La Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes

Citadelle de Port-Louis

N°03

Février 2021

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

Port-Louis - Ile bourbon

Sommaire

- **Editorial**
  Guy Tournier ..... page 2
- **Prochaine exposition « *Café* »**
  Brigitte Nicolas ..... page 3
- **François Duminy**
  Jean-Yves Le Lan..... page 5
- **Mahé de La Bourdonnais**
  Denis Piat ..... page 10
- **Une porcelaine américaine**
  Pierre-Yves Quentin ..... page 16
- **Vie de l'Association** ..... page 17

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

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

--:--

Association d'intérêt général à caractère culturel - loi 1901
RNA W561000170 – S/Préfecture Lorient – Siret 404 385 759 00018

Editorial

Bonjour à tous,
Nous avons le plaisir de vous adresser le troisième numéro de notre Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes. Ce nouveau numéro nous autorise à envisager son avenir prochain avec sérénité. Le pari de la réaliser et de l'alimenter n'était pas gagné, mais il est en passe de remporter le succès espéré.
Je tiens à remercier tout particulièrement les auteurs des articles grâce auxquels nous enrichissons nos connaissances de l'histoire des Compagnies des Indes, dans toute l'étendue de leurs aventures terrestres, maritimes, commerciales et humaines. Sans eux, il ne serait pas possible d'attribuer à notre publication son caractère documentaire, sans omettre quelques nouvelles de la vie de notre association.

Nous sommes bien entendu à l'écoute de vos commentaires et nous examinons avec soin tous les textes qui nous sont soumis. Les thèmes abordés sont aussi vastes que la Mer et l'Orient et ils promettent de nous réserver des surprises.

Cette « Lettre » permet aussi de donner la parole à Madame Nicolas, notre conservatrice, sans laquelle nous ne pouvons bénéficier de la caution culturelle que nous souhaitons. Ces colonnes lui sont bien naturellement ouvertes.

Je tiens aussi à remercier et complimenter mes amis et confrères, les membres de notre comité de rédaction, pour le travail qu'ils déploient avec compétence et dévouement pour la lecture des articles, afin d'en assurer la qualité.

Il reste l'obstacle de son édition exclusivement numérique. Nous sommes conscients que nous privons ainsi quelques-uns de nos membres, non équipés de messagerie électronique, de matières auxquelles par leur adhésion, ils ont droit. Les coûts et la logistique d'une impression papier de qualité sont trop élevés pour l'envisager autrement avec nos moyens.

Nous avons trouvé une solution temporaire qui n'est que partiellement satisfaisante et nous nous en excusons.
L'année passée et celle que nous entamons sont particulières avec de nombreuses difficultés pour chacun. Souhaitons que comme le printemps qui s'annonce, elle nous apporte joie et satisfaction.

Bonne lecture à tous.

Guy Tournier - Rédacteur en chef

Exposition « *Café* »

Du 19 juin au 15 décembre 2021

Sous réserve d'une évolution favorable de la crise sanitaire.
Dans le cas contraire, l'exposition sera repoussée à 2022.

Brigitte Nicolas
Conservatrice en chef du patrimoine
Directrice du musée de la Compagnie des Indes
Commissaire de l'exposition *Café*

Importé à l'origine en qualité de produit médicinal, le café devient en France, et plus largement en Europe, un breuvage à la mode dans le courant du XVIIe siècle.

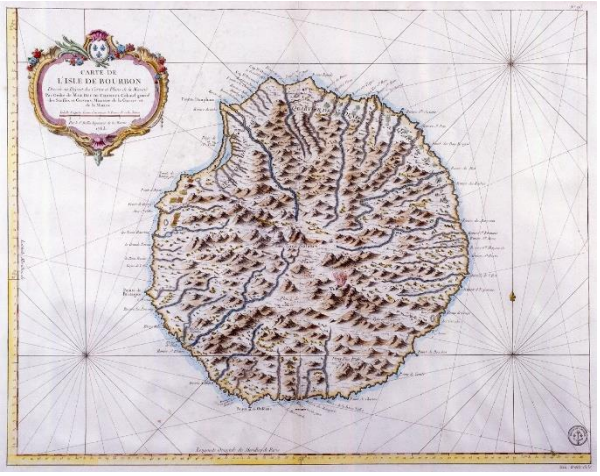
G.Broudic – Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Les Européens se fournissent directement à Moka[1] au Yémen, ou par le commerce méditerranéen du Levant. En 1644, une première cargaison de café

[1] Ou Mocha, ville portuaire du Yémen, connue pour la qualité de ses cafés Arabica.

arrivant d'Alexandrie est débarquée à Marseille. La cité phocéenne obtient le monopole de l'introduction du café dans le royaume en 1693. Cette domination marseillaise est remise en cause par l'ambition de la Compagnie des Indes. Après l'échec de son implantation à Madagascar, les îles Mascareignes[2] deviennent son épicentre dans l'océan Indien. La Compagnie entend y développer, d'une part, une production vivrière (riz, maïs, légumes secs) pour pourvoir la colonie et ravitailler les navires en escale et, d'autre part, une culture de produits tropicaux lucratifs destinés à être exportés vers la métropole. Compte tenu de la topographie de l'île, la compagnie française fait le choix, d'implanter en 1715, des caféiers originaires de Moka sur l'île Bourbon[3].

La Compagnie offre 65 hectares à chaque colon souhaitant se lancer dans la culture du café. L'ordonnance « café » du 4 décembre 1715, oblige «*chaque habitant de s'appliquer de tout son pouvoir à cultiver des arbres à café »* sous peine de sanction : se voir retirer la concession.



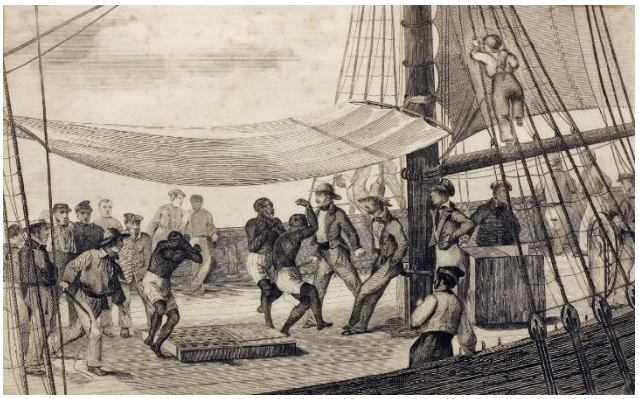
Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

La Compagnie s'engage à acheter le café à prix fixe aux colons tandis qu'elle pourvoie à l'arrivée d'une main d'œuvre servile.

Celle-ci est exploitée pour les défrichements et cultures dans les différentes plantations. Un édit de 1723, inspiré du code noir, organise l'esclavage au sein des Mascareignes. La même année, la Compagnie des Indes obtient le privilège de commerce du café. Après une dizaine d'années de tâtonnements liées à la méconnaissance de cette culture, la Compagnie attend du rendement de la part des colons, et réitère, en 1724, l'obligation pour les habitants de cultiver le café sous peine de travail forcé. L'ère des « Robinsonnades[4] » prend fin tandis que la population servile est multipliée par quatre entre 1725 et 1735. L'objectif spéculatif imposé de manière coercitive par la Compagnie fait basculer l'île et ses habitants dans une économie de plantation esclavagiste. Une minorité de colons maintient une population quatre fois supérieure en situation de travail forcée et de privation de liberté.

Le droit entérine cette injustice en faisant des esclaves des objets meubles ne pouvant disposer d'eux-mêmes.

Ceux et celles qui s'enfuient, refusant la négation de leur condition d'être humain auxquels s'ajoutent bien souvent les mauvais traitements, acquièrent le statut d'esclaves marrons. Le marronnage est sévèrement combattu et les sanctions prévoient mutilations et peine de mort pour les récidivistes. La Compagnie des Indes oblige les maîtres à déclarer les esclaves en fuite et organise leur chasse. L'intérieur escarpé de l'île leur offre un refuge précaire. Ces hommes et femmes parviennent toutefois à s'organiser en une société que certains historiens nomment le *Royaume Intérieur* et qui perdure jusqu'à l'abolition de l'esclavage en 1848.



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

L'obligation de culture du café modifie considérablement les paysages de l'île, dont les basses pentes, situées entre 100 et 400 mètres d'altitudes se couvrent de caféières pouvant être cultivées par un seul propriétaire et « sa force de travail », c'est-à-dire ses esclaves. En 1750, Bourbon

[2] Archipel de l'océan Indien formé de trois îles principales, La Réunion, l'île Maurice et Rodrigues, ainsi que plusieurs petites îles proches.

[3] Ile de la réunion.

[4] Théorie selon laquelle il est possible de vivre dans l'isolement, à la manière de Robinson.

compte 15 000 habitants dont 80 % d'esclaves, employés pour la plupart dans les 580 plantations de café. La vente aux colons de cette population esclavagée est orchestrée par la Compagnie des Indes. Elle organise la traite négrière à partir de Madagascar (dès 1685) qui représentent 80% des esclaves de la Réunion, du Sénégal, de 1702 à 1767, de la côte orientale de l'Afrique, (surtout à partir de 1754), et enfin, d'Inde. Les colons achètent ensuite les esclaves auprès de la Compagnie des Indes.

Tous les administrateurs de la Compagnie des Indes dans les Mascareignes ont favorisé ou organisé la traite et l'esclavage pour répondre aux attentes de l'entreprise, ainsi qu'à leur objectif personnel d'enrichissement : Beauvollier de Courchant, Desforges-Boucher, qui touchèrent 6% sur les prix des cafés exportés, Dumas, Mahé de la Bourdonnais, etc. A titre d'exemple, Pierre-Antoine Dumas s'implante à l'île Bourbon en 1727 et achète 143 esclaves 50 000 livres pour faire fructifier ses terres achetées 20 000 livres. Il revend l'ensemble 150 000 livres lorsqu'il est nommé gouverneur de Pondichéry en 1735.

Souvent cueilli non mûr, mal séché, gâté par le long voyage maritime jusqu'à Lorient, la réputation du café Bourbon n'égale pas celle du café provenant d'Arabie. Pourtant, à partir de 1725, le total des cargaisons de café double tous les dix ans et couvre une partie des besoins de la métropole : 700 000 livres poids vers 1725, 1 400 000 livres autour de 1735. Par la suite, la concurrence du café des Antilles (introduction du café en Martinique en 1721 et en 1726 en Guadeloupe) entraine la chute de la production qui se stabilise autour de 1 700 000 livres.

A partir de 1740, la Compagnie des Indes connaît des difficultés pour écouler le café de Bourbon en métropole et incite, en conséquence les colons à diversifier leurs cultures… après les avoir forcés à cultiver le café…. ! Néanmoins, la Compagnie trouve un débouché pour le café de Bourbon en le vendant à Amsterdam. La production se stabilise autour de de trois millions de livres poids après 1745 pour une rentabilité annuelle de 2 et 2,5 millions de livres. Le privilège monopolistique et implacable de la Compagnie lui a permis de tirer des recettes de la vente des esclaves aux colons, bien souvent endettés à son profit, de la vente des marchandises qu'elle importe et revend aux colons, de celle du café en métropole ou en Europe et enfin des taxes sur les arpents confiés aux colons.

Plusieurs cyclones dévastent les plantations de café de l'île au début du XIXe siècle

Avec la perte de Saint-Domingue[5], la France est à la recherche d'une autre île sucrière : la culture du café à Bourbon est progressivement abandonnée au profit de celle de la canne à sucre également basée sur l'exploitation d'une main d'œuvre soumise à l'esclavage. Lors de son abolition en 1848, 63 000 esclaves y sont libérés.

G.Broudic – Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Au total, les historiens estiment que 1 771 expéditions négrières vers les Mascareignes ont été organisées et qu'environ 130 000 à 200 000 Malgaches ont été déportés vers l'île de France et l'île Bourbon, ce qui représente 10 % de la traite négrière organisée par les Français. Les esclaves sont remplacés par des engagés, des migrants misérables originaires de l'Océan Indien, d'Inde, de Malaisie ou de Chine, qui travaillent dans des conditions souvent proches de celles réservées aux esclaves.

Les Mascareignes ont été restituées par la Compagnie perpétuelle des Indes au Roi en 1767, deux ans avant sa liquidation. Dès le milieu du XVIIIe siècle, des voix se sont élevées pour dénoncer l'inhumanité de la traite et de l'esclavage. Bernardin de Saint Pierre le fait sans ambiguïté dès 1769 s'agissant de la situation dans les Mascareignes. Mais il faut attendre de longues années pour que les hommes et les femmes vivant sur le sol métropolitain où l'esclavage est interdit depuis le XIVe siècle, ouvrent les yeux sur le déni d'humanité qui frappe leurs semblables, dans le

[5] Ile des Caraïbes.

seul but de satisfaire des besoins de consommation et d'enrichissement et imposent l'abolition de la traite et de l'esclavage.

Notons qu'une loi républicaine reconnait la traite et l'esclavage pour un crime contre l'humanité. L'exposition *Café* est l'occasion d'évoquer cette page constitutive de l'histoire de l'île de la Réunion.

L'exposition présentera également une partie consacrée à la consommation du café en métropole. Celle-ci s'est répandue en Europe grâce aux marchands levantins qui ont rapporté cet usage du Moyen-Orient. Le premier café ouvre en France à Marseille en 1654. Un débit de café apparaît à la foire Saint-Germain à Paris en 1672, puis le célèbre café Procope[6] ouvre en 1684. La mode du café est définitivement scellée en France à la suite de l'ambassade turque à Paris en 1699.

G.Broudic – Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

La consommation de café engendre la création d'ustensiles spécifiques à sa préparation et à sa dégustation, comme les moulins et les services à café que le musée se propose de mettre en scène. Ces derniers trouvent une heureuse traduction dans les porcelaines chinoises et japonaises commandées par les compagnies des Indes. Cette matière, dont la technologie n'est connue que de la Chine puis du Japon jusqu'au premier quart du XVIIIe siècle, est appropriée aux nouveaux usages liés à la consommation des boissons chaudes excitantes, qui entraîne parallèlement la consommation nouvelle de sucre.

Bibliographie

- J.-M. Filliot, *La Traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIIIe siècle.* Office de la recherche scientifique et technique d'Outre-Mer, 1974.

- Prosper Eve. *Histoire d'une renommée, l'aventure du caféier à Bourbon/La Réunion des années 1710 à nos jours. CRESOI* – Océan Editions, 2006.

- Thierry Nicolas Tchakaloff, *Le Café à Bourbon.* Catalogue d'exposition, Musée des Arts décoratifs de l'Océan Indien, décembre 2008-juin 2009. MADOI, 2008.

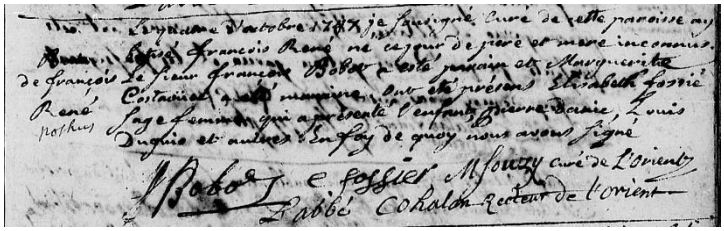
- Gilles Pignon, Jean-François Rebeyrotte. *Esclavages et marronnages. Refuser la condition servile à Bourbon au XVIIIe siècle.* Editions Riveneuve, 2020.

--:--

François Duminy, une vie hors du commun

Jean-Yves Le Lan

Président du Comité d'histoire du Pays de Plœmeur



Acte de baptême de François Duminy – Archives de Lorient.

François René Duminy naquit à Lorient le 4 octobre 1747 de père et mère inconnus. Son destin extraordinaire et aventureux est resté longtemps dans l'ombre du fait qu'il a travaillé pour plusieurs nations : la France, la Hollande et le territoire d'Afrique du Sud[7].

Transcription de l'acte de baptême: *Le quatre octobre 1747 je soussigné Curé de cette paroisse ay baptisé françois René né ce jour de père et mère inconnus. Le Sieur François Rober a esté parrain et Marguerite Costaoüec a été marraine ont été présents Elisabeth fossié sage-femme qui a présenté l'enfant pierre danic, louis Duguio et autres.En foy de quoi nous avons signé*

Au service de la Compagnie française des Indes

Lors de mon étude sur l'équipage du *Massiac* pour son armement en 1761, il y avait parmi les pilotins un dénommé André Lebre Duminy de Lorient, ce qui

[6] Célèbre café-restaurant de Paris, fondé en 1686. Il a fermé définitivement en 1890.

[7] L'Afrique du Sud n'existait pas au 18e siècle en tant que nation, à la différence de la France et de la Hollande.

attira l'attention d'Andrew Duminy, professeur à l'Université de Durban en Afrique du Sud.

Suite à un échange de courriels avec Andrew Duminy qui cherchait des renseignements sur les embarquements de son ancêtre et sur ses origines, dans le but d'écrire un ouvrage retraçant son parcours, je fus amené à entamer les recherches en France et à l'étranger, qu'aujourd'hui, les moyens modernes de communications permettent. Un ouvrage de Johan Franken a été publié en 1938 en Afrique du Sud sur la vie de François Duminy.

Mes premières prospections sur François Duminy me conduisent au Service historique de la Défense à Lorient pour reconstituer sa carrière au sein de la Compagnie Française des Indes. Dans les rôles d'équipage, je découvre que le premier embarquement qu'il effectue comme pilotin est sur *Le Dromadaire*[8] qui appareille de Lorient le 22 janvier 1759. Il n'a alors que 12 ans, d'une taille moyenne et les cheveux bruns ; sa solde est de 12 livres par mois.

Le 5 juillet 1759, le navire arrive à l'île de France[9] et François Duminy embarque alors sur *Le Vengeur*[10] parti de Lorient depuis 1757. Il débarque à Pondichéry le 1er août 1760. Nous ne savons pas sur quel navire il revient à Lorient mais nous relevons qu'il effectue deux campagnes sur *Le Vengeur* pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763). Ses campagnes sur *Le Vengeur* sous les ordres de monsieur de Pallière lui permettent d'acquérir une bonne expérience de la navigation dans l'Océan Indien dans un contexte militaire hostile.

Ensuite, Duminy réalise deux campagnes, toujours comme pilotin, vers Pondichéry sur *Le Comte d'Argenson* et vers la Chine à destination de Canton sur *Le Penthièvre*.

Au service des armements privés

En 1769, la Compagnie Française des Indes met fin à son monopole. Les armateurs privés prennent le relais pour assurer le commerce avec l'île de France

Le *Dromadaire*
G.Broudic – Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

et les Indes. C'est ainsi que Duminy poursuit sa carrière de marin tout d'abord pour les sieurs Arnous puis pour le sieur Bourdé de La Villehuet. Il effectue des voyages, au départ de Lorient, d'abord sur *Le Gérion*[11] comme second lieutenant puis sur *La Cérès*[12] comme premier lieutenant et sur *Le Salomon*[13]. Le 30 juillet 1774**,** il est reçu capitaine à l'amirauté de Vannes, pour commander au grand cabotage et au long cours sur *Le Salomon,* ce qui lui permet d'y être embarqué comme second capitaine à l'âge de 28 ans. Cette fonction de second capitaine lui donne probablement des idées d'indépendance car il débarque le 22 août 1776 à l'île de France et quitte définitivement cette fonction pour les navires armés à Lorient.

François Duminy poursuit son activité de capitaine sur des navires réalisant du commerce uniquement dans l'Océan Indien. En 1777, pour l'administration française, il est dit avoir « *débarqué au Cap de Bonne Espérance* et [qu'il] *navigue dans l'Inde* ». En 1778 et en 1779, il est cité aux Indes et**,** en 1781**,** il est noté sur les registres de la Matricule du port de Lorient « *absent et sans nouvelles* ».

Des expéditions de traite hasardeuses

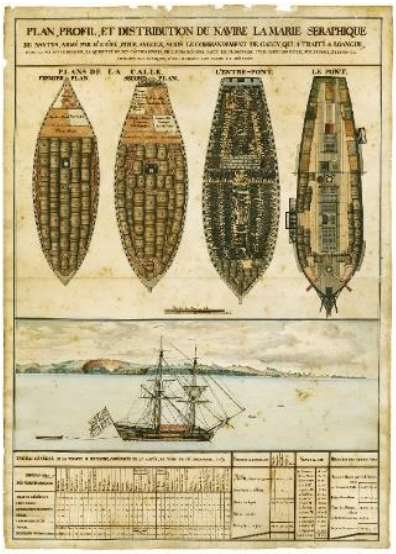
En réalité, en septembre 1776, quelques mois avant son mariage, il est capitaine de *La Belle Artur,* navire

[8] Construit à Lorient, frégate de 520 tonneaux, 20 canons, équipage 121 hommes. Le modèle de ce navire, construit par François Duminy, devient la propriété du MCI en 2013.
[9] Actuellement Ile Maurice.
[10] 1300 tonneaux, 56 canons, équipage 396 hommes.
[11] 250 tonneaux, 6 canons.
[12] 200 tonneaux, 6 canons.
[13] 350 tonneaux, 12 canons, équipage 69 hommes.
Note : pour calculer le tonneau d'encombrement, divers calculs peuvent être retenus. Pour illustrer l'une des formules**,** on peut retenir que le tonneau d'encombrement peut être matérialisé par quatre barriques de Bordeaux, soit 56 pieds cubes ! (Jean Boudriot).

armé à l'île de France. Il quitte l'île pour Madagascar, le 15 septembre 1776, afin d'effectuer une opération de traite. À Foulpointe à Madagascar, il n'achète pas d'esclaves et se rend à l'île Bourbon où il accepte de transporter à Cape Town le sulfureux baron de Benyowsky[14], ainsi que son épouse, sa belle-sœur et 30 esclaves domestiques. Benyowsky est cité dans un rapport comme le représentant de la Compagnie des Indes, officier responsable des fortifications à Madagascar. Le 28 décembre à son arrivée à Cape Town, Benyowsky procède à la vente des esclaves. La représentation française de la Compagnie l'informe que ce commerce est interdit par les autorités de la Compagnie Néerlandaise des Indes[15] (VOC), mais Benyowsky n'en tient pas compte. Après son mariage à Cape Town, en mars 1777, François Duminy est basé dans cette ville et il réalise un nouveau voyage à l'île de France sur *La Belle Artur* avec dans ses cales, une cargaison de vin, de viande, de bougies, de tabac et d'aliments salés.

À la fin de l'année, il entreprend une autre expédition de traite à l'île Ibo dans l'archipel des Quirimbas, au nord du Mozambique. Après ses traversées sur *La Belle Artur*, il navigue avec *Le Deodat*. Ce navire est décrit comme un « *petit bateau privé français* » de 130 tonneaux, avec trois mâts et un équipage de plus de 23 hommes. Il revient à Cape Town le 6 janvier 1778 avec 160 esclaves survivants. Le représentant de la Compagnie Française des Indes indique que certains sont vendus (en dépit de l'interdiction de la Compagnie Néerlandaise des Indes), mais qu'un grand nombre ne l'est pas, car ce commerce des esclaves n'est plus aussi profitable. *Le Deodat* est alors mouillé à Table Bay où il est abordé par des marins, armés de sabres et de pistolets, venus à bord de trois chaloupes de l'*Egmont*, un navire appartenant à l'East India Company[16]. Les Anglais capturent quatre marins français y participe alors à une réunion e Hughes, commandant du *HMS Sa* t mouillé à Table Bay. Il est conve... que les quatre marins français soient rendus au *Deodat* en échange de quatre autres marins français en provenance du *Maurepas* qui avait fait naufrage. En 1778, Duminy confie le commandement du navire à Jean Pierre Tremereux, le second capitaine pour livrer une cargaison de vin, de beurre, de graisse et d'eau-de-vie fine à Port-Louis de l'île de France.

Ensuite, François Duminy prend le commandement de *La Sainte Thérèse*[17]. Ce navire est arrivé au Cap sous le commandement de Jacques Pierre Bourdé de la Villehuet. Bourdé de La Villehuet et Duminy avaient navigué ensemble sur *Le Salomon* entre 1774 et 1776, respectivement comme capitaine et second capitaine. En juillet 1778 Duminy vogue vers l'île Ibo pour réaliser une nouvelle opération de traite. 257



Plan d'un navire négrier *La Marie Séraphique* 1770 - Wikipédia PD.

esclaves y sont négociés et le voyage de retour débute le 11 février 1779. *La Sainte Thérèse* touche Le Cap le 11 mai, puis atteint Port-Louis le 17 juillet 1779.

Pendant ces trois années de commerce privé sous pavillon français (marchandises et traite des noirs) entre Cape Town, l'île de France et l'île Ibo, François Duminy s'est suffisamment enrichi pour acheter une propriété au Cap et y mener un grand train de vie.

Au service de la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales (VOC)

À la fin de 1780, la Hollande participe à la guerre d'indépendance américaine (1775-1783). Quand la nouvelle de la déclaration de guerre de la Hollande contre la Grande-Bretagne arrive au Cap à la fin du mois de mars 1781, la prison flottante britannique *Betsy* est saisie à Table Bay et renommée *Le Postillon.*

[14] Aventurier hongrois, ayant sévi à Madagascar puis condamné par la France.
[15] Verenigde Oost-Indische Compagnie.
[16] Compagnie anglaise des Indes, fondée en 1600.
[17] 230 tonneaux, équipage 32 hommes.

Étant le marin le plus expérimenté disponible à Cape Town, François Duminy est nommé capitaine de ce navire avec un salaire de 60 florins par mois pour le compte de la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales. Sa première mission est d'informer les autorités de la Compagnie Française à Cochin sur la côte de Malabar de l'Inde et les représentants de la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales à Colombo de l'ouverture des hostilités. François Duminy part en mars 1781 et revient au Cap le 8 octobre de la même année, rapportant un message du gouverneur de Ceylan.

Carte Afrique du sud vers 1730 (© National Archief, The Hague, 4.BMF no.471).

À cette époque, la connaissance par François Duminy des routes maritimes est devenue un atout de grande valeur pour les autorités maritimes du Cap et il est consulté pour conseiller la meilleure route à suivre pour transporter du blé du Cap à Ceylan par la frégate *Jagstrust.* Il prévient qu'on ne peut pas compter sur les cartes existantes où ne figurent pas toutes les îles et tous les bancs de sable. Une autre mission importante lui est confiée pour assurer la défense du Cap. Il est alors chargé de patrouiller sur la côte autour de Table Bay. En juillet 1782, craignant une invasion britannique, les autorités lui ordonnent de prendre position avec *Le Postillon* à Mossel Bay et d'attendre un message porté de terre en cas d'attaque de la ville du Cap.

En décembre 1782, deux navires de guerre hollandais qui escortent huit bateaux de la Compagnie Néerlandaise des Indes arrivent à Table Bay dans un état effroyable. Presque mille personnes embarquées sont mortes pendant le voyage et il y a un grand nombre de mourants. François Duminy part immédiatement pour l'Europe avec *Le Postillon* pour informer les autorités de la Compagnie de ce désastre et de la situation au Cap et à Batavia. En raison des dangers de la navigation dans la Manche, il a pour consigne de se diriger sur Lorient puis d'apporter les nouvelles par la terre à Amsterdam. François Duminy quitte Le Cap le 17 décembre 1782. Pendant le voyage, il rencontre une flotte britannique et le 7 février 1783 *Le Postillon* est capturé ; Duminy est alors ramené à Londres puis renvoyé à Amsterdam. Après la perte du *Postillon*, la Compagnie Néerlandaise des Indes décide de poster un navire de manière permanente au Cap.

Le *Saint-Louis*, vaisseau de 50 canons de la Compagnie des Indes

Tableau de Lawson Dunn (détail).

À cette époque, la frégate *Meernin*[18] est en voie d'achèvement dans les chantiers de construction navale de la compagnie à Amsterdam. François Duminy en reçoit le commandement et est chargé de ramener ce navire à Cape Town. Cette nouvelle frégate de 500 tonneaux, de 115 pieds de long, armée de 22 à 26 canons et un équipage de 122 hommes, a pour mission de patrouiller dans la zone du Cap et d'en protéger l'accès. François Duminy commandant du *Meermin* procède alors à de nombreuses expéditions pour explorer des baies inconnues, en établir la cartographie et assurer le transport de blé et de bois de construction.

Le 24 mars 1786, François Duminy est promu « Maître d'équipage[19] », une des positions les plus en vue dans l'administration maritime locale. Les minutes officielles de gouvernement précisent qu'il est nommé parce qu'il est un officier de marine «

[18] Lancement le 2 juillet 1783.

[19] Grade en Afrique du sud correspondant à « capitaine de port ».

expérimenté et très qualifié» et qu'il a gagné le respect par son service pendant la guerre récente. En tant que Maître d'équipage**,** François Duminy est chargé de l'approvisionnement des navires de la VOC et des activités du port. En juillet 1787 il n'est pas confirmé dans ses fonctions. François Duminy est choqué en recevant cette suspension mais la Compagnie lui assure qu'il restera à son service comme capitaine d'un navire.

En janvier 1789, il est nommé capitaine sur le *Duiffje*[20], puis, il navigue à nouveau sur le *Meermin* jusqu'en 1793, année où il cesse ses embarquements. Les années suivantes, François Duminy ne peut pas compter sur un emploi régulier à cause des multiples changements de gouvernement du Cap (Britannique en 1795, Batave en 1803 et de nouveau britannique en 1806) et connait quelques déboires financiers.

L'explorateur et le cartographe

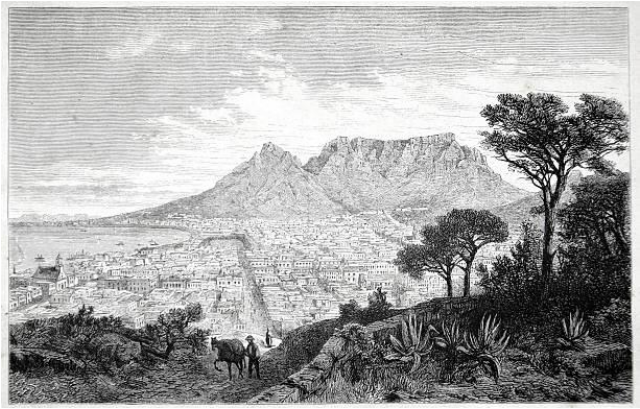
En cette fin du 18e siècle, les gouverneurs du Cap Van Plettenberg et Van de Graaff décident que des nouveaux ports doivent être établis pour conforter les perspectives du transport maritime à partir de Cape Town. Cette décision rend nécessaire l'exploration du littoral afin de répertorier les meilleurs sites pour établir des ports et réaliser des cartes précises du littoral. Pour effectuer cette tache de relevé cartographique, l'appui de nombreux officiers compétents est sollicité. François Duminy est impliqué dans ces relevés de par sa connaissance des côtes et de son expérience de navigation.

La réalisation des cartes exige l'enregistrement méticuleux de données concernant la position du bateau, la profondeur de l'océan, les courants et des repères à terre. Elle demande également de longs et complexes calculs trigonométriques[21]. Duminy excelle dans ceux-ci, de sorte que les cartes qu'il réalise sont d'une grande réussite.

Les travaux cartographiques de François Duminy nous sont connus par les cartes détenues dans les fonds d'archives. C'est ainsi que huit cartes de Table Bay et du littoral méridional du Cap réalisées par Duminy, sont dans les Archives Nationales d'Afrique du Sud à Cape Town. Un original est au British Museum et d'autres dans les fonds de la Compagnie Néerlandaise des Indes à Delft. Cinq autres cartes des côtes ouest de la colonie du Cap sont également connues.
En reconnaissance du rôle qu'il a joué comme hydrographe, une pointe porte son nom.[22]

L'habitant de Cape Town

Lors de ses nombreux voyages, François Duminy fait souvent escale à Cape Town. Il est donc très bien intégré à la communauté de cette ville. Andrew Duminy[23] émet l'hypothèse qu'il est accueilli chez Benjamin et Johanna Nöthling (ses futurs beaux-parents). C'est donc ainsi à ces occasions que François Duminy fait connaissance de Johanna Margaretha Nöthling, une de leurs filles. Après son retour de l'île de France le 28 décembre 1776 sur la *Belle Artur*, François et Johanna se marient le 2 février 1777.



Cape Town en 1880. drawn by J. Vanione in Emil Holub's – Istock.

La famille vit dans sa maison acquise à Cape Town puis s'installe dans la propriété « Le Jardin » de 1792 à 1802. Leur maison fut sans doute construite par Louis Thibault, un de ses amis. Elle est entourée d'un jardin de 1,73 hectare dans lequel Johanna cultive des roses. Il est dit que François Duminy y aurait introduit l'héliotrope, en provenance de l'île de France, qui est devenue la « fleur de famille ». Ils résident là de 1792 à 1803 avec leurs quatre enfants vivants, deux filles et deux garçons. En effet, en 1790, leur fille Margaretha décède à l'âge de 3 ans.

[20] 400 tonneaux, équipage 30 hommes.
[21] La trigonométrie est la « mathématique » des géographes.
[22] La pointe Duminy se situe juste au nord de Saldanha Bay ; c'est le dernier point du continent africain visible de la mer pour des bateaux naviguant au nord de Table Bay, en partance vers l'Europe.
[23] Descendant de notre héro**s.**

En 1793, après l'abandon de son métier de marin pour la Compagnie Néerlandaise des Indes, François reste toutefois responsable des ports de Table Bay et de Simonstown. Cette situation lui convient parfaitement et lui permet de s'occuper de ses autres activités. François Duminy intègre la loge maçonnique du Goede Hoop du Cap[24] et devient un propriétaire terrien actif.

Le 6 octobre 1794, il acquiert aux enchères la ferme Compagniesdam, près de Bloubergstrand, pour 3 100 florins. Elle servait à la Compagnie pour l'élevage, la production laitière et aussi de point d'eau pour l'élevage du bétail et l'arrosage du potager. Les activités agricoles de François Duminy ne sont pas une réussite financière et il est obligé de mettre en vente sa propriété « *Le Jardin* » en 1802.

En 1805, les Anglais débarquent 7 000 hommes sur la plage à Blouberg, près de la ferme Compagniesdam de Duminy et prennent possession du Cap. Duminy perd son emploi.

Les difficultés financières et la dépression entraînèrent la mort de Johanna, le 25 février 1807. François Duminy quant à lui, est rongé par la maladie et les soucis. Il meurt à l'âge de 63 ans, à Cape Town, le 26 mai 1811.

--:--

Mahé de La Bourdonnais

Gouverneur de L'Isle de France (Ile Maurice) de 1735 à 1746

Denis PIAT
Membre de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer

Il faudra attendre quinze années, durant lesquelles se succéderont cinq gouverneurs, avant l'arrivée, en 1735, de celui qui sera le véritable fondateur de cette colonie française : Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais. Ce génie de l'organisation que possédait La Bourdonnais, ajouté à une farouche ténacité et à une énorme puissance de travail, vont le pousser à entreprendre dès son arrivée à l'*Isle de France*, une œuvre colossale; c'est ainsi qu'en l'espace de cinq ans, il va réussir à transformer une amorce de colonisation en une société structurée, organisée et prospère. Après ses dix années d'administration brillante, *l'Isle de France* aura acquis la réputation d'être « l'étoile et la clef de la mer des Indes ».

Mahé de la Bourdonnais – Collection Denis Piat

La Bourdonnais : le choix de l'Océan Indien

Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais est né à Saint-Malo le 11 février 1699. Cet intrépide Malouin a sillonné les mers du globe dès l'âge de dix ans, et a porté au nombre de ses acquis une solide renommée de marin. Dès 1727, alors officier de la Compagnie des Indes, il démissionne et se lance dans le « commerce d'Inde en Inde » pour son propre compte, se constituant une fortune personnelle considérable, ainsi qu'une solide connaissance de cette partie du monde. Ses expéditions l'ont mené jusqu'en *Isle de France*, où il avait fait escale en 1723. C'est donc en toute connaissance de cause qu'il parvient à persuader le contrôleur général des Finances, Philibert Orry[25] et son frère, le cardinal de

[24] L'une des premières loges maçonniques créées en Afrique.

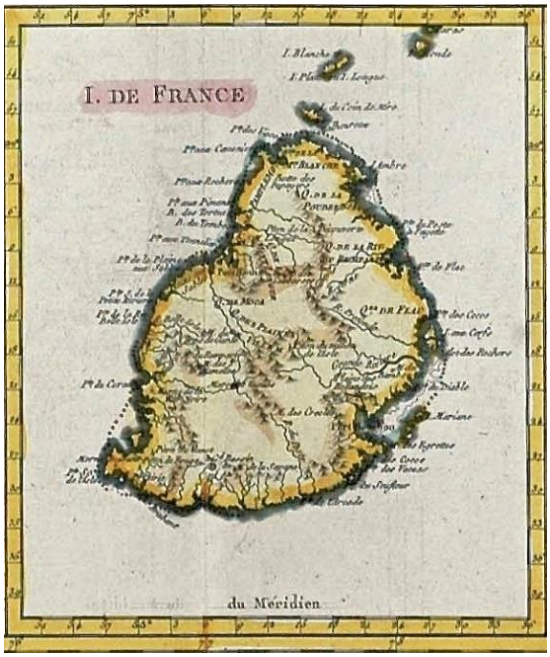
[25] Philibert Orry, comte de Vignory. 1689- 1747 Ministre et conseiller d'Etat sous Louis XV, contrôleur général des finances, et directeur général des Bâtiments du Roy

Fulvy, commissaire du roi auprès de la Compagnie des Indes, de la nécessité de favoriser le développement de l'*Isle de France* qui, à son avis, peut non seulement devenir rapidement une importante base navale pour la France, grâce à l'exceptionnelle qualité de son port, mais aussi servir d'entrepôt à la Compagnie pour son commerce avec les Indes.

Séduits par son enthousiasme et ses projets, ces derniers lui font obtenir du roi, le poste de gouverneur général des *Isles de France et de Bourbon* (aujourd'hui Ile Maurice et La Réunion).

La mise en valeur des deux colonies

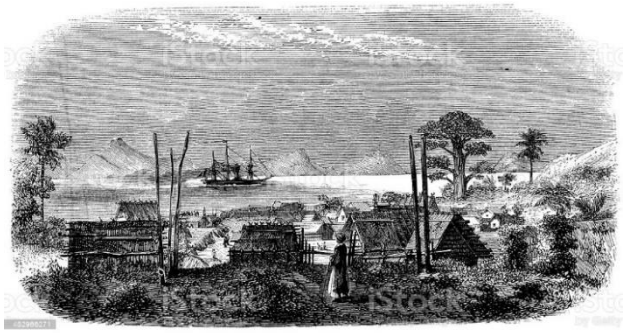
Lorsque Mahé de La Bourdonnais débarque à l'*Isle de France* le 5 juin 1735, accompagné de son épouse Anne-Marie Lebrun de La Franquerie, c'est pour trouver la colonie dans un triste état de délabrement.



Ile de France (ile Maurice) – carte 18e - Collection Denis Piat

Dès le départ, il exige la collaboration des colons. Compte tenu des gigantesques travaux à accomplir, il est indispensable, selon lui, d'établir l'esprit d'équipe et, devant l'indolence des habitants, le gouverneur use de persévérance mais surtout d'autorité. Pour soulever les énergies, il n'hésite pas à mettre lui-même la main à la pâte afin de donner l'exemple. Son premier souci est de doter Port-Louis d'une indispensable infrastructure.

Des travaux énormes sont alors entrepris dont la construction d'un magnifique aqueduc de plus de trois-quarts de lieue, afin d'amener l'eau potable à la ville. Par ailleurs, des chemins sont tracés, un hôpital de 500 lits est édifié à la « Pointe Desforges », tandis que, partout, sortent de terre des magasins pour la conservation des denrées, de même que des casernes pour loger équipages et militaires, des batteries pour la défense de l'île, mais aussi des bureaux, des moulins, des poudrières, des arsenaux, des briqueteries et des fours à chaux.



Vue de Mahé
Ile de France (ile Maurice) – carte 18e - Collection Denis Piat

Parallèlement, La Bourdonnais fait redémarrer la culture de la canne à sucre introduite par les Hollandais au 17e siècle : il crée la première sucrerie de l'île au quartier de Pamplemousses avec des équipements provenant de France. Grâce à ces installations de base, il donne une première impulsion à la colonie. Mais le plus important reste à faire : fonder une véritable ville et en même temps aménager le port de telle sorte que celui-ci devienne l'escale obligée de tous les vaisseaux en route pour les Indes et la Chine.

Construction du port de Port-Louis en 1736 – Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais

La Bourdonnais va se lancer avec énergie dans ces deux ambitieux projets. Les plans du futur Port-Louis sont bientôt perfectionnés à partir des bases déjà dressées par Jean-François Charpentier de Cossigny. Il fait également creuser le port de façon à en faciliter l'accès aux vaisseaux de fort tonnage et l'enrichit d'un bassin pour réparer les navires ainsi que d'un superbe chantier naval : radoubements et constructions de vaisseaux se font désormais sur place.

Sur la « Place d'Armes », en face du port, se dresse bientôt « l'Hôtel du Gouvernement », bâtisse destinée aux fonctions administratives de la colonie. C'est là qu'est transféré le Conseil Supérieur, dont le siège se trouvait auparavant à l'*Ile Bourbon*, et qui remplace désormais le Conseil provincial et dont La Bourdonnais sera le président. Quant au gouverneur, il s'installe dans le quartier de Pamplemousses au climat plus agréable.

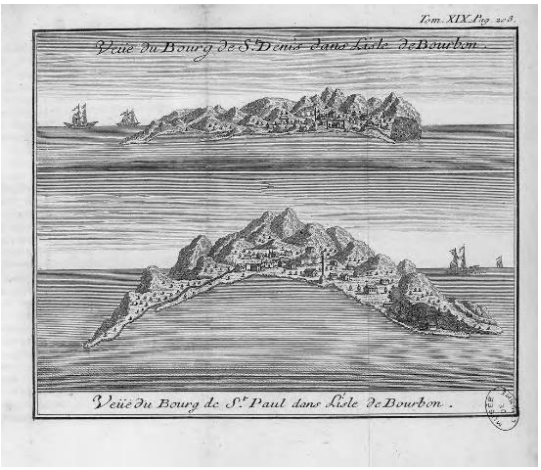
Ayant fait l'acquisition du magnifique domaine de « Monplaisir » ancienne propriété du gouverneur Nicolas de Maupin, il y bâtit une luxueuse résidence.

Vue, plantation de manioc.
Collection particulière

Il essaie la culture du manioc, une plante très résistante qu'il a importée du Brésil. Les résultats obtenus ont un tel succès, qu'il oblige les colons à la cultiver. Après quelques réticences, cette denrée trouve finalement grâce aux yeux des habitants, et constitue très vite la nourriture de base des esclaves.

Après tous ces aménagements, la petite colonie se développe tant et si bien, que de nombreux colons de qualité, sans doute attirés autant par le climat tropical et l'aventure que par l'espoir d'y faire fortune, viennent bientôt s'y établir. Outre ses multiples activités à l'*Isle de France*, l'inlassable Malouin ne néglige pas ses peines pour administrer également l'*Ile Bourbon*, où il se rend fréquemment afin d'en assurer le développement. Il surveille avec beaucoup d'énergie la construction de son génial « pont-volant », au port de Saint-Denis, pour faciliter l'embarquement de l'importante production de café.

Les difficultés



Vue de la rade de Saint-Denis et la baie de Saint-Paul au 18e
BNF- Wikipédia PD

La réussite et la notoriété de La Bourdonnais, qui lui ont valu la croix de Saint-Louis, eurent tôt fait de soulever dans son entourage une hostilité insidieuse. Des envieux et des jaloux, comme l'ingénieur du roi, Monsieur de Cossigny qui ne l'aime guère, tentent de le discréditer aux yeux des directeurs de la Compagnie en se plaignant, notamment, de son administration « trop énergique » à leur goût. En avril 1740, ayant obtenu un congé après la mort tragique et successive de ses deux jeunes enfants et de sa femme, La Bourdonnais se rend à Paris ; il est reçu sans égards par les directeurs de la Compagnie qui lui font part alors des doléances des colons. Force est de reconnaître, qu'avec sa formation de militaire, ses méthodes d'administration quelque peu, « à la hussarde » manquaient de rondeur et de diplomatie. Après avoir insisté pour que soient analysés les griefs soulevés contre lui, il réussit, preuves à l'appui, à les convaincre de l'origine malveillante de ces accusations. Sa démission est alors rejetée et il est reconduit dans ses fonctions. C'est accompagné d'une commission de capitaine de frégate de la Marine Royale, et muni d'instructions des ministres de la Compagnie en vue d'une future mission aux Indes qu'il s'embarque, le 4 avril 1741, en direction de *Pondichéry* puis de *Mahé* sur la côte de Malabar, pour ramener cette place sous l'autorité de la Compagnie.

Square La Bourdonnais à Maurice Collection André de Kervern – Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais

Dès son retour à l'*Isle de France*, il se remet tout de suite à la tâche. En avril 1743, la petite chapelle de Saint-François aux Pamplemousses, aménagée à partir de l'habitation du sieur Boucher, officier de la garnison, est inaugurée. En novembre de cette même année, La Bourdonnais organisera la prise des *îles Séchelles*[26] par les capitaines Lazare Picault et Jean Grossen, lesquels attribueront le nom de *Mahé* à l'île principale de l'archipel.

Le *Saint-Géran* –Gravure de Jules Noël - Wikipédia PD

L'année 1744 s'annonce cependant sous de mauvais augures : l'île est en proie à une terrible sécheresse et les habitants sont dans la disette. Pour comble d'infortune, le vaisseau *Saint-Géran*, qui apportait à la colonie des vivres, ainsi que 54 000 piastres pour subvenir aux besoins urgents de la population, a sombré au large de l'île d'Ambre dans la nuit du 17 au 18 août.

Des moulins et des cuves commandés pour sa sucrerie de la Villebague faisaient partie du chargement.

Ce dramatique naufrage, qui fit 183 noyés et seulement 9 survivants, contribuera, bien des années plus tard, à apporter la célébrité à Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre, alors ingénieur du roi à l'*Isle de France*. Inspiré par les tristes événements de ce naufrage, et alors résident à l'*Isle de France* de 1768 à 1770, il se découvrira de tardifs talents d'écrivain. Ainsi va naître sous sa plume *Paul et Virginie*, l'un des romans les plus célèbres de la littérature française.

Combattre les Anglais

Cependant, la mission de La Bourdonnais pour les Indes est une autre priorité : la France et l'Angleterre sont désormais en guerre[27], et déjà une flotte anglaise se déploie le long des côtes de Coromandel. Plus d'une dizaine de vaisseaux français sont pris malgré les accords de neutralité protégeant les navires de commerce. Depuis de longs mois déjà, il attend de la France une escadre de cinq vaisseaux armés en guerre et destinés à soutenir les forces de Dupleix[28] aux Indes contre les Anglais. Lui-même doit armer d'urgence des navires sur place afin d'augmenter les effectifs. N'épargnant pas ses peines, il parvient à surmonter tous les obstacles et, bientôt, tout est prêt pour le départ, fixé pour le 1er août 1745. C'est alors qu'arrive au Port-Louis, le 28 juillet, le vaisseau l'*Expédition* annonçant enfin la venue prochaine de l'escadre tant espérée.

La conquête de Madras

Cette escadre mouille à l'*Isle de France* en février 1746, venant ainsi grossir la flotte déjà constituée par les soins de La Bourdonnais, ce qui porte les effectifs à neuf bâtiments[29], soit sept vaisseaux et deux frégates.

[26] Ou Seychelles. Iles cédées à la Compagnie des Indes orientales en 1756, qui ont reçu leur nom en l'honneur de Jean Moreau, contrôleur général des finances de Louis XV

[27] Guerre de Sept ans

[28] Gouverneur de Pondichéry et commandant général des établissements français de l'Inde

[29] *L'Achille, Le Phénix, Le Bourbon, Le Saint-Louis, Le Duc d'Orléans, Le Neptune, Le Lys, La Renommée, L'Insulaire*

Vaisseau de 64 canons - Musée de la Marine - Paris

Laissant l'administration de l'île à Didier de Saint-Martin, La Bourdonnais, chef d'escadre à bord de l'*Achille*[30] dont il a fait son vaisseau amiral, prend la tête de cette redoutable force navale qui quitte la rade de Port-Louis le 24 mars 1746. Dotée de 348 canons, elle représente une puissance de feu considérable pour l'époque. Le corps d'infanterie, composé de 3310 hommes, est commandé par Sicre de Fontbrune lieutenant-colonel et chevalier de Saint-Louis. Après avoir affronté un terrible cyclone à Madagascar, il cingle vers les Indes en direction de la côte de Coromandel. C'est au large de Ceylan que les Français livrent leur premier combat contre une escadre anglaise de sept vaisseaux, commandée par le vice-amiral Peyton. C'est la fameuse bataille de « Négapatam »[31].

Bataille de Négapatam – Collection Denis Piat

Le conflit entre Dupleix et La Bourdonnais

Le 8 juillet 1746, à la tête de son escadre, La Bourdonnais aborde *Pondichéry*. Il y est attendu par Joseph François Dupleix, gouverneur des Établissements français aux Indes. Les pouvoirs de chacun n'avaient pas été clairement délimités par le ministre, et les directives étaient parfois contradictoires. Dupleix, en tant que gouverneur des Indes, détient des écrits ministériels faisant de lui, par bien des aspects, le maître absolu des lieux. C'est ainsi qu'il refuse de considérer Mahé de La Bourdonnais comme son égal ou son supérieur. Quant à ce dernier, fort des ordres fraîchement reçus des mains du ministre Orry, il a l'intime conviction qu'en tant que chef d'escadre, et donc maître de la force militaire qu'il commande, il est légitimement investi des pleins pouvoirs dans le cadre de toute action militaire entreprise aussi bien sur mer que sur terre. D'ailleurs la lettre que le contrôleur des Finances lui adresse, en date du 29 janvier 1745, est claire et précise : « *Quoique ce plan m'ait paru bon, la confiance que j'ai que vous ferez tout pour le mieux, m'engage à vous autoriser à y changer ce que vous estimerez de plus convenable au bien général et aux intérêts de la Compagnie, et même à prendre tout autre parti, quel qu'il soit [...]. Vous donnerez avis à M. Dupleix du parti auquel vous vous arrêterez. Je lui donne les ordres les plus précis de vous seconder en tout ce qui pourrait dépendre de lui.* »

Cette situation ambiguë ne manque pas de raviver de vieux sentiments de rivalité entre les deux hommes. Les premiers effets de ce conflit personnel vont d'ailleurs se faire sentir dès l'affaire de Madras, dont la conquête se décide finalement à l'instigation de Dupleix.

Les plans élaborés par La Bourdonnais sont rigoureux et d'une précision telle, que prise sous le feu de son escadre et encerclée par ses troupes, la ville de Madras se rend le 21 septembre 1746, après une faible résistance. En signe de capitulation, le gouverneur anglais, Nicolas Morse, remet à Mahé de La Bourdonnais son épée. Quant au sort de Madras, il est clair pour La Bourdonnais que, conformément aux instructions reçues, il doit rançonner la ville et, après réception de cette rançon versée par le gouverneur Morse, la rendre aux Anglais. L'ensemble de la transaction est accompagné de clauses contenues dans un traité signé conjointement par le gouverneur

[30] Vaisseau de 1er rang de 74 canons

[31] Sud-est de l'Inde

anglais et le chef d'escadre français. Les ordres du ministre Orry, d'ailleurs, sont sur ce point formels : « *Instructions pour le sieur La Bourdonnais auquel il lui est enjoint de se conformer avec exactitude* » : « *il est expressément défendu au sieur La Bourdonnais de s'emparer d'aucun établissement ou comptoir des ennemis pour le conserver [...]* ».

Dupleix, ayant de son côté des vues politiques d'envergure quant à la présence de la France aux Indes, ne l'entend pas de la même façon. Désirant porter un coup fatal aux velléités hégémoniques des Anglais dans cette partie de l'Inde, il exige que la ville de Madras soit détruite. Aussi s'oppose-t-il farouchement au principe de la rançon en usant de toute son influence en tant que gouverneur des Indes françaises, afin d'abroger les accords conclus. Le tempérament franc et direct du rude Malouin, tout pétri du sentiment du devoir, s'accommode mal de celui de l'ambitieux Dupleix, plus soucieux, semble-t-il, de son prestige personnel et de l'influence de la France aux Indes que du cadre étroit des rigueurs administratives.

Après le départ précipité de l'escadre de son rival pour cause de mauvais temps, Dupleix obtient non seulement que Madras soit en partie rasé, mais ses partisans et lui-même réussissent à jeter le déshonneur sur les actions de La Bourdonnais, insinuant entre autres qu'il aurait obtenu en sus de la rançon, des avantages à titre personnel. Ces allégations ont tôt fait d'atteindre les allées du pouvoir à Versailles où, depuis la disgrâce du ministre Orry, Dupleix bénéficie de l'appui de Madame de Pompadour et de son entourage.

Le rappel en France de Mahé de La Bourdonnais

Les rapports successifs de Dupleix à Versailles visant à discréditer La Bourdonnais ne tardent pas à porter leurs fruits. Lorsqu'il retourne à l'*Isle de France* en décembre 1746, il a non seulement la surprise de trouver le nouveau gouverneur, Barthélemy David, occupant son poste, mais encore l'humiliation d'apprendre que ce dernier a été chargé par la Compagnie d'enquêter sur son administration durant son absence. Au cas où rien ne serait retenu contre lui, il a ordre, comme convenu au préalable, de ramener en France les six vaisseaux ayant servi à la conquête de Madras. Cette mission, qu'il a acceptée avant son départ pour l'Inde, cadre bien en fait avec le profond désir qu'il a de retrouver sa patrie, comme il l'avait d'ailleurs signifié à plusieurs reprises au ministre Orry.

Il quitte Port-Louis le 5 mars 1747, accompagné de sa nouvelle épouse, Charlotte Elisabeth Combault d'Auteuil, et de ses trois enfants nés à l'*Isle de France*. Au large du Cap de Bonne-Espérance, ils rencontrent une tempête d'une telle violence que seulement trois des six vaisseaux parviennent à atteindre Saint-Paul de Loango, sur la côte de l'Angola. Après avoir assuré le retour de sa famille sur un vaisseau portugais en route pour Lisbonne, évitant ainsi une rencontre éventuelle avec une escadre anglaise qui aurait pu mettre en danger leur vie, La Bourdonnais, sous une fausse identité, fait voile vers la France d'abord via la Martinique, puis l'île Saint-Eustache et Flessingue, aux Pays-Bas. Mais à l'escale de Falmouth, en Angleterre, il est reconnu et arrêté comme prisonnier de guerre. Il est toutefois autorisé à se rendre en France avec pour seule caution sa parole d'honneur.

Dès son arrivée en France, il est arrêté le 2 mars 1748 à Paris par deux membres de la police de Louis XV, à l'hôtel d'Entragues, rue de Condé. Après les procédures d'usage, il est immédiatement transporté en diligence à la Bastille où il est écroué. Outré par la brutale injustice qui lui est faite, La Bourdonnais prend courageusement la décision de se battre afin

Château du Piple - Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais

de prouver son innocence. Aidé de son épouse et de Pierre de Gennes, avocat au Parlement de Paris, il établit un volumineux Mémoire pour sa défense. Après trois années d'instruction interminables durant lesquelles il est gardé à la Bastille, il est enfin reconnu innocent et acquitté par le Tribunal. Lorsqu'il recouvre la liberté, le 5 février 1751, c'est un homme brisé qui sort de prison. Il se dirige sans attendre vers

sa résidence de la rue d'Enfer et va ensuite s'installer dans son château du Piple à Boissy-Saint-Léger. Le séjour prolongé à la Bastille, ajouté aux séquelles de ses innombrables voyages sur l'océan ont, à la longue, ruiné sa santé. Usé par le scorbut et de fréquentes dysenteries, il meurt quelques deux années plus tard, le 10 novembre 1753, à l'âge de 54 ans.

Bien qu'après sa libération, Voltaire ait écrit, dans Le Siècle de Louis XV : « *Tout le public lui donna une flatteuse récompense en nommant La Bourdonnais le vengeur de la France, et la victime de l'envie* », il subsistera toujours, pour certains, une ombre diffamatoire qui planera sur la réputation de ce Français d'exception. Mais hélas, à la cour, les réputations se font et se défont au gré des influences. Ainsi, il aura suffi de la chute du ministre Orry pour que Mahé de La Bourdonnais perde soudain toute crédibilité, et que Dupleix jouisse de nouvelles prérogatives, grâce à l'appui de Madame de Pompadour auprès du roi. L'ancien gouverneur de *Pondichéry* ne tardera pas lui aussi à subir également les humiliations de la disgrâce et finira ses jours à Paris abandonné de tous.

--:--

Une porcelaine américaine

Pierre-Yves Quentin

La guerre d'indépendance (1775-1783) ayant décimé la flotte américaine, avec une perte estimée à plus de onze cent navires, les Etats de l'Union reconstruisent dès 1810, une Marine, capable de concurrencer en nombre celle des Anglais, pour leur négoce avec la Chine.

Ce commerce lucratif dont les investissements sont très importants, de l'ordre de quarante-cinq millions de dollars et malgré les vicissitudes de longs périples et les pertes en hommes et en navires, rapporte « gros ». Pendant un demi-siècle, 1 260 navires font 5 000 voyages vers la Chine pour ramener du thé, des épices, des soieries et surtout de la porcelaine[32].

Photo de l'auteur

Trente à quarante millions de pièces sont importées par les Etats de l'Union, ce qui en fait un des plus gros importateurs de porcelaine. La grande majorité, de ces objets comme pour les autres Compagnies est constituée de services de table ou à thé. Toutefois de nombreuses pièces de forme sont commandées par quelques notables de Baltimore, Philadelphie, Providence, Salem, New York et autres villes de la Côte Est.

La majorité des services présente les motifs classiques en vogue au 18ème siècle recopiés à partir de gravures et de dessins en couleurs pas toujours de grande qualité, ni d'originalité. Néanmoins certains décors, plus spécifiques aux Compagnies Américaines sont créés. Citons parmi ceux-ci : les sujets patriotiques, les portraits de Georges Washington, les armoiries des différents Etats de l'Union, les emblèmes de Loges maçonniques, ou encore les dessins de navires légendaires tels la frégate *Constitution*, le *Grand Turk* de Salem, l'*Empress of China* et autres *privateers*[33].

Mais le motif le plus souvent reproduit reste celui du Grand Sceau Américain. Il représente un pygargue[34] à tête blanche aux ailes déployées tenant dans ses serres, de l'une, un rameau d'olivier à treize olives et de l'autre, un faisceau de treize flèches. L'aigle est surmonté de treize étoiles et tient dans son bec une banderole avec la devise en latin : *E Pluribus Unum*[35]. Sur son corps est adossé un écu barré de six bandes

[32] R. Picard, J.P. Kerneis, Y. Bruneau. « Les compagnies des Indes »

[33] Corsaires américains

[34] Haliaeetus leucocephalus. Rapace de l'Amérique du nord au régime alimentaire composé de poissons. Appelé aussi familièrement « aigle à tête blanche » ou « aigle pêcheur »

[35] « *de plusieurs, un* » soit treize lettres.

verticales rouges et de sept bandes blanches, ce total symbolique étant celui des treize Etats en 1782.

C'est une variante simplifiée de cet emblème que nous présentons sur cette porcelaine acquise en métropole. Il s'agit probablement de celui de la Société ou Ordre des Cincinnati[36] crée en 1783 par G. Washington et composée de patriotes ayant participé à la Guerre d'Indépendance. Cette société de vétérans, perpétue l'amitié Franco-Américaine et les liens de camaraderie entre ses officiers et dont la quatorzième branche est française. Elle perdure toujours de nos jours.

Cette boite rectangulaire (L 23cm, l 9cm, H 7cm) à décor polychrome de forme simple mais peu reproduite à notre connaissance, présente sur son couvercle et ses côtés un aigle avec ses attributs tenant dans son bec un poisson, ce qui n'a rien d'étonnant puisque le pygargue, s'en nourrit exclusivement. L'écu central est décoré d'un monogramme de propriétaire de trois lettres entrelacées. Il s'agit d'un **B**, d'un **L** et d'une troisième initiale peut-être un **P**, que nous avons du mal à identifier. Peut-être qu'un de nos lecteurs sera plus perspicace et nous laissons cela à sa sagacité.
Le reste du décor en périphérie est moins significatif avec la présence d'abeilles de papillons ou autres insectes. Il en est de même des feuillages, fruits, guirlandes, grecques et autres fioritures reproduites à profusion sur les décors de Compagnies des Indes.

Photos de l'auteur

[36] De Cincinnatus: Consul Romain, célèbre pour sa simplicité et son désintéressement

Vie de l'Association

Nous n'avons pu organiser comme nous l'avions prévu diverses sorties et conférences en ces années de pandémie au Covid19.

Nous aurions aimé découvrir l'exposition sur « François-Auguste Briard » à la Maison de Victor Hugo à laquelle Madame Brigitte Nicolas nous avait convié. La découverte de la malouinière « la Ville Bague » des environs de Saint-Malo est toujours d'actualité et nous vous la proposerons dès que possible.
Il en va de même pour la conférence de René Estienne sur « L'or du *Prince de Conti* ».

Jeu-Concours : A ce jour nous avons reçu sept réponses que nous avons immédiatement affichées sur notre site sous une page dédiée à cet effet. Nous remercions les participants à ce petit jeu que nous avons créé afin de produire un lien entre nos membres en cette période de pandémie. Vous pouvez encore concourir, la clôture étant annoncée pour la fin mars.
www.amis-musee-cie-indes.org/jeu-concours

Néanmoins nous ne sommes pas restés inactifs, et selon les règles et précautions du gouvernement scrupuleusement respectées, le Bureau et le Conseil d'Administration ont pu se réunir.
Nous avons également rencontré plusieurs fois madame Brigitte Nicolas, notre Conservatrice et directrice du Musée, avec laquelle nous entretenons d'excellents rapports.

Nous avons acquis cinq pièces pour le Musée. Nous vous en avons informé lorsque celles-ci ont été remportées aux différentes enchères.
Pour rappel il s'agit de quatre gravures et d'une cuillère à saupoudrer en porcelaine.

Vue de Cochinchine

Pondichéry

Gorée

Nagasaki

Cuillère à saupoudrer

Nous ne manquerons pas de vous informer de leurs entrées dans les collections du Musée, après validation par la commission d'acquisition.

Nous avons rencontré madame Aurélie Martorell adjointe au maire, déléguée à la culture, au patrimoine et à l'animation de la vie associative pour lui présenter notre association.

Retenez que, risquant de ne pouvoir tenir notre prochaine Assemblée Générale en présentiel, prévue en avril, nous avons décidé d'organiser celle-ci en juin, avec un déjeuner, afin de renouer nos liens amicaux, si bien entendu cela est possible sans crainte de contamination.

D'ici là nous vous souhaitons une excellente santé et soyez prudents.

--:--

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