

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Le voyage : organisation, conditions, réalisation

Gérard Lafleur

Numéro 138-139, mai-août-septembre-décembre 2004

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1040707ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1040707ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lafleur, G. (2004). Le voyage : organisation, conditions, réalisation. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (138-139), 11-27.

<https://doi.org/10.7202/1040707ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2004

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Le voyage : organisation, conditions, réalisation

Gérard Lafleur
gerard.lafleur@wanadoo.fr

Le recours à l'immigration pour combler les besoins de main-d'œuvre a été pensé dès les années 1830. Dans un premier temps on ne se soucia pas ou peu des conditions dans lesquelles les immigrants voyageaient.   partir du moment où l'on décida de recourir systématiquement à l'immigration r glement e, avec l'aide de l'état et des collectivités locales, le problème des conditions du voyage se posa et l'on prit des mesures r glementaires.

Dans cette communication, nous ne traiterons que des conditions de voyage des immigrants indiens, d'abord de l'aller, Inde – Guadeloupe, puis du voyage de retour à un moment où les navires à vapeur, les steamers, commençaient à remplacer les voiliers, les clipppers. Les documents sur lesquels nous nous sommes appuyés ont été choisis en raison de l'intérêt qu'ils présentent : le dossier du *Nantes-Bordeaux*, du fait que le contrat a été établi pour un voilier et qu'il a d  être modifié pour correspondre aux conditions de voyage d'un steamer ; le voyage de rapatriement par le voilier *Paul-Adrien*, parce qu'il est un des rares pour lequel nous possédons la liste des rapatriés.

Tout d'abord, rappelons les textes r glementaires qui encadraient l'immigration et le rapatriement des ouvriers en fin de contrat. Le décret du 13 février 1852 signé par Louis-Napoléon prévoyait, dans son titre I, article 2, le droit au passage de retour pour l'immigré, sa femme et ses enfants non adultes, à l'expiration de son contrat d'engagement, la dépense devant être prise en charge par la colonie concernée. En revanche, les conditions du voyage aller n'étaient pas exactement pr cis es¹.

1. *Bulletin officiel de la Guadeloupe*, 1852, p. 612-618, n  383 : décret sur les immigrations dans les colonies françaises, ainsi que sur les engagements et la police du travail, 13 février 1852. ADG, 3 K¹.

Le décret du 27 mars suivant, concernant l'attribution d'une prime pour l'introduction des immigrants dans les colonies françaises d'Amérique, organisait dans ses attendus l'obligation et les conditions d'intervention de l'État :

« Considérant que la grande distance des mers d'Asie à celle des Antilles ne permettrait pas à une entreprise privée d'accomplir, par ses seules ressources, ce genre d'opération dans les conditions nécessaires pour son succès et avec les garanties que réclame l'humanité ;

Considérant qu'il est d'une réelle importance que la première immigration d'Asie aux Antilles françaises soit confiée à un capitaine du commerce déjà exercé à la conduite d'opérations semblables entre l'Inde et la Réunion... »²,

le gouvernement accordait au capitaine Auguste Blanc une prime d'introduction en contre-partie d'obligations dont celle de prévoir au moins un sixième de femmes et qu'un ou plusieurs navires « *de construction spéciale agréée par l'Administration, seront affectés à l'opération...* »³, plus l'introduction de balles de riz pour la nourriture des immigrants.

Les conditions et le prix du voyage étaient encadrés par un marché passé entre les entrepreneurs et l'État et ou la colonie concernée.

I – MARCHÉ POUR LE TRANSPORT DES IMMIGRANTS

Le marché que nous prenons en exemple a été signé d'une part, par Brumant, Beauperthuy et C^{ie}, négociants propriétaires domiciliés à Pointe-à-Pitre, chargés de pouvoirs de la Compagnie nantaise de navigation à vapeur par son directeur Bernard, également directeur de la banque maritime, domicilié à Paris et, d'autre part, par l'administration de la Guadeloupe représentée par son directeur de l'Intérieur. (Les qualités de Bernard mettent en valeur le fait que le transport d'immigrants était aussi et surtout une bonne affaire économique, mettant en jeu des sommes considérables rapportant des bénéfices confortables). Il était prévu pour un voyage aller et retour de Pondichéry et Karikal vers la Guadeloupe et de la Guadeloupe vers Pondichéry et Calcutta, pour 550 travailleurs immigrés et 700 à 750 rapatriés par le vapeur (ou steamer) *Nantes-Bordeaux*. Les clauses du contrat donnent des informations sur les conditions des voyages. Signé le 3 mai 1888, il prévoyait dans son article 5 l'organisation des locaux pour le logement, les soins et l'alimentation des voyageurs.

Il est intéressant car il s'agit d'un contrat-type qui avait été élaboré pour un voyage par voilier. On a donc prévu des approvisionnements pour un voyage de 160 jours, alors que le voyage par steamer ne devait durer que 60 jours. Il faudrait donc réduire les quantités indiquées des 2/3. Or, d'après l'acte n° 7 de 1883 du gouvernement des Indes régissant l'émigration des sujets anglais à destination des Antilles françaises, les

2. *Ibid.*, p. 364-367, n° 166 : décret concernant l'allocation d'une prime pour l'introduction des immigrants dans les colonies françaises d'Amérique, 27 mars 1852. À noter que les opérations d'immigration depuis l'Inde en direction de la Réunion ont commencé avant celles des Antilles.

3. Souligné par nous.

calculs doivent être établis et les vivres embarqués pour un voyage de 12 semaines ou 84 jours quand il s'agit de bateaux à vapeur prenant des travailleurs. Ainsi donc, comme le fait remarquer le gouverneur des comptoirs français de l'Inde, si 160 jours sont excessifs, 60 jours sont insuffisants et les autorités anglaises n'accepteront pas ce délai, d'autant que les navires ayant déjà fait le voyage en direction de la Guadeloupe, de la Martinique ou de la Guyane ont mis de 56 jours à 89 jours⁴.

Les dispositions concernant l'organisation de l'espace étaient les suivantes :

« **Le pont supérieur**... devra présenter un espace libre et couvert suffisant pour le nombre d'immigrants qui devront être embarqués.

Le local destiné à servir d'hôpital sera placé en lieu convenable et dégagé de tous objets dangereux ou bruyants, tels que chaînes de gouvernail, treuil de barre etc. etc. ... ses dimensions seront calculées de manière à pouvoir soutenir un nombre de malades égal au moins à 3 % du contingent à embarquer, sans que ce *quantum* puisse s'ajouter à celui résultant du cubage de l'entrepont qui servira seul à déterminer le contingent. Les femmes y seront logées séparément. Deux couchettes d'une largeur double de celle ordinaire seront spécialement réservées pour les femmes en couche...

Une **pharmacie** y sera annexée et devra être établie, soit dans l'hôpital même, soit dans la dunette...

La **cuisine** destinée à la préparation de la nourriture des immigrants et émigrants sera distincte de celle de l'équipage.

Les chaudières seront en tôle de bonne qualité, de quatre à cinq millimètres d'épaisseur pour le fond et de trois millimètres pour les côtés et munies de couvercles. Leur capacité sera assez grande pour suffire à la préparation en une seule fois, des aliments destinés à chaque repas, à raison de deux litres et demi par ration de 672 grammes de riz cru, plus un quart du volume total. La chaudière destinée au cari sera proportionnée à l'effectif du convoi. Il y aura une chaudière de rechange pour le riz, une pour le cari et leurs couvercles. Il sera embarqué une feuille de tôle avec rivets pour les réparations à faire au cours de voyage. Il sera en outre, disposé un petit fourneau fixe portatif pour les besoins de l'hôpital.

Des charniers en tôle et un bouillage seront disposés sur le pont pour l'usage exclusif des Indiens... »⁵

L'entrepont devait être blanchi à la chaux au moins une fois par semaine et les effets de couchage mis à l'air sur le pont chaque jour si le temps le permettait. Une cloison fixe à claire voie séparera la partie affectée aux hommes et à celle réservée aux femmes et aux enfants de manière à empêcher toute communication. Dans le cas où la surface de l'entrepont ne suffirait pas pour le couchage du nombre d'immigrants admis d'après sa capacité cubique (1,7 m³) par individu, plus les intervalles nécessaires à la circulation, il devra être établi pour y suppléer, d'après les indications de la commission, des lits de camp ou tout autre moyen de couchage à mi-hauteur. Il sera nécessaire dans tous les cas, en dehors

4. 1885 - Loire inférieure (Guadeloupe) 89 jours. Ville de Saint-Nazaire (Martinique) 72 jours. 1886 - Ville de Saint-Nazaire (Guyane) 56 jours. 1887 - Nantes-Bordeaux (Guyane) 68 jours. Nantes-Le Havre (Guadeloupe) 67 jours.

5. Marché de gré à gré, 8 mai 1888. CAOM, Séries géographiques, Guadeloupe, c. 15, d. 160 et ADG, 1Mi 660.

de l'espace laissé aux immigrants sur le pont ou dans l'entrepont, un local suffisant pour le logement de l'équipage. (Art. 5)

Le navire devra, par les soins et sous la responsabilité du capitaine être entretenu dans un état de propreté constant ; chaque jour, pendant la traversée, tous les immigrants valides devront monter sur le pont supérieur et pendant ce temps, l'entrepont sera soumis à un lavage et un nettoyage complets (art. 6).

Les approvisionnements en vivres et en eau douce, les médicaments etc. devront être calculés d'après les bases déterminées dans le tableau qui fait suite au cahier des charges (art. 7).

Le navire pourvu d'un **appareil distillatoire** sera autorisé à réduire la quantité d'eau à embarquer, dans la proportion d'un cinquième du rendement minimal de cet appareil. L'eau sera logée dans des caisses en tôle ou dans des pièces à eau en bois de chêne ou de teck cerclées en fer et parfaitement conditionnées. Il sera tenu compte des relâches dans le calcul des approvisionnements d'eau. Le navire devra aussi avoir au départ de Pondichéry ou de Pointe-à-Pitre, et à chacun des points d'escale, un approvisionnement suffisant pour la durée de sa navigation jusqu'au plus prochain port.

À son départ de Pondichéry, le navire devra relâcher à Maurice ou à la Réunion, au Cap et à Sainte-Hélène et vice-versa au départ de la Pointe-à-Pitre, suivant l'appréciation du médecin, délégué du gouvernement français, pour prendre des vivres frais et renouveler ses provisions d'eau (art. 8). Les vivres seront embarqués, tant à Pondichéry qu'à Pointe-à-Pitre, que dans la proportion d'un tiers à charge de les compléter dans les escales mentionnées ci-dessus.

Les vivres embarqués correspondent aux besoins de voyageurs indiens. Par exemple sont amenées des feuilles de bétel. Il est prévu 19 feuilles par adulte et par jour ainsi que de la « chaux pour bétel », 2 grammes par jour et par personne. On embarque également des moutons ou cabris et des volailles pour la viande fraîche, mais aussi du poisson salé, de la viande de porc salée ou du mouton en conserve.

On prévoit du curcuma ou safran pour la préparation du colombo, 14 grammes par jour et par personne, 3 pierres à cari et des « bailles »⁶ en bois pour le cari. La ration de riz est de 1 kg par jour et on prévoit des bailles en bois de 2 litres pour le riz. Parmi les éléments qui nous semblent spécifiques, on trouve la coriandre (8 g par personne) et du tamarin (56 g par personne). Le café est amené vert et grillé sur le navire⁷.

On y trouve également tous les éléments nécessaires à la vie à bord, y compris le bois à brûler et du charbon de bois pour la cuisine. Il va de soi que la machine à vapeur du navire fonctionne, elle, avec son propre combustible constitué de houille. On peut donc imaginer une véritable village flottant fonctionnant sur le navire pendant au moins 60 jours avec ses rythmes.

Une question pratique se pose. Le navire devait transporter des Indiens majoritairement hindouistes, issus de Pondichéry et Karikal à l'aller, mais au retour s'ajoutaient des originaires de Calcutta, en général musulmans.

6. Il s'agit de récipients en bois, sortes de baquets.

7. Marché de gré à gré..., *op. cit.*

Or, on trouve dans les approvisionnements du saindoux et de la viande de porc salée. Une séparation stricte lors de la préparation des repas était-elle prévue ? Les Indiens qui revenaient au Bengale après un séjour en Guadeloupe continuaient-ils à pratiquer leur religion ? C'est un point à éclaircir. Cependant, le problème avait déjà été traité sur la demande des autorités anglaises par la dépêche ministérielle du 4 février 1876 qui prévoyait de remplacer certains articles par d'autres comme l'emploi du saindoux et de la viande de porc salée « pouvant donner lieu à bord à des difficultés si le contingent comprend un certain nombre de musulmans... »⁸

II – INTRODUCTION DE TRAVAILLEURS PAR LE NANTES-BORDEAUX

Le navire utilisé pour la réalisation du marché analysé ci-dessus, était le *Nantes-Bordeaux*, steamer en fer mesurant 75 m de long, jaugeant 1 611 tonneaux, appartenant à la Compagnie nantaise de navigation à vapeur et reconnu en France en mai 1887 apte à rapatrier 750 Indiens de Cayenne à Pondichéry, après des modifications apportées pour le bien être des immigrants. Il quitta Saint-Nazaire le 10 juin 1888 pour arriver à la Réunion le 16 août au soir et repartir le 22, chargé d'un convoi de rapatriement de 1 006 personnes, 620 hommes, 225 femmes, 135 enfants de 1 à 10 ans et 28 enfants de moins de 1 an. L'encombrement est évident. Cela causa la mort de 11 hommes, 2 femmes. Deux autres hommes sont morts en rade. Le convoi arriva à Pondichéry le 4 septembre et le débarquement eut lieu le 8.

A – Description du navire

Sur l'avant se trouve le gaillard. Derrière ce gaillard est un espace occupé en partie par diverses installations, puis, plus en arrière, vient un château se prolongeant jusqu'au spardeck⁹ qui occupe une grande partie de l'arrière.

Le gaillard d'avant renferme le logement de l'équipage. La partie du pont située entre le gaillard et le château contient les latrines de l'équipage, puis les cuisines des passagers au nombre de deux, placées, l'une à tribord, l'autre à bâbord. Derrière ces cuisines, également de chaque côté, se trouvent les latrines réservées aux femmes. Deux nouvelles latrines ont été établies à Calcutta en arrière de celles existant et en avant du château. Les latrines ayant servi pendant le voyage de la Réunion aux Indes ont été condamnées à Calcutta. Vient ensuite le château où se trouvent la machine et ses dépendances et sur les côtés, des cabines d'officiers, l'office, la bouteille, etc. Enfin, le spardeck, divisé en trois parties : la première, la plus petite, est occupée par la cuisine du personnel du bateau, la seconde plus grande, sert de logement à une partie des Indiens,

8. Lettre de Fawtier, gouverneur p. i. des établissements français de l'Inde, 23 juin 1888. CAOM, Séries géographiques, Guadeloupe, c. 15, d. 160 et ADG, 1 Mi 660.

9. Pont léger sur montants, recouvrant les cabines et salons du pont supérieur des paquebots.

la troisième est réservée pour l'hôpital. Le dernier compartiment a été divisé en deux par une cloison à Calcutta : la portion tribord, seule laissée à l'hôpital, la portion bâbord convertie en logement pour les Indiens.

Le pont du navire ainsi surchargé offrait un espace insuffisant aux 605 émigrants grands et petits qui s'y trouvaient comme passagers. Le faux pont qui a servi de logement aux émigrants, ainsi que le spardeck était divisé en quatre compartiments, deux à l'avant, deux à l'arrière, ceux-ci séparés des deux premiers par la machine. Deux de ces compartiments et une moitié du troisième ont été occupés par les passagers, le reste, c'est-à-dire un compartiment et demi, a été rempli par une partie de la cargaison de riz embarquée à Calcutta pour le compte d'un négociant de la Pointe-à-Pitre (autorisé par l'article 13).

Les logements étaient garnis de chaque côté de trois rangs de lits de camp superposés, ce qui les rendait défectueux au point de vue de la circulation de l'air, de la propreté et du peu d'espace laissé aux émigrants entre chaque rang. Le cube d'aération y était néanmoins plus que suffisant selon la réglementation, chaque émigrant ayant eu un espace cubique de 2,9 m³ y compris le spardeck, au lieu des 1,7 m³ prévus par le contrat d'affrètement. Les moyens d'aération consistaient en larges écoutilles, claires-voies, manches à air et hublots. Les écoutilles ont été en partie fermées et surmontées de dômes à Calcutta, le nombre des manches à air y a été augmenté.

On peut en dire autant du spardeck. Une partie de ce local, augmentée de la moitié de l'hôpital, a également servi de logement aux passagers. Dans le spardeck il n'avait été établi que deux rangs de lits de camp superposés.

L'hôpital, partagé en deux à Calcutta en vue de donner plus de place aux passagers s'est trouvé réduit aux dimensions suivantes :

longueur moyenne :	8,48 m
largeur moyenne :	4,60 m
hauteur :	2,00 m
cubage total :	8 016 m ³

Il était divisé en trois pièces, l'une contenant 12 lits pour les hommes, les deux autres contenant quatre lits chacune pour les femmes. L'une de ces deux chambres était plus grande que l'autre ; ses écoutilles étaient plus larges et ses lits plus vastes. C'est ce compartiment qui avait été réservé aux femmes en couches.

Les deux cuisines des émigrants placées l'une à tribord, l'autre à bâbord, contiennent six chaudières ayant chacune une capacité de 230 litres, plus une chaudière plus petite pour le cari ; deux de ces chaudières étaient en mauvais état - il a fallu prendre des précautions pour les utiliser jusqu'à l'arrivée. La commission chargée de visiter le navire a jugé qu'elles n'étaient pas en état de servir pendant le voyage de retour et a prescrit de les faire réparer.

Le steamer est pourvu de deux appareils distillatoires, indépendants l'un de l'autre, pouvant fournir dans les 24 heures, 7 à 8 000 litres d'eau environ.

B - Constitution du convoi

Nous avons vu que le contrat prévoyait un embarquement à Pondichéry et Karikal. Or, ces deux comptoirs ne purent fournir un nombre suffisant d'immigrants. Reprenons la chronologie des faits :

La décision d'introduire dans l'année 1888, 500 Indiens de Pondichéry a été prise par le Conseil général de la Guadeloupe lors de sa session ordinaire de 1887, « à charge pour les engagistes d'en supporter tous les frais... » N'oublions pas que la Guadeloupe vient de sortir de la première crise sucrière et que la colonie avait décidé de ne plus subventionner l'immigration¹⁰.

Aussitôt le gouverneur de la Guadeloupe en avise le sous-secrétaire d'État aux colonies et son collègue des Établissements français de l'Inde. Il se met également en contact avec les représentants locaux de la C^{ie} nantaise de navigation à vapeur, afin de leur demander s'ils voulaient bien se charger du transport. Dès réception de la lettre, le gouverneur de Pondichéry la transmet à l'agent français d'émigration qui en accuse réception immédiatement¹¹.

Le 28 avril, le gouverneur de la Guadeloupe confirme les désirs de la colonie et demande par dépêche de « préparer un convoi d'Indiens agriculteurs, plus possible de Karikal, 550 adultes ou équivalent » Une date est indiquée : le convoi doit être prêt fin juillet. Un délai trop court pour rassembler autant de travailleurs, répond le gouverneur, « le racolage est difficile » car dit-il « aucun convoi ne nous ayant été demandé depuis 5 ans, le service de l'émigration est complètement désorganisé. La société qui s'était formée à Pondichéry pour faire les avances de fonds à l'agent d'émigration n'existe plus, l'agence de Karikal n'a pas de titulaire en ce moment... » Les agents recruteurs français sont passés sur le territoire anglais et opèrent maintenant pour le compte des colonies britanniques... »¹² En fonction de ces considérations, le gouverneur de la Guadeloupe repousse la date de livraison au 5 août, puis à la seconde quinzaine d'août.

Toutefois, le 7 juillet le gouverneur faisait part de son inquiétude. Il ne pourra pas recruter un contingent complet de travailleurs provenant du sud de l'Inde pour la mi-août. « ... Il n'y a jusqu'à présent dans les deux dépôts que 99 émigrants de tous âges, chiffre qui, vers la mi-août sera, je l'espère, porté à 350 adultes... » Il se propose donc d'écrire à Calcutta pour savoir s'il serait possible de se procurer, avant le 15 « un lot de 200 émigrants rompus aux travaux de l'agriculture... »¹³

Le 21 juillet, le gouverneur annonçait que les recruteurs avaient engagé une centaine de personnes de plus, « ce qui porte à près de 200 le chiffre d'Indiens internés dans les deux dépôts de Pondichéry et de Karikal ». Cependant, pour Calcutta, des difficultés se faisaient jour car les autorités anglaises exigeaient que les navires chargés de travailleurs se rendent

10. C'est également à ce moment que les planteurs de la Grande-Terre, avec le Crédit foncier colonial, décidèrent de se lancer dans le recrutement de travailleurs japonais. (Voir le dossier pédagogique *Les immigrations en Guadeloupe au XIX^e siècle*, Archives départementales de la Guadeloupe, 2004).

11. Lettre du gouverneur de la Guadeloupe au sous-secrétaire d'État aux Colonies, 11 février 1888 ; Émile Hecquet au gouverneur des Établissements français de l'Inde, le 23 avril 1888. CAOM, Séries géographiques, Guadeloupe, c. 15, d. 160.

12. Le gouverneur p. i. des Établissements français de l'Inde au ministre de la Marine et des Colonies, 8 mai 1888. *Ibid.*

13. Le gouverneur des Établissements français de l'Inde au ministre de la Marine et des Colonies, 7 juillet 1888. *Ibid.*

directement à leur destination. Des démarches sont effectuées par l'intermédiaire du ministre plénipotentiaire de la France auprès du vice-roi de l'Inde afin qu'il autorise un chargement en trois escales¹⁴. Des ouvertures sont tentées du côté de Yanaon, mais ce territoire ne semble pas être en mesure de fournir des volontaires à l'émigration. En définitive, le passage par Calcutta semble être autorisé et nécessaire, mais cela a un coût qui est évalué à 17 200 francs, supplément accepté par la colonie de la Guadeloupe¹⁵.

C – Problèmes d'intendance

Le rapport du chef de service de l'immigration remarquait que « les provisions embarquées à Calcutta étaient d'excellente qualité et plus que suffisantes pour la traversée. Il est même à regretter que le capitaine ait été forcé de prendre à Calcutta la totalité de ses vivres frais au lieu du tiers d'usage, ce qui lui a permis de s'abstenir d'en faire de nouveaux pendant le cours du voyage. »

Plus loin, il insistait sur les conséquences de ce fait initial car, disait-il,

« pendant les nombreuses escales, le capitaine du steamer n'a pas jugé à propos de renouveler ses provisions de vivres frais, malgré les observations du médecin délégué, objectant que les autorités anglaises lui avaient imposé l'obligation d'en prendre à Calcutta un approvisionnement complet pour la totalité du convoi, pendant tout le voyage¹⁶.

Cependant, les vivres frais qui ne se conservent pas indéfiniment, avaient fait défaut, et c'est au manque de ces vivres que le médecin délégué attribue les cas de scorbut dont le premier s'est déclaré à bord cinq jours après le départ de Gibraltar et a été suivi de nombreux autres cas, jusqu'à l'arrivée à la Guadeloupe.

Heureusement, cette affection a pu être combattue avec succès par l'emploi continu du jus de citron, et les passagers n'en conservaient plus à l'arrivée que des restes légers.

Le consul anglais a cru devoir se préoccuper des causes déterminantes de la maladie, et m'a demandé à ce sujet des explications que je lui ai fournies, aussi atténuées qu'il m'était possible de la faire, en présence des déclarations du médecin... »

En réalité, les autorités anglaises obligèrent le capitaine à acheter la totalité des vivres frais nécessaires au voyage à Calcutta. Celui-ci, qui avait eu des difficultés pour obtenir l'autorisation de charger des émigrants, ne pouvait pas refuser, sous peine de leur donner des raisons pour rejeter son agrément.

D – Le voyage aller

Le *Nantes-Bordeaux*, parti de Calcutta le 31 octobre avec le contingent de cette provenance s'élevant à 200 ½ adultes ou équivalent, est arrivé à Pondichéry le 4 novembre ; il y a embarqué le 5, 220 ½ adultes ou

14. Le gouverneur des Établissements français de l'Inde au ministre de la Marine et des colonies, le 21 juillet 1888. *Ibid.*

15. Bernard au sous-secrétaire d'État, 1 août 1888. *Ibid.*

16. Souligné dans le texte.

équivalent, s'est rendu à Karikal le 6, y a embarqué le 7, 140 adultes ou équivalent et s'est mis en route le même jour à 5 heures du soir.

Le 9, il touchait à Colombo pour faire un chargement de charbon et reprenait la mer le 10. C'est pendant la journée du 10 qu'un émigrant de Karikal a déserté. Le 17, survenait à 60 milles à l'est-sud-est du cap Gardafou la rupture de l'arbre de couche de la machine. Après 2 jours d'attente, et le 19 seulement, le steamer était rencontré par un bateau des Messageries maritimes qui le remorqua vers Aden où il arriva le 21. C'est dans la nuit du 17 au 18 novembre, c'est-à-dire pendant que le navire était privé de moyens de manœuvrer, qu'un émigrant qui avait déjà été sauvé à Karikal, s'est jeté de nouveau à la mer. Cette fois-ci, il fut impossible de le ramener à bord.

Le 19 décembre, le *Nantes-Bordeaux*, son avarie réparée, reprenait la mer, touchait à Port-Saïd pour faire du charbon et arrivait à Gibraltar le 9 janvier à 6 heures du soir. Le 11, il entra dans l'océan, après avoir renouvelé une dernière fois sa provision de charbon. Le 21 janvier, un second passager avait disparu à la mer, sans qu'on eût eu connaissance de la façon dont s'était produit l'accident.

Enfin le navire est arrivé au mouillage de la Pointe-à-Pitre le 28 janvier et après une quarantaine d'observation de trois jours, il entra au port et débarquait le 31 même son convoi qui ne paraissait pas avoir trop souffert des péripéties du voyage¹⁷.

Comme nous l'avons vu précédemment,, contrairement à ce qui était prévu par le marché, le navire se rendit d'abord à Calcutta. Le capitaine s'en explique dans une lettre qu'il écrivit au ministre plénipotentiaire chargé du consulat général de France à Calcutta. Le gouverneur de Pondichéry n'avait pas pu procurer un nombre d'Indiens suffisant pour constituer le convoi. Il en avisa son collègue de Guadeloupe, qui proposa d'envoyer le navire à Calcutta afin de compléter le chargement avec 200 Bengali. Il lui allouait pour ce faire une indemnité de 17 000 F (en réalité 17 200 F). La Compagnie accepta, à la condition que les vivres fussent achetés à Pondichéry et que les visites administratives eussent lieu dans ce port, afin d'éviter toutes contestations avec les autorités anglaises. Bien que le gouverneur de Pondichéry n'ait pu obtenir ces conditions du gouvernement de l'Inde, il expédia le navire à Calcutta.

Le *Marine Surveyor*, chargé des visites administratives, estima que le navire ne pouvait embarquer que 292 adultes. Le capitaine, croyant à une erreur, lui demanda de vérifier ses mesures et ses seconds calculs donnèrent les mêmes résultats : autorisation pour le transport de 300 adultes. La situation étant bloquée, il expédia un télégramme à ses agents de Pondichéry pour qu'ils interviennent auprès du gouverneur afin qu'il demandât au ministre plénipotentiaire en poste à Calcutta son intervention auprès du lieutenant-gouverneur du Bengale.

A la suite de ces démarches, la révision du cubage put s'effectuer, le *Marine Surveyor* revint sur ses positions et accepta de considérer que le navire pourrait transporter 566 émigrants. En revanche, il exigeait des

17. Rapport du chef de service de l'immigration Daver, le 20 février 1889. CAOM, *ibid.*

modifications, des réinstallations, des constructions nouvelles, l'achat de quatre grandes nouvelles embarcations... Toutes ces exigences avaient occasionné une perte de temps d'un mois et des dépenses imprévues. Les autorités anglaises exigèrent également, comme nous l'avons déjà signalé précédemment, que tous les vivres frais nécessaires pour le voyage fussent achetés et vérifiés à Calcutta. Ces formalités enfin satisfaites, le navire se rendit à Pondichéry puis à Karikal et après une traversée de 82 jours, arriva à Pointe-à-Pitre le 31 janvier. Après une quarantaine d'observation de trois jours, les 599 immigrants survivants furent débarqués : 387 hommes, 136 femmes, 64 enfants de moins de 10 ans, 10 enfants de moins de 1 an et 2 enfants nés à bord. Un homme, 2 femmes et 2 enfants de 1 an et moins sont décédés lors du voyage, 2 hommes ont disparu en mer et un homme a déserté lors de l'escale de Colombo. Ce qui donne 605 embarqués.

Les décès des adultes sont dus à la dysenterie pour une femme de 28 ans embarquée à Calcutta, la méningite pour une autre de 24 ans, l'insolation pour un homme de 24 ans. Le décès des enfants semble plus tragique par les drames que cela suppose. Deux enfants sont nés à bord, un est mort de faiblesse le jour même, l'autre deux jours après sa naissance. Un troisième de 6 mois est mort de dysenterie, sans doute due à la mauvaise alimentation pour un enfant en bas âge. Deux ont disparu en mer, l'un s'est jeté à la mer et l'autre est sans doute tombé du bastingage.

Le *Nantes-Bordeaux* avait à son arrivée 13 malades ou convalescents dont 2 enfants. Ils furent transportés à l'hôpital (l'Hôtel-Dieu). En outre, après la visite faite par le chef du service médical de la Pointe-à-Pitre, 28 autres immigrants dont trois enfants, atteints d'affections diverses, furent également envoyés à l'hôpital. Six d'entre eux sont revenus guéris avant la distribution du convoi aux habitants. Quatre sont morts, dont l'un au dépôt.

Parmi les immigrants introduits, il s'en trouvait 6 précédemment engagés en Guadeloupe et qui étaient retournés en Inde volontairement à la fin de leur engagement. Une fois les Indiens mis en lot en fonction des demandes des habitants et selon l'ordre établi par l'ancienneté des demandes, ils furent distribués à partir du samedi 9. La distribution était terminée le soir même, mais les derniers Indiens ne furent enlevés du cantonnement que le 11 dans l'après-midi.

E – Remarques

Les manquements les plus flagrants au marché conclu sont les suivants :

- la totalité des vivres frais ont été embarqués à Calcutta, alors que, comme nous l'avons vu, ils devaient être complétés lors des escales. Cela causa des cas de scorbut et à la longue, le biscuit n'était plus de bonne qualité ;
- la quantité de viande fraîche embarquée à Calcutta était insuffisante et le blanchissage à la chaux ne fut pas été assez fréquent. Or, nous l'avons vu, il devait avoir lieu toutes les semaines ;
- il était prévu un espace volumique minimum par personne et la possibilité de monter un faux pont pour y installer des lits. Ce sont

deux faux ponts qui ont été installés, ce qui entraîna la superposition de 3 étages de lits, donnant des inconforts en ce qui concerne l'aération. Les tentes sur le pont ont été incomplètement installées, ce qui créa des cas d'insolation¹⁸.

F – Conséquences financières

Le détour par Calcutta causa des frais supplémentaires qui furent réclamés par la Compagnie de navigation. Celle-ci les estimait à 59 927,30 F. Les délégués du syndicat des fabricants de sucre de la Guadeloupe et la colonie, par la voie de leur avoué, maître Lignières, estimèrent que les frais se montaient à 35 927,80 F¹⁹. Le gouverneur transmit la proposition au sous-secrétaire d'État aux colonies qui la fit suivre à Bernard, directeur de la banque maritime et de la C^{ie} de navigation²⁰.

Les suppléments demandés par l'armateur étaient justifiés par les travaux effectués à Calcutta, les *surestaries* (jours supplémentaires d'immobilisation à quai) et la jauge. Un point essentiel n'est pas signalé dans les réclamations par la C^{ie} de navigation : un avenant avait été signé en août 1888 entre le sous-secrétaire d'État, au nom de la Guadeloupe, et la C^{ie} de navigation, l'autorisant à se rendre à Calcutta pour compléter la cargaison d'immigrants. Tous les frais, soit 17 200 F sont imputés à la Guadeloupe. Or, lors du voyage aller Pondichéry-Calcutta, le navire transporta 76 émigrants rapatriés de la Réunion. De plus, il devait « prendre un fond de chargement de riz à destination de la Guadeloupe... » Ces opérations avaient rapporté un bénéfice qui n'avait pas été déduit. Les travaux effectués sur l'ordre des autorités anglaises profiteront également à l'armateur qui utilisait son navire au transport des émigrants.

La colonie proposait donc de partager ces frais. Par contre, les frais de *surestaries* sont acceptés, seule la jauge, nette ou brute sur laquelle ils doivent être calculés pose problème, le *Nantes-Bordeaux* jaugeant 1650,74 tx en jauge brute et 1297,66 tx en jauge nette²¹. Les propositions de l'avoué de la colonie sont acceptées par le syndicat des fabricants de sucre le 23 novembre 1889.

III – VOYAGE DE RAPATRIEMENT PAR LE VOILIER *PAUL-ADRIEN*

Ce voyage de rapatriement fut effectué lors du second semestre de 1865 par le *Paul-Adrien*. C'était un navire de la première génération puisqu'il s'agissait d'un trois mâts de 447 tonneaux qui avait déjà effectué plusieurs voyages de ce genre.

Le 15 juillet, il embarqua 295 passagers, des hommes, des femmes et des enfants. Le navire prit la mer le lendemain et arriva à Pondichéry le 26 ou le 27 octobre, après une traversée de 104 jours. La ventilation des passagers établie par le commissaire de l'immigration était la suivante :

18. Rapport du chef de service de l'immigration Daver, le 20 février 1889. CAOM, *ibid*.

19. Séance du 23 novembre 1889. *Ibid*.

20. Paris, 7 juillet 1890. *Ibid*.

21. Armand Lignières, avoué du domaine, 31 août 1889. *Ibid*.

Rapatriés par la compagnie	3 hommes	1 femme
Rapatriés à leurs frais	5 hommes	1 femme
Rapatriés au compte de la caisse de l'immigration		
Sujets dangereux	6 hommes	1 femme
Invalides	24 hommes	12 femmes
À l'expiration de leur contrat	151 hommes	42 femmes
Total	189 hommes	57 femmes

Auxquels il fallait ajouter 49 enfants accompagnant leurs mères.

Le commissaire de l'immigration ajoutait un commentaire mettant en valeur la philosophie des autorités quant à la politique du rapatriement :

« Au nombre des Indiens rapatriés par expiration de contrats se trouvent des vieillards, 50 à peu près, usés par l'âge, les maladies et le travail, qui ne pourraient plus être qu'une charge pour leurs engagistes ou la caisse de l'immigration. Je les ai vu partir sans peine, mais je regrette que la colonie n'ait pas pu conserver les enfants, tous nés ici, tous d'une santé parfaite et qu'elle aurait pu utiliser avec avantage dans peu d'années. C'est une ressource sur laquelle elle ne devra malheureusement jamais compter, les immigrants de race asiatique ne quittent leur pays qu'avec l'espoir d'y revenir un jour et d'y ramener leurs familles... »

La franchise – on pourrait dire, avec nos critères actuels, le cynisme – du commissaire montre la perception économique de l'immigration. Si l'on voulait conserver les jeunes nés dans la colonie, c'est qu'ils représentaient un avenir de main-d'œuvre acclimatée. Cela supposait que l'on pérenniserait la présence des Indiens, mais il n'est pas évident que l'auteur de ces lignes ait analysé la situation sur le long terme. Toujours dans ces mêmes préoccupations, il n'hésitait pas à renvoyer en priorité dans leurs pays d'origine, les vieillards (suivant les critères de l'époque) et les malades incurables, ainsi que les récalcitrants fauteurs de troubles.

Les candidats au retour au pays parmi les travailleurs les plus valides, devaient montrer une volonté à toute épreuve, car tout était fait pour les décourager. Le commissaire de l'immigration indiquait que, pour ce voyage, 384 personnes étaient inscrites soit 326 valides, 43 invalides, 7 sujets dangereux et 8 partant à leurs frais. Le commissaire de l'immigration, en insistant, réussit à retenir 125 personnes dont 2 qui partaient à leurs frais, les uns jusqu'au prochain convoi de rapatriement, les autres en les réengageant pour 5 ans. La commission de santé élimina 7 malades qui furent rapatriés : 2 étaient atteints de la lèpre, 1 de pians, 1 de plaies aux jambes, 1 d'une fistule aux côtes, 1 de boutons syphilitiques et 1 d'une hypertrophie du cœur.

La sécheresse des commentaires du commissaire de l'immigration était compensée par le rapport de la commission supérieure de l'immigration. Celui-ci traçait un tableau clinique presque apocalyptique : il parlait « d'invalides accablés par les maladies graves et incurables, atteints de folie, d'idiotisme, mutilés à la suite d'amputations etc. » Le paludisme ou la malaria en faisait souffrir une grande partie : « Beaucoup souffraient de la fièvre intermittente, (qui) se manifestait sous les types les plus divers... »

L'inhumanité des engagistes était mise en cause car « on remarque que sous l'influence du sulfate de quinine, la guérison de ces fièvres paludéennes a été assez prompte pour qu'il n'en restât plus trace lorsque le bâtiment est arrivé à la Réunion. » Alors que la vaccination était entrée dans les mœurs, 40 enfants sur 49 n'avaient pas été vaccinés par négligence des engagistes. Enfin, la gale chronique, accompagnée d'ulcères, prouve la misère sordide à laquelle étaient en proie ces malheureux qui ont trouvé à bord, dans la régularité de la vie, un repos favorable à l'amélioration de leur état. Une épidémie de dysenterie, due semble-t-il, à la mauvaise qualité de l'eau embarquée à Pointe-à-Pitre, causa la mort de 6 personnes. La totalité des décès fut de 17, soit 5,76 %.

Il ne faut pas oublier que les immigrants qui avaient fui la misère de leur pays tenaient à retourner chez eux avec des économies, ce qui devait leur permettre de commencer une nouvelle vie. Celles-ci se présentent sous plusieurs formes, lettres de change sur le trésor de Pondichéry, liquide en roupies indiennes et bijoux, soit respectivement l'équivalent de 41 038,30 F, 20 000 F en roupies et 5 000 F en bijoux, environ 327 F par individu valide. Avant le départ, certains réclamèrent les chemises et les casaques auxquelles ils avaient droit et les arriérés de salaires qu'on leur devait. Tout cela fut réglé par le commissaire à l'immigration.

Le contrat d'engagement étant de 5 ans et le navire ayant quitté Pointe-à-Pitre le 15 juillet 1865, tous ceux qui étaient rapatriés à la fin de leur engagement devaient être arrivés au plus tard le 15 juillet 1860. Or, la plus grande partie avaient plus de 5 ans de présence. Une exception, une femme, Araquiam Chinayen, 28 ans, avait moins de deux ans de présence ; arrivée par le *Mansart* le 9 novembre 1863, elle repart avec un enfant masculin. Il s'agissait, sans doute, de l'épouse d'un immigré qui avait achevé son contrat. Les autres avaient plus de cinq ans de présence. Un seul homme, Vayaboury Ranguin, avait 5 ans et 6 mois de présence. Il était arrivé par *L'Espérance* le 9 décembre 1859. Les autres étaient arrivés par la *Junon* le 2 mai 1859 (8 hommes et 2 femmes), puis par le *Suger* le 12 mars 1859 (4 hommes et 2 femmes avec enfant, dont l'une de 14 ans) et le *Hampden* le 20 janvier 1859 (10 hommes et 2 femmes).

La plus grande partie était en Guadeloupe depuis 1858. Arrivés par le *Rubens* le 14 octobre 1858 (27 hommes et 5 femmes) et le *Ch. Pereire*, le 15 août 1858 (26 hommes et 8 femmes). D'autres sont en Guadeloupe depuis plus longtemps, le 11 décembre 1857 par *l'Indien* (19 hommes, 2 femmes), le 7 juillet par *l'Achéron* (2 hommes, 1 femme) et le 16 mai par le *Daubenton* (13 hommes et 5 femmes) ; le 11 octobre 1856 par le *Richelieu* (14 hommes, 6 femmes) et le 3 février 1856 par le *Bordeaux* (12 hommes, 20 femmes) ; en 1855, par le *Hambourg* le 2 mai (6 hommes et 1 femme) et il y a même un homme arrivé par le premier navire amenant des Indiens, *l'Aurélie*, arrivé le 25 décembre 1854, Goulabsing Rattinssing, 41 ans. On peut donc penser que ce dernier avait renouvelé son contrat une fois.

Pour les immigrants rapatriés à la suite de l'expiration de leur contrat, la moyenne d'âge pour les hommes est de 32,5 ans et celle des femmes de 31,75, presque 32 ans.

Il s'agissait ici de ceux qui étaient normalement rapatriés à la fin de leurs engagements. Une autre catégorie est composée d'invalides et rejetés par la commission de santé. La moyenne de leur âge est de 33,9 ans pour les hommes et de 27,5 ans pour les femmes. Parmi ceux-ci se trouve

un Chinois, Sou Kin, arrivé par l'*Indien* le 1^{er} août 1859. Quatre personnes sont rapatriées au compte de la Compagnie : eux, sont arrivés depuis peu dans la colonie. Deux, Chek-Goudou Chek Imame, 25 ans, et Angamalle Coméyan, femme de 30 ans, arrivés par le *Jacques Cœur* le 12 mars 1865, un autre par le *Suger*, le 4 mars 1864 et enfin un homme arrivé le 31 mai 1863 par l'*Indien*. Pour quelle raison la Compagnie se charge-t-elle de ces personnes ? Le nom de l'un d'entre eux, Chek Boudou Chek Imame, nous fait penser à un auxiliaire recruté pour encadrer les immigrants de Calcutta de confession musulmane²².

IV – ENSEIGNEMENTS TIRÉS POUR LES VOYAGES DE RAPATRIEMENT

Le 17 mai 1890, le commissaire de l'immigration, dans son rapport sur la situation de l'immigration en 1889, revenait sur les conditions de voyage des immigrants. Il proposait que l'on mette en adjudication les prochains voyages de rapatriement vers l'Inde, et surtout que l'on autorisât les voiliers à concourir. Il donnait les raisons de cette recommandation qui n'étaient pas seulement des raisons d'économie. Par steamer, remarquait-il, la durée du voyage était moins longue, mais la mortalité beaucoup plus importante, car la longueur du voyage était largement compensée

« par les commodités qu'offrent aux passagers les grands voiliers spécialement aménagés pour ce genre d'opérations. L'entrepont des steamers, coupé par la machine, se trouve divisé en plusieurs compartiments qui ne donnent le cube d'aération voulu que par leur grande profondeur. Les immigrants sont forcément entassés au fond de ces compartiments où, en cas de fermeture des panneaux, l'air devient irrespirable.

La mortalité considérable qui s'est produite à bord du *Nantes-Bordeaux* pendant son second voyage, et qui a été attribuée à la trop grande agglomération des immigrants, est très probablement due à ces conditions d'aération défavorables. Je pense d'ailleurs que, eu égard aux observations qu'a faites le Département à propos de notre dernière opération de rapatriement, il y aura lieu à l'avenir de porter l'espace cubique réservé aux immigrants sur les navires exportateurs de 1 m 700 décimètres qu'il était aux termes des chartes-parties antérieures, à 2 mètres par adulte. C'est le plus sûr moyen de ramener le contingent de retour du chiffre excessif de 750 adultes ou équivalents auquel il avait été élevé pour le *Nantes-Le Havre* et le *Nantes-Bordeaux* à celui plus normal de 600 adultes ou équivalents, et d'éviter ainsi une agglomération qui peut être nuisible à la santé des passagers... »²³

CONCLUSION

Nous pouvons tirer les enseignements suivants :

Le *Nantes-Bordeaux* est l'un des premiers steamers mis en service pour le transport des émigrants. Le contrat d'affrètement s'est fait sur des critères concernant les clipper. (trajets, commodités...) Il était donc

22. *Chek* ou *cheihr* signifie que la personne connaît parfaitement le Coran. De plus, l'imam est celui qui conduit la prière.

23. Daver au directeur de l'Intérieur, « Rapport sur la situation de l'immigration en 1889 », 17 mai 1890. CAOM, Séries géographiques, Guadeloupe, c. 59, d. 411.

inadapté sur certains points qui ont été modifiés en cours d'exécution. Le voyage notamment ne tenait pas compte de l'ouverture du canal de Suez et de la nécessité pour les steamers de refaire périodiquement leur approvisionnement de charbon.

On remarque également que le nombre de transportés était inférieur dans le sens Inde-Guadeloupe que dans l'autre sens (rapatriement). On peut penser que les autorités françaises étaient moins soucieuses du confort des travailleurs quand ils retournaient chez eux que quand ils arrivaient en Guadeloupe. On tenait à ce qu'ils arrivent en bonne forme physique. Pourtant, on remarque l'attitude des autorités anglaises qui restaient intransigeantes sur les règlements et sur les conditions de transports. Elles tenaient à vérifier, avec une rigueur qui paraissait excessive, que les normes mises au point entre les deux gouvernements soient observées. Les problèmes que le *Nantes-Bordeaux* rencontra à Calcutta en raison d'une appréciation différente de l'espace alloué à chaque émigrant prouvent soit une vision différente des choses, soit une façon de gêner le recrutement français à l'avantage de l'anglais. Le capitaine se fixait au volume qui devait être de 1,700 m³ par personne et l'officier anglais sur la surface. Le commissaire à l'immigration le reconnaît tacitement puisqu'il parle d'entassement des voyageurs et des problèmes causés par la qualité de l'air lorsque les panneaux étaient fermés en raison du mauvais temps. Les autorités de Pondichéry étaient moins sévères pour l'application du règlement et le capitaine du navire tenait absolument à ce que les formalités administratives aient lieu dans le comptoir français. On peut remarquer aussi que la rigueur des officiers anglais pouvait se fléchir en intervenant auprès de leurs supérieurs hiérarchiques.

Ces deux documents nous ont permis de montrer que le transport des immigrants de l'Inde était une affaire commerciale qui mettait en jeu des intérêts importants. Seuls des financiers solides pouvaient s'engager dans l'opération et notamment des banquiers d'affaires. Ils pouvaient avancer les sommes nécessaires aux affrètements et à la construction des navires. Il va de soi qu'ils étaient largement rétribués par les autorités nationales et locales.

Ces voyages concernaient également toute une population qui gravitait autour de leur préparation, des engagements : autorités consulaires et administratives en Inde, Français et Anglais, commerçants des deux nationalités dans les ports de départ et d'arrivée mais aussi dans les ports des escales. Toute cette population était solidaire, les seuls qui semblent les moins considérés, sont ceux qui étaient recrutés, transportés et échangés et dont on attendait uniquement qu'ils fournissent leur force de travail. Cela ne rappelle-t-il pas des situations actuelles ?

Annexes

Voyages du Nantes-Bordeaux

Source : CAOM, *Séries géographiques, Guadeloupe, c. 59, d. 410 et ADG, 1 Mi 478.*

- 1) Saint-Nazaire → 10 juin 1888
Réunion → Arrivée 16-17 août 1888 (16 août à 11 heures du soir)
Départ – 22 août 1888
Pondichéry → Arrivée 4 septembre, débarqués le 8 septembre

- 2) Départ 9 septembre
Calcutta → Arrivée le 13 septembre 1888
Départ 26 septembre (31 octobre -texte)
Pondichéry → Arrivée le 30 septembre (4 novembre – texte)
Départ le 5 novembre (embarquement le 5 novembre – départ le 6 novembre
texte)
Karikal → Arrivée le 7 novembre
Départ le 7 novembre (5 heures du soir – texte)
Colombo → Arrivée le 9 novembre
Départ le 10 novembre
17 novembre : rupture de l'arbre de couche. Remorqué par le *Salazie*
Aden → Arrivée le 21 novembre (nuit du 17 au 18 novembre – Texte)
Départ le 19 décembre
Suez → Arrivée le 26 décembre 1888
Port-Saïd → Arrivée le 27 décembre 1888
Gibraltar → Arrivée le 9 janvier 1889 (à 6 heures du soir)
(Le 11 il entrait dans l'Océan)
Pointe-à-Pitre → Arrivée 28 janvier 1889
Quarantaine 3 jours
Débarquement le 31 janvier 1889

- 3) Pointe-à-Pitre → Embarquement 26 et 27 janvier 1889
Départ → 23 février 1889
Port-Saïd → Arrivée le 22 mars 1889
Départ le 24 mars 1889
Pondichéry → Arrivée le 14 avril 1889
Quarantaine de 6 jours
Débarquement le 20 avril 1889
Calcutta → Arrivée 27-28 avril 1889

Facture jointe à la lettre du 20 mars 1889

Source : CAOM, *Séries géographiques, Guadeloupe, c. 15, d. 160 et ADG, 1 Mi 660.*

C^{ie} Nantaise de Navigation à Vapeur, Nantes, à Monsieur le Sous-Secrétaire
d'État des Colonies.

Doit l'Administration de la Guadeloupe à la Cie Nantaise de Navigation à Vapeur pour transport à la Guadeloupe d'un convoi d'émigrants indiens par steamer *Nantes-Bordeaux*

387 hommes allant pour 387 passagers à F. 250	96 750
136 femmes d° pour 136 – à F. 250	34 000
64 enfants de 1 à 10 ans allant pour 32 passagers à F. 250	8 000
10 enfants de moins d'un an	Mémoire
2 enfants nés à bord	–
<hr/>	
599 Chiffre débarqué	
3 hommes décédés ou disparus à la mer allant pour	
1 passage $\frac{1}{2}$ à 250	375
2 femmes décédées pour un passage	250
1 déserteur à Colombo	Mémoire
1 enfant d'un an décédé à bord allant pour $\frac{1}{4}$ de passager	62,50
1 enfant au-dessous de un an décédé à bord	Mémoire
<hr/>	
607	137 437,50
2 naissances à bord à déduire	
<hr/>	
605 chiffre embarqué.	

Dépêche de Fawtier, gouverneur des Établissements français de l'Inde au Ministre de la Marine et des Colonies, Pondichéry, 23 janvier 1888.

Source : CAOM, Séries géographiques, Guadeloupe, c. 15, d. 160 et ADG, 1 Mi 660.

« La traversée par steamer devant être approximativement de 60 jours, les quantités ci-dessus calculées pour un voyage de 160 jours peuvent être diminuées des $\frac{2}{3}$ tant pour le convoi d'introduction que pour le convoi de rapatriement.

Cette clause qui précède le tableau des provisions ramène à 53 jours la durée de la traversée et réduit par suite dans une proportion inusitée l'importance des approvisionnements à constituer par le navire. Or d'après le dernier acte régissant l'émigration des sujet anglais (acte n°7 du gouvernement de l'Inde, 1883), les calculs doivent être établis et les vivres embarqués pour un voyage de 12 semaines ou 84 jours quand il s'agit de bateaux à vapeur prenant des travailleurs à destination des Antilles françaises. Dans le cahier des charges que nous avions nous-mêmes établi en 1872 pour ces transports, il était question de 80 jours. La fixation faite par l'administration de la Guadeloupe soulèvera, je le crains, des observations de la part du représentant anglais, observations qu'il sera d'autant plus fondé à faire que la durée des traversées faites par les bâtiments de la compagnie nantaise qui ont rapatrié plusieurs convois dans l'Inde a toujours été plus longue comme vous le verrez par le tableau suivant :

En 1885 –	<i>Loire inférieure</i> (Guadeloupe)	89 jours
1885 –	<i>Ville de Saint-Nazaire</i> (Martinique)	72 jours
1886 –	<i>id.</i> (Guyane)	56 jours
1887 –	<i>Nantes-Bordeaux</i> (Guyane)	68 jours
1887 –	<i>Nantes-Le Havre</i> (Guadeloupe)	67 jours