La Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes

Citadelle de Port-Louis

N°06

Avril 2022

Edition périodique de l'Association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes - BP 40003 – 56530 GESTEL

Manufacture - Musée de Sèvres

Sommaire

Editorial
Georges Hesters ..... page 2

Exposition « Café »
Brigitte Nicolas ..... page 2

Sur la route des épices
Eric Birlouez ..... page 5

Le *Brillant,* vaisseau de la compagnie des Indes
Alain Bastendorff ..... page 10

Les armes de la Traite
Patrick Villiers ..... page 16

Hommage à Philippe Haudrère
Michel Gladu ..... page 22

Vie de l'Association ..... page 23

Adhésion aux Amis du Musée de la Compagnie des Indes :
Cotisation seule 30 €
Cotisation couple 40 €

Directeur de la publication : Georges Hesters
Rédacteur en chef, mise en page : Guy Tournier
Comité de rédaction : Marie-Françoise Breton, Claude Chrestien, Gérald Hussenot

--:--

Editorial

Bonjour à toutes et à tous,

L'année 2022 a commencé comme 2021 s'était terminée, mais nous espérons voir une lueur apparaitre. Nous devrions donc pouvoir envisager une année plus favorable pour relancer nos diverses activités.
Vous avez pu noter qu'au cours des mois passés, nous ne sommes pas restés inactifs et que nous avons continué d'enrichir les collections, par des dons, grâce à vos contributions.

En ce qui concerne l'avenir de notre cher musée, vous savez que 2022 verra probablement le début d'une nouvelle « aventure » et vous avez été informés par la presse des derniers développements mais aussi plus explicitement par nos courriels ou sur notre site. A ce jour, notre seule certitude est que le musée restera implanté au cœur de la Citadelle de l'Aigle à Port-Louis. En revanche, et ceci nous a été confirmé au cours d'un entretien avec madame Sophie Palant-Le Hégarat adjointe à la Culture de Lorient, il est acté que le Musée de la Compagnie des Indes et le Musée national de la Marine devront travailler en synergie tout en préservant leurs spécificités respectives. Les modalités institutionnelles de ce projet sont en cours d'étude.

A cette date, il nous est bien difficile de vous en dire plus. Il nous a cependant été confirmé que nous participerons aux travaux du Comité de Pilotage, ce qui est à nos yeux fondamental. Lorsque celui-ci définira ses objectifs clairs, nous serons en mesure de vous communiquer des informations plus précises.
Vous recevrez prochainement votre appel à cotisations. Nous comptons sur votre adhésion en cette période charnière afin que notre association pèse de tout son poids pour préserver le formidable patrimoine lorientais et morbihannais réuni au sein de notre musée, notre bien à tous. Notre Assemblée Générale se tiendra le samedi 7 mai dans la salle de la Criée que la municipalité de Port-Louis met gracieusement à notre disposition. Nous espérons votre présence nombreuse.

Revenant aux reprises de nos activités, après une découverte des trésors du Service Historique de la Défense et du Péristyle, certains d'entre vous auront pu, entretemps, admirer les splendeurs de l'Hôtel de la Marine ainsi que celles des musées Guimet, Cernuschi, de l'hôtel d'Heidelbach et de ses jardins. Les membres de votre Conseil d'administration travailleront pour ne pas en rester là.
Dans la rubrique « vie de l'association » de notre site vous pourrez découvrir les activités prochainement programmées.

Dans l'attente du plaisir de vous retrouver prochainement,

Bien amicalement

--:--

Exposition Café

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

Café, plaisir au goût d'amertume

Du 30 avril au 15 décembre

Le café devient un breuvage à la mode en Europe dans le dernier tiers du 17ème siècle. La Compagnie des Indes, souhaite tirer profit de ce produit tropical en en développant la culture dans l'île Bourbon dont elle assure la gouvernance. À partir de 1715 les premiers caféiers y sont introduits. L'objectif spéculatif de la Compagnie fait basculer l'île et ses habitants dans une économie de plantation esclavagiste. En 1750, Bourbon compte 15 000

habitants dont 80% d'esclaves, employés pour la plupart dans les 580 caféières. La vente des captifs aux colons est orchestrée par la Compagnie des Indes. Le Musée proposera la découverte d'une maquette de plantation spécialement conçue pour l'exposition.
En métropole, la consommation nouvelle de café entraîne la création d'ustensiles spécifiques à sa préparation et sa dégustation : brûloir, moulins et, bien sûr, services en porcelaine chinoise ou japonaise importés par les compagnies des Indes. Outre ces différents objets, le visiteur découvrira une exceptionnelle collection de plus de 350 tasses chinoises de commande.

Fontaine à café montée

Brigitte Nicolas
Conservatrice en chef du patrimoine

Fontaine : Japon, Arita, 1690-1700 Porcelaine à décor d'oxyde de cobalt sous la glaçure. Monture : Europe du Nord, Provinces-Unies (?), vers 1700
Bronze fondu, découpé, ciselé, gravé, doré. H. 34 cm, L. 25 cm, l. 20 cm
Ville de Lorient - Musée de la Compagnie des Indes

Cette fontaine à café en porcelaine bleu et blanc présente un corps tronconique cannelé en six lobes. A l'arrière, figure une anse en forme de boucle, tandis qu'à l'avant, en partie inférieure, une bonde permet l'écoulement du café. Le couvercle, assez plat, est surmonté d'un bouton de préhension. Le décor d'oxyde de cobalt sous la glaçure présente une iconographie traditionnelle et auspicieuse associant branches de pêchers, pivoines, rochers et phénix.

Afin de la rendre fonctionnelle, la fontaine a été équipée d'une monture en bronze ciselé et doré, réalisée très certainement dans les Provinces-Unies autour des années 1700. La bonde a donc été appareillée d'un robinet en forme de dauphin dont la gueule ouverte permet le déversement du café. Son tourniquet est également en forme de dauphin à la queue recourbée. Les bases du couvercle et du corps de la verseuse sont serties d'une monture dont la partie supérieure est découpée en forme de feuilles trilobées ; celles du couvercle présentent un aspect naturaliste tandis que celles de la base sont découpées en triangle. Trois pieds de bronze en forme de dauphin dont la grosse tête repose sur une coquille, permettent, d'une part, d'éloigner la base brûlante de la verseuse du support sur lequel elle est posée et, d'autre part, d'avoir la hauteur suffisante pour glisser une tasse sous le robinet. Enfin, la monture vient traditionnellement protéger le couvercle en le reliant à l'anse, l'empêchant ainsi de tomber et de se briser. Le haut de celle-ci est cerclé par la monture qui forme la base d'un élément décoratif en forme de lion dressé. Les pattes arrière du félin sont posées sur la bague tandis que les pattes avant rejoignent la charnière ornée d'une coquille qui permet d'actionner l'ouverture et la fermeture du couvercle. La tête du félin sert d'appui-pouce.

La plus ancienne cafetière néerlandaise en argent est, comme celle-ci, une fontaine à café fabriquée par Horatius van de Velde à Arnhem vers 1690. En 1699, l'orfèvre Hendrik Daniels van Pruysen réalise une fontaine en argent au corps à six lobes qui repose sur trois pieds en forme de dauphins, caractéristiques que reprend cette fontaine japonaise ainsi qu'une exceptionnelle cafetière néerlandaise en argent, mais cette fois, à long bec verseur également datée vers 1700.
La question du modèle primitif et de l'influence réciproque se pose pour ces premières fontaines à

café en argent néerlandaise et celles en porcelaine du Japon datées entre 1690 et 1700.
Il existe deux fontaines très semblables à celle-ci dans les collections de l'Ashmolean Museum d'Oxford (GB) mais qui sont aujourd'hui privées de leur monture.
L'une présente sur le couvercle une petite boucle en porcelaine destinée à en accueillir les éléments. Elles sont toutes deux équipées d'une bonde, tout comme ici, qui ne saurait être fonctionnelle sans l'ajout d'un robinet.

Le Porzellansammlung der Staatlichen Kunstsammlungen de Dresde conserve également un modèle similaire s'agissant du décor et de la monture, néanmoins, la qualité de ce dernier est inférieur à celle-ci. La fontaine de Dresde a probablement été collectée par le grand électeur de Saxe, roi de Pologne, Auguste Le Fort (1670-1733). Enfin, l'Asian Civilisations Museum de Singapour conserve également une verseuse à café en porcelaine Imari japonaise à six pans, équipée d'une monture de bronze doré qui présente de grandes similitudes avec celle-ci, notamment dans le traitement des pieds en dauphin reposant sur des coquilles, du robinet en dauphin et de l'appui-pouce.

Ces objets, réalisés au Japon, sur le site porcelainier d'Arita, sont destinés à l'exportation vers l'Europe et ont été commercialisés dans le cadre du commerce privé des agents de la VOC, la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. L'ajout de montures dorées sublime les porcelaines bleu et blanc tout en les enrichissant de leur préciosité. Ces pièces exceptionnelles ont trouvé tout naturellement leur place sur les plus élégantes tables d'Europe.

Tasse aux armes de la famille Walker

Les plus anciennes porcelaines chinoises de commande, ornées d'armoiries européennes, sont, en toute logique, portugaises.
Il s'agit d'objets décorés des armes de la couronne et d'une sphère armillaire du roi du Portugal Dom Manuel Ier (1469-1521).

Chine, fours de Jingdezhen, province du Jiangxi
Dynastie Qing, règne de Kangxi (1661-1722), vers 1712
Porcelaine à décor d'oxyde de cobalt sous la glaçure, rouge de fer et rehauts d'or
Collection A. M. (T.a. 192)

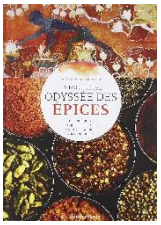
Les « bouteilles de Philippe II » aux armes de la Castille, datant des années 1580, sont également célèbres. D'autres exemples sont connus pour le monde ibérique mais restent relativement modestes en matière de corpus. Ce n'est qu'à compter du XVIIIème siècle, après la normalisation des échanges commerciaux entre Européens et Chinois, que la commande de services armoriés en porcelaine de Chine se développe véritablement et perdure jusqu'au premier quart du XIXème siècle. Ce sont les Anglais qui en ont commandé le plus puisque 5 000 services leur sont attribués contre 600 pour les Néerlandais, 500 pour les Français et les Suisses, 300 pour les Suédois, auxquels il convient d'ajouter les services aux armes belges, danoises, allemandes, autrichiennes, espagnoles et américaines.

En France, le service aux armes du régent Philippe d'Orléans, daté des années 1710, semble être le plus ancien actuellement connu. Orné d'un décor Imari, il est de la même époque que cette tasse provenant du service aux armes de la famille Walker of Lancashire, réputé pour être le plus ancien d'Angleterre. Il aurait été commandé par le juge William Walker en 1712.

--:--

Sur les routes des épices

Eric Birlouez. Ingénieur agronome spécialiste de l'histoire et de la sociologie de l'alimentation



Epices, un mot au goût d'imaginaire et de mondes lointains

De quoi parlons-nous ? De ce mot, nos dictionnaires donnent une définition à la fois réductrice et non dépourvue d'ambiguïté. Apparu dans la langue française au milieu du XIIème siècle, le terme « espice » est issu du latin *species.* Dans l'Antiquité, il désignait toute « espèce » de denrée issue de la terre : les céréales et les légumes secs, les fruits et les légumes, ou encore le vin faisaient donc partie des épices ! Avec le temps, le sens se précise mais reste néanmoins très large. Au Moyen Âge, la famille des épices regroupe plus de deux cents produits : ils sont le plus souvent destinés à un usage médicinal et sont issus du règne végétal, animal ou minéral. Parmi eux on trouve le musc, l'indigo, la cire, le coton, les oranges, le miel, le sucre, les amandes, l'oignon, l'ail… Mais les temps ont changé et aujourd'hui, le mot épices ne désigne plus que des « substances végétales naturelles, utilisées pour relever le goût des mets ». Ce qui est également la fonction des herbes aromatiques et des condiments. On le voit, la confusion et le flou n'ont pas disparu.

Épices dans un souk oriental

Parler du goût des mets n'est bien sûr pas sans intérêt mais les épices sont infiniment plus qu'un simple « assaisonnement ». La preuve en est que, souvent, ce seul mot d'épices nous fait rêver, comme il a fasciné avant nous plus de deux cents générations d'êtres humains. Encore aujourd'hui, il fait surgir dans notre esprit l'image de contrées lointaines et de paysages exotiques, la vision d'étals aux couleurs éclatantes et aux odeurs envoûtantes. Il évoque ces longues files de chameaux traversant d'un pas lent des déserts brûlants et des montagnes enneigées. Ou encore ces frêles vaisseaux affrontant des mers déchaînées pour s'aventurer au-delà du monde connu. Aux épices, beaucoup d'entre nous associent spontanément la notion d'exotisme, en oubliant que nombre d'entre elles proviennent ou sont présentes depuis des lustres sur notre territoire (pensons aux baies de genièvre, au safran ou encore aux graines d'aneth, de carvi, de fenouil, de cumin, de nigelle, de moutarde…). Autre idée reçue, assez fréquente : celle qui consiste à considérer qu'une épice est forcément piquante et brûlante, ce qui en réalité n'est le cas que de trois d'entre elles : le poivre, le gingembre et le piment.

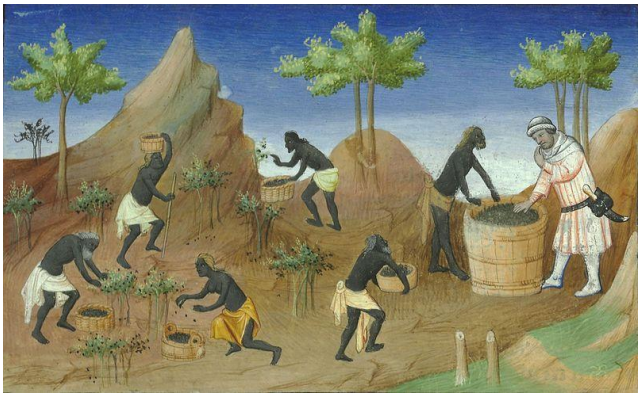
Il n'en reste pas moins que dans notre imaginaire, épices rime avec voyages lointains et aventure. Leur évocation peut même, parfois, nous donner envie de mettre nos pas dans les traces des anciens « chasseurs d'épices », infatigables caravaniers ou intrépides coureurs des mers. Il faut dire qu'à l'époque le jeu en valait la chandell. Jusqu'à la fin du XVIIIème siècle, certaines épices ont été aussi convoitées que l'or ! Leur prix exorbitant s'expliquait par leur rareté, par la durée (plusieurs années) de leur voyage depuis leur berceau indien ou extrême-oriental, par les multiples risques inhérents à ce très long trajet, par le nombre des intermédiaires qui prélevaient chacun leur marge. Et, bien sûr, par le fort attrait que ces épices exerçaient auprès des « puissants », avides de posséder ces produits symbolisant le luxe extrême et le raffinement suprême. Ces insignifiants fragments de rhizome, ces poignées de menues graines, ces modestes fruits ou ces lambeaux d'écorce représentaient un signe extérieur de richesse. De plus, des denrées aussi précieuses ne pouvaient *par définition* qu'être bénéfiques à la santé. Dès l'Antiquité, les épices ont aussi été utilisées pour préserver la jeunesse et la beauté des vivants, et l'intégrité du corps des morts

(les Egyptiens les employaient dans leurs pratiques de momification). Leur rareté en faisait de somptueux cadeaux à offrir aux divinités. Enfin, ne l'oublions pas, la quête des épices portait en elle la promesse de parfums capiteux ou délicats, d'arômes subtils et de saveurs étranges. Les toutes premières cuisines du monde, nées avec la domestication du feu il y a (au moins) 400 000 ans, étaient sans doute bien fades jusqu'à ce qu'on eut l'idée, et la possibilité, d'y associer des épices.

C'est pour toutes ces raisons que, depuis la Haute Antiquité, commerçants, conquérants, explorateurs avides de fortune et de gloire n'ont pas hésité à prendre tous les risques. Pour s'accaparer grains de poivre, bâtons de cannelle, clous de girofle et noix de muscade, ces aventuriers ont quitté leur terre natale et leurs proches pour partir affronter mille périls. Premières marchandises d'une mondialisation du commerce amorcée il y a 5 000 ans, les épices ont été un des grands moteurs de l'histoire humaine, conduisant les hommes à ouvrir de nouvelles routes terrestres et maritimes, à découvrir (fortuitement) un « Nouveau Monde », à conquérir - presque toujours par la violence et la cruauté, des territoires éloignés dont ils ont fait, parfois, des colonies. Ces humbles végétaux que sont les épices avaient jadis l'importance géopolitique qu'ont eue, bien plus tard, d'autres ressources précieuses comme les gisements de pétrole et de gaz, les mines d'or et d'argent ou, aujourd'hui, les carrières de métaux et de terres rares.

De multiples et très anciens usages

Les épices sont employées dès le Paléolithique ! Au Moyen-Orient, on en a retrouvé des traces dans des galettes confectionnées il y a 8 000 ans. Pendant l'Antiquité, elles font déjà l'objet d'échanges organisés et leurs usages sont très diversifiés. Leur emploi pour relever le goût des mets semble secondaire : en Chine, en Inde, en Egypte et dans d'autres régions du Moyen et du Proche Orient, les épices sont d'abord convoitées pour leurs vertus médicinales et (prétendument) aphrodisiaques, ainsi que pour les soins du corps - parfums, huiles de massage, crèmes de beauté - et pour les offrandes aux dieux. Pour se procurer le poivre, la cannelle et d'autres épices qui ne poussent pas sur les bords du Nil, les anciens Égyptiens partent les acheter auprès de marchands arabes tenant commerce sur les côtes de l'actuelle Somalie. On recherche celles qui viennent du bout du monde connu : sur un site de l'Irak actuel, on a retrouvé des restes de noix de muscade datant de 4 300 ans. Or, à cette époque, les muscadiers ne poussaient qu'en un seul endroit de la planète : les îles Moluques, dans l'archipel indonésien ! On imagine le voyage…



Livre des merveilles Marco Polo

Les riches Romains n'hésitent pas à dépenser des fortunes pour se procurer des épices (pour célébrer le début de son règne, Néron fait recouvrir certaines rues de Rome avec du safran !) Mais en 476, la chute de l'Empire d'Occident ralentit fortement leur commerce entre l'Orient et l'Occident. Celui-ci reprend au VIIème siècle : la conquête d'immenses territoires par les tribus arabes converties à l'islam permet à celles-ci de prendre le contrôle des routes reliant la Méditerranée aux lointaines terres asiatiques productrices d'épices.

Aux XIIème et XIIIème siècles, les Croisades fournissent à l'Occident chrétien l'occasion de découvrir en Terre Sainte la magie des épices. A cette époque, les cours musulmanes en font en effet une grande consommation pour leurs mets, leurs sirops, leurs remèdes et leurs parfums. La demande des cours européennes s'envole, entraînant l'essor du commerce des épices en Méditerranée.

À la fin du Moyen Âge, une « folie des épices » s'empare des élites sociales européennes

Aux XIVème et XVème siècles, la cuisine aristocratique de l'Europe occidentale se caractérise par l'emploi « à grand foison » de cannelle, clou de girofle, noix de muscade, cumin, gingembre, safran, anis, poivre rond, cardamome, et aussi d'épices aujourd'hui oubliées comme le poivre long, le galanga, la graine

de paradis, le macis, le spic nard, le cubèbe, le mastic ou encore le citoual.

Banquet du Paon

Comment expliquer un tel engouement ? Il ne s'agit ni de masquer le mauvais goût de viandes avariées (ceux qui peuvent s'offrir des épices sont des personnes fortunées, qui disposent toujours de viande bien fraîche à leur table), ni de conserver les aliments (le fumage et le salage sont bien moins coûteux). Bien plus que l'attrait des saveurs exotiques, les raisons de cette « folie des épices » sont symboliques. En premier lieu, les épices proviennent de régions chaudes, que les gens du Moyen Âge associent à l'élément *feu.* Or, celui-ci est considéré comme le plus « élevé » de la Création (devant l'air, l'eau et la terre). Par ailleurs, les épices proviennent de l'Orient, lieu où l'on situe le Paradis terrestre : elles offrent donc à la fois un parfum d'aventure et un avant-goût de résurrection ! Nous avons aussi évoqué la croyance selon laquelle des substances aussi précieuses ne peuvent qu'être bonnes pour la santé. La cannelle est ainsi réputée faire merveille contre les maux d'estomac et les diarrhées, la coriandre et le clou de girofle sont jugés souverains contre les troubles de l'intestin, le gingembre facilite l'assimilation des aliments tandis que le safran aide à s'endormir. Enfin, l'emploi massif de ces produits de luxe permet d'afficher, aux yeux de tous, son rang de seigneur. Dans une société médiévale peu monétarisée (les billets de banque n'existent pas), la grande valeur des épices en fait d'ailleurs une monnaie d'échange : de là vient l'expression « payer en espèces », c'est-à-dire en épices. Leur coût prohibitif suscite, on s'en doute, de nombreuses et ingénieuses contrefaçons : les grains du poivre issu de l'Inde sont mélangés à des baies de genévrier locales (celles que nous trouvons dans la choucroute) et les stigmates de safran sont mélangés à des filaments de viande ou de pétales de fleurs rouges.

Mythes et légendes font grimper les prix des épices

Au XIIIème siècle, l'encyclopédiste Barthélémy l'Anglais[1] affirme que la cannelle provient du nid du phénix. Vivant en Orient, cet oiseau détient le pouvoir de renaître de ses cendres après avoir été consumé par le feu : pour cette raison, il symbolise la résurrection du Christ.

Bâtons de cannelle

La cannelle bénéficie de cette merveilleuse image de marque : elle confère à celui qui en mange un avant-goût du Paradis et de la vie éternelle. Pionniers du « marketing », les marchands d'épices comprennent très vite l'intérêt de vendre du rêve à leurs riches clients. Ils leur expliquent que les poivriers sont gardés par des serpents très venimeux, et que la seule façon d'éloigner les reptiles consiste à mettre le feu aux arbustes. C'est ce stratagème, soulignent les commerçants, qui est responsable de la couleur noire du poivre, car celui-ci est blanc à l'état naturel (!). Autre exemple, celui de la « graine de Paradis » (ou maniguette). Cette épice à la saveur et aux arômes comparables à ceux du poivre tire son nom - et son prix ! - de sa provenance géographique. Mais les clients finissent par découvrir que cette épice n'est pas du tout issue du jardin d'Eden mais d'Afrique de

[1] Franciscain anglais

l'ouest ! Ils se détournent alors de cette prétendue épice paradisiaque, faisant immédiatement chuter les cours.

La quête des épices, moteur des Grandes Découvertes et des empires coloniaux

Il y a 4 000 ans, des marchands chinois, malais et indonésiens transportent déjà par bateau les épices locales (girofle, muscade, badiane…) jusqu'en Inde. Là, ils les revendent à des commerçants arabes venus à leur rencontre.

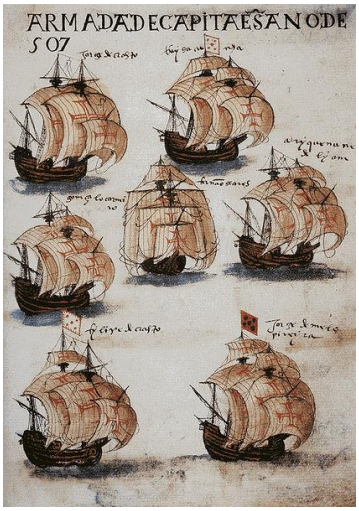
Atlas Catalan

En longeant les côtes, ces derniers acheminent les précieuses cargaisons jusqu'à la mer Rouge ou, en remontant le golfe arabo-persique, jusqu'aux rives de la Mésopotamie. Les épices gagnent alors, par voie terrestre ou fluviale (Nil et Euphrate), les rives de la Méditerranée orientale. De là, elles sont acheminées vers leur destination finale dans l'Occident chrétien. Des voies terrestres sont également empruntées. Parties de Xi'an, au centre de la Chine, d'immenses caravanes de chameaux suivent les « routes de la soie » jusqu'à la Méditerranée, soit un trajet de 7 000 km. Des villes-étapes dotées d'immenses caravansérails[2] la jalonnent, comme Samarkand et Boukhara dans l'actuel Ouzbékistan. Certaines sont même établies dans des oasis au cœur du désert telle l'antique cité de Palmyre, en Syrie.

Avant que les Grecs ne leur fassent concurrence, ce sont les Phéniciens qui dominent le commerce des épices en Méditerranée. Excellents navigateurs, ils n'hésitent pas à franchir le détroit de Gibraltar pour remonter jusqu'à la Bretagne et à la pointe occidentale de l'Angleterre. Avec l'avènement de l'islam, au début du VIIème siècle, les Arabes devenus musulmans conquièrent, on l'a rappelé, de vastes territoires à l'est de la péninsule arabique. Leurs tribus qui avaient déjà la maîtrise du négoce des épices au Moyen-Orient étendent alors leur contrôle sur toutes les routes d'Asie centrale.

Au XIIème siècle, de nouveaux acteurs du commerce des épices en Méditerranée entrent en scène : les républiques maritimes de Gênes et de Venise. Leurs bateaux transportent les Croisés jusqu'en Terre Sainte et au retour, ils ramènent des cargaisons d'épices et d'autres produits originaires d'Asie.

Armada portugaise



Mais les nations européennes ne rêvent que d'une chose : pouvoir s'approvisionner « à la source », de façon à ne plus devoir payer les prix exorbitants demandés par les marchands arabes et italiens.

Un autre événement renforce ce désir : en 1453, Constantinople, la capitale de l'Empire byzantin, tombe aux mains des Turcs ottomans. Ces derniers prennent le contrôle des routes terrestres qui, partant de l'Inde et de la Chine, aboutissent à la Méditerranée. Les marchands chrétiens se voient alors interdire l'accès des villes et des ports où les cargaisons d'épices étaient acheminées ou débarquées.

C'est à cette époque que le Portugal, petit pays de moins d'un million d'habitants, prend les devants. Un prince, Henri le Navigateur[3] envoie des caravelles longer les côtes africaines. En 1487, le navigateur Bartolomeu Dias[4] franchit le cap de Bonne Espérance,

[2] Bâtiment fortifié sur la route qui accueille marchants et pèlerins

[3] Il n'a jamais navigué, mais prince éclairé, il encourage la construction navale et le commerce avec les Indes

[4] Navigateur portugais (1450 – 1500) premier occidental à doubler le cap de Bonne-Espérance.

à la pointe sud de l'Afrique. Pendant ce temps, en Espagne, les Rois Catholiques soutiennent le projet de Christophe Colomb : le navigateur génois est convaincu que la traversée de l'Atlantique d'est en ouest lui permettra d'atteindre les Indes et les « îles aux épices ». Mais en 1492, il se heurte à un continent inconnu. Amère déception, les îles sur lesquelles Colomb accoste (Bahamas, Cuba, Haïti) ne portent ni poivriers, ni canneliers, ni muscadiers, ni girofliers (il n'y rencontre que les piments).

Les Moluques

Pendant que les Conquistadors se lancent à la conquête du Nouveau Monde, le portugais Vasco de Gama[5] ouvre la « route des Indes ». En 1498, il contourne l'Afrique et atteint le port de Calicut, en Inde. Les épices y abondent et sont vendues à vil prix. Les marchands portugais achètent trois ducats le quintal de poivre, qu'ils revendent 16 ducats à Lisbonne (les Vénitiens, eux, en réclamaient quatre-vingt !). Les Portugais deviennent les maîtres de l'Océan Indien et les activités commerciales qu'ils y déploient leur assurent des revenus considérables.

En 1519, Charles Quint, le roi d'Espagne, décide de réagir face à l'écrasante domination portugaise sur le commerce des épices. Il envoie le Portugais Magellan aux îles Moluques, l'archipel indonésien où poussent les muscadiers et les girofliers. Ses cinq caravelles traversent l'Atlantique puis longent vers le sud les côtes américaines jusqu'à trouver un passage permettant de rejoindre l'Océan Pacifique. Magellan[6] devra « descendre » presque tout le continent pour trouver le détroit qui porte aujourd'hui son nom. Mais il ne débarquera pas aux Moluques, but de l'expédition : il est tué aux Philippines, et c'est son second, le basque Juan Sebastian Elcano qui atteint l'archipel. Le nouveau commandant fait remplir les cales d'épices puis il rentre à Séville. Trois années après le départ de l'expédition. Il a effectué la première « circumnavigation » de l'histoire. Mais seuls 18 hommes d'équipage sur les 270 initialement embarqués et un seul navire[7] terminent ce premier tour du monde maritime.

La domination hollandaise et le réveil de la France

À la fin du XVIème siècle, émerge une nouvelle puissance maritime : la Hollande. Ses équipages s'emparent des possessions portugaises en Inde, à Ceylan, aux Célèbes, aux Moluques. En 1602, est créée la Compagnie unie des Indes orientales, la célèbre VOC[8], dont la flotte marchande comptera jusqu'à 13 000 navires ! Les nouveaux maîtres de l'Océan Indien ne se contentent pas de faire du commerce : ils veulent contrôler totalement la production des épices. Lorsque celle-ci devient excédentaire par rapport à la demande européenne, ils n'hésitent pas, pour éviter l'effondrement des cours, à brûler une partie de la récolte voire à arracher des plantations. Pour protéger leur monopole, ils font savoir qu'ils mettront immédiatement à mort tout étranger débarquant aux Moluques (et qui serait susceptible de voler des graines ou des plants de girofle et de muscade en vue de les ressemer ou de les replanter dans son pays d'origine).

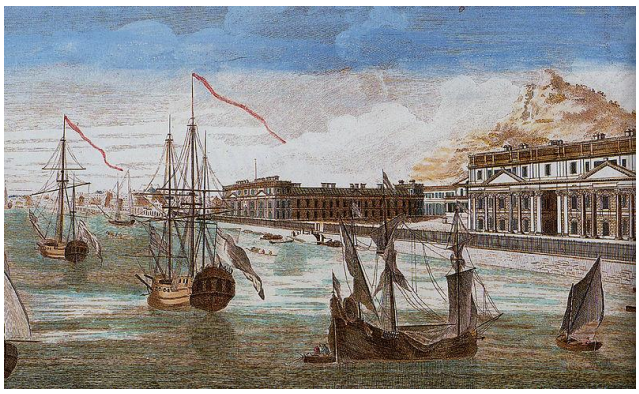
En France, le ministre Colbert n'accepte pas de voir son royaume exclu de ce commerce maritime très lucratif. En 1664, il crée la Compagnie des Indes Orientales, dont le siège est d'abord installé à Port-Louis, près de Lorient. Dix ans plus tard, la Compagnie est présente à Pondichéry et à Chandernagor, en Inde. Elle fonde également des comptoirs sur l'île

[5] Navigateur portugais 1460 (1469 ?) - 1524

[6] Navigateur portugais 1480-1521 A l'origine de la première circumnavigation de l'histoire. Découvreur du détroit en Patagonie qui porte son nom

[7] La *Nao Victoria*

[8] Verenigde Oostindische Compagnie



Pondichéry - magasins de la Compagnie des Indes

Bourbon[9] et l'île de France[10]. Cependant, l'initiative ne se révèle pas très fructueuse. Au siècle suivant, un homme au nom prédestiné – il s'appelle Pierre Poivre (1719-1786) – va modifier le cours de l'histoire. La vie de ce « botaniste voleur d'épices » est un palpitant roman d'aventures, rempli de péripéties. A force d'obstination, Poivre parvient à dérober aux Hollandais des plants de muscadiers et de girofliers, qu'il implante sur les territoires français d'outre-mer. Grâce à lui, les dernières épices dont la culture demeurait le monopole d'un seul pays vont pouvoir être cultivées dans un grand nombre de régions tropicales.

Le déclin des épices

Au XVIIIème siècle, le goût des Français pour les épices s'est néanmoins fortement affaibli. Dès le milieu du siècle précédent, les cuisiniers du royaume ont en effet affirmé leur volonté de mieux respecter « le goût naturel des aliments » : ce faisant, les épices sont devenues de moins en moins présentes sur les tables aristocratiques. On les accuse de masquer la vraie saveur des aliments et on leur préfère les herbes aromatiques locales, au goût plus discret. De plus, de nouvelles denrées alimentaires prennent la place des épices comme moyens de distinction sociale : le sucre au XVIème siècle, puis au siècle suivant, le chocolat, le café et le thé.

Par ailleurs, l'essor de la production et du commerce des épices réduisent progressivement le prix de ces dernières, les rendant de plus en plus « banales ».
Au XIXème siècle, elles ne sont presque plus consommées par les Français.

Aujourd'hui, on note un regain d'intérêt pour les épices de la part de certains consommateurs attirés par les « cuisines du monde » et sensibilisés aux subtilités aromatiques de ces ingrédients par quelques grands chefs. Hier, la saga des épices s'est déployée sur un arrière-plan d'aventures et d'explorations mais aussi de guerres, de conquêtes et de violences. Aujourd'hui, cette histoire n'est pas achevée et elle peut, fort heureusement, se poursuivre de façon apaisée. Aujourd'hui comme hier, les épices peuvent encore nous nourrir, exalter nos sens, nous guérir, nous faire rêver. Elles peuvent aussi nous emmener sur d'autres routes : celles de la découverte et du respect de l'Autre, de sa culture et de son histoire singulière.

--:--

Le Brillant, vaisseau de la Compagnie des Indes son destin et sa légende, du XVIIIème siècle à nos jours

Alain Bastendorff
Administrateur de l'AAMCI

Dès la fin du Moyen-Âge le regard des européens s'est projeté au-delà du monde méditerranéen. Ils découvrent alors « l'Eldorado » asiatique avec ses trésors et décident de partir à sa conquête. Ainsi se créent au début du XVIIème siècle, à la suite des portugais, diverses compagnies européennes de négoce dont les plus importantes sont : la compagnie anglaise des Indes orientales (EIC) (1600-1858), la compagnie hollandaise (VOC) (1602-1795), la compagnie française (1664-1769) de Colbert.

A cette époque les routes terrestres anciennes appelées « Routes de la Soie », sont menacées par de nombreux obstacles géographiques, politiques, religieux. Pour développer et maîtriser leurs activités

[9] Ile de la Réunion

[10] Ile Maurice

commerciales, ces Compagnies des Indes lancent sur les océans de nombreux navires de tous types et tonnages. Le transport maritime est devenu l'élément essentiel du bon fonctionnement des échanges internationaux permettant à de plus vastes quantités de marchandises de transiter entre l'Asie et l'Europe.

Pour répondre à cette demande de plus en plus importante du monde occidental, les navires et leurs équipages doivent affronter les dangers de la navigation hauturière, les conflits entre nations européennes et les conditions de vie hostiles dans les terres lointaines. Parfois, certains de leurs récits d'aventures liant les hommes à leur navire, sont restés dans les mémoires.

Le Brillant

Nous sommes à Lorient le 26 mai 1744, la foule se presse sur les quais pour assister au départ du *Brillant*[11], armé par la Compagnie des Indes pour son second voyage. Le capitaine Jean-Joseph Tortel en est le commandant.

Le Brillant est un navire construit à Lorient par Gilles Cambry Fils et est lancé en Août 1741. Il part en 1741 pour les Indes avec l'escadre de La Bourdonnais, via le Brésil avec 254 hommes d'équipage.

De retour à Lorient il est à nouveau armé en 1744 pour un départ vers l'Ile Royale et Louisbourg. Jaugeant alors 600 tonneaux[12], armé de 54 canons il embarque un équipage de 427 hommes, majoritairement bretons, dont 66 soldats[13]. Ce sont les évènements de cette campagne qui ont donné

Photo de l'Auteur

lieu à la création de l'ex-voto gratulatoire[14] qui nous intéresse.

Notons que pour sa troisième et dernière campagne en 1746 aux Indes, il jauge 550 tonneaux, il est armé seulement de 34 canons avec un équipage de 167 hommes. Il est définitivement désarmé en août 1750 à l'issue de cette troisième campagne.

Le capitaine Tortel a reçu instruction de rejoindre la forteresse de Louisbourg sur l'île du Cap Breton en Nouvelle Ecosse pour y porter des renforts militaires, des vivres, ainsi que des munitions. Cette forteresse française joue un rôle essentiel dans la protection des intérêts du Roi de France en Amérique du Nord. C'est une étape importante au retour d'Orient pour les navires passés par l'Afrique au voyage aller.

L'Amérique du Nord coloniale, est alors au cœur d'un conflit entre les Français et les Anglais, conséquence de la guerre de succession d'Autriche.

---

[11] « Mémoire des Hommes – Compagnie des Indes – Armement des navires». Service Historique de la Défense à Lorient.

[12] Le dictionnaire de l'Amiral de Willaumez précise les différentes évaluations du tonnage d'un navire. Il y a le tonneau en poids, celui d'encombrement et celui d'arrimage. Ceci explique les différentes jauges du *Brillant* énoncées dans cet article.

[13] Fusiliers marins, compagnie d'infanterie créée par une ordonnance de 1721 à la solde de la Compagnie. Uniforme en drap bleu, revers rouge garance, culotte de tricot bleu doublée de toile grise. Les troupes à bord d'un vaisseau garantissaient la discipline mais ne coopéraient qu'exceptionnellement aux manœuvres. Bien armées d'un fusil, elles participaient efficacement aux combats en mer ou à terre.

[14] A l'occasion d'un recensement des ex-votos marins et fluviaux vers 1970, Michel Mollat du Jardin a livré une classification de cette pratique votive. Il distingue les ex-votos: *gratulatoires* en remerciement d'une grâce obtenue, *propitiatoires* dans l'espoir qu'un vœu se réalise, *subrogatoires* en rappel d'un vœu non accompli et *commémoratifs.*

Photo de l'Auteur

Afin de comprendre cette présence de la Compagnie des Indes en Amérique du Nord, rappelons, qu'au Canada, la Compagnie d'Occident, créée en 1717, est intégrée à la Compagnie perpétuelle des Indes en 1719. Suite à l'échec du système financier de John Law[15] en 1722, ses activités se restreignent à du transport maritime. Toutefois, la Compagnie conserve son monopole d'exportation des peaux de castor destinées à la chapellerie française, ainsi qu'un droit d'exclusivité d'importation au Canada de textiles de fabrication anglaise qui sont échangés contre des fourrures avec les Amérindiens. Ces monopoles s'éteindront en 1760 avec la conquête de la Nouvelle-France par les Anglais.

Quant au navire *Le Brillant* qui a quitté Lorient fin mai 1744, il atteint sa destination sans incidents le 18 août avant la prise de Louisbourg[16] par les anglais.

Après avoir déchargé sa cargaison, sur instruction de Monsieur du Quesnel, gouverneur de Louisbourg, le commandant du *Brillant* est contraint de patrouiller le long des côtes de l'île Royale pour éviter d'éventuelles attaques de corsaires.

Pour le retour vers la France, la Compagnie des Indes a exigé du capitaine Tortel qu'il rejoigne la flotte des navires du Roi, par mesure de sécurité.

Il lui faut attendre le 30 novembre 1744 pour former un convoi constitué de 49 navires, dont huit de la Compagnie des Indes (*La Flore*, *La Baleine*, *Le Mars*, *Le Philibert, Le Penthièvre*, *L'Argonaute, Le Fulvy* et bien sûr *Le Brillant*) protégés par quatre vaisseaux de guerre. A bord de ces navires, s'entasse un contingent d'environ 4 000 hommes et 115 prisonniers anglais.

La traversée de retour débute mal puisque le 3 décembre, un fort coup de vent se lève, dispersant l'ensemble des navires du convoi. Au cours de cette tempête *le Brillant* entre en collision avec le navire *Les Trois Maries* chargé d'huile de castor de la Nouvelle France. Ce dernier fait naufrage et tout son équipage est heureusement recueilli à bord du *Brillant* qui a lui aussi subi de graves avaries. Dans les jours et les semaines qui suivent, *le Brillant* rejoint d'autres navires de cette armada et finalement arrive en vue de Groix le 25 décembre. Fortement endommagé, il est de retour à Lorient le 31 décembre 1744.

Autre navire *Le Brillant*

D'autres navires de la Compagnie des Indes ont successivement porté ce nom : *Brillant.* C'est une tradition du monde maritime qui permet de gratifier plusieurs navires du même nom. Mais la similitude d'appellation peut parfois créer des confusions dans l'histoire de chaque navire.

Un *Brillant*[17] est également construit à Lorient par Jean-Luc Coulomb en 1756 et mis à flot en 1757 après une opération de mise à l'eau manquée. C'est un vaisseau de type East Indiaman de 1 250 tonneaux fort de 64 canons. Armé pour les Indes, il part pour le

[15] Financier et ministre des finances en 1720, il est le pionnier du papier-monnaie, considérant que la monnaie métallique ne constitue pas une richesse en elle-même mais un moyen d'échange pour développer le commerce.

[16] 1745, épisode de la guerre de succession d'Autriche

[17] Dans le « Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours » et au Service Historique de la Défense de Lorient, est mentionné ce navire de 1250 tonneaux et 64 canons construit par Jean Luc Coulomb. Ce vaisseau est intégré à la Marine Royale en 1758.

Québec en 1758. Lors de cette campagne il capture le brigantin écossais *Charlotte* qui est alors incorporé à la Compagnie des Indes. En novembre 1758 ce dernier devient bâtiment du roi et est réarmé en 1759.

Siège de Louisbourg gravure allemande - Wikipédia PD

Durant la guerre de Sept Ans, le *Brillant* participe à la bataille des Cardinaux[18] où après la défaite il se réfugie dans l'estuaire de la Vilaine. Après deux ans d'efforts pour se désenvaser il regagne Brest en 1770. La même année il part pour Sainte Lucie puis porte à Saint Domingue le nouveau gouverneur, le comte d'Estaing. Durant cette traversée un appareil distillatoire est expérimenté. Il est démoli en 1773.

L'ex-voto *NOTRE DAMME DAMOUR*

Les vaisseaux de la Compagnie des Indes ont comme port d'attache Lorient et embarquent de nombreux hommes d'équipage originaires de ce pays. (Ainsi, les matelots du quartier de Port-Louis représentent douze pour cent des effectifs de la Compagnie soit 2000 hommes). Parmi ceux-ci, vingt-trois d'entre eux embarqués sur le *Brillant*[19] étaient natifs de Riantec. A leur retour, le péril auquel ils avaient échappé dans l'Atlantique Nord ne pouvait que marquer les esprits des rescapés et de leurs familles.

Photo de l'Auteur

Une tradition qui perdure jusqu'à nos jours pousse les hommes de mer à honorer principalement la Vierge Marie (Quelven), parfois Sainte Anne Mère des Bretons (Auray), ou Sainte Barbe (Le Faouët) patronne des sauveteurs et même Saint Nicolas, en remerciements pour la sauvegarde de leur vie à la suite d'une « fortune de mer ».

Leur ferveur religieuse qui s'exprime individuellement ou en communautés les a amenés à réaliser une maquette votive réplique d'un navire sur lequel ils avaient vécu un grand péril.
Lors d'une terrible tempête au large du Canada, dont ils étaient sortis sains et saufs, grâce, pensaient-ils, à la providence et probablement aux nombreuses prières adressées à la Mère du Christ, ils réalisent cet ex-voto.
Les marins de la région lorientaise témoignaient traditionnellement une grande ferveur envers la Vierge Marie qu'ils exprimaient le 15 août, lors de la procession à Notre-Dame de Quelven (commune de Guern) près de Pontivy dans la campagne bretonne et après leur salut à Notre Dame de Larmor lors de l'appareillage.
Le récit de la tempête de décembre 1744 précitée par les survivants a tellement frappé les esprits, qu'un cantique est toujours chanté traditionnellement à Quelven le 15 août :

[18] Novembre 1759, au large du Croisic, la flotte française s'oppose à la flotte britannique pendant la guerre de Sept Ans. L'action se termine par la dislocation de la flotte française qui ne retrouvera sa puissance que sous le règne de Louis XVI.

[19] Celui de 1744, construit par Gilles Cambry Fils

« Approchez maintenant, Bretons : vous entendrez un miracle
Qui a été fait par Quelven et par son Fils
En faveur d'un vaisseau qui était en mer.
Sur lui étaient quatre cents hommes qui se perdaient.
Quand ils furent voués à Quelven béni
Sur les mâts du vaisseau. Elle descendit
Et son petit-fils Jésus (sic), venu avec elle pour l'aider,
A relevé le vaisseau qui était chaviré. »

Ainsi dans ce cantique de 1781, il est question d'une tempête terrible qui frappe un navire avec 400 hommes à bord, tous bretons, qui implorent Notre-Dame de Quelven. Rien n'affirme qu'il s'agit du *Brillant,* mais il est bien évident que ces marins, natifs des paroisses de la rade de Lorient, évoquent très certainement un navire de la Compagnie des Indes.
C'est ainsi que cette histoire se concrétise par la réalisation d'un ex-voto baptisé non pas *Le Brillant* mais *Notre Damme Damour*[20], mettant à l'honneur la mère du Christ. Ce nom nouveau imprégné de dévotion, a été gravé à la poupe avec la date de 1750. C'est bien évidement cette date qui amène la confusion sur l'identité du navire. Il s'agit là d'une œuvre de l'art populaire où le respect d'authenticité s'efface devant l'affectivité. Leurs créateurs sont plus ou moins habiles et peuvent exprimer leur fantaisie dans leurs réalisations.

Certaines modèles étaient réalisées au cours des voyages par des hommes d'équipage pour occuper leur temps de repos à bord dans des conditions souvent difficiles (exiguïté, météo…). Dans ce cas, elles étaient généralement de petites dimensions.
Dans le cas du *Notre Damme Damour*, de la chapelle de Quelven, construit en 1746, nous avons relevé ses dimensions : hauteur 235cm, longueur 250cm, largeur 50cm. Sa qualité d'exécution confirme l'hypothèse d'une réalisation à terre.
On note également l'orthographe fantaisiste ainsi que le « N » de « NOTRE » curieusement inversé. L'inscription du nom nous apparaît aujourd'hui incorrectement orthographiée à la poupe bien que sa construction soit à contrario soignée.
La notice PM 56 000 367 du ministère de la Culture précise qu'il s'agit d'un vaisseau à trois ponts avec 26 canons à la batterie basse, 28 à la seconde batterie et 6 sur les gaillards, soit 60 canons ce qui le classe dans les vaisseaux de second rang de la Compagnie des Indes. On remarque que la poupe est en « fer à cheval » et non en « diapason », configuration qui est apparue à la fin du règne de Louis XV et sous le règne de Louis XVI, abandonnant les sculptures compliquées de l'époque de l'Art Rocaille.
Il semble cependant certain que cet ex-voto *Notre Damme Damour* a été réalisé par des habitants de Riantec. Cinquante-deux matelots, originaires de ce village, naviguaient à bord de huit navires de la Compagnie à cette époque, vingt-trois d'entre eux étaient membres de l'équipage du *Brillant* lors de la tempête de décembre 1744. Nous connaissons leurs identités par le rôle d'équipage conservé au Service Historique de la Défense de Lorient.
Avant d'être suspendu sous la voûte de Notre-Dame de Quelven cet imposant ex-voto a d'abord rejoint Larmor en 1746 (église Notre-Dame dédiée à la Vierge). *Notre Damme Damour* arrive à Quelven en 1750 pour y demeurer jusqu'en 1789. Finalement *Notre Damme Damour* retrouve sa place à Quelven lors du pèlerinage du 15 août 1922 célébrant l'Assomption de Marie et ceci jusque dans les années 80.

[20] Ce navire inconnu dans les registres n'a donc jamais existé

Au cours de la célébration de l'Assomption, des enfants de Guern et des environs déambulent dans le village portant l'ex-voto marin *Notre Damme Damour*. Depuis les années 80, son poids et ses dimensions ont conduit le recteur à le remplacer par un autre modèle de dimensions plus réduites nommée le *Suffren*[21].

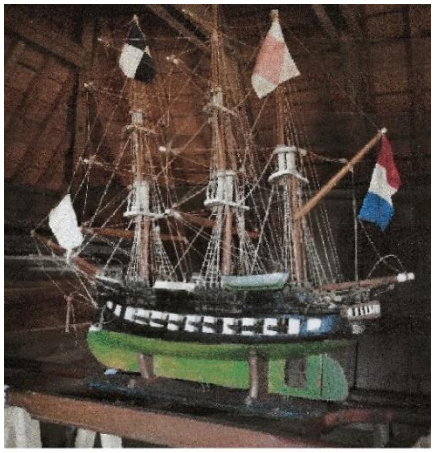


Photo de l'Auteur

Lors de la visite de sanctuaires côtiers, notre regard est souvent attiré par des maquettes de bateaux qui semblent des jouets. En réalité, leur présence traduit les remerciements de marins à un Saint patron ou à une Sainte patronne, après avoir échappé à un péril en mer. L'ex-voto du *Brillant* dont nous venons de conter l'histoire suscite plusieurs niveaux de lecture : l'aspect religieux et l'interprétation historique.

Photo de JY Le Lan

L'aspect historique est celui qui trouve le mieux sa place dans cet article. Cet ex-voto comme d'autres, permet de retracer des aventures anciennes et contribue à la connaissance de l'histoire navale. Cet objet est avant tout l'expression d'un art populaire et ne peut apporter la précision de documents écrits ou peints.

Beaucoup est à redécouvrir.

Photo de JY Le Lan

Très probablement, comme dans le cas du *Brillant*, des conditions de conservation défectueuses au cours des siècles ont requis ultérieurement plusieurs restaurations pratiquées par des hommes plus marins qu'archéologues. Les remaniements semblent nombreux. Il est même précisé dans l'étude de Jean-Yves Le Lan[22] que des prisonniers anglais s'occupèrent de son entretien à la sortie de la révolution. Ces restaurations ont été menées en 1925, 1943, 1979 puis en 1982 dans l'atelier de Monsieur Bruno de la Barre. De la dernière restauration nous possédons des images, nous pouvons supposer que c'est au cours de l'une d'elle, que la poupe a été modifiée en « fer à cheval.

Nous pouvons donc conclure que la maquette de la chapelle de Quelven, construite par des marins de Riantec en 1746 est née de la dévotion.

Des amateurs de bandes dessinées, tintinophiles, ont fait un rapprochement entre les décors de *la Licorne* dessinée par Hergé dans le « Secret de la *Licorne* » et le *Brillant*. Tout comme Tintin qui s'est lancé dans cette aventure avec passion dans «Le secret de la

[21] Cet ex-voto de substitution est visible dans le grenier du presbytère.

[22] Ancien Ingénieur à la direction des Constructions navales, auteur de nombreux ouvrages sur l'histoire du Morbihan.

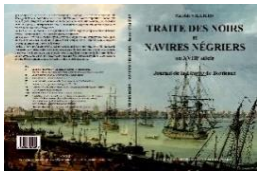
Licorne[23] », nous espérons que vous trouverez autant de plaisir à la lecture de cette aventure du *Brillant.*

Bibliographie

- Compagnie des Indes 1720-1770 Jean Boudriot Collection Archéologie Navale Française
- Dictionnaire des « Bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours » Jean-Michel Roche
- Répertoire des navires de guerre français Jacques Vichot
- Maquette « NOTRE DAMME DAMOVR » de Quelven
- Bulletin annuel de la société polymathique du Morbihan Catherine Le Lan et Jean-Yves Le Lan

--:--

La Compagnie des Indes et la fourniture d'armes à feu aux négriers africains au XVIIIème siècle



Patrick Villiers
Professeur émérite de l'Université du Littoral-Côte-d'Opale, membre de la Société Française d'Histoire Maritime

Le développement des colonies d'Amérique et des Antilles n'aurait pu se faire sans la déportation des esclaves d'Afrique par les navires négriers, esclaves fournis par les tribus côtières qui les capturaient par des raids à l'intérieur des terres. Depuis le XVIème siècle, les captifs étaient la principale monnaie d'échange pour se procurer les produits européens. Si les étoffes et autres produits manufacturés constituent la majorité des cargaisons, au XVIIème et surtout au XVIIIème siècle, les armes à feu représentent 15 à 25 pour cent en valeur.

La vente des armes à feu sur le marché africain a été très peu étudiée et mérite de l'être. La publication du livre de l'auteur de l'article « *Traite des Noirs et navires négriers au XVIIème siècle* » lui a donné l'occasion de reprendre ce sujet.

Un nombre d'armes largement sous-estimé

La part des fusils de traite dans les cargaisons à destination des royaumes négriers est largement sous-estimée. Ainsi de 1701 à 1704, la *Royal African Company*[24] exporte 32 954 fusils produits par les manufactures anglaises tant pour ses comptoirs que pour la traite des noirs. Avec un tel nombre d'armes vendues, on passe de commandes formulées à des armuriers indépendants à une production qui va progressivement devenir une production d'armes similaires, avant de pouvoir employer le nom de « production en série d'armes standardisées ».

Les armes de traite sont issues des armes militaires, qu'elles soient commandées par l'armée de terre, par la marine ou pour le marché des colonies. Les trois guerres entre les Provinces-Unies et l'Angleterre, puis les guerres menées par Louis XIV ont amené une demande formidable d'armes blanches comme d'armes à feu portatives. La question de la production en quantité, d'armes ayant une qualité identique se trouve rapidement posée. Dans le fonds Marine des Archives Nationales subsistent des dessins dépareillés de pistolets et de fusils datés des années 1690-1715 qui prouvent que les services de l'armée de terre comme ceux de la marine et des colonies, ont cherché d'abord des armes « type », pour envisager de passer des marchés à ce qui deviendra une industrie.

Des fusils et des pistolets issus des commandes royales

Un ouvrage essentiel pour cette époque est celui de Pierre Surirey de Saint-Rémy[25], « *Mémoires*

[23] Neptunia N°222

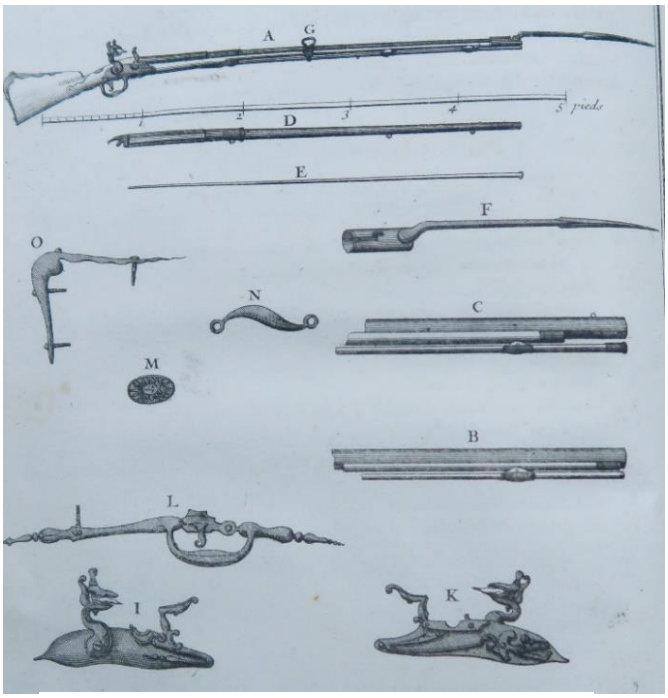
[24] Entreprise anglaise à caractère commercial fondée en 1672 sur les côtes de Guinée.

[25] Commissaire provincial de l'Artillerie en 1692, Grand maître de l'artillerie de France en 1703 et maréchal de camp.

d'Artillerie » publié en 1697. Cet ouvrage contient une partie très importante consacrée aux armes à feu et aux armes blanches. En effet dès la guerre de Hollande[26], Louvois[27] décide la création de régiments de fusiliers chargés de protéger les bouches à feu dont la production ne cesse d'augmenter, puis une école d'artillerie à Douai.

Il favorise la publication de l'ouvrage de Surirey de Saint-Rémy, ouvrage qui est consultable et utile pour tout officier. Son livre est complet sans être surchargé par des connaissances inutiles. Sa démarche est donc avant tout celle d'un pédagogue et non celle d'un doctrinaire, ce qu'il revendique dans sa préface. Son ouvrage se divise en quatre parties dont la seconde qui nous intéresse plus particulièrement, présente toutes les armes (canons, mortiers, fusils, armes blanches…) et leurs projectiles. Il comporte de nombreuses planches tant sur les fusils et les pistolets que sur les magasins. Surirey de Saint-Rémy, est *commissaire provincial en l'arsenal de Paris et au département de l'isle de France.* A ce titre tout en se déplaçant régulièrement à Douai, il réside au petit arsenal de Paris[28] dès 1672, il est donc probable qu'il a fait toute sa carrière à Paris, dans un poste plus administratif que militaire. Il est l'ami du contrôleur général de l'artillerie, comme le prouve la présence de ce dernier à son mariage ou celle de sa veuve aux noces de son fils. Son ouvrage nous donne des renseignements très précieux sur la gestion des canons et des fusils particulièrement au Magasin Royal de la Bastille.

L'introduction au Titre XVI « *Armes de guerre de toutes sorte* » qui comporte près de 20 pages sur les armes à feu insiste sur les armes réglementaires « *il n'en sort du magasin de la Bastille que d'entièrement conformes aux derniers règlements qui ont été faits pour l'uniformité* » et il affirme qu'il en est de même dans les autres arsenaux du royaume. Retenons donc l'idée qu'il convient de fabriquer des armes le plus homogènes possible.



Ouvrage Surirey de Saint-Remy

Cette idée se retrouve également dans les commandes des compagnies royales en France mais également à l'étranger, particulièrement en Angleterre. En commandant de telles quantités, la *Royal African Company* passe des marchés avec des règles spécifiques. Selon les historiens, au cours des années 1730, la côte de l'Or et la côte des Esclaves[29] auraient reçu certaines années plus de 100 000 fusils, aussi bien des Anglais, des Hollandais que des Français. Dans le cas français, une grande partie des armes est fournie par la Compagnie des Indes. Bien que cette dernière n'ait plus grand chose à voir avec la Compagnie de Louis XIV, la Compagnie des Indes de 1730 a poursuivi le principe de commandes par marchés et des armes réglementaires commencé sous le Roi soleil.

A partir des années 1690 et probablement avant, les fusils exportés vers les colonies et l'Afrique doivent répondre à deux demandes, l'une pour la guerre et l'autre pour la chasse. En conséquence, les calibres propres à chacune de ces activités prennent

[26] 1672-1678, Elle oppose la France de Louis XIV aux Provinces-Unies, à l'Espagne et à l'empereur du Saint-Empire Romain Germanique

[27] Homme d'État français et l'un des principaux ministres de Louis XIV. Surintendant des bâtiments, secrétaire d'état à la guerre, secrétaire d'état aux affaires étrangères.

[28] Fabrique de salpêtre servant à fabriquer la poudre à canon, situé rive gauche. L'hôpital de la Salpetrière est bâti sur son emplacement.

[29] Régions côtières des actuels Bénin et Togo et d'une portion du Nigeria.

rapidement une forme standard en fonction du poids de la balle en plomb et de la circonférence du canon du fusil. Pour un fusil de calibre 16, il fallait 16 balles d'un poids total d'une livre poids de France. On écrivait « *seize balles à la livre* ». Plus ce chiffre est gros, plus la taille de la balle est petite.

Fusil 1697, fusil dit pré-réglementaire. Les premiers règlements pour les armes apparaissent au XVII °mais n'ont pas encore la rigueur exigées par les marchés du XVIIIe siècle pour les quels par exemple, les calibres sont définis.

En 1690, les armuriers de Tulle reçoivent une commande de 27 000 canons de fusils pour la Marine Royale. On a retrouvé à Schenenectady dans l'état de New York une platine signée « PAVPHILE à Tulle » datée de 1693[30], qui confirme que Tulle fabriquait des armes complètes. Mais si à cette date les canons des fusils sont produits en grande quantité, on ne peut pas encore parler d'une construction en série au sens strict. Chaque armurier assemble toute les pièces, les ajuste à la main et personnalise sa production comme le montre les photos.

Armes fines et armes de guerre

Jérôme de Pontchartrain[31], semble avoir eu l'idée dans les années 1700 de séparer pour les exportations d'armes vers les Canada et les Antilles les armes de chasse, qui auraient été destinées aux Indiens et les armes de guerre pour les troupes coloniales. C'est ce que l'intendant de Rochefort lui rappelle en 1711 :

« *Vous avez, Monseigneur, ordonné à feu M. Begon de faire observer que dans l'envoy des armes en Canada il fut compris une partie des fusils de 18 parce que les sauvages s'en pourroient servir à la guerre et à la chasse et c'est en vertu de cet ordre qu'on a demandé à Mr. de la Combe des fusils de 28* [32] ».

La Combe est un des grands marchands d'armes de Tulle qui a obtenu plusieurs marchés de la Marine. Ainsi, pour éviter de livrer des armes de guerre aux tribus indiennes, la Compagnie des Indes et les armateurs vont devoir vendre des armes de chasse à la Nouvelle France, comme sur le marché africain.
La première caractéristique des armes de chasse est un calibre réduit, c'est pourquoi on les appelle « arme fine ». Ainsi l'archéologue qui retrouve des armes, comme l'historien qui étudie le marché des armes, doivent chercher dans quelle mesure les armes exportées sont de guerre ou de chasse.
Une remarque s'impose : dès qu'une guerre risque d'éclater, guerre de Succession d'Espagne mais surtout guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et guerre de Sept Ans (1755-1763), la sélection des armes de chasse destinées à La Nouvelle France disparaît au profit des armes de guerre. A contrario, un marché de la Compagnie des Indes passé en 1751 pour le Canada mentionne des commandes « d'armes fines », bien distinctes des « armes de guerre »[33].

Au XVIIème comme au XVIIIème siècle, l'exportation des armes à feu n'est l'objet d'aucune limitation par les autorités royales. Sont donc exportés les fusils réglementaires destinés aux troupes outre-mer, les fusils d'occasion ou rebutés du même modèle, les fusils de chasse, les fusils sur commande, les fusils dit « boucanier », les fusils « de traite » et autres « fusils fins ». Seule la correspondance spécifique de l'armateur des navires peut nous renseigner avec précision sur la catégorie ils se rattachent. Les

[30] Musée de Tulle.
[31] Jérôme Phélypeaux, comte de Pontchartrain, Secrétaire d'État de la Maison du Roi, Ministre de la Marine (1674-1747).
[32] M. De Pontchartrain à La Rochelle, 25 juillet 1711, SHD Rochefort, 1E, liasse 540.
[33] L'étude reste également à faire pour le marché africain.

descriptions précises de ces armes sont très disparates. Les énumérer serait trop long[34].

Une idée fausse : la médiocrité des armes destinées aux colonies et au marché africain

Il apparaît trop souvent dans les ouvrages concernant la traite des noirs, l'idée que les armes vendues sur le marché africain étaient de qualité médiocre et que les Africains ne savaient pas s'en servir. Cette idée que l'on retrouve souvent dans les récits des voyageurs du XIXème siècle est largement erronée. Elle a pour corolaire que les marchandises vendues en Afrique étaient de mauvaise qualité : « marchandises de pacotille ». C'est une grave erreur démentie par l'étude des cargaisons des navires négriers et la correspondance des armateurs. Rien n'est plus difficile que de déterminer quelles marchandises seraient les plus appréciées selon que la traite ait lieu au Sénégal, à Juda ou à Bengela[35]. La correspondance des armateurs contient des analyses très précises du marché africain et des causes des échecs dus à la mauvaise qualité des cargaisons destinés à ce marché africain.

En 1762, les armateurs bordelais notent que « *nos fabriques de Saint-Étienne sont dans l'impuissance de suppléer celles d'Angleterre dans ce genre, que ce soit préjugé chez les nègres, qu'ils soient ou ne soient pas fondés, mais il est de fait qu'ils rejettent les nôtres, et que par là nous sommes souvent trouvés exposer à des traites bien difficiles, et d'autant plus dangereuses qu'elles ont été plus longues...* **».**
Les armes à feu sont essentielles pour la Compagnie des Indes qui a le monopole théorique de la traite pour les négriers français mais surtout pour ses comptoirs : Saint-Louis du Sénégal, Gorée et Juda mais également pour ses comptoirs du Canada. Ses armes sont connues grâce aux appels d'offre de la Compagnie dont a retrouvé trace dans les archives du Service Historique de la Défense de Rochefort. Il n'y a pas de demande spécifique pour le marché africain mais pour les colonies en général, Océan Indien inclus.

La Compagnie demande des fusils flibustiers, des fusils de traite ordinaire, des fusils fins de traite mais également des pistolets. Cependant, en 1751, la Compagnie des Indes passe un contrat spécifique aux manufactures de Saint-Etienne, de Tulle et de Charleville pour des fusils de traite pour le Canada. Les armes sont ainsi définies : *« Les fusils de traite »,* peut-on lire alors, « *seront de la même longueur et calibre que les fusils boucaniers* (soit 3 pieds et six pouces au moins), *auront des garnitures en cuivre, boucles grenadières tournantes, platines rondes à 2 vis, baguettes de bois, montures de noyer sans enture [et] seront payés 9 livres ».*

Sous Louis XIV, Pontchartrain avait imaginé de fournir à la Nouvelle France des armes de chasse « de fusils fins ». Mais pour chasser le gros gibier, il fallait nécessairement du gros calibre qui effectivement tirait 24 ou 28 balles à la livre au lieu de 20 balles à la livre pour une arme de guerre. Dans les faits, ces armes furent utilisées aussi bien à la chasse, dans les guerres indiennes que contre les Anglais. Sur le marché africain, il en fut de même. Les armes de guerre françaises étaient particulièrement concurrencées par celles de Liège vendues par les Hollandais et les négociants du Havre.

Après le système de Law[36], une nouvelle Compagnie des Indes est créée qui outre le commerce avec l'Océan Indien et la Chine reçoit le monopole du commerce des castors avec la Nouvelle France et le monopole théorique du commerce avec la côte ouest de l'Afrique. La Compagnie des Indes va alors commander de très importantes quantités d'armes, la plupart du temps par marché, en mettant en concurrence Tulle et Saint-Etienne. Ces marchés vont ainsi dépendre de la conjoncture.

[34] Voir ouvrage de l'auteur

[35] Voir l'ouvrage de l'auteur « *Traite des noirs et navires…*, chapitre 3 et chapitre 4 »

[36] Financier écossais qui a voulu remplacer les espèces métalliques par le papier monnaie, afin de facilité le commerce et l'investissement.

En effet de 1716 à 1720, le Régent[37] par lettres patentes, accorde le privilège de la traite à cinq ports : Rouen, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle et Bordeaux. Douze navires négriers en moyenne vont quitter Nantes chaque année ; mais par arrêt du Conseil d'Etat, en date du 27 septembre 1720, le monopole de la traite négrière est conféré à « perpétuité » à la Compagnie des Indes, faisant perdre ainsi le privilège de la traite aux anciennes Compagnie du Sénégal et de Guinée.

Elle est tenue de porter au moins « trois milles nègres » par an en Amérique et de faire sur la côte d'Afrique des établissements qui préparent les cargaisons d'esclaves. L'incapacité de la Compagnie à atteindre ce chiffre amène le Conseil du roi à restreindre le monopole de la Compagnie à la côte du Sénégal. En simplifiant à l'extrême on a une « traite au comptoir » par les vaisseaux de la Compagnie et une « traite volante » le long de la côte, par les négriers ne dépendant pas de la Compagnie[38]. Dans tous les cas, la constitution de la cargaison est essentielle et particulièrement par le choix des armes.

Fusil de traite fabriqué à Liège, conservé au château musée des ducs de Bretagne. La V.O.C. mais également les négriers du Havre avaient souvent recours aux armes fabriquées à Liège

L'importance des armes dans les cargaisons des négriers

Avec la guerre de Succession d'Autriche et la guerre de Sept Ans, la Marine mais surtout l'armée de terre passent d'énormes commandes d'armes à feu et réforment aussi de grandes quantités d'armes à la fin de chaque conflit. Ces armes sont alors vendues sur le marché privé, la plupart partent à l'exportation. Il en résulte au moins temporairement une baisse des prix des armes destinées à l'Afrique. Cependant ces armes de réforme sont confiées aux armuriers des ports qui les remettent en état. Rappelons une évidence trop souvent oubliée : dans le cas de la traite volante, le navire négrier séjourne de longs mois à la côte d'Afrique. Chaque achat de captifs donne lieu à de très longues discussions soigneusement notées sur le journal de traite qui sera remis à l'armateur. Le roi africain ou son représentant teste une par une les armes remises. Dans les lieux de traite où séjournent simultanément plusieurs navires négriers, les capitaines ne se gênent pas pour critiquer les marchandises des concurrents afin de leur permettre de mieux négocier les leurs.

De nombreux livres rapportant des campagnes de traite ont été publiés.

Ils décrivent en détail l'organisation de la traite. Citons parmi tant d'autres celui de Saugnier[39] qui décrit ses campagnes de traite du Sénégal à Galam dans les années 1785.

Il rappelle que la campagne de traite ne peut commencer sans que le représentant du souverain local n'ait préalablement reçu la coutume qui se compose de barres de fer, de pièces de tissus et de fusils.

[37] Philippe d'Orléans exerce le pouvoir à la mort de Louis XIV (1715-1723).

[38] Pour une analyse de la traite, voir l'ouvrage de l'auteur de l'article, *Traite des Noirs*, chapitre 2.

[39] Esclave et Négrier, auteur présumé des « *Relations* » publiées en 1791

A cela s'ajoute le nombre de fusils pour les achats de captifs proprement dits. L'importance des armes apparait à chaque stade de l'achat des captifs.

Le préfent de Siry d'Ara, fon miniftre.

Deux pieces de guinées	20	100
Un fufil à deux coups	20	100
Un fufil fin	10	50
Deux barils de poudre, de 2 liv. chacun	4	20
Cent balles	1	5
Cent pierres à fufil	1	5
Quatre mains de papier	1	5
Trois grelots d'argent	1	5
Deux grains de corail	2	10
Deux grains d'ambre	1	5
Total du préfent du miniftre	61	305

Pour le préfent du *Tampfir* chargé de recevoir les coutumes.

Deux pieces de guinées	20	100
Un fufil fin	10	50
Deux pieces de guinées	20	100
Total du préfent du Tampfir	50	250

La coutume varie d'un lieu à un autre en fonction du nombre de captifs que l'on peut espérer acheter. La dénomination de « fusil fin » fait ici clairement référence à une arme de chasse.

CHAPITRE HUITIEME.

Marchandifes néceffaires pour traiter cent negres, or & morphil, à proportion à Galam & en riviere.

Cinq cents pieces de guinées.
Cinquante fufils à deux coups.
Quatre-vingts fufils fins à un coup.
Cinquante fufils de traite.
Cinquante fabres.
Cent vingt pieces platilles.
Quinze rames de papier.
Mille livres de poudre à canon.
Dix mille pierres à fufil, groffes & fines.
Dix mille balles de fufil.
Miroirs, tabatieres, cifeaux, briquets, peignes de buis, de chaque forte deux groffes.
Le total de la cargaifon fuppofée à 1200 liv. d'ambre & de corail, monteroit, valeur de facture de France, à la fomme de 27,800 livres.
Quatre livres de girofle.
Cinquante bariques de fel. Le refte pour les laptots.

L'importance des armes apparait clairement dans ce tableau mais également les approvisionnements en poudre, balles et pierres à fusils. Grâce à cet armement les royaumes de la côte pouvaient mener victorieusement des raids à l'intérieur de l'Afrique, souvent à plus de 500 km à l'intérieur des terres.

Valeur des marchandifes de traite au Sénégal, leur valeur en riviere & à Galam paffé Podor.

	au Sénégal. bar.	arg. l.	en riviere. bar.	arg. l.
La piece de guinée	10	50	8	40.
Le fufil à deux coups	20	100	16	80.
Le fufil fin à un coup	10	50	8	40.
Le fufil de traite	6	30	8	40.
Le fufil boucanier	10	50	10	50.
La paire de piftolets d'arçons à un coup	6	30	8	40.
La paire à deux coups	16	80	16	80.
Le fabre de traite	1	5	2	10.
Les deux livres de poudre	1	5	4	20.
Les cent balles de fufil	1	5	2	10.
Les cent pierres à fufil	1	5	2	10.
La piece de platille	2	10	4	20.
La piece de Bretagne	3	15	4	20.
Quatre mains de papier	1	5	1	5.
Deux livres de tabac de Virginie	1	5	3	15.
Dix miroirs de campagne	1	5	10	50.
Dix tabatieres de girofle	1	5	10	50.
Dix briquets	1	5	5	25.
Dix cifeaux	1	5	5	25.
Dix petits couteaux	1	5	5	25.
Dix peignes de buis	1	5	5	25.
Quatre jambettes angloifes	1	5	4	20.
Un ½ écarlate	1	5	2	10.
Quatre onces de laine	1	5	4	20.
Quatre pintes d'eau-de-vie	1	5	4	20.

Sur ce tableau donnant les prix pour l'année 1785, l'auteur utilise les normes des marchés de la compagnie des Indes : fusil boucanier, de traite etc…alors que celle-ci n'existe plus

L'industrialisation

A l'occasion de la guerre de Succession d'Autriche puis celle de Sept Ans, les négociants de Tulle, Saint-Etienne et Charleville reçurent d'importantes commandes qui les amenèrent à changer de mode de production et à devenir des manufactures. Il en résulta une amélioration sensible de la qualité. Avec le fusil modèle 1763-66, la Marine adopte un fusil avec une platine interchangeable. Auparavant, chaque fusil avait sa platine. Il en résulta des dizaines de milliers de fusils progressivement démodés qui furent vendus aux insurgents américains mais également massivement, sur le marché africain à la veille de la révolution française. Le même modèle de fusil devint ainsi l'arme de la liberté aux Etats-Unis ou l'arme de l'esclavage en Afrique.

Bibliographie :

Patrick Villiers *Traite des Noirs et navires négriers au XVIIIème siècle, suivi du Journal de bord du négrier La licorne de Bordeaux,* Ancre, Nice, 2021 www.ancre.fr

--:--

Hommage à Philippe Haudrère

Michel Gladu

Le décès le 18 novembre 2021 de l'éminent historien Philippe Haudrère nous invite à revenir sur un parcours unique de recherche et d'enseignement consacré à l'histoire de la Compagnie des Indes et plus largement à la présence française dans l'Océan Indien au XVIIIème siècle.

Après avoir été reçu à l'agrégation d'Histoire, il passe en 1987 sa thèse de doctorat ès lettres ayant pour titre « *La Compagnie des Indes : 1719-1795* »[40]. Cette thèse le consacrera comme le meilleur spécialiste français de cette Compagnie et la publication de son travail à la « Librairie de l'Inde »[41] en 1989 lui assurera alors une audience qui dépassera largement celle des cercles académiques.

En 1998 les portes de l'Académie de Marine s'ouvrent à lui. Il y présidera la commission des prix littéraires puis la section Histoire, Lettres et Arts avant d'en devenir, en 2011, secrétaire perpétuel adjoint. Il assumera cette charge jusqu'en 2020. Il fut membre également de la Société Française d'Histoire Maritime où il présida la *Commission française d'histoire maritime (1995-2000).*

Son œuvre est importante : il a écrit de nombreux livres (une dizaine) sans compter les articles qu'il a rédigés en tant que responsable de la Communications et mémoires de l'Académie de Marine et qu'il a écrits dans le *bulletin* de cette institution ou encore dans la *Chronique d'histoire maritime* de la SFHM. Il est également l'auteur d'un nombre très important d'articles publiés dans diverses revues.

Il est impossible de parler de la production scientifique de Philippe Haudrère sans évoquer, tout d'abord, sa thèse sur la Compagnie des Indes au XVIIIème siècle. Il s'agit là d'un travail magistral que le grand historien Pierre Chaunu avait qualifié lors de sa parution de « monument ». En effet, ce travail considérable (plus de 1000 pages) est remarquable avant tout par sa rigueur et la qualité de ses synthèses, mais aussi par l'exceptionnelle richesse de sa bibliographie (presque 100 pages de références). Signalons en outre parmi ses autres ouvrages, son « *La Bourdonnais* »[42] paru en 1992 qui met avantageusement en lumière les dimensions hors norme du personnage qu'elles soient maritime, militaire, commerciale ou encore administrative. Doit être également mis en exergue son remarquable panorama des différentes Compagnies des Indes européennes à travers « trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux » et intitulé « *Les Compagnies des Indes Orientales* ». On peut enfin rappeler la parution en 1997 de son livre « *Le grand commerce maritime au* XVIIIème *siècle, Européens et espaces maritimes* » qui reprend pour une large part l'enseignement qu'il dispensait sur ce thème à l'Université d'Angers.

[40] Université Paris IV, Directeur de thèse : Jean Ganiage

[41] Rééditée ultérieurement aux «Indes savantes »

[42] Philippe Haudrère sera président de *l'Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais* de 2010 à 2013.

Enfin, nous ne devons pas oublier aussi qu'il honora le Musée de la Compagnie des Indes et ses Amis d'interventions remarquées qui abordèrent, dans le cadre des actions culturelles du musée, les thèmes suivants :

- 2002 : conférence sur les relations de la Compagnie des Indes avec la Chine.
- 2006 : conférence sur les escales de la Compagnie des Indes.
- 2007 : conférence introductive au colloque « Le goût de l'Inde » à l'UBS 4 et 5 juin 2007 : Le goût pour les produits de l'Inde en Europe à partir du XVIème siècle. Article dans les actes correspondants.
- 2009 : conférence sur la route des épices.
- 2014 : conférence sur le personnel commercial de la compagnie des Indes au XVIIIème siècle.
- 2016 : participation au séminaire intitulé « Lorient, Port de la Compagnie des Indes ».

Il avait également écrit également en 2009 un article dans le catalogue d'exposition du musée intitulé « Féeries Indiennes ». Mais c'est avec son article publié en 1998 dans l'ancienne revue *« les cahiers de la Compagnie des Indes »* retraçant « La route des Indes au XVIIIème siècle »[43] qu'il avait marqué son attachement à notre musée et inauguré une participation active et toujours substantielle à son rayonnement culturel.

--: --

Vie de l'Association

Nous tiendrons notre Assemblée Générale le 7 mai 2022 dans la salle de la Criée à Port-Louis, mise à notre disposition par la mairie de Port-Louis. Nous comptons sur votre présence.

Conférences

Le 9 mars, notre secrétaire nous a présenté sa conférence sur les défis que représente la réparation d'une œuvre en développant les processus de restauration et de de rénovation.

Sorties culturelles

Accueillis par le conservateur, monsieur Jean-Claude Leroux, nous avons pu découvrir le 2 décembre le fonds du **Service Historique de la Défense** de Lorient ainsi que les bâtiments remarquables du **Péristyle**.

Les 3 et 4 mars, emmenés par notre administrateur Alain Bastendorff un groupe de 20 membres a pu visiter le magnifique **Hôtel de la Marine** place de la Concorde, ancien ministère de la marine au temps de Colbert, récemment restauré.

[43] Numéro 3, 1998, « *la mer et la navigation* ». Publication coéditée par le musée de la Compagnie des Indes et la Société des Amis du Musée. (Aujourd'hui Association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes)

Le lendemain ce groupe a visité **Musée Cernuschi,** Musée des arts asiatiques de la ville de Paris ainsi que le **Musée Guimet** puis **l''Hôtel et Jardin d'Heidelbach**.

Au mois de Juin 2022

Au retour des beaux jours nous avons programmé une visite de la malouinière « **La Ville Bague** » à Saint Malo ainsi que **l'hôtel Magon** et si nous en avons le temps la maison de **Jacques Cartier**. Vous recevrez prochainement le programme de cette journée et le bulletin d'inscription.

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