



Cycle de conférences 2024 - n°4

Un voyage vers la Chine au milieu du XVIIIe siècle
par Michel PIRIOU

15.09.2024

Ancien instituteur et résidant à Lorient, **Michel PIRIOU** est auteur et membre de l'académie des Arts et des Sciences de la Mer. Cette conférence est issue de ses nombreuses recherches aux archives de la Compagnie des Indes orientales.

L'étude des archives offre une vision de la Compagnie des Indes « par le petit hublot ».

Quand on évoque le nom de cette compagnie, immédiatement vient à l'esprit le transport de marchandises prestigieuses comme les soieries, la porcelaine, les tapisseries, ...mais la réalité peut être toute autre. La Compagnie des Indes a participé activement au commerce triangulaire par exemple. Au moins 126 vaisseaux ont été officiellement chargés d'esclaves, ce qui nous donne un total supérieur de beaucoup à 50 000 prisonniers. On trouve aussi des transports de troupes, de passagers, de nourriture, de bœufs vivants, de balles de café, de bois exotique ou autre.

M. Piriou a étudié dans les archives de la Marine de Lorient des documents comme le journal de bord du pilote d'un vaisseau marchand appelé *Duc de Béthune*. Construit à Lorient de 1747 à 1748, il avait une jauge de 600 tonneaux et devait être bien chargé à l'avant pour être facile à manœuvrer. C'est là qu'on rangeait les tonneaux d'eau. Il a pu être armé de 20 canons. En guise de comparaison le *Soleil d'Orient* jaugeait 1600 tonneaux ; un tonneau équivaut presque à 3 m³ et pesait 500 livres.

La navigation au long cours était un placement risqué (car on n'était jamais sûr que le bateau puisse revenir) mais profitable qui intéressait les financiers : les Chinois n'avaient pas d'argent mais beaucoup d'or. Emporter de l'argent et l'échanger contre de l'or, au tarif d'une piastre d'argent contre 5 piastres d'or, s'avérait très rentable. Au départ, le bateau

était lesté, dans les cales, avec des piastres d'argent. Sous Louis XIV, ce « lest » représentait un dixième de la cargaison ; un siècle plus tard il en représentait la moitié !

Colbert a obligé les navires français de la côte atlantique à faire escale à Lorient, même ceux qui partaient de ports plus au sud qui devaient alors faire un détour !

Sous Henri IV, les marchands embarqués étaient curieux de voir le monde. Sous Louis XV la mentalité avait changé ; leur but était uniquement financier. Un départ pour la Chine représentait un voyage de 3 ans !

Dans ces archives de voyage il n'est pas rare de trouver des inventaires des « effets et hardes » des voyageurs qui y étaient décédés car en cas de mort, assez fréquents, on vendait sur le bateau toutes les affaires des défunts. Au retour, l'argent récolté était rendu à la famille.

Il était habituel d'attendre pour partir 3 ou 4 jours que le vent souffle dans la bonne direction.

Sur le rôle d'équipage, tout le monde était inscrit. Il donnait même la description physique des gens embarqués. Le 2 février 1751, le *Duc de Béthune* quittait Lorient. Le lendemain on a constaté qu'il manquait un marin et toutes ses affaires. Le 3 février on a trouvé un passager clandestin : Loran, au service du Roy, autrement dit un marin de la Royale. Il allait devoir travailler sans solde comme homme d'équipage pendant tout le voyage. Un « gars » de 11 ans, originaire de Paris, travaillait sur le bateau comme un adulte. La notion d'adolescence n'existait pas. Sur le rôle d'équipage, on trouve aussi Jeanne Ochois une « garce » de 14 ans. Parmi les derniers inscrits sur le rôle du capitaine, il y a le mousse qui avait touché une prime d'embarquement s'élevant à l'équivalent de 36€. Il sera payé 6 livres par mois, comme un apprenti. Le dernier inscrit s'appelait

Diego Mexica, dont l'âge était inconnu. Il connaissait le chinois et savait compter. Parmi les passagers il y avait une dame et ses deux filles aussi appelées Mexica. Le jeune Diego était-il le fils de cette dame qui allait devoir travailler sur le bateau pour payer son voyage qui vaut l'équivalent d'un an et demi du salaire d'un marin ?

Après deux autres étapes, Jeanne Ochois fut débarquée à Malaca, avec la famille Mexica. Peut-être s'agissait-il d'une domestique ?

Un autre jeune passager, Logonet, 12 ans, a disparu au cours du voyage. On ignore s'il était descendu à terre avant le départ du navire ou s'il était tombé à la mer. Son sac contenait des vêtements neufs et très chics.



En-tête du rôle d'équipage du Duc de Béthune à l'armement - SHD - Lorient, cote 2 P 38-I.4. ©Michel PIRIOU

On partait toujours avant le mois de mars et souvent en février. De Lorient on allait directement aux îles Canaries, très important carrefour de grandes routes commerciales pendant 300 ans pour le commerce triangulaire mais aussi pour les gens qui naviguaient en direction de la Chine et de l'Inde. De là, en utilisant les alizés, on pouvait atteindre la côte du Brésil, possession portugaise, Iha Grande par exemple, escale de « rafraichissement » où on pouvait changer l'eau qui était souvent devenue putride et trouver à manger. À cette étape du voyage, on manquait de vitamines, le scorbut avait commencé ses ravages. Les Phéniciens connaissaient déjà la vertu du citron contre cette maladie mais il a fallu attendre la deuxième moitié du XIXe siècle pour rendre l'absorption de vitamine C obligatoire sur les vaisseaux français.

Les grands bateaux en bois souffraient beaucoup, ils étaient utilisables une quinzaine d'années. Les campagnes durent 3 ans.

Le *Duc de Béthune* pouvait emporter 350 esclaves et 136 hommes d'équipage qui partageaient leur « pussier » (leur hamac) à tour de rôle avec un

camarade. Au cours d'un autre voyage il avait transporté 200 soldats et leur nourriture pour un an. Les marins étaient payés 12 livres par mois alors que le capitaine en touchait 200 ! On pratiquait le « port permis », chaque marin faisait du commerce pour son compte. Mais si, au retour à Lorient, les matelots se faisaient prendre pour « usage de pacotille » par la maréchaussée, ils risquaient le fouet et la galère. Les officiers, eux, ne se faisaient jamais prendre car ils débarquaient leur marchandise privée à Groix, où le bateau devait attendre le pilote pour entrer au port de Lorient. Les Chinois étaient friands de harnachements, de chapeaux, de champagne, autant de marchandises à échanger pour les marins.

Après le Brésil, on a doublé le Cap de Bonne-Espérance, et on est passé aux Mascareignes, l'archipel de la Réunion. Les vents de mousson amenaient les bateaux en Indonésie, sur l'île de Sumatra, à Achem (actuellement Aceh). On s'y arrêtaient pour commercer. Là on y trouvait des marins du monde entier et des hauts fonds adaptés au nettoyage de la coque des bateaux. On y restait un mois entier.

Ensuite, toujours portés par les vents de la Mousson on arrivait en Indonésie dans le plus grand port du monde : Malacca. Sur le *Duc de Béthune*, le tonnelier (un poste important car il gérait toutes les vivres du bateau) avait tué l'écrivain du bord. Suite à une erreur judiciaire ce fut le maître-valet qui s'est fait fusiller. On a vendu les affaires des deux défunts. Celles de l'écrivain étaient trop chères pour être vendues sur le bateau car aucun passager ou membre d'équipage n'aurait pu les payer. Elles furent vendues pendant une escale pour l'équivalent de 800 000 € ! L'écrivain de bord avait peut-être prévu beaucoup de pacotille à échanger pour son compte !

Après Malacca, Macao était une grande ville intermédiaire entre la Chine, l'Europe et le Japon. La côte était plate, l'escale obligée car on y payait des taxes. Il y fallait embaucher un pilote officiel chinois. En direction de Canton, on devait s'arrêter à Whampoa pour le commerce officieux. Le navire était déchargé par des petits bateaux chinois. En Chine toutes les marchandises étaient taxées dans les factoreries. Il n'y avait pas le droit de sortir du bateau sauf à Canton.

Sur la route du retour, on s'arrêtait aux Mascareignes. Une partie de l'or quittait le bord pour rejoindre les Indes. Là-bas, on en achetait d'autres et on en profitait pour faire des affaires.

En juillet 1753, le *Duc de Béthune* était de retour à Lorient. Ce bateau eut une triste fin : le 12 février 1758, en rentrant sur Lorient, il s'échoue à l'ouest des roches nommées «Le Cochon», à proximité de Kernével. L'équipage récupère rapidement le matériel de la compagnie car le navire est condamné.



Zone d'échouage prise le 5 novembre 2021 à marée basse. La roche à droite de la balise est « Le Cochon ». ©SAMM Société d'archéologie de la Mémoire Maritime



Localisation du Duc de Béthune à proximité du «Cochon» - *Plan général des environs de Lorient au Port-Louis par monsieur de Saint-Pierre en 1758* - Source : ©Gallica.bnf.fr/ Bibliothèque nationale de France

Pour aller plus loin...

Compagnie des Indes

Ouvrages

PIRIOU Michel, *L'Âge de Piastre*, Ed. La route de la Soie, 2019, 236 p.

ESTIENNE René [dir.], *Les Compagnies des Indes*, Ed. Gallimard- Ministère des armées, 2017, 276 p.

=> *Une entreprise stratégique et commerciale sous l'Ancien Régime, ou comment la France se lança dans la mondialisation...*

HAUDERE Philippe, LE BOUËDEC Gérard, *Les Compagnies des Indes*, Ed. Ouest-France, 2015, 144 p.
=> *Première synthèse historique sur les Compagnies des Indes françaises avec une abondante illustration de très grande qualité, établie par deux historiens spécialistes du sujet (objet de leur thèse) et à partir des collections du Musée de la Compagnie des Indes de Lorient. (première édition en 2001)*

MENARD-JACOB Marie, *La première Compagnie des Indes*, Presses Universitaires de Rennes, 2016

HAUDERE Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle*, Indes Savantes, 2005, 1064 p.

Académie des Arts et Sciences de la Mer, *Carnets de voyage en Mer des Indes*, Ed. Locus Solus, 2021

Articles

PASTOUREAU Mireille, «Voyages marchands et compagnies des Indes», site internet de la BnF, rubrique «Les Essentiels», [en ligne] <https://essentiels.bnf.fr/fr/histoire/temps-modernes/a5d9a442-f6c1-458b-9070-e8006a596c27-europe-hors-europe-17e-18e-siecles/article/c08a2bc0-3b84-47eb-8fb3-f79ea178a71c-voyages-marchands-et-compagnies-indes>

«La Compagnie des Indes», Site des Archives Départementales du Morbihan, [en ligne] <https://patrimoines-archives.morbihan.fr/decouvrir/instant-dhistoire/les-millesimes-du-patrimoine/la-compagnie-des-indes>

Lieux

Musée de la Compagnie des Indes, Citadelle, avenue du Fort de l'Aigle
56 290 Lorient

Le Duc de Béthune

Société d'Archéologie de Mémoire Maritime (SAMM), «Recherche du vaisseau de la seconde Compagnie des Indes, *Le Duc de Béthune* (1756-1758), De quelle façon positionner sur l'estran une épave disparue ?», Arrêté du 29/08/2022 – N° 462, 2022 [en ligne] <https://archeosousmarine.net/Pdf/1252.pdf>