

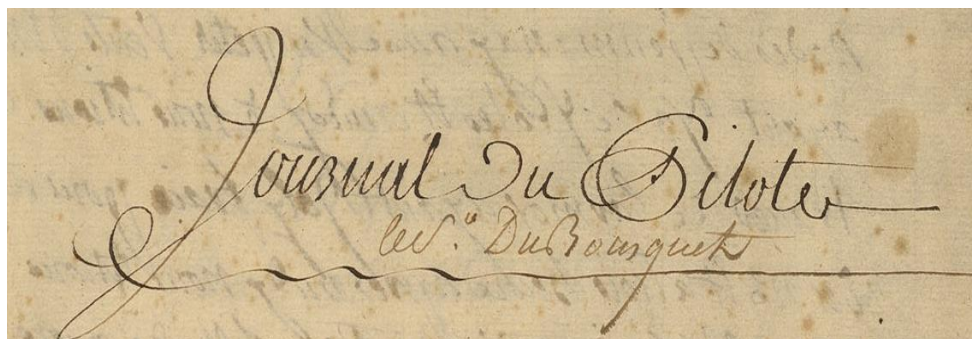
Compagnie des Indes

UNE CAMPAGNE MULTI MISSION DU *DUC DE BÉTHUNE* DANS L'OCÉAN INDIEN

par Jean-Yves Le Lan

De 1756 à 1758, le *Duc de Béthune*, navire de la Compagnie des Indes, réalise une opération de traite négrière de la côte d'Afrique de l'ouest à l'île de France mais aussi bien d'autres missions à la fois pour le Sénégal et dans l'océan Indien : convoyage de troupes, de passagers et de nourriture, transport de bois, de balles de café et de bœufs vivants.

Le pilote, le « sieur du Bousquet »¹, tient le journal de bord du navire en notant au jour le jour la position du navire, les conditions météorologiques et les principaux événements survenus en mer et aux escales. À partir de ce document², nous allons retracer le parcours et les différents chargements effectués par le navire.



Couverture du journal de bord rédigé par le pilote du Bousquet- AN, cote MAR/4JJ/7860.

Le vaisseau *Duc de Béthune*

Mais quelles sont les caractéristiques de ce navire ? Le *Duc de Béthune* est un bâtiment de la Compagnie des Indes, construit à Lorient de 1747 à 1748 et lancé le 30 avril 1748. Avant cette campagne de 1756 à 1758, il a effectué trois campagnes : deux en Chine de 1748 à 1750 et de 1751 à 1753 et une au Mascareignes de 1754 à 1755. Pour la campagne de 1756 à 1758, il est armé par monsieur Georges Nicolas Godeheu d'Igville (directeur). Il a une jauge de 600 tonneaux et est armé de 20 canons. Son équipage est composé de 125 hommes³ à l'armement. Il est commandé par le capitaine Jean Paul Véry de Saint Romain.

1 ¹ Jacques Sauzeac du Bousquet de Port-Louis.

2 Archives nationales, journal de bord du sieur du Bousquet, cote MAR/4JJ/7860.

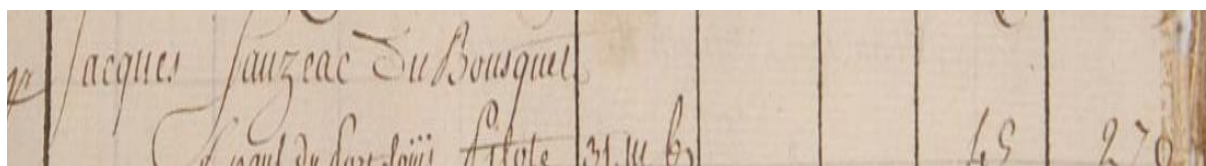
3 Quatre marins sont restés à terre à Lorient au départ et un est embarqué en supplément.

Le transport de troupes de Lorient à l'île de Gorée

Sa première mission consiste à transporter des troupes et des passagers pour l'île de Gorée au Sénégal. Le *Duc de Béthune* quitte Lorient le mercredi 28 janvier 1756. Nous savons par le rôle d'équipage qu'il a de nombreux soldats à son bord¹. Ces hommes sont sous le commandement de deux lieutenants de troupe, les dénommés Villar (Père) et Le Cher de la Chaise. Par contre, le chargement dans les cales au départ de Lorient ne nous est pas indiqué dans le journal de bord mais au débarquement, au vu de ce qu'il déposera au Sénégal et à Gorée, nous en aurons une petite idée.



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



Nom et prénom du pilote notés sur le rôle d'équipage à l'armement : Jacques Sauzeac du Bousquet – SHD-Lorient, cote 2 P 38-I-4.

Le vendredi 20 février 1756, le navire arrive en rade du Sénégal (Saint-Louis) où il mouille. Il a effectué ce trajet en 24 jours et a parcouru 2 430 milles marins. Dès le lendemain, l'équipage procède au débarquement de farine. Le 22 février, il poursuit la mise à terre de farine et d'eau de vie.

Ensuite, il embarque des passagers et trente veaux pour l'île de Gorée et appareille du Sénégal le dimanche 29 février pour l'île de Gorée où il arrive le lundi 1^{er} mars. Il y débarque

1. Service historique de la Défense – Lorient, rôle d'équipage du *Duc de Béthune*, cote 2 P 38-I-4.

dès le 3 mars des farines et des troupes (200 soldats et leur nourriture pour un an) et poursuit le débarquement de vivres le 4 mars, toujours par de la farine, de l'eau de vie et des quartiers de viande. Nous pouvons en conclure que le chargement, au départ de Lorient, était donc composé de ces soldats pour l'île de Gorée et de leur nourriture.

Le vendredi 5 mars, l'équipage procède au débarquement de canons de 24 pesant chacun 6 222 livres et il embarque beaucoup d'eau. Pour les canons, il utilise un rat (ponton) qui ne peut supporter qu'un seul canon. Le débarquement des canons dure jusqu'au 9 mars et dès le lendemain, il procède au déchargement de 3 180 boulets jusqu'au 12 mars. Le dimanche 14 mars, il charge encore de l'eau et prépare le navire pour recevoir des « Noirs ». Ces opérations de débarquement des munitions ont pour but d'alléger le navire afin d'embarquer beaucoup de nourriture et d'eau pour permettre d'effectuer le long voyage de traite en préparation.

Le 18 mars, il embarque à son bord 350 « noirs et naigrisses » (338 sur le rapport au désarmement). Il est nécessaire d'avoir une grande quantité d'eau à bord pour permettre à l'équipage et aux « Noirs » de s'hydrater pendant le voyage dont la durée évaluée est approximative car dépendante des vents et de l'état de la mer.

Le long trajet de traite de Gorée à l'île de France

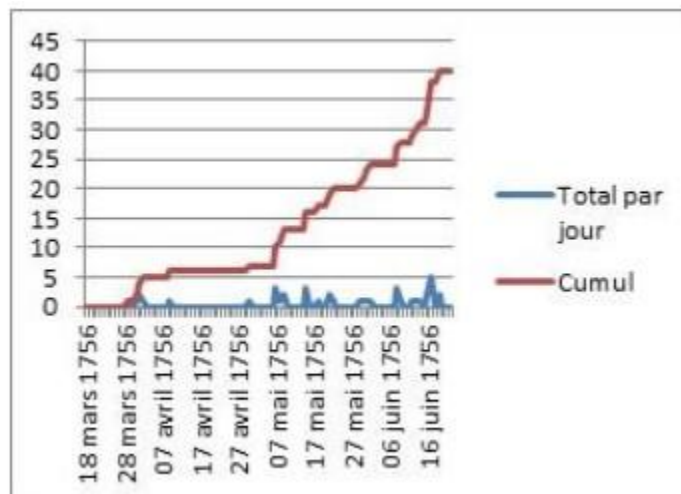


L'île de Gorée – Photo Jean-Yves Le Lan.

Le lendemain, le *Duc de Béthune* quitte Gorée pour l'île de France. Il passe la ligne équinoxiale le 14 avril 1756 et le cap des Aiguilles (extrémité sud de l'Afrique) le 29 mai. Après avoir parcouru 8 030 milles marins et ceci en 96 jours (un peu plus de 3 mois), le navire arrive à l'île de France le 22 juin 1756 où il débarque « les noirs et les négresses » (289 car il en a perdu 49 pendant la traversée¹) et les hommes malades de l'équipage au nombre de 18 (2 décès : un soldat, le nommé Damour, et un passager, Jean-Baptiste Radelecq).

À l'examen de la courbe des morts des « Noirs » pendant la traversée, on remarque que la fréquence des décès augmente vers la fin du voyage et que la pente de la courbe s'accroît.

1 40 uniquement répertoriés sur le journal de bord.



« Noirs » morts lors de la traversée Gorée-Île de France – Courbe Jean-Yves Le Lan.

Un chargement de bois de Petit Port à Grand Port de l'île de France

Le 15 juillet 1756, le *Duc de Béthune* part du port nord-ouest (Petit Port ou Port-Louis) pour rejoindre le port du sud-est de l'île de France ou Grand Port. Il mouille à Grand Port le 20 juillet. La veille le dénommé Nicolas Le Naire s'est noyé (Noté Le Ner sur le rôle d'équipage). L'équipage procède du 28 juillet au 20 août 1756 au chargement de bois. Il embarque par chalands et chaloupes 2 275 pièces de bois de différentes natures : des pièces de 15, 16, 20, 22, 24, 25, 26, 28 pieds de longueur, des planches, des courbes et des bois tors.

Le mercredi 25 août, il quitte Grand Port pour Petit Port. La veille, il a touché le récif en sortant mais a réussi à se dégager. Le 26, il arrive à Petit Port. Dans le journal de bord, il n'est pas fait état du débarquement du bois.

Une partie des marins de l'équipage est « renversée » (c'est-à-dire complète l'équipage d'autres navires) sur les vaisseaux : le *Duc d'Orléans*, le *Berry* et le *Seychelles* pour les armer en guerre. Il reforme son équipage avec d'autres hommes le 15 octobre¹⁻².

Du café pour l'île de France

Quelques jours plus tard, le 27 octobre 1756, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France pour l'île Bourbon et mouille le 29 octobre à Saint-Denis. Il se démunit de lest et embarque des balles de café du mercredi 3 novembre au vendredi 12 novembre. Le total à bord est de 7 800 balles de café.

Le 13 novembre, il part de Saint-Denis et rejoint l'île de France, en passant par Saint-Paul, le 22 novembre. Il débarque le café des soutes à partir du 24 novembre mais une grande partie reste à bord.

1 Op. cit., Service historique de la Défense – Lorient, cote 2 P 38-I-4.

2 Archives nationales, cote MAR/4JJ//144C/150.

Le 1^{er} décembre, le navire met une partie de son équipage à terre pour travailler au port et en reforme un à partir du 10 avril 1757 pour décharger le café et armer le navire pour Madagascar.



Sac de café – Photo Pixabay, libre de droits.

Des bœufs de Madagascar pour l'île de France

Le 22 avril 1757, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France (dénommée « *Morice* » dans le journal de bord) pour île Bourbon (dénommée « *Mascarin* » dans le journal de bord). Il mouille à Saint-Denis le 23 avril et navigue pour Fort Dauphin au sud de Madagascar à partir du 25 avril. Il y arrive le 3 mai après 10 jours de navigation et un parcours de 534 milles marins. Du 30 mai au 2 juin, l'équipage procède à l'embarquement de bœufs : 317 au total. Le vendredi 3 juin, le navire quitte Fort Dauphin et arrive à l'île de France le 25 juin où il débarque 300 bœufs¹ avec uniquement une perte de 4 bœufs. Ce qui est peu vu le temps que le navire a mis à revenir, 23 jours en parcourant 1 540 milles marins soit plus de 2 fois le nombre de jours et près de 3 fois la distance parcourue qu'à l'aller. Deux marins décèdent durant ce voyage : Corrantin Bellego et Jean-Baptiste Bro.

Le *Duc de Béthune* repart pour un deuxième voyage à Fort Dauphin le 13 juillet où il mouille le 22 juillet. Il a mis 10 jours pour le trajet et parcouru 614 milles marins. Il embarque une nouvelle fois des bœufs : 350² les 12 et 13 août et quitte Fort Dauphin le 17 août. Il mouille à l'île de France le 11 septembre et est au ponton le 12. Pour le retour, il a mis 26 jours et parcouru 1 650 milles marins. Il met à terre uniquement 280 bœufs car il a une perte de plus de 15 bœufs à cause d'un manque de vivres. Ce manque de nourritures pour les bovins n'est pas étonnant vu la durée du trajet pour revenir à l'île de France.

1 Incohérence dans les chiffres. Ceux donnés dans le document MAR/4JJ/144C/150 sont cohérents : 316 à l'embarquement et 312 au débarquement.

2 Incohérence dans les chiffres du journal de bord. 340 à l'embarquement et 310 au débarquement suivant document MAR/4JJ/144C/150.



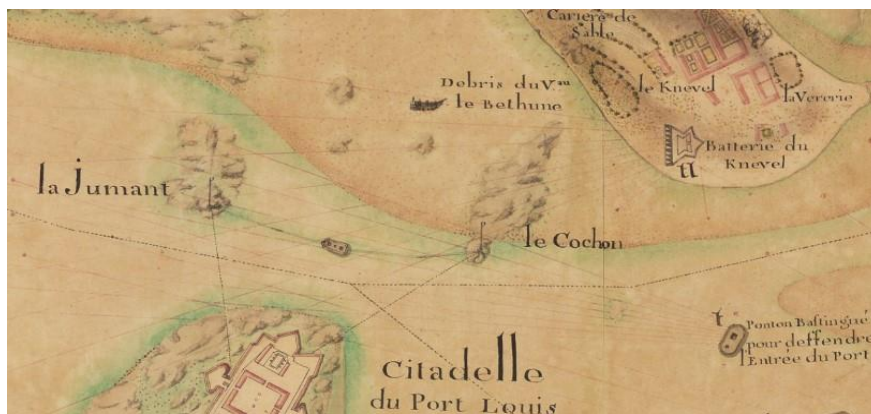
Bœufs de Madagascar (Zébus) – Photo Jean-Yves Le Lan.

Retour à Lorient

Après une préparation du navire par l'équipage, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France en passant par Saint-Denis puis Saint-Paul et rentre en France à partir du 24 octobre 1757.

Lors de son retour à Lorient, il combat contre un navire anglais le 4 février 1758. Le capitaine est blessé, sept hommes sont tués et il y a autant de blessés. Ce combat montre que ces navires de commerce de la Compagnie des Indes étaient susceptibles de mener des actions guerrières contre un ennemi en particulier pendant cette période de la guerre de Sept Ans (1756-1763).

Il arrive en vue de l'île de Groix le 8 février 1758 et il mouille sous Groix le 11 février après un parcours de 123 jours (4 mois) sans escale faisant 9 580 milles marins. Le 12 février en rentrant sur Lorient, il s'échoue à l'ouest des roches dénommées « *Le Cochon* » à proximité du Kernével. L'équipage se met rapidement au travail pour récupérer le matériel de la Compagnie car le navire est condamné.

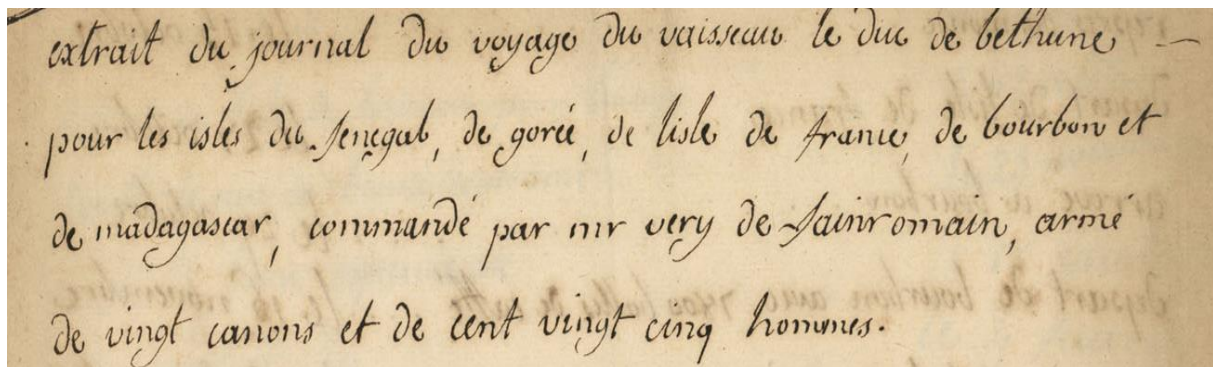


Localisation du *Duc de Béthune* à proximité du Cochon – Plan général des environs de Lorient au Port-Louis par monsieur de Saint-Pierre en 1758 – Source Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France.

Réflexions sur la campagne du *Duc de Béthune* de 1756 à 1758

- Un autre document est intéressant à exploiter sur cette campagne du *Duc de Béthune* : un rapport de 4 pages conservé aux archives nationales dans la série 4JJ¹. Il concerne des réflexions sur le transport des « *Noirs* » et, sur les qualités et l'état du navire.

Dans ce document², désigné comme « *extrait du journal de voyage du vaisseau le duc de bethune [...]* » et signé d'une signature illisible³, il est fait le bilan de la campagne du *Duc de Béthune*. Sur les deux dernières pages, il est noté des réflexions. Elles ont probablement été écrites par le capitaine du navire, le dénommé Jean-Paul Very de Saint Romain, car l'auteur écrit à la première personne du singulier alors que dans le journal de bord tenu par le pilote, le « *sieur du Bousquet* », celui-ci écrit à la première personne du pluriel. Ce document pourrait donc être les pages finales d'un journal de bord tenu par le capitaine.



Début de l'extrait du journal de voyage – Archives nationales, cote MAR/4JJ/144C/150, page 1.

Réflexions sur le transport des « *Noirs* »

Le premier commentaire est intitulé « *Réflexions sur le transport des noirs* » et nous le transcrivons en totalité ci-dessous.

1 Archives nationales, rapport au désarmement, cote MAR/4JJ/144C/150.

2 Il ne porte aucune identification et aucun numéro de page. Uniquement sur la première page, il est noté en haut à gauche le N° 66.

3 Cette signature semble de plus ne correspondre qu'à l'enregistrement du document et non à celle de l'auteur.

Réflexions sur le transport des noirs

Le vif interest que jay toujours pris aux affaires de la compagnie et a la réussite de ses projets m'engage a me flatter qu'elle voudra bien permettre que jaye lhonneur de luy représenter que quand elle fera prendre une cargaison entiere de noirs aux isles du Senegal et gorée, elle en perdra au moins la moitié, ce qui est prouvé par les remises des vaisseaux lhercule, le bristol, le chevalier marin, Si je n'ai perdu que la septieme partie des miens, c'est que me reposant sur ma vigilance et celle de messieurs les officiers je leur ais donné la liberté desque jay été a la voile, et que du cap de bonne esperance a l'isle de France je n'ai mit que vingt trois jours au lieu de quarante qu'on met ordinairement a se rendre, sans cette heureuse traversée me remettant au cours ordinaire je n'en eu pas sauvés cent, au lieu que si chaque vaisseau relachant a ces isles plutost que St iaque ou aillieurs, en prenoit chacun cinquante il en resulteroit un grand bien dans plusieurs points, premierement on seroit sur de les remettre en santé par l'attention qu'on pouroit redoubler pour un petit nombre, les vivres et principalement l'eau en plus grande abondance les sauveroit, on seroit dans le cas de leur faire faire plus d'exercice, ceque jay observé leur estre absolument necessaire, car par la vivacité avec laquelle le scorbut les saisit et le progrès qu'il fait sur eux, il paroît que leur sang est plus epais que le notre et a par consequent plus de besoin d'estre mis en mouvement ; secondement, ce seroit un secours dans un vaisseau mal armé en nombre et un suplement dont on tireroit party pour plusieurs choses et dans différentes circonstances, troisiement cela formeroit des matelots pour lisle de france dont le port est tres mal pourvû et dont malheureusement nous ne nous en appercevons que trop dans les occasions, ce qui provient de la quantité qu'on est obligé de distribuer sur differents travaux ; par cet arrangement on pouroit tous les ans en fournir près de quatre cent, le grand nombre etant absolument necessaire dans cette colonie, cela feroit le bien de lisle et de la compagnie qui par la eviteroit l'emprun des noirs et ne seroit plus dans le cas d'enrichir des particuliers a ses depends.

Ce texte indique les recommandations faites par le rédacteur aux instances dirigeantes de la Compagnie pour rendre plus efficaces ces opérations de traite. Nous pouvons les résumer en ces termes:

- Le rédacteur du rapport y donne son avis sur le transport de « Noirs » de l'île de Gorée à l'île de France.
- Il indique en premier que la Compagnie perdra au moins la moitié des « Noirs » pendant ce type de voyage si elle prend un nombre important de « Noirs » à Gorée. Pour affirmer ce point, il se base sur les voyages des navires : l'*Hercule*, le *Bristol* et le *Chevalier Marin*.

- Il précise que lui n'a perdu que le septième car il a laissé les « *Noirs* » en liberté pendant le voyage et qu'il n'a mis que 23 jours pour le trajet du cap de Bonne-Espérance à l'île de France alors qu'il se fait habituellement en 40 jours.
- Il suggère que chaque navire ne prenne pas plus de 50 « *Noirs* » à Gorée pour pouvoir bien les nourrir et surtout leur fournir suffisamment d'eau pendant le voyage.
- Un petit nombre permettra aussi aux « *Noirs* » de faire plus d'exercices ce qui lui semble absolument nécessaire pour éviter le scorbut et mieux faire circuler leur sang.
- Il indique que dans le cas d'un petit nombre, les « *Noirs* » pourront aider sur le vaisseau et qu'ainsi ils seront formés comme matelots pour l'île de France.
- Il pense qu'ainsi la Compagnie pourra disposer annuellement de 400 « *Noirs* » et qu'elle évitera aussi de payer des particuliers pour disposer de « *Noirs* » comme main-d'œuvre.

À l'analyse de ces éléments, il apparaît nettement que le rédacteur déconseille le transport d'une grande quantité de « *Noirs* » entre Gorée et l'île de France, le voyage étant trop long pour les possibilités d'embarquement de vivres et d'eau douce. Il préconise des voyages avec uniquement une cinquantaine de « *Noirs* » dans de bonnes conditions pour éviter le scorbut et précise que ceux-ci pourraient ainsi servir à bord du navire et ensuite comme matelots car la Compagnie manque de main-d'œuvre à l'île de France.

Réflexions sur les qualités du *Duc de Béthune*

Le deuxième paragraphe concerne des commentaires sur le navire et est intitulé « *Sur le vaisseau le duc de bethune* ». Il est retranscrit ci-après.

Sur le vaisseau le duc de bethune

les mauvaises qualités qu'on m'avoit assuré qu'avoit le vaisseau le duc de bethune m'engagerent d'abord d'aller en tatonnant pour luy faire porter la voile necessaire en tout temps et surtout en temps de guerre, mais je ne fus pas longtemps sans m'appercevoir que jaurais tout lieu d'en estre content, réellement il a les quatre bonnes qualités qu'on demende a un navire marchand, il marche tres passablement, gouverne comme un poisson, ne derive que tres peu et porte tres bien la voile pourvû qu'on ait attention de luy bien prendre le pied, cequi est absolument necessaire pour le bien faire marcher il demende a estre fort chargé et surtout sur le devant, en un mot je n'ai a luy reprocher que sa viellesse. Ses hauts jouoient prodigieusement en consequence avant de partir de lisle de France, je fais lever toutes ses courbes, changer ses chevilles, rajuster le tout et y ai ajousté dix courbes, six sur le gaillard, deux sur le pont et deux dans l'entrepont, moyennant quoy il me paroît passablement lié. dans la rareté on pouoit luy faire faire un

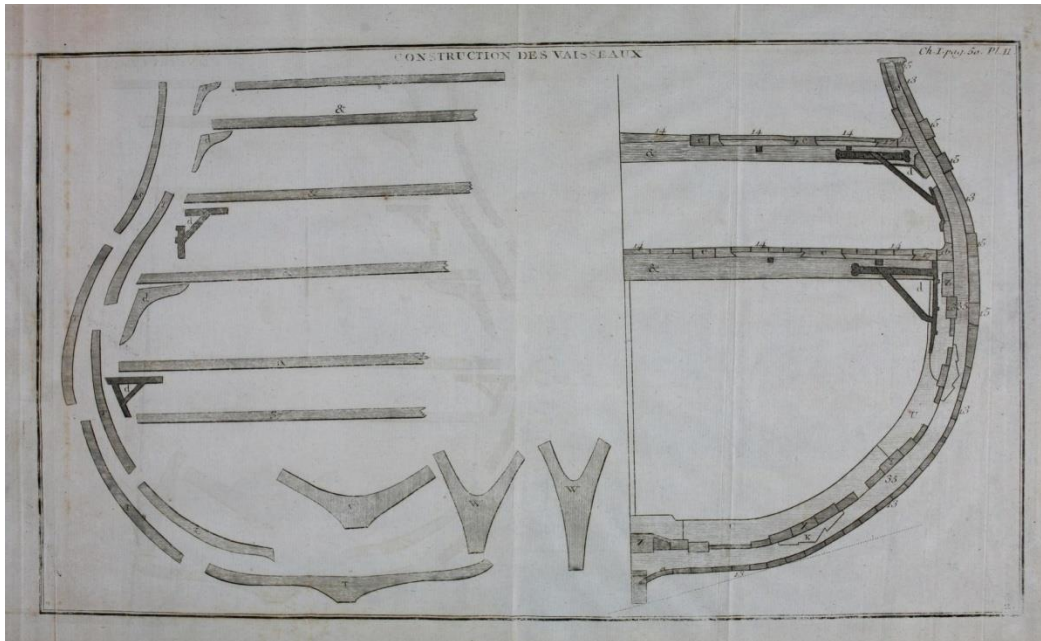
voyage de l'île de France, mais pour cet effet il faudroit visiter son mat de beaupré et peutest le changer, examiner scrupuleusement sa cale à leau, les coltis et les guirlandes m'en paroissent en mauvais état, il faudroit dans sa carène le dedoubler entierement et voir son francbord.

Le rédacteur indique ce qu'il pense du navire le *Duc de Béthune*¹. Il explique comment il a pris en main le navire avec quelques craintes sur ses qualités pour se rendre compte assez rapidement qu'en fait, c'est un bon navire.

- Il note qu'on lui avait indiqué que le *Duc de Béthune* avait de mauvaises qualités probablement nautiques et structurales.
- Il indique qu'il a été progressivement pour solliciter le navire et qu'il s'est rapidement rendu compte que c'était un bon navire.
- Il lui trouve 4 qualités : il avance bien pour un navire marchand, il gouverne très bien, il ne dérive que très peu et il porte bien ses voiles.
- Il précise que pour qu'il navigue bien, il demande à être chargé sur l'avant.
- Il termine en indiquant que le seul reproche qu'il a à lui faire est sa vieillesse.
- Il note ensuite qu'il a fait reprendre les liaisons dans les hauts avant le départ de l'île de France et rajouter quelques renforcements.
- Il conclut que si on veut lui faire réaliser un nouveau voyage, il faudra vérifier le mât de beaupré et peut-être le changer, examiner sa cale à eau et contrôler sa carène.

Le *Duc de Béthune* est un navire mis à l'eau en 1748 et il a effectué trois autres voyages (deux en Chine et un aux Mascareignes) avant cette campagne de 1756 à 1758. En 1758, il a donc 10 ans et a parcouru un grand nombre de milles nautiques. Le capitaine le considère comme vieux mais ayant de très bonnes qualités de navigation. Il indique en particulier que ce sont les liaisons dans les hauts qui « jouent ». C'est-à-dire qu'il y a des désolidarisations entre les membrures de coque (renforts transversaux de la coque) et les baux (ou barrots) de pont (renforts transversaux sous les ponts). Ces pièces sont liées par des courbes (dénommées aussi goussets) et les chevilles de leur fixation sont probablement détériorées. Autre pièce sans doute à changer le mât de beaupré situé à l'avant qui est fortement sollicité dans les tempêtes. Il conseille aussi d'examiner la cale à eau et les guirlandes (fortes pièces de bois qui croisent horizontalement et obliquement l'étrave afin de lier étroitement cette extrémité du bâtiment au reste de la structure). Pour la carène, il précise qu'il faudrait la dédoubler pour l'examiner et en particulier au franc-bord (côté du navire au dessus de la ligne de flottaison). Il estime que s'il devait faire un cinquième voyage, il nécessiterait une bonne révision et probablement le remplacement de certaines pièces mais il ne pense pas qu'il doit être condamné.

1 Ce qui est surprenant sur ce document, c'est que l'auteur dans ce bilan cite la date d'arrivée à Lorient, soit le 12 février 1758, sans faire état du naufrage et des endommagements dus au combat du 4 février contre le navire anglais. La suggestion de remettre éventuellement le navire en état pour faire un autre voyage à l'île de France est donc étonnante car nous savons par ailleurs que le navire n'a pu être récupéré. Ce document a donc probablement été rédigé les jours suivants l'échouage avant de condamner le navire.



Nicolas Ozanne (1728-1811). Construction des vaisseaux. Membre du vaisseau détachés les uns des autres. Couple; en d - « courbes des baux » ou « goussets de barrot », en bois et en fer – dessin de 1752 - Wikipédia, Oimabe.

En guise de conclusion

Le *Duc de Béthune* est parti de Lorient 747 jours soit plus de 2 ans du 28 janvier 1756 au 12 février 1758. Il a parcouru 24 780¹ milles marins (45 893 kilomètres) donc plus d'un tour de la terre. Pendant ces deux années, il a été approximativement 340 jours à la mer soit un peu moins d'une année. Il a donc passé plus d'une année dans les ports sans naviguer : Petit Port (Port-Louis), Grand Port, Fort Dauphin, Saint-Denis et Saint-Paul. Pendant les escales, il a subi des entretiens et son équipage a parfois quitté le bord pour servir sur d'autres bateaux ou à terre. La campagne du *Duc de Béthune* de 1756 à 1758 est intéressante car elle montre que les navires de la Compagnie des Indes n'ont pas transporté que des marchandises nobles mais aussi des hommes (passagers et esclaves) et des marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'approvisionnement de l'île de France. Les deux voyages pour aller chercher des bœufs à Madagascar sont bien particuliers car il est difficile d'imaginer sur un bateau de cette taille (une trentaine de mètres de longueur) autant d'animaux qu'il fallait nourrir et nettoyer pendant plus d'une vingtaine de jours.

Le *Duc de Béthune* est donc parti de France avec des troupes pour Gorée et leurs vivres. Il a effectué ensuite une opération de traite à destination de l'île de France. Une fois dans l'océan Indien, il a réalisé plusieurs trajets dans les Mascareignes et sur Madagascar pour procéder à l'approvisionnement de l'île de France : bois, café, nourriture (bœufs). Par contre,

1 Les distances parcourues sont celles relevées sur le journal de bord où ne sont pas notés les petits parcours. Elles sont notées en lieue (1 lieue est égale à 3 milles marins – 1 mille marin est égal à 1,852 kilomètre). La vitesse moyenne de navigation est d'environ 3 nœuds avec une moyenne maximale journalière de 7 à 8 nœuds).

nous n'avons pas trouvé ce qu'il transportait au retour car dans le bilan au désarmement du navire, il n'est fait état d'aucune marchandise.

Concernant les réflexions sur le transport des « *Noirs* » de Gorée à l'île de France et sur les qualités du navire, nous pouvons conclure que ces commentaires apportent un éclairage sur la difficulté d'apporter de la main-d'œuvre de l'Afrique de l'ouest à l'île de France et sur les qualités de navigation de ce type de navire (600 tonneaux) très utilisé par la Compagnie.

Pour fournir de la main-d'œuvre à l'île de France, le rédacteur préconise de prévoir un moins grand nombre de « *Noirs* » à transporter et de leur assurer de meilleures conditions lors du voyage et une intégration avec les hommes assurant la manœuvre du navire et aussi une fois à l'île de France.

Quant au navire, il s'avère, d'après les dires du rédacteur, que le *Duc de Béthune* est un bon bateau qui navigue bien. Il signale par contre que celui-ci nécessite un entretien régulier car des pièces ont été changées et d'autres seraient à remplacer en particulier sur l'avant du navire fortement sollicitée en mer.

Jean-Yves Le Lan

Sources

- Archives nationales, journal de bord du *Duc de Béthune* (1756-1758), cote MAR/4JJ/7860.
- Archives nationales, rapport au désarmement, cote MAR/4JJ/144C/150.
- Service historique de la Défense à Lorient, rôle d'équipage du *Duc de Béthune* à l'armement, cote 2 P 38-I.4.
- Service historique de la Défense à Lorient, armement du navire, cote 1 P 219-191.
- Service historique de la Défense à Lorient, désarmement du navire, cote 1 P 235b-141.

