



Edition périodique de l'Association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes - 7 rue de la Chênaie 56530 GESTEL



La mort de Virginie - Claude Joseph Vernet

Saint-Pétersbourg, Ermitage

Sommaire

Editorial page 2

Éléments d'un cortège miniature : palanquin et ses quatre porteurs accompagnés de six sujets

Brigitte Nicolas page 2

Un modèle de comptabilité « moderne » au XVIII^e siècle : le système comptable de la Compagnie Perpétuelle des Indes (1719-1769)

Michel Gladu page 6

Vies en péril sur les flots, exposition et traitement des noyades des marins au temps des compagnies des Indes

Jean-Marc Le Gac page 11

Vie de l'AMCI page 22

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

RÉDACTEUR EN CHEF, MISE EN PAGE

COMITÉ DE RÉDACTION

Georges Hesters

Guy Tournier

Marie-Françoise Breton

Gérald Hussenot-Desenonges

Adhésion aux Amis du Musée de la Compagnie des Indes :

Cotisation individuelle 30 €

Cotisation couple 40 €



Editorial

L'activité de notre association envers notre Musée de la Compagnie des Indes n'a pas cessé durant ces derniers mois.

Au printemps nous avons acquis, grâce au don généreux de notre ami Claude Avisseau un tromblon de marine et récemment nous venons d'acheter à Drouot un ouvrage de Bourdé de la Villehuet¹ sur les manœuvres en mer.

Le tromblon a été présenté au « grand département », c'est-à-dire au musée de référence pour ce type d'objet, soit le Musée de l'Armée. Cette demande d'expertise est essentielle pour présenter un achat à la commission d'acquisition de la DRAC² qui valide l'objet avant d'intégrer les collections du Musée, devenant ainsi trésor national inaliénable. Déception ! Cette arme a été transformée au XVIII^e siècle et ne peut à ce titre rejoindre les collections permanentes du musée. Dans ces conditions, l'antiquaire du groupe Drouot s'est engagé à le remettre en vente sans nous appliquer ses frais de vente.

L'ouvrage de Bourdé de la Villehuet qui est une édition du 19^{eme} siècle, acheté à un petit prix rejoindra la bibliothèque du Musée. Il est essentiellement acquis pour ses sept planches représentant des manœuvres de vaisseaux en mer.

En revanche, le cortège miniature en ivoire du palanquin et ses porteurs, présenté dans l'article qui suit par notre conservatrice, rejoindra les collections. Il a reçu l'avis favorable du Grand département, mais il n'a pas encore été soumis à l'avis de la commission, ce sera chose faite le 5 novembre. Il arrivera de Maastricht à Port-Louis en novembre prochain.

Enfin sur indication de notre ami administrateur Jean-François Le Goff nous regardons un coffre de la VOC auprès d'un antiquaire à Norfolk, dans l'est de l'Angleterre. Le « CITES³ » document indispensable, car une partie de ce meuble en ébène, n'est pas encore disponible.

Ces objets enrichiront ainsi les collections. Dans cette perspective la même question se pose sur la place disponible dans les réserves du MCI.

Vous n'êtes pas sans savoir que les prochaines élections municipales se tiendront au début de l'an prochain.

À cette occasion, nous ne manquerons pas de questionner individuellement tous les candidats sur leurs projets concernant le Musée.

Nous publierons bien entendu leurs réponses.

--: --

Éléments d'un cortège miniature : palanquin et ses quatre porteurs, accompagnés de six sujets

Nouvelle acquisition. Don des Amis du Musée de la compagnie des Indes



Brigitte Nicolas
Conservatrice en chef du patrimoine
Directrice du musée de la
Compagnie des Indes

Cet ensemble de dix figurines représentant des porteurs et des soldats soutenant ou entourant un

¹ 1765, LE MANOEUVRIER, édition de 1823

² Direction Régionale des Affaires Culturelles

³ Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora", Convention sur le

commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction



palanquin indien, à l'intérieur duquel se tient un homme assis, constitue le fragment d'une procession indienne.



Le palanquin et ses personnages
Photo antiquaire - Maastricht

Celle-ci devait à l'origine comprendre de nombreux autres éléments : éléphants caparaçonnés portant des dignitaires, chars attelés de bœufs, chameaux montés et accompagnés de multiples personnages, à l'instar de celle figurée dans l'image ci-après :



Le faste déployé lors des processions princières en Inde, organisées pour célébrer divers événements, nous est connu grâce aux représentations picturales qui en rendent compte. Dans un enchevêtrement de pattes et de têtes, les peintres figurent invariablement les éléphants transportant les princes, les dignitaires de haut rang et les emblèmes

du pouvoir, tandis que les chameaux et les chevaux portent les troupes armées. Aux côtés de ces montures se déploient fantassins et archers ; certains hommes tiennent en laisse des chiens ou même des tigres. Quant aux bœufs, ils tirent des chars richement ornés de dais, à l'image de l'ensemble en ivoire, ci-après, entré dans les collections du musée en 2009.



Aux XVIII^e et XIX^e siècles, les Européens étaient parfois conviés à ces longues parades, qui visaient à affirmer la puissance du suzerain et à manifester les alliances établies. Ils prenaient alors place dans de petits chars tirés par des bœufs, tels que celui conservé au musée depuis 2009, ou dans des palanquins – les palki – portés à bras d'hommes.

Ces véhicules, comme ici, consistaient en une caisse aménagée pour un ou deux passagers, suspendue à un solide bambou ou à un poteau de bois, offrant protection contre la chaleur et la poussière. Autour des attelages ou des palanquins se pressaient des porteurs de bannières ou de lanternes, ainsi que des fantassins armés d'un poignard et d'un petit bouclier. Au nombre de sept ici, ce sont des cipayes, les soldats indiens ayant servi à l'époque coloniale dans une armée occidentale. Voici la description qu'en donne A. Depréaux :

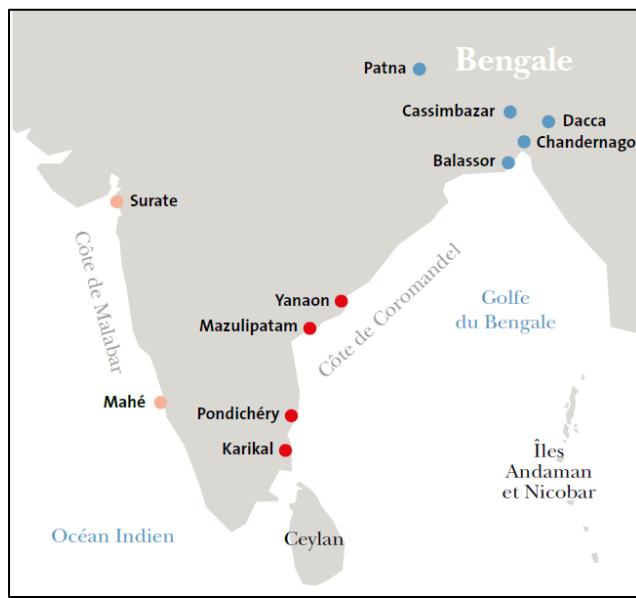
« Leur habillement est composé d'une robe longue à la mogole, plissée au-dessus des reins, croisée par devant et attachée avec les larges rubans ou cordons à gauche. Cette robe qui descend jusqu'aux talons, se



retrousse dans toutes les opérations de la guerre et s'attache au-dessus des reins par le moyen d'une ceinture qui tient aussi le poignard : de cette sorte, l'habillement cipaye ressemble assez à celui des danseurs ; les manches en sont étroites, et tombent jusqu'au milieu du poignet. Ils portent de grands caleçons qui leur descendent jusqu'aux talons, et pour chaussures des babouches ou souliers plats, sans talons, recourbés par le bout.

Dupleix recourut aux cipayes durant la guerre du Carnatic⁴ contre les Anglais, avant que Robert Clive, son adversaire, n'exploite à son tour le potentiel militaire de ces troupes pour imposer la suprématie britannique en Inde. La présence de cipayes autour du palanquin laisse supposer que le personnage représenté sous le dais est un dignitaire européen.

Cet ensemble a probablement été réalisé dans la ville de Berhampur située au nord-est de l'Inde, dans le Bengale, à égale distance (190 km) de Calcutta et de Chandernagor, comptoir français. Cette ville relevait, comme Chandernagor, de la Soubabie⁵ de Murshidabad. Berhampur, fut l'un des premiers



⁴Les guerres carnatiques sont un ensemble de conflits militaires du milieu du XVIII^e siècle sur le sous-continent indien dans la région carnatique. La région carnatique est une vaste région de l'Inde méridionale.

établissements de l'East India Company en Inde et la première capitale de l'Inde sous la domination britannique avant son transfert à Calcutta en 1772. Les Britanniques, mais aussi les Hollandais et les Français, établirent leur compagnie de commerce à Berhampur. La ville était divisée en plusieurs districts dont l'un se nommait Cassimbazar, réputé pour la qualité de ses étoffes de soie, ses fines toiles de coton blanc, surtout ses mousselines, et sa production de salpêtre. Les Français y possédaient une loge depuis 1689.

Parallèlement, Murshidabad s'était imposée comme un centre majeur de la sculpture sur ivoire. Amin Jaffer rappelle à ce sujet que : « *La sculpture sur ivoire de Murshidabad consistait principalement en petits objets tels que des peignes, des manches de mouchettes, des pièces d'échecs et des coffrets... En 1811, la région était déjà réputée pour son "travail inimitable de l'ivoire", vendu par des marchands locaux aux voyageurs européens de passage* »⁶

Pendant la première moitié du XIX^e siècle, des ensembles comparables à celui présenté ci-dessous furent produits en ivoire d'éléphant par les artisans de Berhampur. Ils incluaient souvent des figurines de processions ou encore des jeux d'échecs dits *John Company chess*, destinés à être rapportés en Europe comme souvenirs de prestige par des officiers, aristocrates ou politiciens britanniques.



⁵ région administrative de l'Etat moghol

⁶ Amin Jaffer, *Furniture from British India and Ceylon: A Catalogue of the Collections in the Victoria and Albert Museum and the Peabody Essex Museum*, Timeless Books, New Delhi, 2001, p. 238-239).



Le palanquin et ses fantassins, vestiges d'un cortège aujourd'hui dispersé, évoquent la présence européenne en Inde à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle, ainsi que l'ingérence politique croissante des puissances européennes.

Cette immixtion des Européens dans la vie politique indienne fut portée à son paroxysme au XVIII^e siècle par le « nababisme » de Dupleix et de Robert Clive (1725-1774). Surnommé Clive of India, cet officier et administrateur britannique fut vainqueur à Plassey en 1757 assurant l'hégémonie de l'East India Company au Bengale et posant ainsi les bases de la domination britannique sur le sous-continent. Figure controversée, il incarne à la fois le conquérant militaire, l'homme politique et le symbole du « nababisme » européen en Inde. Il fut également collectionneur d'art indien. Parmi les objets qu'il rapporta d'Inde en 1767, figurent des statuettes similaires, sans doute souvenirs de Murshidabad, capitale du Bengale sur laquelle il régna.

Le Victoria and Albert muséum de Londres conserve plusieurs figurines d'ivoire de jeu d'échecs. Cet ensemble qui forme un jeu d'échecs⁷



La rareté de tels objets en fait des pièces très intéressantes pour le musée, dont les collections permettant d'évoquer la présence française en Inde sont extrêmement lacunaires pour ne pas dire inexistantes.

Ci-dessous

Le palanquin et ses personnages
Photos de l'antiquaire - Maastricht



⁷ (Inv. IM.42 :1 to 32-1910) est daté de 1790 et proviendrait de Murshidabad :

--:--



Un modèle de comptabilité « moderne » au XVIII^e siècle : le système comptable de la Compagnie Perpétuelle des Indes (1719-1769)

Michel Gladu

L'essor économique que va connaître l'Europe du XVII^e au XVIII^e siècle, soutenu principalement par un accroissement important du commerce ultramarin, va promouvoir des systèmes comptables capables d'embrasser des mouvements d'affaires de plus en plus conséquents. Les pratiques se perfectionnent et les manuels expliquent par le détail les arcanes des nouvelles techniques comptables se multiplient. Seront ainsi publiés en France des traités de comptabilité



Frontispice du
Parfait Négociant

(Comme le célèbre traité de Jacques Savary⁸: *Le parfait négociant* (1675)) proposant des modèles

⁸ Jacques Savary. 1622 -1690. Négociant, financier, fermier des domaines, nommé par Colbert au Conseil des réformes pour le commerce.

d'enregistrement des transactions commerciales relatives à tous les secteurs d'activité, des mouvements de capitaux, des échanges de monnaies et même des opérations portant sur le commerce des esclaves noirs.

Ainsi, la Compagnie perpétuelle des Indes de John Law (1719-1769) qui a pris une part importante dans le grand commerce international, s'attachera à mettre en place un système comptable techniquement adapté aux nouveaux enjeux économiques auxquels elle était confrontée. La mise en œuvre d'une nouvelle organisation comptable lui paraissant d'autant plus nécessaire que, compte tenu de l'étendue de son commerce et de l'éloignement de ses comptoirs, la maîtrise de ses flux financiers restait pour elle la première de ses priorités.

Le texte qui donne le plus d'informations sur la technique comptable utilisée à l'époque par la Compagnie des Indes est sans conteste le projet d'ordonnance d'octobre 1725⁹.

Mais les différents mémoires produits, durant cette période, par les responsables de la Compagnie, certains de ses actionnaires ou encore certains de ses contempeurs, éclairent également d'un jour précieux les spécificités des techniques adoptées par la Compagnie.



Jacques Savary
Harvard Art Museums

⁹« Projet d'un règlement général pour l'administration de la Compagnie des Indes ».



Une organisation comptable rationnelle

La gestion de la Compagnie des Indes était répartie sur deux sites distincts : à Paris où se trouvait le siège social et à Lorient - sa base opérationnelle - d'où partaient et revenaient ses navires avec leur cargaison. L'Enclos de la Compagnie à Lorient est organisé de façon à répondre à une rationalité économique : l'emplacement des magasins de désarmement (ancres, cordages), des ateliers, des forges, des pavillons des ventes répond à une logique d'efficacité économique qui en facilite la gestion et dont toute la comptabilité porte la marque. La comptabilité du siège à Paris.

Le principe est celui de la centralisation au niveau du siège de toutes les opérations comptables réalisées par la Compagnie de par le monde.

À cet effet, le siège disposait d'une comptabilité très développée qui comprenait notamment un grand livre de caisse, un grand livre pour les immeubles, un grand livre pour les magasins (de Paris ou de Province) etc.

Vaisseau	Montant de l'autre partie	133380.
Le <u>Caroual</u>	Pour faire sa construction et la Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table pour l'Etat major	12000. 22000. 8640.
Le <u>Dauphin</u>	Pour faire sa construction et la Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table a l'Etat major	26000. 13800. 9720.
Le <u>Christophe</u>	Pour l'Avrable et Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table pour l'Etat major	10000. 22000. 9720.
Le <u>Villejuif</u>	Pour l'Avrable et Caroual 6. mois a l'Equipage pour avauur de Table pour l'Etat Major	8000. 22000. 9720.
Le <u>Beaufort</u>	Pour l'Avrable et Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table pour l'Etat major	10000. 21000. 8700.
Le <u>Beaumont</u>	Pour l'Avrable et Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table a l'Etat major	16000. 22000. 9720.
Le <u>Dauphin</u>	Pour l'Avrable et Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table pour l'Etat major	19000. 18000. 9720.
La <u>Sainte</u>	Pour l'Avrable et Caroual 6. mois a l'Equipage avauur de Table pour l'Etat major	25000. 22000. 9720.
		606640.

Exemple de document comptable

La comptabilité du Port de Lorient

Lorient procédait à ses propres enregistrements comptables qui étaient ensuite centralisés au niveau de la Direction du port pour être finalement envoyés au siège à Paris. On retrouve dans le système comptable de Lorient des comptes particuliers qui visent à retracer l'activité du port et des vaisseaux ; à savoir, pour l'essentiel, des comptes d'armement et de désarmement des navires, un compte de magasin général et, bien sûr, un compte de caisse générale.

Comptes d'armement

Fonctionnement du système comptable

La charge de l'enregistrement et du traitement des opérations se répartissait entre de nombreux intervenants qui n'étaient pas tous des comptables au sens strict du terme (désignés à l'époque sous le nom d'écrivain). En effet, la fonction comptable en tant que telle n'existe pas au XVIII^e siècle. Elle ne sera instituée qu'au siècle suivant. Ce sont donc aussi



bien les écrivains que les chefs d'ateliers, les responsables des armements ou des stocks qui tiennent tout ou partie de la comptabilité. L'ensemble des documents comptables étant regroupés et exploités sous l'autorité d'un ou de plusieurs écrivains qualifiés dépendant directement des responsables de l'entreprise. La masse des écritures était très importante et le travail qui n'était que manuel était particulièrement long et laborieux. Si l'on tient compte de l'activité du siège à Paris, de celle du port de Lorient et de celles de l'ensemble des comptoirs, on peut considérer, que le nombre d'écritures passées par la Compagnie devait représenter vraisemblablement, chaque année, quelques centaines de millier d'écritures.

Des règles comptables rigoureuses

La partie double

La Compagnie perpétuelle des Indes a adopté, dès sa création en 1719, le système de la comptabilité en partie double pour l'enregistrement de ses opérations. Ce choix constitue pour l'époque un incontestable signe de « modernité ». Ce système théorisé par Lucas Pacioli¹⁰ publié en 1494 dans son livre : « Summa de arithmeticā, geometriā, proportioni et proportionalitā » ainsi que dans « De Divina proportione » (1509), est en quelque sorte l'acte fondateur de la comptabilité telle qu'elle est encore pratiquée de nos jours.

Le principe de la partie double en comptabilité est de considérer que toute opération de commerce ou de trésorerie a une origine et une destination. Par exemple, pour un achat, il y a à l'origine : un fournisseur et une destination : celle d'un achat qui va servir à fabriquer un produit ou être revendu comme tel avec une marge. Toute écriture

¹⁰ -Lucas Pacioli. Moine franciscain. 1447-1517. « Inventeur » de la comptabilité en partie double.

comptable mouvemente donc toujours deux comptes : un compte d'origine et compte de destination. Ce système de comptabilisation permet de développer de façon considérable l'information relative au fonctionnement de l'entreprise et d'établir en fin d'exercice un bilan.

Des règles strictes d'enregistrement et de suivi des opérations

La tenue des comptes obéit aux règles édictées par la Direction de Paris. Ainsi, pour le compte de Magasin général, l'ordonnance de 1725 précise la façon dont celui-ci doit être mouvementé. On peut y relever notamment que « L'écrivain¹¹ établira les recettes sur son journal par factures dans lesquelles il marquera le nom des fournisseurs, et distinguera par articles les différentes espèces de pièces qui seront fournies desquelles il marquera les proportions, le cubage, observant l'ordre des numéros de lamée¹².

« Il tiendra son journal des dépenses par factures et numéros détaillés de même qu'à la recette » (Projet.Ord.1725, Titre II Administration du Port de Lorient..., article 15, § 3). Ce type de disposition est prévu pour la plus grande partie des comptes utilisés par la Compagnie des Indes.

Ce corpus réglementaire qui structure toute l'information comptable et financière de l'entreprise montre à quel point celle-ci était attentive à produire une information comptable fiable.

¹¹ -L'Écrivain, agent comptable au sein de la Compagnie.

¹² -Lamée : Pièce de tissu composée de fils de métal.



1754. Depense.	
Salaires des officiers et autres fonctionnaires	1885,86.
Autres dépenses diverses	
Comptes dans l'état de la caisse	
Sur fabrique et diverses caisses	100000.
Gratifications facturées au port	82963.
Autres gratifications au port	20000.
Autres diverses dépenses	11000.
Autres factures à l'ordre	10000.
	638426.
Autres diverses dépenses	102900.
Revenus de la caisse	693590.
Autres diverses dépenses	10000.
Autres diverses dépenses	90000.
Gratifications pour le port	20000.
Port gracieux	10000.
Sur les gratifications pour le port	15000.
Sur les gratifications pour le port	20000.
	490356.

{	Recettes de la caisse	182694.	h.	"
	Recettes de la caisse pour le port	104000.	"	"
V.	Port de la ville	19394.	h.	"
	Pour le port de la ville	1126377.	"	"
{	Recettes de la caisse	1820360.	"	"
	Pour le port de la ville	172220.	"	"
		6552564.	"	"

Des procédures de contrôle

Il ne saurait y avoir de bon dispositif d'information comptable sans une vérification régulière de ses contenus. La Compagnie va mettre en place des systèmes de contrôle qui s'articulent le plus souvent autour des inventaires et des contrôles comptables a posteriori. On fera remarquer que de tels contrôles sont toujours utilisés de nos jours.

Les inventaires

Il s'agit de faire un comptage des biens et valeurs à un moment précis de l'activité et de vérifier les totaux ainsi obtenus avec le solde du stock de départ augmenté des entrées et diminué de ses sorties. C'est bien sûr enfin d'exercice que l'établissement des inventaires est le plus pratiqué.

Mais des inventaires en cours d'exercice sont aussi effectués.

L'analyse de certains mémoires de la Compagnie montre que des écarts importants découverts par les écrivains du siège entraînaient immédiatement une demande de justification de la part de la direction auprès du bureau comptable concerné.

Les contrôles a posteriori

Ce type de contrôle visait pour l'essentiel à reprendre certaines écritures comptables et de vérifier à partir de leurs justificatifs leur bien-fondé mais aussi leur régularité au plan de leur enregistrement. Ces contrôles restaient assez fréquents même s'ils étaient peu formalisés.



L'approbation des comptes

L'établissement de bilans de fin d'exercice

Grâce à la partie double, des bilans sont établis et vont permettre de fournir à la direction et aux actionnaires de la Compagnie des documents détaillés qui les éclaireront sur les décisions qu'ils doivent prendre. La structure générale des bilans au XVIII^e siècle présente une proximité assez marquée avec ceux d'aujourd'hui dans la mesure où l'on retrouve dans ces documents un compte capital, des comptes de dettes à recevoir et des comptes de dettes à payer. Bien sûr, le classement des comptes, leur dénomination, leur détail et leur articulation au niveau du bilan lui-même, sont différents. Mais le principe même de leur construction (actif/passif) reste identique. En outre, était également établi un compte de résultat qui avait la particularité de regrouper sous une seule dénomination toutes les opérations de l'année faisant apparaître uniquement par ordre chronologique les profits et les pertes dégagés durant cette période.

Des règles de reddition des comptes strictes

Les statuts de la Compagnie prévoit une reddition annuelle et obligatoire des comptes. Elle ne sera malheureusement pas toujours appliquée notamment lorsque les affaires de la Compagnie connaissaient des difficultés. Notamment au cours des années 1767 -1769. Il convenait alors pour la direction de ne pas faire peur à l'actionnaire en lui présentant des chiffres négatifs. Mais cette politique aura en définitive un effet inverse à celui recherché. En effet, en nourrissant un fort doute au niveau des actionnaires quant aux raisons justifiant le non

arrêté des comptes ceux-ci seront poussés à regarder de plus près ces comptes et à se montrer plus critiques encore à l'égard de la direction.

Les assemblées générales

Là encore, la tenue d'une assemblée générale validant les comptes de l'exercice écoulé était obligatoire et leur déroulement assez semblable à celui qui prévaut en général aujourd'hui dans les entreprises. Pour assister à l'Assemblée Générale annuelle, il fallait être porteur d'au moins 25 actions. Mais les assemblées générales sont peu fréquentées et rassemblent au plus une centaine de personnes.

A Paris, l'immeuble de la Compagnie se situait dans « le triangle d'or » de l'époque, derrière le Palais Royal, à l'angle de la rue Vivienne et de la Rue des Petits Champs. La Compagnie avait acheté en 1723 l'hôtel de Chevry-Tubeuf au duc de Mazarin. Sur le plan de Turgot de 1734 qui se trouve au musée du Louvre, il est écrit à l'angle des deux rues citées ci-dessus « Compagnie des Indes » pour désigner l'immeuble lui appartenant.¹³

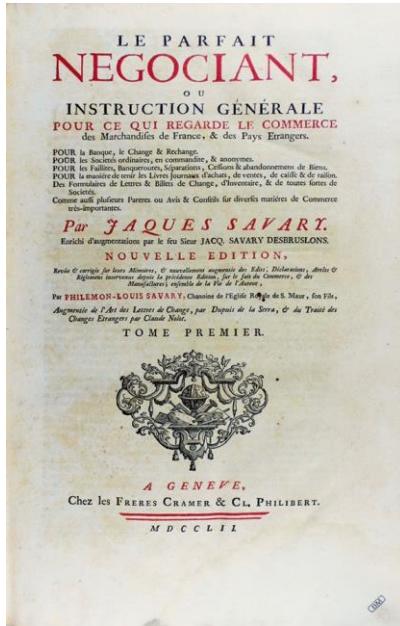
Des comptes prévisionnels

La pratique de l'établissement de documents prévisionnels au sein de la Compagnie était relativement courante. Elle constituait incontestablement une avancée technique au plan de la gestion qui était assez rare pour l'époque. Ces prévisionnels que l'on désignait sous le nom d'*états spéculatifs* présentaient sous une forme variable et non fixée les dépenses et les recettes prévisibles sur l'année à venir. Certains mémoires présentent même des états où les écarts relevés entre ce qui était prévu et ce qui avait été réalisé sont regroupés

¹³ La Compagnie Perpétuelle des Indes, Philippe Haudrère (p 65) dans « Les Compagnies des Indes ». Sous la direction de René Estienne. 2013



par catégories de dépenses et de recettes facilitant ainsi l'analyse de l'origine des dépassements. Même si leur fiabilité laissait à désirer, il reste que leur existence même montrait le caractère très avant-gardiste de la comptabilité de la Compagnie des Indes.



En guise de conclusion, nous soulignerons que la Compagnie Perpétuelle des Indes, dans sa volonté de se créer un espace économique avantageux capable de rivaliser avec ceux de ses principaux concurrents, a su investir et innover dans de nombreux domaines techniques. On peut citer, bien sûr, la construction des navires, la définition de routes de navigation économiques et sûres, la recherche de cargaisons à fortes marges, la création même d'une monnaie aux Indes. Mais dans ce formidable foisonnement d'idées et de réalisations, le système comptable mis en œuvre au sein de cette Compagnie y a pris sa part : celle d'une technique très avancée qui saura profiter au développement économique d'une entreprise dont l'allant et le dynamisme dans ce domaine ne manquera pas de faire école.

Vies en péril sur les flots

Exposition et traitement des noyades des marins de la Compagnie des Indes

Docteur Jean Marc Le Gac
Praticien hospitalier
Centre de simulation en santé de Bretagne Sud. Groupe hospitalier
Clinique du Ter Ploemeur

Depuis toujours, la mer incarne un milieu à la fois fascinant et redoutable, une frontière mouvante entre le connu et l'inconnu, où la vie humaine est constamment mise en péril. Pourtant, malgré les dangers évidents, l'homme n'a pas arrêté de s'aventurer sur les océans, guidé par la curiosité, le commerce, ou la conquête de nouveaux mondes. Cette aventure maritime est marquée par de nombreuses tragédies, parmi lesquelles les noyades occupent une place tragiquement importante.

Cette année 2025 est un triste rappel brutal de cette vulnérabilité humaine. En effet, nous avons assisté à une hausse spectaculaire de plus de 95 % des cas de noyades en France durant l'été. Ce phénomène contemporain trouve ainsi un écho particulier chez les passionnés d'histoire maritime. Il révèle une continuité troublante entre les périls d'hier et ceux d'aujourd'hui. La fatalité qui entoure la noyade reste mêlée d'une fascination morbide, inscrivant l'océan comme l'un des environnements les plus hostiles auxquels l'homme se confronte.

Ce constat nous invite à revenir sur une époque où les voyages maritimes étaient encore plus risqués : celle des Compagnies des Indes, en particulier les Compagnies françaises des Indes au XVIII^{ème} siècle. À travers l'étude de documents historiques et d'ouvrages de l'époque, cet article se propose de dresser un tableau des noyades des marins, des causes identifiées, des moyens de prévention d'alors, ainsi que des réponses médicales apportées à cette tragédie.

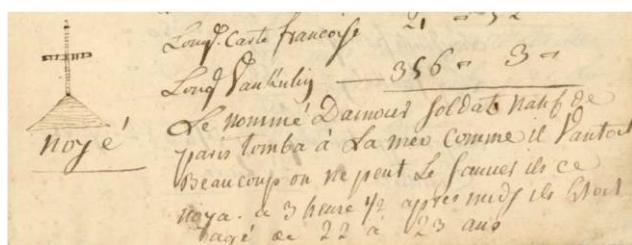


La noyade un risque omniprésent et peu documenté

Les journaux de bord : des archives lacunaires

L'exposition à un risque de façon prolongée lors de longs voyages entraîne inéluctablement la probabilité de son apparition. Si trois quarts des décès à bord sur l'ensemble de longues campagnes étaient imputables aux maladies, les noyades et les naufrages figuraient en premier rang des accidents de bord, souvent lors des tempêtes ou d'abordages, mais aussi d'échouage à la côte.

La disparition des marins en cas de noyade est mentionnée dans les journaux de bord par le capitaine. Le dessin d'une simple croix ou celui d'une tête de mort avec l'entrelacs de deux os longs en croix signalait un décès. La cause est souvent citée de façon très succincte.



Extrait document du journal de bord de Jacques Sauzeac du Bousquet, 1er pilote du *Duc de Béthune*

La fatalité entourait ces accidents et la préoccupation restait surtout celle d'épargner le navire et sa cargaison pour la ramener à bon port.

Aucun chiffre global unique n'est donné dans les extraits concernant le nombre précis total de noyades documentées dans les journaux de bord. L'information semble répartie entre plusieurs cas, navires et événements majeurs. Sur 25 000 à 30 000

hommes embarqués lors des 750 expéditions françaises vers les Indes orientales au XVIII^e siècle, environ 4 000 sont morts, soit une mortalité autour de 14%¹⁴.

Les levées de corps des noyés : une géographie des tragédies

Les naufrages, inéluctablement accompagnés de nombreuses noyades, demeurent des événements marquants de l'imaginaire collectif et de l'histoire locale de Lorient. Ils sont la première cause de noyade identifiée sur les côtes du Morbihan dans les registres de relevés de corps sur le littoral. Ceux-ci peuvent avoir lieu en pleine mer ou en zone côtière. Lors de ces derniers, les corps de garde doivent éviter le pillage de l'épave et des biens, en dépêchant sur place les personnels nécessaires¹⁵. Ces instructions figurent dans l'ordonnance de la marine d'Août 1681. Celle-ci ne consacre pas moins de cinq articles à la manière dont les corps des noyés au cours des naufrages doivent être traités. Les mesures mises en place par l'amirauté imposent que tout corps retrouvé en mer ou rejeté sur la côte déclenche une enquête menée par les autorités judiciaires et par un "maître-chirurgien" agréé¹⁶. Pour la zone de Lorient, celui-ci dépendait souvent de la compagnie et endossait ainsi une sorte de rôle de « médecin légiste » en établissant le diagnostic de la mort. L'enquête devait conclure si elle était accidentelle, résultat d'un meurtre ou liée à un suicide.

Il était dépêché sur les lieux et établissait un rapport ce qui permet d'avoir un aperçu des causes accidentelles ou non de ces décès. Les registres des levées de corps offrent ainsi une source précieuse pour analyser la géographie des noyades du littoral.

¹⁴ Philippe Haudrère « *Les Compagnies des Indes* », « *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle* », « *Heures et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle* », « *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* ».

¹⁵ Sylvain Coindet, « *Quelques aspects du risque maritime dans le ressort de l'amirauté de Lorient au XVIII^e siècle* »

¹⁶ *Ordonnance de la marine de 1681*, Livre I, Titre II, Article VIII, Léa Tavenne, « *Faire naufrage au XVIII^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise* », Patrimoines du Sud



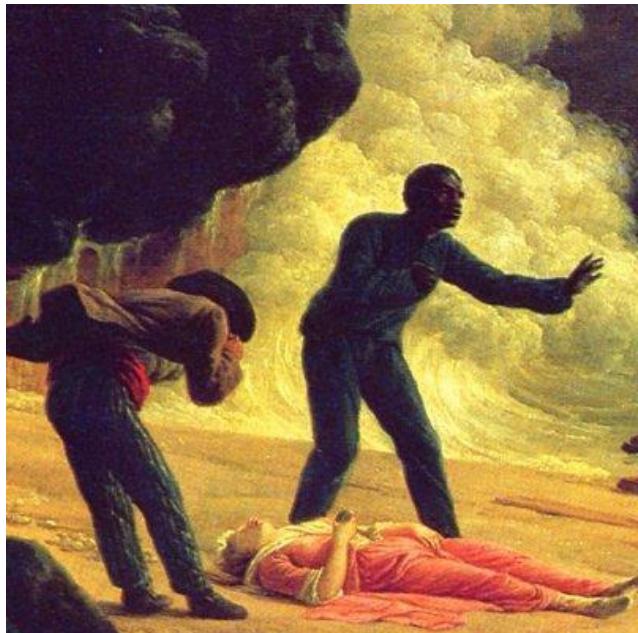
Les zones décrites révèlent une concentration des noyades sur les zones à haut risque que sont les côtes de Quiberon et Groix et la frange bordière de la paroisse de Ploemeur¹⁷. Un témoignage relate que le 6 août 1782, un matelot du navire *Les Deux Sœurs* se jeta à l'eau en rade de Pen Mané, après avoir touché deux mois de solde d'avance. Le capitaine avait consigné les marins à bord. Le procès-verbal des maîtres-chirurgiens conclut à une noyade par suffocation, aggravée par la pression du mouchoir qui contenait sa solde qu'il avait fixé autour de son cou. Il s'agissait vraisemblablement d'une désertion¹⁸.

Le cas du navire *Prince de Conty* illustre plus particulièrement les naufrages côtiers des grandes unités de la Compagnie. Perdu en décembre 1746 sur la côte sud de Belle-Île, seuls 42 hommes furent rescapés sur 203, les autres périrent noyés dans le naufrage.

La littérature et les peintres s'inspirent des évocations de la perte de ses vaisseaux à travers les termes « corps et biens » ou « fortune de mer » qui illustrent le côté dramatique et romantique.

Le naufrage du *Saint-Géran* en 1744 provoqua 196 morts sur 220 personnes embarquées, dont 107 marins lorientais qui périrent noyés. Ce fait inspira Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre dans le roman de Paul et Virginie. L'auteur décrit la noyade de l'héroïne :

« ... Dans ce moment, une montagne d'eau s'avanza en rugissant vers le vaisseau, qu'elle menaçait de ses flancs noirs et de ses sommets écumants. Virginie, voyant la mort inévitable, posa une main sur ses habits, l'autre sur son cœur, et levant en haut des yeux sereins, parut un ange qui prend son vol vers les cieux ... ».



Détail : la mort de Virginie
Peinture de Claude Joseph Vernet

Les causes des noyades : entre négligence et fatalité

Les conditions de navigation : surcharge et impréparation

Philippe Bodénes, dans sa thèse concernant la deuxième compagnie des Indes orientales de Lorient, rapporte que les modifications des vaisseaux apportées sur place ou pendant les voyages ou lors des escales déséquilibrent parfois les navires, réduisant leur stabilité et leur sécurité, contribuant ainsi à des défaillances et à des accidents précoce¹⁹. La Compagnie surcharge fréquemment les navires de marchandises et de passagers afin de maximiser ses profits à court terme, au détriment souvent de la sécurité de la navigation et de l'intégrité des navires.

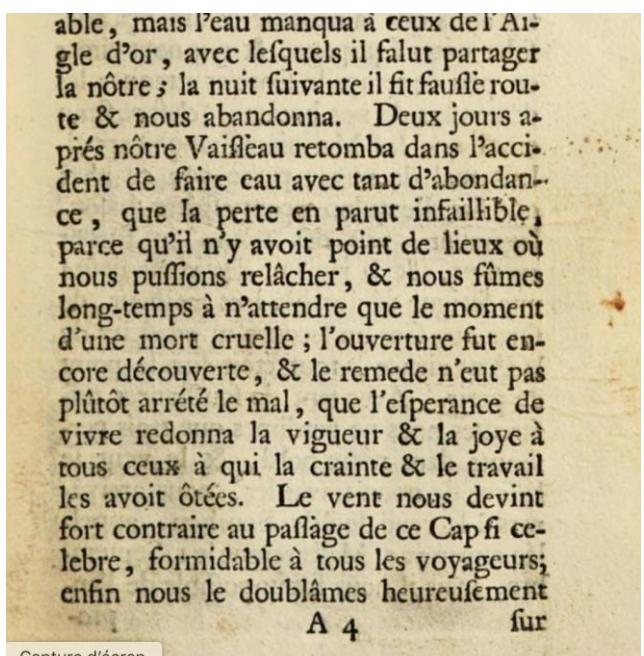
¹⁷ Archives départementales du Morbihan, Admirauté de Vannes, 9B221. Admirauté de Lorient, 10B58 et 10B63, levée de cadavre, 6 août 1782.

¹⁸ Répétition de la cote 10B63 pour la même levée de cadavre

¹⁹ Philippe Bodénes, *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, Université de Nantes, 2021



Les réparations et l'entretien étaient bâclés ou différés, réduisant encore davantage leur durée de vie. Les voies d'eau et la crainte d'un naufrage sont régulièrement citées dans le recueil « *les nouvelles relations d'un voyage* ».



Capture d'écran

Extrait de nouvelle relation d'un voyage fait aux indes orientales Mr Dellon MDCXCIX

Les « vers Tarets »²⁰ s'attaquent au bois de la coque lors de leurs escales en zones tropicale et sont responsables de voies d'eau. La réparation ou la prévention par doublage de cuivre étaient coûteuses et pas toujours réalisées.

Les directeurs et les actionnaires exercent en fait une forte pression pour maintenir un taux de rotation élevé sans toujours veiller à l'entretien utile des vecteurs et des hommes même en temps de guerre et lors des périodes difficiles. Tout ceci favorise la prise de risques et la condamnation prématurée des navires. En moyenne sept % des navires armés par la compagnie ont fait naufrage.

Ceux-ci tenaient certes des conditions de mer, mais également de la navigation aléatoire en raison de

cartes imprécises, et également des capacités de point à bord. L'utilisation de l'octant, puis du sextant à la fin du XVIII^e siècle n'empêchait pas des erreurs de 15 milles même en bonne condition. En zone côtière les phares et autres aides à la navigation étaient encore rares sur les passages dangereux.

Avec les guerres en cours, notamment contre la Grande-Bretagne, de nombreux navires furent capturés ou perdus au combat occasionnant là encore de nombreuses noyades comme en témoigne la bataille des cardinaux²¹ dans la baie de Quiberon et les nombreux corps retrouvés sur la côte.



La bataille des cardinaux, La bataille de la baie de Quiberon dite « des Cardinaux », du nom des quatre îlots rocheux proches d'Hoëdic, marque la suprématie des Anglais en mer. Photo Richard Wright/National Maritime Museum, Londres

Il faut cependant noter que les vaisseaux de la Compagnie des Indes n'étaient pas principalement construits pour des affrontements en ligne de bataille car il s'agissait de flûtes, navires dédiés au commerce dont la structure était allégée par exemple avec une « maille » espacée, l'absence de porques et un gréement réduit.

En revanche, certains navires construits pour la compagnie des Indes affrontèrent les anglais comme

²⁰ Mollusque bivalve marin (téréedinidé) qui perfore les bois immersés

²¹ Guerre des sept ans, 20 Novembre 1759



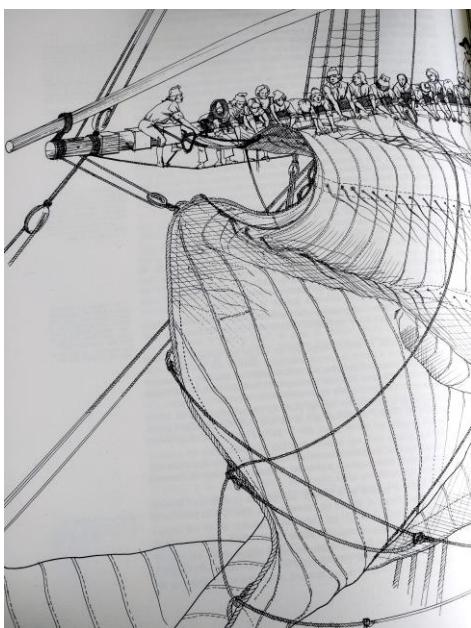
par exemple à la bataille de Negapatam *l'Orient* vaisseau de 74 canons, *le Sévère*, *l'Artésien*, etc.



Bataille navale de Negapatam en 1746

Accidents du quotidien

En dehors de ces conditions exceptionnelles, les noyades pouvaient être dues également à de simples chutes par-dessus bord.



Prise de ris – le 74 canon – Jean Boudriot



Vue dans « les hauts » – *L'Hermione* – Photo JM Le Gac

Les manœuvres dans le gréement étaient à risque de traumatisme sur le pont ou de chute à la mer

À la fois dans le texte principal et dans les marges, ces journaux de bord notent explicitement les décès liés à une chute du haut du gréement en mer, rarement avec détails circonstanciés, mais toujours avec le nom du marin et la cause (Par exemple : « *X* tombé du grand mât ce matin » ou « Perte d'un homme dans le gréement lors de la prise de ris »).

L'usage des tinettes à la plateforme des poulaines à la proue exposait fortement les marins au risque de chute à la mer. Le marin devait s'avancer sur un caillebotis ou un simple rebord, en proie aux embruns, au vent et au roulis du navire, sans sécurité réelle.



Plateforme des poulaines et tinette

Les manœuvres d'accostage, mais aussi de passage à la chaloupe étaient également à risque tout comme



de nos jours le sont les mobilisations entre vecteurs nautiques.

La consommation d'alcool à bord limitée à 75 centilitres par jour et agrémentée de temps en temps d'eau de vie, est évoquée dans certains journaux de bord comme la cause possible d'une noyade secondaire²².

En 1736, sur le vaisseau *l'Aigle* le capitaine Jacques-Noël Solain-Baron écrit²³ : « *A Sept heures et demi du soir le nommé Alexandre Lefevre, maître canonnier établit à Lorient a tombé à la mer par-dessus l'ancre de bossoir à babord, estan sou* »

Des cas de chute volontaire à la mer sont de temps en temps évoqués. Ainsi Lullier signale dans son recueil le cas d'un second voilier perdu pensant que « *s'étant enivré il s'est laissé tombé à la mer* », il évoque la dangerosité de la mélancolie sur un vaisseau²⁴.

L'absence de prévention : une fatalité acceptée

Il n'est pas retrouvé à travers la lecture des documents des moyens de prévention prônés. Les tentatives de sauvetage étaient surtout individuelles et désespérées : par utilisation de chaloupes, radeaux, bouées en liège, rangées sur le « jardin », au-dessus des bouteilles, et autres engins flottants envoyés par-dessus bord. La plupart du temps la seule échappatoire restait la nage individuelle pour rallier la côte comme en témoigne un extrait du Journal de bord de *la Paix*²⁵ le 28 septembre 1754²⁶.

“À deux heures après minuit, nous avons reçu un grain violent du SSE au SE, grand frais. La mer est devenue

²² Haudrère et Le Bouëdec, « *Les Compagnies des Indes* »

²³ Journal de la navigation du vaisseau de la compagnie des indes *La Paix*. Naufragé à l'île de Bourbon le 4 avril 1755. Commandé par Monsieur Denis Becard de Saint Malo pour le voyage des îles de France et de Bourbon fait par sieur Thévenard, premier pilote sur ledit vaisseau 1754-1756

grosse, le temps chargé, continuant toujours à venter grand frais par rafales, faisant route au OSO. À sept heures on a pris deux ris au petit hunier et un au grand, toutes les menues voiles serrées. Le Vaisseau fatigue beaucoup par la mer qui est très grosse à huit heures et demie nous avons reçu un coup de mer sur notre gaillard d'avant qui nous a emporté un de nos gabiers nommé Henry François Anguetil âgé de 28 ans fils de François de St Servan, département de Saint-Malo, incontinent nous avons jeté plusieurs cayes à la mer et virez de bord à courir sur luy donner secours, la mer extrêmement grosse impossible de mettre un bateau à la mer sans exposer son équipage à périr. Nous l'avons observé quelques temps qui nageait sur l'eau lequel n'a pu se saisir d'aucune caye, et le vau drivoit beaucoup l'ayant perdu de vue nous avons remis route ».

En France aux XVII^e et XVIII^e siècles, moins d'un pour cent des officiers de marine savaient nager et le pourcentage était encore beaucoup plus faible chez les marins. On pensait en effet longtemps qu'apprendre à nager pour un marin était une grossière erreur, car, une fois tombé à la mer, c'était prolonger sa souffrance. C'est dire combien le naufrage en haute mer entraînait une mort certaine.

Le maintien de la flottabilité du marin par le gilet de sauvetage pour la navigation maritime n'a été inventé au Royaume-Uni qu'en 1854 par le capitaine John Ross Ward. Il s'est diffusé à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle dans la marine marchande et sur les navires de sauvetage à longue distance.

Lors des naufrages côtiers, faute d'organisation comme bien plus tard en 1825 avec la Société

²⁴ Sr Luillier, « *Nouveau voyage aux Grandes Indes, avec une instruction pour le commerce des Indes orientales* » (manuscrit, 1726).

²⁵ *La Paix* - Vaisseau C/I. 700 tx/.1.00 tx. 26 sabords. Lancé en 1753, refondu à Lorient, 1755, pas rentré, Cf. J. Delouche, Navires des Compagnies des Indes Françaises (1664-1790) aquarelle

²⁶ « Mémoire : esclavage, traite des Noirs et marronnage »



humaine de Boulogne-sur-Mer, les missions de sauvetage sur la côte étaient souvent réduites à la récupération des cargaisons possibles et des éléments du vaisseau sous la direction et le financement de la compagnie une fois la nouvelle du drame parvenue aux autorités. Pour les marins malheureusement seule la collecte des corps des noyés était organisée et inscrite dans les registres. Cette procédure est d'ailleurs nécessaire pour pouvoir offrir au disparu une vraie sépulture.

La médecine face à la noyade : entre empirisme et superstition

Les chirurgiens navigants : une formation rudimentaire

Les médecins du bord devenaient l'ultime recours si un noyé était par miracle repêché.

La réanimation est quasi inexistante au XVIII^e siècle. Les connaissances médicales étaient surtout focalisées dans les journaux de bord des chirurgiens sur la gestion des maladies courantes (scorbut, dysenterie, fièvres) qui occasionnaient la plus grande partie des décès à bord.

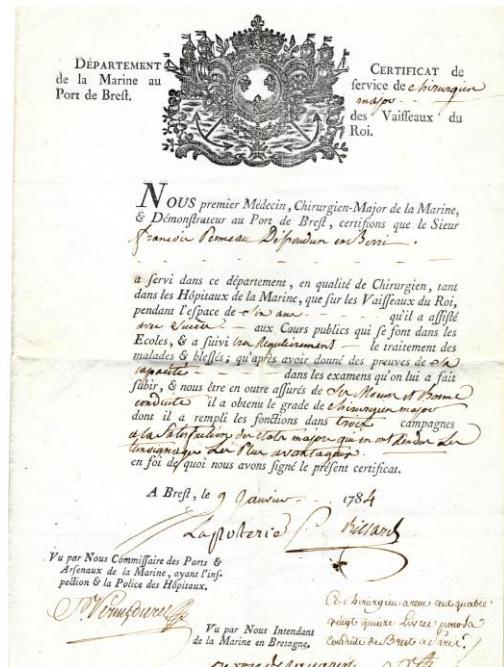
À la fin du XVII^e siècle les capitaines marchands ou de pêche appareillant pour les voyages au pays lointain embarquaient à leur bord des chirurgiens navigants conformément à l'ordonnance de Colbert du 5 août 1681. Ils étaient chargés de soigner l'équipage mais aussi de choisir les captifs sur les navires de traite puis de surveiller leur transport jusqu'aux îles dans les meilleures conditions sanitaires, c'est-à-dire les plus rentables pour l'armateur. Ils touchaient d'ailleurs une prime par « tête » d'esclave.

Ces chirurgiens n'étaient pas des docteurs en médecine, mais des apprentis. Issus de la corporation des barbiers, ils suivaient un stage de deux ou trois ans auprès d'un « chirurgien-juré » de ville et validaient un examen de « légère expérience »,

moyennant quoi ils pouvaient briguer le poste d'officier de santé à bord. La solde était modeste, les risques évidents, mais l'embarquement offrait un stage pratique sans bourse délier et permettait de réussir pour la suite l'épreuve dite de « grande expérience » qui les conduisait à une maîtrise reconnue et une installation possible dans les établissements à terre. C'est ainsi que la médecine navale permettait une bonne couverture sanitaire du littoral.

L'embarquement était soumis au règlement de l'ordonnance du 5 août 1681, puis l'ordonnance du 5 juin 1717, qui obligeait à l'obtention d'une attestation avant embarquement²⁷.

« Art1 aucun chirurgien ne pourra s'embarquer à l'avenir pour en faire fonction dans un vaisseau, qu'il n'ait été examiné et trouvé capable par deux maîtres chirurgiens qui en donneront leurs attestations lesquelles demeureront enregistrée au greffe de l'Amirauté ».



Attestation d'un chirurgien major pour embarquement

²⁷ Ordonnance de Colbert du 5 août 1681, Livre V, Titre VI, articles 1 à 9



L'équipe médicale est constituée d'un ou plusieurs chirurgiens navigants, qui se réfèrent pour les prises en charge des noyades à des ouvrages médicaux rédigés initialement pour les villes traversées de cours d'eau, afin de lutter contre ce fléau. C'est une mesure de santé publique sous couvert d'un privilège royal pour l'impression²⁸.



Chirurgien major, second et aide
Le 74 canon – Jean Boudriot

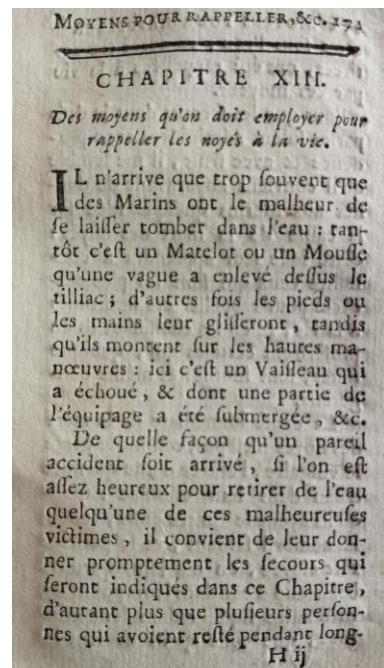
Des techniques de réanimation archaïques

Les méthodes sont décrites dans les traités médicaux du bord, ancêtres « du médecin de papier ». Elles reposaient sur des procédés populaires et médicaux parfois surprenants, bien avant l'avènement de la respiration artificielle moderne.

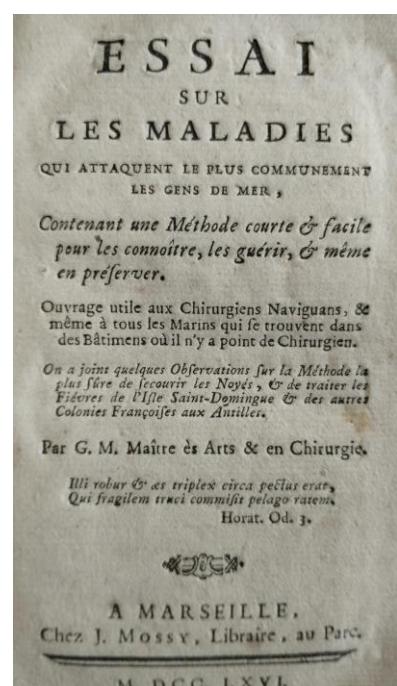
Les instructions mêlaient observations empiriques, médecine traditionnelle et croyances de l'époque.

²⁸ Jean-Jacques Gardane, « *Avis au peuple, sur les asphyxies ou morts apparentes et subites* » (Paris : Imprimerie royale, 1774). Collection de bienvenue

Dans le « traité médical de bord » de Maurans, l'auteur s'essaye à une explication physiologique de la noyade à destination des marins : « *les marins me sauront gré d'avoir rassemblé dans ce livre qui n'est fait que pour eux, les choses qu'il leur importe de savoir et qu'ils n'auront peut-être pas songé de chercher dans d'autres ouvrages qu'ils ne connaissent pas* »



Page introductory
prise en charge de
Noyés



Par G. M. Maître ès Arts & en Chirurgie.

*Illi robur &c; as triples circa peccus erat,
Qui fragilem tunc commisit pelago ratem.
Horat. Od. 3.*



Il recommande d'éviter la méthode d'extraction de l'eau par suspension, qui semblait à priori une pratique familière pour favoriser l'écoulement de l'eau des poumons, au risque de faire ressortir des aliments et boissons et compliquer la situation.

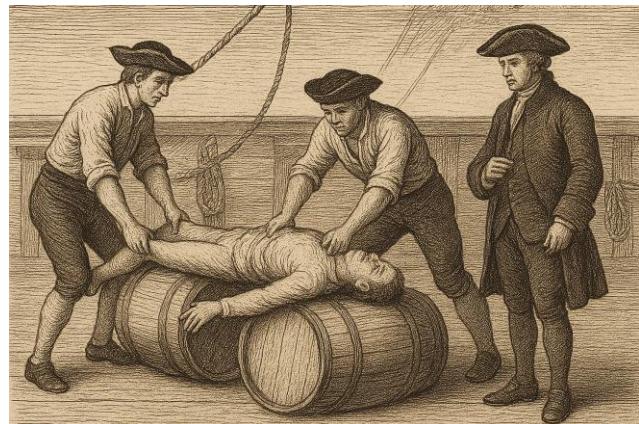
Il s'ensuit une théorie physiologique assez compliquée expliquant que la mort constatée serait due à une fermeture du larynx automatique, l'air emprisonné de ce fait dans les poumons et expliquerait le gonflement des noyés et leur mort²⁹.

« Cet air ainsi renfermé dans les poumons cherche à s'échapper, & trouvant son passage ordinaire bouché s'insinue dans les vésicules bronchiques les dilate et les enflé ; ce gonflement comprime les vaisseaux sanguins qui entrent dans la composition des poumons, les assaille et arrête la circulation du sang, et occasionne enfin la mort aux noyés ».

« Le secours le plus salutaire qu'on puisse donner à un noyé... c'est de le porter dans un lit bien bassiné et de lui masser le ventre de bas en haut, pour faire reprendre aux intestins affaissés et au diaphragme leur place naturelle ».

Le réchauffement avec draps et couvertures chaudes était en même temps proposé, voire de déposer le noyé sur un « tas de cendres échauffées ». Il est aussi proposé de mobiliser les noyés :

« Il faut secouer les noyés en les tournant et retournant, les soulevant de mille façons différentes dans leurs lits, plusieurs à cet effet conseillent de les étendre sur un petit matelas ou sur une couverture pliée en plusieurs doubles qu'on aura mis auparavant sur deux barils vides ; alors deux personnes dont l'une tient le noyé par la tête et l'autre par les pieds, pousseront et feront tourner et retourner alternativement ces deux barils l'un contre l'autre »



Représentation de la technique de réanimation sur tonneaux

Il est également décrit la nécessité de mettre dans les narines de la victime des épices ou éléments irritants, voire l'odeur de vieux souliers pour la faire éternuer ! L'usage d'une plume pour chatouiller le nez ou la gorge est aussi proposé.

Enfin comme le suggèrent les médecins vitalistes, le chirurgien Antoine Louis (1723-1792), légiste de la noyade et artisan en 1792 de la guillotine, le secours le plus efficace serait de « souffler de la fumée de tabac dans les intestins ». Pour cela il fallait d'introduire dans l'anus du noyé (fondement) le manche d'une pipe allumée³⁰, puis positionner sur la tête de celle-ci une autre pipe et souffler dans cet assemblage.

Certains noyés seraient ainsi revenus à eux d'après des descriptions souvent romancées de réanimations dans les guides médicaux.

Cette méthode aurait été imaginée par des bretons.

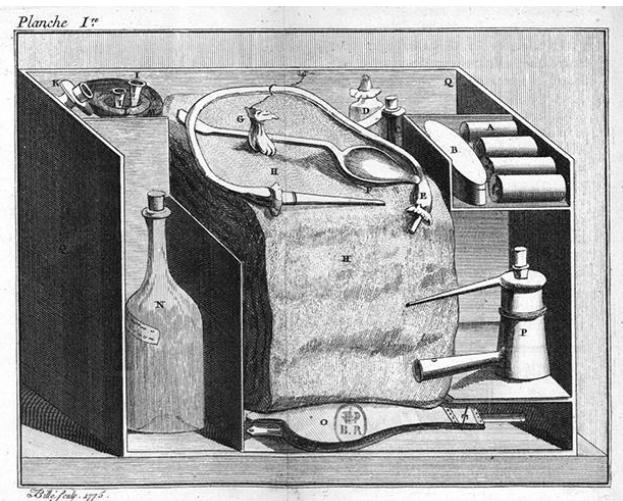
²⁹ Maurans, « *Essai sur les maladies qui attaquent le plus communément les gens de mer, conservant une méthode courte et facile pour les connaître, les guérir et même en préserver* » (manuscrit, 1786).

³⁰ Le matelot recevait à son embarquement trois livres de tabac



La technique de la fumigation: Illustration extraite des « observations sur la physique, sur l'histoire naturelle et sur les arts » de M. l'abbé Rozier, 1771-1793 - source: Gallica-BnF

Une machine fumigatoire est également inventée et mise au point à Paris et proposée dans un avis au peuple pour remédier aux noyades le long des fleuves, mais plus complexe d'assemblage



Appareil Fumigatoire
Boîte-entrepôt de Pia, 1775, in Détail des succès, 1776, doc. BHVP

Si le noyé reprenait conscience, il était préconisé alors de lui faire une saignée au cou. L'indication était de diminuer le sang vicié qui serait arrivé à la tête.

En dernier recours il est mentionné le « fer » : « *il faut suivre le précepte d'Hippocrate, qui dit qu'on doit secourir avec le fer ceux que les remèdes ne peuvent guérir* » Il s'agissait alors de pratiquer une incision de la trachée soit une trachéotomie.

Croyances et représentations : la noyade dans l'imaginaire maritime

La noyade sans être la première cause de mortalité à bord ne bénéficie d'aucune mesure de prévention. La recherche du naufragé n'est pas une priorité. L'hygiène et la recherche de la limitation des pertes liées aux fièvres et au scorbut sont par contre abordées dans les guides médicaux et enseignées. Une conception « hygiéniste » de la vie à bord a existé sur les vaisseaux de la marine royale comme sur ceux des Compagnies des Indes : on insiste par exemple sur la propreté, le lavage du linge et sur la notion de ventilation des ponts³¹. Il s'agit de pouvoir ramener les navires à bon port avec le nombre de marins nécessaires dans des temps les plus courts une fois leur cargaison acquise. Ce n'est pas toujours le cas, provoquant des échouages et naufrages faute, quelquefois, d'un équipage réduit et insuffisant à la phase finale du voyage.

La médecine n'apporte à l'époque pas de solution efficace, il n'existe pas dans la pharmacopée de bord de remède miracle et les protocoles proposés ne pouvaient qu'aggraver les choses. Tout au plus le réchauffement externe pour traiter l'hypothermie est-il conforme avec la physiologie. Les cas de fumigations décrits comme suivis de succès semblent assez peu probables. Nous pouvons envisager que la fumée chaude introduite par ce biais dans l'intestin aurait corrigé l'hypothermie d'un simple naufragé récupéré vivant et non noyé.

De nos jours les techniques de réchauffement par des voies plus consensuelles sont encore utilisées : des

³¹ Antoine Poissonnier-Desperrières, « *Traité sur les maladies des gens de mer* » (manuscrit, 1767).



systèmes de chauffage à air pulsé, des sources rayonnantes et centraux comme l'inhalation d'air chaud, la perfusion et lavage réchauffés, enfin le réchauffement par circulation sanguine extracorporelle.

Les autres techniques de l'époque comme saignées et purges sont l'illustration d'une science décriée par Molière dans le médecin malgré lui, souvent plus délétère qu'autre chose.

Il est important néanmoins de reconnaître que ces « chirurgiens navigants » obtenaient des résultats dans le traitement des « pathologies externes » lésions traumatiques associées aux accidents de bord tels que fractures et brûlures expliquant le dicton anglais « a good milk-cow and an able surgeon », une bonne vache à lait et un chirurgien capable.

Les prémisses de conseils de prévention et des mesures utiles pour diminuer la mortalité apparaissent dans des ouvrages comme l'avis au peuple de Tissot, proposant déjà d'éviter les traitements délétères et les médecins charlatans³².

Foi, superstitions et présages

Face à la grande précarité du marin à travers les océans, la foi reste l'outil le plus communément utilisé comme le résume parfaitement un capitaine : « face au naufrage, face au scorbut, face à la mitraille et aux boulets qui sifflent dans les haubans, bref face à la mort, officier et marin n'ont d'autre refuge qu'en l'infinie miséricorde divine »

Cette tradition perdure au travers des croyances plus ou moins chrétiennes pour éviter un mauvais sort mal maîtrisé.

Avant d'embarquer la présence d'un lapin, d'un chat, d'une femme, voire d'un prêtre est considérée comme un mauvais présage³³.

Les mouettes apparaissent être l'âme de mort, l'albatros est de mauvais augure, porter un anneau à l'oreille protège. Malgré les superstitions et des pratiques pas toujours en lien avec les bonnes pratiques chrétiennes, l'église accepte la communion des saints pour le disparu en mer. Les amis et membres de la famille doivent rechercher le corps des noyés si cela est possible. Même si le cadavre reste introuvable et qu'il est impossible de leur donner une sépulture chrétienne, un service funèbre symbolique est organisé. Une croix symbolique est transférée à l'église, placée dans un coffret de bois sur l'autel des trépassés³⁴.

Les noyades étaient ainsi redoutées par l'équipage et associées à des croyances populaires. La mort en mer suscitait une grande peur. Le noyé est entouré de croyance, son cadavre englouti fait douter d'une disparition comme les autres.

Était-il vraiment décédé, ce disparu sans le sacrement de l'aumônier du bord ?

Il est souvent imaginé avec une âme dans une errance infinie et le développement de mythes tels que celui du "hollandais volant", célèbre bateau fantôme dont l'apparition était considérée comme présage funeste. Ces phénomènes étaient entretenus par l'absence d'explications rationnelles des mirages marins (Fata Morgana) et la fatigue des équipages. Ces histoires de fantômes et de marins revenants justifiaient les rites de commémoration et l'anxiété liée aux disparitions en mer.

Conclusion

La noyade au XVII^e siècle est crainte et entourée de mystère et de fatalité résignée en raison d'une médecine sans beaucoup d'efficacité. La prévention n'existe quasi pas et ce n'est que tard que seront utilisés les gilets de sauvetage et l'organisation de

³² Samuel-Auguste-André-David Tissot, « *Avis au peuple sur sa santé* » (Lausanne : Société typographique, 1783).

³³ Lionel Chauchoy, *Superstitions et croyances des marins* Mémoire d'Opale, 2020

³⁴ Philippe Masson, *La mort et les marins* (Grenoble : Éditions Glénat, 1983)



secours comme l'ancêtre de la SNSM en 1826 sous une égide bénévole.

De nos jours encore, c'est essentiellement par des actions de prévention et d'information publique et par l'apprentissage précoce de la nage, que des vies pourraient être sauvées³⁵.

La surveillance des plages et la réanimation précoce n'empêchent pas un taux de mortalité proche de 28 %.

Vie de l'Association

Voyages d'études

Le 20 mars nous avons visité Morlaix, ses maisons à Pondalez et le site industriel exceptionnel de la Manufacture pour une exposition « l'Espace des Sciences »



Nous avons représenté le Musée au **Festival Lorient Océans** sur un stand dans la base sous-marine.



Enfin nous avons tenu un stand aux **Journées du Associations** où nous avons reçu la visite du Maire de Lorient Fabrice Loher



Conférences

Le 10 décembre, Brigitte Nicolas, Conservatrice en chef du patrimoine nous donnera une conférence à la salle de la Criée de Port-Louis sur les musées de la Ville de Lorient

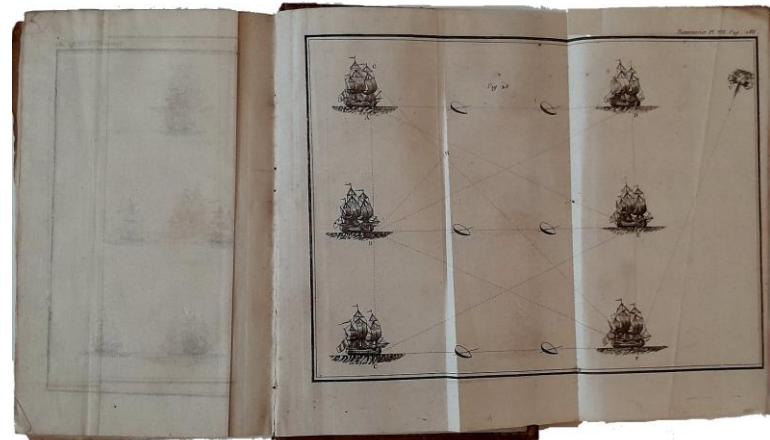
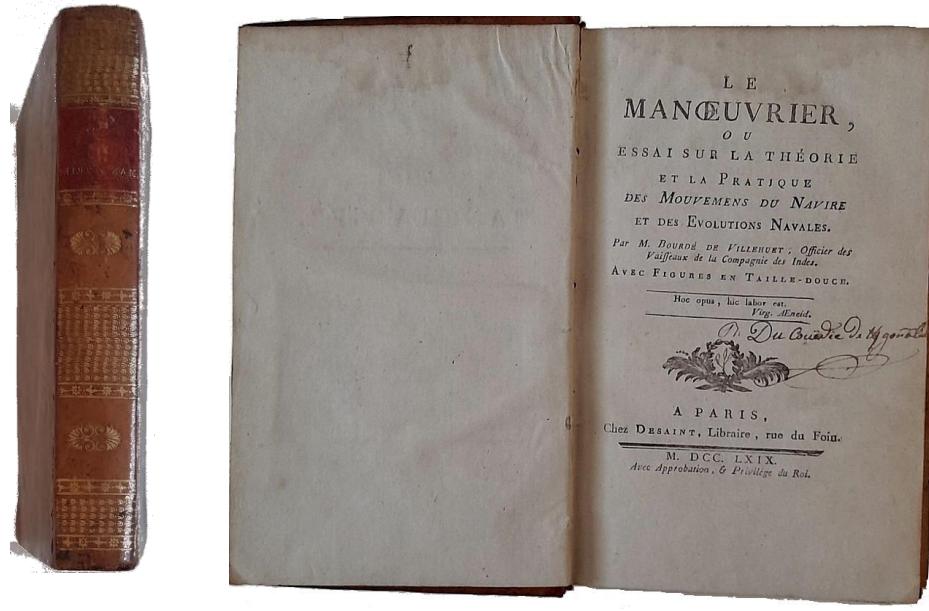
³⁵ Vidéo YouTube, « [Lien direct](#) »



Dons au Musée

Comme spécifié dans l'éditorial notre politique de dons au musée pour enrichir ses collections s'est poursuivie.

Ci-dessous quelques images de l'œuvre de Bourdé de la Villehuet qui rejoindra la bibliothèque du musée



Ce document est téléchargeable à partir de notre site : www.amis-musee-cie-inde.org