu du corps par les écoutes des voiles d'étai et marquise au moment où il trempait ses hardes dans l'eau, et il fut emporté à la mer à plus de 10 brasses du bâtiment ; qu'aussitôt, l'officier de quart fit faire toutes les manœuvres convenables pour lui donner du secours ; on lui jette même une cage à poules pour tacher de le sauver s'il avait pu s'y soutenir ; mais toutes ces précautions furent malheureusement inutiles et cet enfant disparu, le navire allant lors vents arrière toutes voiles dehors, les bonnettes garnies à tribord, faisant 2 lieues par heure, de manière qu'il fut obligé de suivre son voyage⁴.

314

La maladresse, l'imprudence, l'ignorance, ou tout simplement la malchance pouvaient être mortelles sur un navire !

D'autres fois, il s'agit de décès consécutifs à une chute. En effet, même en pleine tempête, le navire devait continuer à être manœuvré, les voiles affalées, les quarts assurés : il fallait toujours des hommes sur le pont. Malgré leur expérience et leur habileté, beaucoup de marins se sont fait surprendre par des coups de mer ou des coups de vents violents. Le travail dans la mâture était le plus périlleux : les accidents y étaient fréquents, et le plus souvent mortels. Étienne Linier, matelot sur le *D'Alembert* de Bordeaux⁵, décéda « à la suite d'une chute qu'il eut le malheur de faire, étant tombé du haut de l'étague du grand hunier sur le gaillard où il se fracassa entièrement la jambe gauche et malgré tous les soins et secours qu'on a pris pour lui, il est mort ». Quelques fois, des coups de mer pouvaient provoquer une véritable hécatombe comme en 1764, sur la *Marie Catherine* du Havre⁶. Parti de La Martinique pour Bordeaux, ce

3 Archives départementales de la Gironde (ADG), 6B1722, déclaration de Pierre Bargeau, capitaine de *La Bonne Mère de Bordeaux*, le 8/02/1777. Pour cette citation, comme pour les suivantes, nous avons respecté l'orthographe des documents.

4 *Ibid.*, 6B1691, déclaration de Pierre Touronnet, capitaine de la *Geneviève de Bordeaux*, le 1/09/1774.

5 *Ibid.*, 6B1653, déclaration de François Tanays, capitaine du *D'Alembert de Bordeaux*, le 26/06/1772.

6 *Ibid.*, 6B1513, déclaration de Guillaume Dulong, 2^e capitaine de la *Marie Catherine du Havre*, le 28/02/1764.

navire se trouvait vers les Bermudes quand plusieurs coups de mer successifs emportèrent en peu de temps cinq hommes de son équipage dont son capitaine, son charpentier et le premier lieutenant. Aucun d'eux ne put être sauvé malgré les efforts de l'équipage.

Un constat s'impose face à la violence naturelle de la mer : quand un homme tombait de la mâture ou à la mer, les chances de survie étaient infimes. Les blessures graves, fractures des membres ou du crâne, côtes cassées... étaient en général mortelles à cause de leur gravité, de la médiocrité des connaissances du chirurgien, de ses faibles moyens matériels, ou tout simplement à cause de la situation dans laquelle se trouvait le navire à ce moment-là. Il était en effet très difficile d'opérer ou de soigner un blessé grave en pleine tempête avec le roulis, le tangage et l'eau qui rentrait de partout. Il faut aussi savoir qu'à l'époque très peu de marins savaient nager. Et même en sachant nager, il était difficile d'espérer rester à la surface au milieu d'une mer démontée ayant des creux de plusieurs mètres. Pourtant, le réflexe solidaire de tout marin était de porter secours au camarade tombé dans les flots. Du haut du bateau, les marins lançaient au malheureux des bouts de cordes, des linges noués entre eux, ou tout objet pouvant flotter (cage à poule, tonneau...), auquel il serait susceptible de s'agripper en attendant que le navire stoppe ou fasse demi-tour, et que le canot du navire soit mis à l'eau pour venir le récupérer. Mais le plus souvent cela était inutile : le malheureux était englouti en quelques minutes.

Si les hommes étaient soumis à de rudes épreuves au cours de ces traversées transatlantiques, que dire du navire ! Ce dernier, ballotté par les flots, chahuté par les vents, heurté de tous côtés par des lames d'une force prodigieuse, couvert par des coups de mer qui s'écrasaient violemment sur ses ponts, subissait une épreuve de force dont l'équipage faisait tout pour en sortir vainqueur. Les avaries telles que voiles emportées, vergues brisées, mâts craqués ou cassés, voie d'eau, étaient les plus communes. Elles étaient inhérentes aux voyages au long cours et aux traversées océaniques. Chacune d'entre elles étaient unique à cause du navire, de l'époque du voyage, de la route suivie et des conditions météorologiques rencontrées. L'océan Atlantique nord est parcouru toute l'année par des tempêtes, mais celles qui ont lieu entre novembre et février sont en général les plus violentes, comme le démontre le témoignage qui suit : le 23 janvier 1773, à 10 heures du matin, alors que *L'Heureux* de Bordeaux⁷, commandé par Jean Gramon, cherche à entrer dans la Garonne après une traversée océanique assez courte – il était parti du Cap le 5 décembre 1772 –, il reçoit plusieurs coups de mer alors qu'il « donne dans les passes ». Ces coups

7 *Ibid.*, 6B1663, déclaration de Jean Gramon, capitaine de *L'Heureux de Bordeaux*, le 28/01/1773.

de mer « délassèrent tout le côté de bâbord, emportèrent la cuisine, le canot, un mat de hune de rechange... », et firent aussi de gros dégâts à l'arrière où « toutes les cages à poules, toute la batterie de cuisine et le banc de quart... » furent également enlevés. De nombreux autres ustensiles passèrent par-dessus bord et la barre de fer du gouvernail fut faussée par le choc. Le capitaine raconte que, presque au même moment, un coup de mer « emporta dehors Louis Gramon fils du déclarant lieutenant » ainsi que le maître d'équipage et un matelot ; il fut impossible de les secourir. Ce même coup de mer « cassa le bras à un autre matelot et le timonier fut jeté comme mort sur le pont... par la force de la roue du gouvernail ». Alors que le navire est en vue de Soulac, il talonne « sur la pointe des Olives » mais il parvient à « parer la pointe de Grave » et à entrer dans la rivière à 1 heure 30. Le bâtiment a, à ce moment-là, 2 pieds et demi d'eau dans sa cale et fait 4 pouces d'eau par heure : l'équipage doit donc pomper. À 17 heures, l'*Heureux* mouille à Pauillac où « l'équipage se trouvant accablé de fatigue, couvert de contusion et de meurtrissures eut beaucoup de peine à parvenir à serrer les voiles ». Le capitaine doit recruter 8 hommes dans les jours qui suivent pour manœuvrer le navire et faire pomper l'eau qui reste à bord.

Le refuge dans la prière face aux dangers

Face à la fureur dévastatrice et à l'impétuosité des éléments que nous venons de décrire, une partie de l'équipage – le plus souvent ceux de la maistrance et les matelots –, voyant la détresse dans laquelle il se trouvait, demandait au capitaine de placer le navire sous la protection de Dieu, de la Vierge ou d'un Saint, par l'entremise d'un vœu ou d'une prière⁸. Si le marin survivait à la tempête ou à l'épreuve qu'il traversait, il se devait d'accomplir sa promesse. En 1765, le Blayais Guillaume Sebillieu affronte une terrible tempête au cours de son retour en France sur le *Saint Antoine des Âmes*, qu'il commande. Alors que ses mâts tombent et que ses voiles sont emportées les unes après les autres par les bourrasques de vent, le capitaine se tourne vers la prière :

Les yeux levés vers un ciel tourmenté de nuages d'encre, après avoir recommandé mon âme à Dieu, je lui promis que si je réchappais de la perte qui menaçait mon vaisseau, je donnerai chaque année aux pauvres de notre ville de Blaye la somme justement comptée de 20 livres.

Si sa prière fut bien entendue, notre capitaine ne tint sa promesse qu'en rédigeant son testament en 1784. Il y demandait en effet qu'après son décès, une somme de 320 livres – correspondant aux 20 livres qu'il aurait dû donner

⁸ Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794)*, Paris, PubliSud, 1991, p. 444 sq.

chaque année depuis 1765 – soit partagée entre les pauvres de l'hôpital de Blaye et le curé de la paroisse pour la restauration de l'église⁹.

Le vœu intervient quand le marin sent que seule la prière et l'intervention divine peuvent encore le sauver des éléments déchaînés :

[...] que pendant 3 minutes ils auraient été sans espérance de salut et se seraient trouvés comme englouti sous l'eau ne voyant plus le plat bord du navire ; que l'équipage ayant demandé un vœu pour le salut commun et ne voyant effectivement de ressource que dans la prière, ils auraient alors dirigé leurs intentions vers la providence par l'intercession de Notre Dame de Bon Secours¹⁰...

Et lorsque le vœu formulé permet au navire d'échapper à une mort certaine, l'équipage parle de miracle comme sur *Le Voltigeur* de Bordeaux¹¹. Parti du Port-au-Prince pour Bordeaux en février 1774, il rencontre du mauvais temps pendant sa traversée et commence à faire de l'eau. L'équipage doit donc actionner les pompes. Le 16 mars, de violents coups de mer font entrer beaucoup d'eau à bord. « Le jeudi saint », le mauvais temps augmente et le bâtiment se retrouve au cœur « d'une furieuse tempête qu'il s'en ait jamais vu », selon les termes du capitaine Joseph Malavergne Lauzun. La chambre et l'entrepont sont « à demi plein d'eau », les futailles de café à la dérive dans la cale, et la mâture très abîmée. Le « jour de Pâques », la tempête n'a pas faibli et le « mercredi de Pâques » le navire est tout proche de l'île d'Yeu, mais sous un ciel tout en feu, avec de la grêle et une mer démontée. Aucune voile ne peut être mise et le bateau est laissé à la merci des flots qui s'appêtent à le précipiter « sur des bancs de rochers ». Le capitaine et l'équipage se réfugient dans la prière et adressent leurs « vœux à la Sainte Vierge ». C'est alors que se produit le miracle : le vent change, puis diminue, cependant que le temps s'éclaircit. Le navire, protégé « par la providence du tout puissant », parvient à gagner la rivière de Nantes. Les prières de l'équipage du *Voltigeur* ont été exaucées.

À ces épreuves, à la fois fréquentes et exceptionnelles, qui soudent les hommes dans l'adversité, il faut ajouter un cadre de vie quotidien assez monotone, rustique et inconfortable. Il semble important de décrire les conditions de vie quotidiennes du marin afin de mieux comprendre les liens solidaires qui pouvaient les unir.

9 Bernard Sebilleau, *Nous étions trois marins de Blaye, de Louis XV à Louis XVIII, long cours et course sur l'Atlantique*, La Roche-Sur-Yon, chez l'auteur, 1980, p. 49 et 104.

10 ADG 6B1711, déclaration de Jacques Thomas Feuadant, capitaine de *La Jeune Victoire de Bordeaux*, le 21/03/1776.

11 *Ibid.*, 6B1686, déclaration du 18/04/1774.

LES CONDITIONS DE VIE À BORD

Le marin vivait dans la promiscuité car, structurellement, un navire marchand offrait peu d'espace, même pour un équipage réduit¹². Les marins étaient habitués à vivre entassés, dans un univers humide, mal ventilé, parfois étouffant, où les odeurs de bois mouillé et d'eau stagnante se mélangeaient à celles émanant des marchandises ou des hardes, le tout dans un lieu clos, confiné et obscur, car le feu était bien entendu interdit dans le ventre du navire en raison des risques d'incendie.

La piètre qualité de l'alimentation du matelot

318

À cet inconfort, il faut ajouter le souci de la nourriture et de l'eau. Cette dernière n'était pas toujours de bonne qualité, surtout après plusieurs semaines de navigation¹³. La nourriture était bien souvent monotone, déséquilibrée en glucides et en protéines, dramatiquement insuffisante en vitamine C. Les navires partant en droiture embarquaient une forte quantité de vivres frais¹⁴. Viande fraîche, légumes frais, alcool, voilà les aliments fournissant la majeure partie des calories et vitamines aux équipages. Le reste consistait en salaisons (morue, bœuf), biscuit ou aliments, consistants mais pauvres en valeur énergétique (fèves, petits pois, riz), le tout assaisonné avec de l'huile et agrémenté d'un peu de jambon et de fromage. Les vivres frais étaient consommés dans les premières semaines de navigation, les salaisons et les conserves prenant la suite, à condition bien entendu que ces dernières soient de bonne qualité, et en quantité suffisante, ce qui n'était pas toujours le cas. En 1769, l'équipage de l'*Union*¹⁵ se plaignit à son capitaine de la qualité du bœuf qu'on leur donnait à la ration. Cette viande constituée de « cols et jarrets » était immangeable, c'était une « véritable friponnerie ». Même sans ces soucis de qualité, aucun équipage n'était à l'abri d'un manque de vivres à cause d'avaries dans les provisions ou d'une traversée qui s'éternisait. En 1773, alors que la *Catherine* de Bordeaux¹⁶ et ses 16 hommes d'équipage sont partis des Cayes Saint Louis depuis deux mois et demi pour revenir au port de la Lune, le navire manque déjà de vivres. Le

12 Sur les conditions de vie à bord, Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1996.

13 Au sujet de la conservation de l'eau, voir notamment Robert Challe, *Journal d'un voyage aux Indes*, Paris, Mercure de France, 1979 ; Claude Thomasset, « Les conseils pour le voyage en mer à travers les textes médiévaux », dans Christian Buchet (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997, p. 71-72.

14 Voir à titre d'exemple l'avitaillement de la *Sainte Anne de Bordeaux* (ADG 6B1529, déclaration du 19/07/1765) et celui du *Dalembert de Bordeaux* (id. 6B1738, 11/05/1778).

15 ADG 6B1597, procès-verbal et déclaration de Jean François Tanays, capitaine de l'*Union de Bordeaux*, le 14/06/1769.

16 *Ibid.*, 6B1680, déclaration de Jean Baptiste de La Cotty, capitaine de la *Catherine de Bordeaux*, le 13/12/1773.

capitaine a rationné son équipage à « 10 onces de pain par jour et une bouteille d'eau ». Heureusement, ils croisent quelques jours plus tard un bateau qui leur donne 150 livres de pains et 50 livres de viande. En outre, le menu n'était pas le même à la table du capitaine ou dans la gamelle du simple matelot¹⁷ : les vivres accordés au capitaine et à ses officiers étaient plus fins que ceux du reste de l'équipage. Bien que vivant tous sur le même bateau, tout le monde n'était pas nourri à la même table, et il en était de même pour le logement.

Le logement : inconfort et promiscuité

Le capitaine et ses principaux officiers (capitaine en second, lieutenant, chirurgien) étaient logés dans des chambres individuelles attenantes à la grande chambre et dans la dunette qui se trouvent à l'arrière du navire. La grande chambre servait à la fois de salle à manger, de salle de réunion et de chambre proprement dite au capitaine. Des passagers de marque (négociants, capitaines de navire...) pouvaient aussi se voir attribuer une chambre individuelle. Les officiers, membres de l'état-major, disposaient donc d'un logement plus spacieux et confortable que les simples matelots, mais cela n'empêchait ni la promiscuité ni le manque d'intimité. L'arrière du navire était le siège du pouvoir décisionnel du navire ; c'était là aussi que le bateau était dirigé, au sens propre comme au sens figuré. Le reste de l'équipage, du simple mousse au maître d'équipage, en passant par les charpentiers et tonneliers, vivait à l'avant du navire, dans des « cabanes », ou dans l'entrepont. C'était bien entendu la partie la moins confortable et la moins aménageable du navire, celle soumise aux coups de mer, aux voies d'eau, et c'est à l'avant que les mouvements du bâtiment se ressentaient le plus. Le matelot était habitué à tendre son hamac dans ces lieux sombres, humides, chahutés, et à l'atmosphère parfois irrespirable. Il était aussi habitué à la fatigue, au sommeil tronqué par les quarts, et aux parasites tels que les poux, les moustiques et surtout les rats, qui pullulaient sur certains navires où les dégâts qu'ils occasionnaient pouvaient provoquer des voies d'eau ou porter préjudice à la cargaison.

La solidarité face à la maladie et la mort

En revanche, matelots et officiers étaient tous démunis face à la maladie¹⁸. Fatigues, malnutrition, scorbut, dysenterie, infections dues à une blessure pas ou mal soignée... : les maux étaient nombreux et conduisaient bien souvent à la

17 *Ibid.*, 6B1682, liste des vivres embarqués pour l'équipage et les officiers du *Maupéou de Bordeaux* en 1773, et déclaration de Jean Marché, capitaine du *Maupéou de Bordeaux*, le 21/02/1774.

18 Voir sur ce sujet Paul Butel, « Les problèmes de santé à bord des navires marchands au XVIII^e siècle, le cas bordelais », dans *L'Homme, la santé et la mer, op. cit.*, p. 165 sq.

mort sans des soins et des remèdes appropriés. Les climats tropicaux des Antilles ou des côtes africaines étaient aussi vecteurs de diverses fièvres et maladies qui emportaient les hommes aux organismes déjà affaiblis par le voyage. Le capitaine Darnaud s'embarqua « du Port-au-Prince malade d'une maladie scorbutique avec une complication de maux et un vomissement qui ne l'a quitté que le jour de son décès »¹⁹. Seule une convalescence à terre, avec des remèdes et une alimentation appropriés, pouvait permettre au malade de s'en sortir ; encore fallait-il survivre à la traversée. Face à la violence de la maladie et de la mort, l'équipage retrouvait sa solidarité. En tant que responsable de la vie de son équipage, le capitaine prenait en charge les frais médicaux de ses hommes. Lors du séjour au Petit Goave, la capitaine Lauzun, commandant le *Conquérant* de Bordeaux, dépensa 275 livres de traitement et de médicaments pour faire soigner le lieutenant Goux, et plus de 300 livres pour plusieurs matelots malades²⁰. Les malades et les blessés étaient soignés avec la plus grande attention, même si bien souvent cela ne suffisait pas. Les corps des marins décédés à bord étaient jetés à la mer après une petite cérémonie religieuse présidée par le capitaine en présence de tout l'équipage. À terre, on retrouvait la même solidarité devant la maladie, et le mourant était accompagné par ses camarades dans la mort. En 1773, au Cap Français, le chirurgien François Délias se voyant malade « se serait décidé à se retirer à l'hôpital de la Providence », puis, voyant son état empirer, il fit son testament. Ce dernier, établi devant un notaire en présence de deux autres chirurgiens de mer bordelais, venant de navires présents dans la rade, accordait notamment 5% des sommes venant des ventes de ses pacotilles et effets au capitaine Troplong pour le remercier de ses peines. Il fit également don de 80 livres au curé de sa paroisse d'origine « pour être distribués aux pauvres »²¹.

Cette mort est inhérente au métier. Le marin sait qu'il peut mourir loin de sa famille sans laisser de trace. Ce sort cruel est accepté avec fatalisme ou vécu dans la détresse, mais la foi et l'espérance sont toujours présentes dans sa vie²².

UNE FAMILLE SOLIDAIRE FACE À LA DÉTRESSE

Si, de tout temps, les marins ont toujours été solidaires entre eux, c'est parce qu'ils avaient le sentiment d'appartenir à la même famille, celle de la mer. Ils travaillaient et vivaient grâce à elle, et ils y enduraient les mêmes dangers.

19 ADG 6B1713, déclaration de Jean Labrouche, 2^e capitaine de *L'Heureuse Marie de Bordeaux*, le 13/05/1776.

20 *Ibid.*, 6B1563, 14/07/1767.

21 *Ibid.*, 6B1674, requête à mainlevée du 27/08/1773.

22 Philippe Bonnichon, « Attitude devant la mort à l'âge moderne : témoignages de marins français », dans *L'Homme, la santé et la mer, op. cit.*, p. 297-315.

Marins de père en fils

Le métier de marin se transmettait bien souvent de génération en génération, ce qui accentuait cette solidarité et la liait à la solidarité familiale. On se mariait aussi entre gens du même monde, de même condition sociale, d'où quelques fois un réseau familial très étendu. Il n'est donc pas étonnant de retrouver dans un même équipage des marins apparentés, que ce soit parmi les officiers ou les matelots. Le Bordelais Raymond Delbreil, reçu capitaine de navires en 1770, navigue comme pilotin puis comme deuxième lieutenant sous les ordres de son père André entre 1763 et 1765²³. À bord de *L'Espérance* de Bordeaux, le matelot Salva Berretérot reçoit les effets de son frère Bertrand, novice sur le même navire, lorsque ce dernier décède au large du Gabon en 1768²⁴. Les frères Saleau – Jean, Jacques et Pierre – naviguent plusieurs fois ensemble sur des bâtiments de commerce bordelais, notamment sur ceux partant à la traite des noirs²⁵. Et nous pourrions multiplier les exemples. Ces liens étroits permettent aussi une solidarité familiale à terre lorsqu'un parent se retrouve dans la difficulté. Toutes ces interactions (familles, amitiés, métier...) peuvent aussi donner naissance à des sortes de « castes » – celle des officiers, celle des matelots... – liant leurs membres sur des valeurs et des buts communs.

La solidarité des gens de mer

La solidarité avec les navires en détresse et les naufragés était une obligation déontologique, quelle que soit la nationalité des protagonistes. Il était fréquent que des navires bordelais s'entraident en pleine mer en se fournissant des vivres ou du matériel, ou tout simplement en faisant route ensemble vers l'embouchure de la Garonne. Cela leur permettait de veiller l'un sur l'autre, et de faire face aux imprévus. Ainsi, l'*Esmangart* de Bordeaux, capitaine Simon Lubize, qui essuya une tempête après son départ des Antilles qui lui provoqua une forte voie d'eau, fut-il rassuré de rencontrer quelques heures plus tard *L'Espérance* de Bordeaux, capitaine Panetier. Le capitaine Lubize lui « demanda compagnie », et le capitaine Panetier accepta lui « promettant du secours en cas de besoin »²⁶. En août 1771, le *Saint Antoine* de Marennes²⁷, monté de 17 hommes, prend la mer pour « se rendre sur le Grand banc de Terre Neuve... pour y aller faire la pêche du poisson vert ». Le 6 septembre, alors que le bateau est à 70 lieues

23 ADG 6B1615, réception du capitaine Raymond Delbreil le 16/08/1770.

24 *Ibid.*, 6B1600, requête à main levée du 2/08/1769 ; 6B2052 inventaire des morts en mer 13/04/1768 ; 6B445 rôle d'équipage de *L'Espérance de Bordeaux*, 23/06/1767.

25 *Ibid.*, 6B475, 496 et 516 rôles d'équipage du *Deucalion* (23/12/1771) et de *La Fortune* (17/02/1774 et 31/01/1776).

26 *Ibid.*, 6B1711, décl. de Simon Lubize, capitaine de l'*Esmangart de Bordeaux*, le 6/03/1776.

27 *Ibid.*, 6B1642, déclaration de Jacques Servanteau, capitaine du *Saint Antoine de Marennes*, le 18/09/1771.

des côtes, une voie d'eau se déclare à 8 heures du matin. L'équipage commence à pomper et à écoper avec des seaux. À midi, le capitaine Jacques Servanteau aperçoit un navire à 3 lieues. Il tente de faire route vers lui pour le rejoindre en mettant « aussitôt le pavillon en berne au grand mat », et en amenant « plusieurs fois le grand hunier pour lui faire apercevoir le besoin que nous avons de son assistance ». À 16 heures, le navire, qui a compris les signaux, le rejoint : il s'agit du *Diogène* de Bordeaux, capitaine Barbier. La voie d'eau étant jugée irréparable et le bâtiment coulant rapidement, le capitaine charentais demande à son équipage d'abandonner le navire.

322

Cette entraide intervenait aussi avec des bâtiments étrangers (anglais, hollandais, américains), et elle était réciproque. Ainsi, en décembre 1776, *La Légère* de Bordeaux, capitaine Bernard Lafosse, recueillit en plein Atlantique l'équipage d'un navire hollandais « qui avait perdu son gouvernail dans une tempête » et qui faisait beaucoup d'eau. Les 22 membres d'équipages furent ramenés sains et saufs à Bordeaux²⁸. La même année, le lendemain de son départ du Cap, le *Jeune Étienne* de Bordeaux, commandé par David Cambon Dumaine, se retrouva échoué sur des hauts fonds à cause des courants. L'aide vint d'un brigantin anglais qui passait par là. En transvasant à bord du bateau anglais une partie de ses marchandises, le capitaine bordelais parvint à remettre son bâtiment ainsi allégé à flot. Il donna même plusieurs de ses marchandises aux Anglais, pour les remercier et leur montrer sa gratitude²⁹. Enfin, en septembre 1771, le *Brillant* de Bordeaux, capitaine Charles Jardinet, recueillit en pleine mer 3 rescapés de la goélette *Fleur de la Mer*, du Maryland, qu'un « coup de vent impétueux » avait fait « couler entre deux eaux »³⁰.

Entre gens de mer, la solidarité n'avait ni nationalité ni frontière. Ces hommes rudes, encadrés par des codes moraux issus de leur éducation et d'un mode de vie ayant régi plusieurs générations de marins avant eux, savaient que s'il y avait une chose qu'ils devaient absolument respecter, c'était l'autorité.

LES RELATIONS ENTRE L'ÉQUIPAGE ET LE CAPITAINE : ENTRE SOLIDARITÉ ET RAPPORT DE FORCE

Ainsi, bien que vivant sur le même bateau, soumis aux mêmes dangers et quasiment aux mêmes conditions de vie, tous les membres de l'équipage d'un navire marchand ne vivent pas le voyage de la même manière.

²⁸ ADG 6B1720 déclaration de Bernard Lafosse, capitaine de *La Légère* de Bordeaux, le 30/12/1776.

²⁹ *Ibid.*, 6B1717, déclaration de David Cambon Dumaine, capitaine du *Jeune Étienne* de Bordeaux, le 3/09/1776.

³⁰ *Ibid.*, 6B1644, déclaration de Charles Jardinet, capitaine du *Brillant de Bordeaux*, le 21/11/1771.

Le respect de la hiérarchie

Le matelot manœuvre le navire sous les ordres du maître d'équipage qui suit lui-même ceux des officiers de l'état-major que le capitaine dirige. La voie hiérarchique ainsi suivie ne laisse pas de place à la contestation de l'autorité : le matelot se doit d'obéir aux ordres formulés par son supérieur sans discuter. S'il y a contestation alors, il y a désobéissance et indiscipline, car le matelot sort des règles fixées et cela signifie qu'il remet en cause la hiérarchie établie à bord, et par conséquent les compétences de ses officiers supérieurs.

Le rapport hiérarchique existant à bord d'un navire marchand était le même que sur un navire de la Marine royale, mais à une moindre échelle à cause des dimensions des navires et des effectifs. Cette hiérarchie, établie par le rôle d'équipage, place le capitaine à son sommet. Il est assisté d'un capitaine en second, de plusieurs lieutenants et pilotins et du chirurgien, le nombre de chacun dépendant de la taille du navire et de la nature du voyage. Le tout constitue l'état-major. Ce dernier se compose donc de marins plus ou moins expérimentés qui ont en charge la navigation du navire et la direction de l'équipage. Il relaie les ordres du capitaine auprès des matelots et des novices par le biais du maître d'équipage et du « *bossman* »³¹. Les autres spécialistes, tels que les charpentiers ou les tonneliers, participent eux aussi aux manœuvres du navire.

Les responsabilités du capitaine de navire

Le capitaine est donc l'autorité suprême du navire, « le seul maître à bord après Dieu », selon l'adage. Il a la responsabilité du navire, de sa cargaison, de son équipage et de ses éventuels passagers. Il est l'employé et le représentant de l'armateur à bord, et il doit suivre les instructions que ce dernier lui a données sur sa destination, les modalités de vente des marchandises, du recouvrement des paiements, de la composition de la cargaison de retour... En plus d'être un bon navigateur, le capitaine marchand doit être un gestionnaire-comptable capable de tenir des livres de compte, de commercer avec les colons et les négociants des Antilles pour tirer le meilleur prix de ses marchandises en tenant compte du marché, de la saison, de la conjoncture et du lieu de vente. Ainsi, le capitaine des *Deux Frères* de Bordeaux décida de ne rien vendre à La Martinique ou à La Guadeloupe car les affaires y étaient mauvaises lors de son arrivée³². Il fit alors route pour Léogane. Le degré d'initiative et de responsabilité du capitaine pouvait être plus étendu selon le type de voyage, comme pour les

31 Officier marinier, sorte de maître d'équipage surtout chargé des câbles, des cordages et des ancres, qu'il mouillait et relevait : voir Michel Vergé-Franceschi, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, t. 1, p. 227.

32 ADG, 6B1541 déclaration de Raymond Chavasse, capitaine des *Deux Frères de Bordeaux*, le 14/04/1766.

circuits triangulaires³³ où le capitaine devait en plus se charger de l'achat des captifs sur les côtes africaines et de leur revente aux colonies, le tout au meilleur prix.

Outre ses qualités de marin et de commerçant, un capitaine se doit d'être un leader naturel, un meneur d'hommes avisé et respecté de son équipage. Son autorité ne doit pas être contestée. Pour y parvenir, les armateurs recommandaient à leurs capitaines de veiller expressément au respect d'une stricte discipline :

Le capitaine devra préserver le bon ordre au sein de son équipage, pour que la paix et l'union règnent sur ses officiers et son équipage, observant une grande attention pour les devoirs de la religion qu'on doit à Dieu, pour les prières exactes, éloignant tous blasphèmes par menaces et punitions et même châtiant tous ceux qui pourraient tomber dans ce cas ainsi que pour larcins, ivrogneries et dans le cas où ils pourraient se battre entre eux³⁴.

324

Bien que seul maître à bord, le capitaine doit toutefois être à l'écoute de son équipage, de ses préoccupations et de ses doléances afin que cette cohabitation à huis clos se déroule au mieux. Il faut toujours garder à l'esprit que ces voyages transocéaniques peuvent durer entre 8 et 12 mois pour les bâtiments naviguant en droiture, et jusqu'à 18 mois ou plus, pour ceux allant en Afrique ou vers l'océan Indien.

Le capitaine a besoin des matelots pour la manœuvre et les matelots du capitaine pour la navigation. Aussi, le dialogue, l'écoute, le consensus, la menace et les punitions sont-ils les différentes armes du capitaine. Un respect mutuel unissait toutefois l'équipage et son capitaine.

L'exercice de l'autorité

À bord, cette dernière était incarnée par le capitaine et son état-major. Mais le capitaine ne prenait pas toutes ses décisions seul. Pour les plus importantes, il consultait ses officiers les plus proches et même quelquefois l'équipage dans son ensemble. Ces avis consultatifs intervenaient majoritairement dans les moments critiques : tempête, voie d'eau, avaries importantes, manque de vivres... Le capitaine consultait avant de prendre une décision qui pouvait parfois être lourde de conséquences : jeter des ustensiles ou des marchandises à la mer, couper un mât, escale ou relâche entraînant des frais importants pour les armateurs et rallongeant la durée du voyage pour l'équipage... Il en faisait

33 Sur l'activité négrière à Bordeaux, voir Éric Saugéra, *Bordeaux port négrier xvii^e-xix^e siècles*, Paris, Karthala, 1995 ; Christophe Grosvallet, *Les Équipages des navires négriers bordelais 1763-1778*, mémoire de maîtrise, université Bordeaux III, 2001.

34 Paul Butel et Jean-Pierre Poussou, *La Vie quotidienne à Bordeaux au xviii^e siècle*, op. cit., p. 93.

ensuite part au reste de l'équipage. Tout cela était fait « pour le salut commun du navire »³⁵, de sa cargaison et de l'équipage. Il ne faut pas oublier que le capitaine était tout autant responsable du navire et de son équipage que de sa cargaison. Étant donné que bien souvent cette dernière avait une valeur bien supérieure à celle du bateau, sa conservation était une priorité au même titre que la préservation des vies.

Les décisions du capitaine devaient tout à la fois être judicieuses, fédératrices et salvatrices aux yeux de l'équipage, mais aussi auprès de ses armateurs auxquels il devait rendre des comptes à son retour. Il fallait donc que le commandant de bord satisfasse les attentes de ses marins tout en ménageant ses employeurs. Ces avis consultatifs lui permettaient d'engager solidairement la responsabilité et la parole de ses officiers les plus proches – voire de l'équipage – dans ses prises de décisions. Il était systématique qu'un ou deux membres de l'état-major – dont le second capitaine – attestent sous serment les déclarations du capitaine. Dans certains cas, il pouvait y en avoir davantage, notamment lorsque le voyage de retour avait été anormalement long, les frais de relâche élevés, qu'il y avait eu beaucoup d'avaries à la cargaison, au navire, ou lorsque le capitaine avait été contraint pour différentes raisons de décharger ou de vendre une partie de ses marchandises avant son arrivée à Bordeaux. L'exemple qui suit est significatif : Pierre Mellet, capitaine commandant le *Mentor* de Bordeaux³⁶, lève l'ancre le 16 août 1769 de la rade du Port-au-Prince chargé de sucre, d'indigo et de café. Le 1^{er} septembre, une tempête se lève, et le navire est recouvert par plusieurs coups de mer successifs. « Ne pouvant se relever », le capitaine fait jeter à la mer deux canons de fer. Il fait aussi couper le mât d'artimon alors que le « grand mât (qui) est venu bas de lui-même » fait de nombreux dégâts en tombant, et que l'habitacle est emporté par un coup de mer. Le bâtiment parvient ainsi à se relever et l'équipage actionne les pompes pour évacuer les 4 pieds et demi d'eau – environ 1,40 mètre – qui se sont accumulés dans la cale du navire. Il fait réparer tant bien que mal ses avaries puis, prenant l'avis de son équipage, décide de relâcher à Charleston où il arrive le 17 septembre. Le *Mentor* est déchargé. La cargaison a énormément souffert. Pour faire face aux frais des réparations, le capitaine Mellet utilise des piastres chargées à son bord pour des négociants de Bordeaux et vend des barriques de sucre de la cargaison. Le navire, qui est visité par les charpentiers, est trouvé très fatigué. Toutefois, le capitaine ne le fait pas virer en quille « pour éviter un plus long retardement et une plus forte dépense », et il omet volontairement de dire aux autorités de Charleston qu'il avait talonné

35 ADG 6B1507, déclaration de Bertrand Durand, capitaine de la *Marie Anne de La Martinique*, le 21/09/1763.

36 *Ibid.*, 6B1605, déclaration de Pierre Mellet, capitaine du *Mentor de Bordeaux*, le 3/02/1770.

à l'entrée de la baie sur un banc de sable « dans la crainte d'être forcé à faire caréner son navire ». Cela aurait occasionné des frais supplémentaires et un retard encore plus important. Avec tous ces détails, Mellet cherche à démontrer à ses armateurs qu'il fit uniquement « les réparations les plus nécessaires », afin de pouvoir repartir le plus rapidement possible en limitant les dépenses au maximum. En effet, le 3 décembre le *Mentor* reprend la mer, mais il rencontre encore du mauvais temps qui occasionne à nouveau des avaries. Il relâche à La Corogne entre le 10 et le 16 janvier 1770, et parvient enfin à entrer dans la Garonne le 21. Il arrive devant les quais de Bordeaux le 3 février, soit presque six mois après son départ de Saint-Domingue. La déclaration de retour du capitaine Mellet est attestée sous serment par six membres de son équipage dont le second capitaine, le maître d'équipage et les deux charpentiers du bord.

326 Mais, quelquefois, « l'équipage »³⁷ va à l'encontre des ordres du capitaine. À partir de là, le maître de bord doit choisir entre le consensus ou l'affrontement.

La remise en cause de l'autorité du capitaine

Les ordres du capitaine sont rarement contestés. S'ils le sont, c'est parce que la situation du navire paraît périlleuse à certains membres de l'équipage. Ils estiment alors que la fiabilité du bâtiment n'est plus assurée, et qu'ils sont en danger. Ces situations font généralement suite à des avaries plus ou moins graves (voie d'eau, mâture endommagée, avaries dans la structure du navire...), à un manque de vivres, ou tout simplement à la fatigue extrême d'un équipage qui vient d'endurer une violente tempête pendant plusieurs jours, et qui a besoin de reprendre des forces. En 1763, alors que le *Pont Euxin*, de Bordeaux, commandé par Ambroise Bouilhac, descend la Garonne vers la mer, il s'échoue sur un banc de sable. Une voie d'eau se déclare, et l'équipage refuse de prendre la mer à cause des avaries subies. Le capitaine réfléchit, et décide finalement de rentrer à Bordeaux pour réparer. Un procès-verbal est dressé, et signé par tout l'équipage, afin que le capitaine puisse se justifier auprès de ses armateurs³⁸. Face à de telles avaries, ce sont là des décisions de bon sens car la sécurité du navire et de ses passagers n'est plus assurée.

Le capitaine refuse très rarement ce genre de demande car il sent, en tant que marin expérimenté, lorsqu'un équipage est à bout de forces et si la demande est légitime. Le capitaine Jean Boisseau aîné, commandant le navire le *Chameau*

37 C'est le terme employé par les capitaines dans leur déclaration ; ce terme générique ne permet pas de déterminer qui, exactement, vient réclamer la relâche au capitaine.

38 ADG 6B1501, déclaration d'Ambroise Bouilhac, capitaine du *Pont Euxin de Bordeaux*, le 27/05/1763.

de Bordeaux³⁹, subit de grosses avaries dans sa mâture en sortant de la Garonne en avril 1777. Peut-être aurait-il souhaité continuer son voyage malgré tout, mais il préféra, selon ses mots, relâcher à la Rochelle pour réparer car « il aurait eu le mal au cœur de voir que son équipage se serait mutiné et l'aurait forcé de chercher à relâcher dans le premier port ».

Un capitaine se devait de prendre des décisions responsables, rationnelles et fédératrices pour le bien de tous. Il avait le devoir de veiller sur ses hommes un peu comme un père sur ses enfants, et c'est cette image que tous les commandants tentent de montrer lors de leurs déclarations devant l'Amirauté. Mais il ne pouvait empêcher la peur d'envahir le cœur de certains de ses marins quand les événements devenaient difficiles, ou quand les situations paraissaient désespérées. Le bon sens, la persuasion, les sanctions, les punitions ou la prière ne suffisaient plus. La peur, la fatigue ou le désespoir faisaient alors voler en éclat l'autorité du capitaine et la solidarité de l'équipage.

La vie en mer était difficile et dangereuse. Confronté à la dureté des conditions de vie à bord, le marin était solidaire dans l'adversité, et présent pour aider un confrère en difficulté. Confiant sa vie au capitaine et au navire sur lequel il s'embarquait, l'équipage restait uni face à la tempête, la maladie ou la mort, et se réfugiait dans la prière pour y trouver réconfort et espérance.

Mais la solidarité de l'équipage était quelque chose de fragile. Elle était bien souvent liée à la confiance qu'il avait envers son capitaine et la bonne santé du navire sur lequel il se trouvait. Que le navire commence à subir des avaries, ou que le maître du bord prenne une ou deux décisions prêtant à discussion, et cette solidarité s'en trouvait fragilisée, voire anéantie. La remise en question des ordres du commandant et de son état-major était la fin de l'union sacrée de l'équipage. À partir de là, l'union des contestataires formait un contrepoids au pouvoir du capitaine. Ce dernier ne pouvait pas ne pas tenir compte de ce qu'ils avaient à dire, car leurs voix étaient entendues par une grande partie de l'équipage qui pouvait à son tour se trouver solidaire dans les craintes évoquées. Aussi, afin que « le climat social » de son navire reste respirable, le capitaine cédait-il le plus souvent aux revendications des contestataires, surtout quand elles faisaient suite à des avaries ou à une trop grande fatigue de l'équipage. Le capitaine montrait par cette décision qu'il était à l'écoute de ses hommes et qu'il respectait leurs craintes.

39 *Ibid.*, 6B1724, déclaration de Jean Boisseau aîné, capitaine du *Chameau de Bordeaux*, le 4/04/1777.

