La Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes

Citadelle de Port-Louis

N°05

Novembre 2021

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

Henri Belbeoch Retour des indes

Sommaire

- **Editorial**
  Comité de rédaction ..... page 2
- **Verseuse à café**
  Brigitte Nicolas ..... page 2
- **Gaud Louis de Ravenel**
  Daniel Lesguillier ..... page 4
- **Remise à flot d'un navire de la VOC**
  Guy Tournier & "The Rope" - Japon ..... page 10
- **Efficacité économique**
  Michel Gladu ..... page 14
- **Océanissime**
  Robert Boston ..... page 19
- **Vie de l'Association** ..... page 20

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 €

--:--

Editorial

Chers amis et lecteurs de la Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes,
Nous émettons présentement notre numéro cinq et nous espérons qu'il retiendra également toute votre attention.

Notre Comité de rédaction qui s'est réuni pour parachever ce numéro, a décidé de modifier sa présentation en exposant désormais en première page, une illustration afin d'améliorer son attractivité.

Le Salon Océanissime qui s'est tenu cet été à Larmor-Plage, nous a offert l'opportunité de sélectionner une œuvre où figure notre Citadelle de Port-Louis.

Depuis sa première parution nous avons eu le privilège de publier une vingtaine d'articles et pour ne pas en perdre la mémoire, ceux-ci sont récapitulés dans un index consultable sur notre site à la page de la « Lettre » au format « .pdf ». Cette configuration permet une recherche aisée par mot clé dont la manipulation est expliquée sur cette même page.

Nous vous souhaitons donc une bonne lecture et nous vous adressons par avance nos meilleurs vœux pour la prochaine année.

Le Comité de Rédaction

-- : --

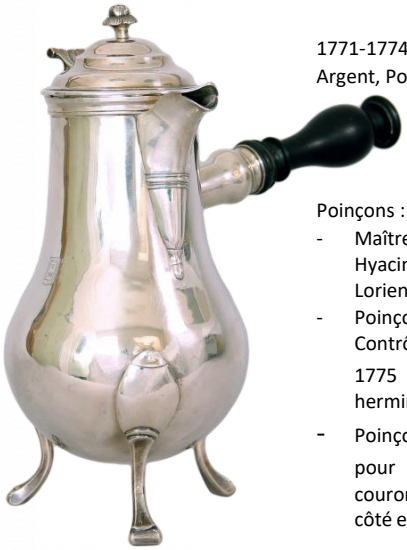
Verseuse à café

Pierre-Hyacinthe Cordé, orfèvre à Lorient

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

Un don de l'Association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes

Comme évoqué à plusieurs reprises en 2020 et 2021, le musée de la Compagnie des Indes réalise un travail de recherches et de documentations autour de la thématique du café. L'exposition, ***Café, un plaisir au goût d'amertume*** traitera en 2022 de l'économie de plantation caféière à l'île Bourbon (Réunion) imposée par la Compagnie des Indes aux habitants à partir de 1715 ainsi que de la diffusion de la consommation de ce breuvage au cours du XVIIIe siècle.



1771-1774
Argent, Poids : 1,0292 Kg. H. 26 cm

Poinçons :
- Maître Orfèvre Pierre – Hyacinthe CORDE, reçu pour Lorient en 1753
- Poinçons de Marque et de Contrôle pour LORIENT 1746-1775 (**T** couronné avec hermines et tête d'homme),
- Poinçon de Maison Commune pour LORIENT 1771-74 (**H** couronné, un point de chaque côté et une hermine en pointe).

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

Ces thématiques auront pour vocation à être présentées de façon pérenne dans le parcours permanent du musée. Dans cette perspective, le musée fait entrer dans ses collections différents objets qui permettent d'illustrer ces propos.

C'est particulièrement le cas pour cette verseuse à café en argent réalisée par l'orfèvre Pierre- Hyacinthe Cordé à Lorient entre 1771 et 1774.

Lorient est née de l'installation des infrastructures portuaires de la Compagnie des Indes en 1666 sur les bords de la ria du Scorff et du Blavet. Le développement urbain et économique du port est suffisant à partir de 1725 pour qu'un premier orfèvre, non identifié, y produise des pièces. « Relevant de la monnaie de Nantes, Lorient reçoit, dès 1725, les premiers poinçons de contrôle connus »[1].

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

Christophe Cordé, fils d'un orfèvre parisien et père de l'auteur de cette verseuse, est le deuxième orfèvre à s'installer à Lorient où il est actif de 1729 à 1754. A partir des années 1740, cinq orfèvres, implantés à Lorient, justifient la création d'une jurande[2] à laquelle sont rattachés les orfèvres d'Hennebont et de Port-Louis puis de Pontivy. Elle reçoit ses statuts de la Monnaie de Paris le 31 décembre 1745. 23 orfèvres sont répertoriés pour cette jurande au cours du XVIIIe siècle.

Pierre-Hyacinthe Cordé, né à Lorient en 1728, effectue son apprentissage chez son père puis travaille à Paris. Reçu maître orfèvre le 22 août 1753 à Lorient, il ne tarde pas à succéder à son père au décès de ce dernier en 1754. Il est fait échevin en 1760 et est nommé juge de paix du canton de Guidel en 1795.

Description de la verseuse

La verseuse tripode à corps à balustre, en argent massif, est un modèle commun, à partir duquel les orfèvres du XVIIIe siècle ont décliné différentes variantes. Ici, le bec verseur, à l'extrémité zoomorphe, descend très bas sur le corps et est souligné d'un jonc fileté. Le couvercle, à double doucines[3], présente un frétel (bouton de préhension) en forme de fleur. L'appui-pouce à enroulement s'achève par la charnière reliant le couvercle au corps. Le manche perpendiculaire est en bois tourné. Les pieds resserrés, aux appliques en forme de cuiller, élancent la verseuse. Sobre dans son ornementation, la verseuse n'en n'est pas moins élégante. Sa grande taille indique une date de création éloignée du début du XVIIIe siècle (époque à laquelle les verseuses à café sont de petite taille), ce que corroborent les poinçons de marque et de contrôle pour Lorient 1746-1775 (**T** couronné avec hermines et tête d'homme) et le poinçon de Maison Commune pour Lorient 1771-74 (**H** couronné, un point de chaque côté et une hermine en pointe).

A ces différents poinçons localisés sur le corps, vient s'ajouter celui de maître orfèvre d'ancien régime de Pierre-Hyacinthe Cordé ; lettres **P** et **C** couronnées, séparées par un point, une fleur de lys en dessous.

Des armoiries ont été gravées postérieurement sur le corps de la verseuse. En langage héraldique, elles se décrivent ainsi : « D'argent au sanglier de sable, sommé d'un croissant de gueules à la bordure de même ». Ce sont celles de la famille bretonne Le Guillou de Kérincuff, dont l'un des membres, Joseph Le Guillou de Kérincuff, avocat, député aux Etats généraux, est élu maire de Quimper en janvier 1790.

[1] Yves-Pascal Castel, Denise Dufief-Moirez, Jean-Jacques Rioult, *Les Orfèvres de Basse-Bretagne*. Inventaire général des Monuments et des richesses artistiques de la France. Région Bretagne. Collection *Cahiers du Patrimoine* n° 37, Rennes, 1994. p. 7.

[2] Corps de métier constitué d'un groupement de professionnels unis par un serment pour l'observation des règlements, de solidarité et de morale professionnelle.

[3] Doucine, moulure travaillée en forme de « S ».

Jusqu'à présent, aucune pièce d'orfèvrerie, réalisée à Lorient au XVIIIe siècle, n'est présente dans les collections municipales pas plus qu'au musée de la Compagnie des Indes. Peu de pièces lorientaises sont connues et la majorité d'entre elles sont des objets de culte conservés dans différentes paroisses bretonnes. Les pièces d'orfèvrerie civile sont peu repérées pour l'instant. S'agissant précisément de Pierre-Hyacinthe Cordé, il convient de signaler le seau à aspersion de l'église de Carnac et deux calices de la paroisse de Quimperlé. Le musée du Louvre conserve une cuillère à sucre de cet orfèvre.

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

Le site de la Gazette Drouot, qui compile les résultats des adjudications de vente aux enchères, indique que seuls quelques couverts poinçonnés Pierre-Hyacinthe Cordé sont passés en salle des ventes depuis une dizaine d'années ainsi qu'un crémier (identifié par l'étude comme un moutardier) et une jatte carrée. Les pièces de cet orfèvre sont donc assez rares tout comme l'est la production du « Bureau de Lorient ».

Il s'agit donc d'une très belle entrée dans les collections du musée de la Compagnie des Indes, grâce à la générosité de l'Association des Amis du Musée qui s'est saisie de cette belle opportunité, qu'elle en soit chaleureusement remerciée.

-- : --

GAUD LOUIS DE RAVENEL

Capitaine de Vaisseau ; intendant de Suffren aux Indes (1747-1824)

Par Daniel Lesguillier

Au Musée national de la Marine dans la Citadelle de Port-Louis (Morbihan), l'auteur a remarqué un tableau qui représente un officier appelé Gaud Louis Ravenel, né à Granville en 1747. Il pose en grand uniforme de capitaine de vaisseau, montrant une belle prestance et une expression douce et sereine ; il tient un compas dans la main, pointé sur la carte de la côte de l'Inde. Décoré de la croix de l'Ordre Royal et militaire de Saint-Louis, il porte une veste blanche, et non rouge, ce qui indique son service aux colonies. Qui est cet officier ? Pourquoi cette notoriété et cette présence au Musée national de la Marine auprès des amiraux célèbres et particulièrement du grand Suffren ?

Portrait du capitaine Gaud Louis de Ravenel. 1785.

En l'an 1747, Louis XV est Roi de France et Choiseul son ministre de la Marine. La France est en pleine

guerre de Succession d'Autriche[4]. La Marine, avec ses bâtiments et des bâtiments affrétés par elle, accompagne les navires de pêche et approvisionne les îles Saint-Pierre-et-Miquelon et l'ensemble des colonies (Saint- Domingue, Les Mascareignes dans l'océan Indien, et les comptoirs d'Afrique). Elle protège notre commerce en apportant des troupes, des approvisionnements, des armes et des munitions partout dans nos colonies.

Premières années en mer d'un granvillais

Né à Granville le 16 septembre 1747, Gaud Louis Ravenel est le fils aîné de Siméon Ravenel et d'Olive Rossignol, des bourgeois de la ville habitant dans le quartier du Roc[5].
Son père est capitaine au commerce et mène la dure vie des campagnes de pêche morutière à Terre-Neuve, qui se succèdent chaque année pendant huit à neuf mois en temps de paix. En temps de guerre, il fait la course à bord des corsaires granvillais.
Son fils Gaud Louis reçoit une bonne éducation et est préparé pour mener une vie mouvementée en faisant face à des conditions et situations difficiles. Sa destinée de marin est naturelle.

En 1764, il embarque à 17 ans comme volontaire d'enseigne à bord du bâtiment de son père, qui effectue la pêche puis les transports vers le golfe du Saint Laurent et Saint Pierre et Miquelon. Ils ramèneront notamment des Acadiens de retour en France.

À 24 ans, en 1771, Gaud Louis aura effectué huit traversées – aller et retour – de l'Atlantique nord et acquis une forte expérience de la navigation. Son père décède de la dysenterie le 21 décembre 1771 à Juda, sur la côte de Guinée. Gaud Louis devient soutien de famille : il a désormais à sa charge sa mère, sa sœur et son jeune frère.
Après cette expérience souvent difficile du grand large, Gaud Louis a réfléchi : pour son avenir, son choix s'oriente vers la carrière militaire, plus prometteuse et plus sûre. Mais étant roturier, il ne peut espérer entrer à l'École des Gardes de la Marine[6] pour devenir *officier d'épée* dans le Grand Corps. Son père l'ayant enrichi de son expérience de la navigation, il peut imaginer un avenir dans le Corps des *officiers de plume* ouvert aux roturiers de bonne famille. Ce Corps créé par Colbert a pour but de contrôler les dépenses à bord des bâtiments indépendamment du regard du commandant.
À Rochefort, Gaud Louis est formé au port en qualité d'aspirant, puis promu au grade d'aide de port. Il y sera présent de 1772 à 1774 dans une période où l'arsenal n'a pas une grande activité de construction de vaisseaux. Une lettre de l'Amirauté confirme que Gaud Louis est un « *très bon sujet* ». Il est initié et devient Frère à la loge maçonnique *l'Aimable Concorde* de Rochefort, puis à *l'Union Parfaite* de La Rochelle. Ses relations locales s'agrandissent.

Départ vers l'Isle de France et les Indes

Après diverses missions le long des côtes françaises, le 1er avril 1780, il est promu Lieutenant de Vaisseau et de Port à l'âge de 33 ans.
Du 30 septembre 1780 jusqu'au 9 juillet 1781, il embarque pour Le Cap comme « major chargé du détail » sur la frégate *La Pourvoyeuse*, commandée par le capitaine Bidé de Maurville, puis escorte un convoi du Cap à l'Ile de France[7]. Ce convoi est composé des flûtes *l'Éléphant* et *Lauriston*, chargées de vivres et d'une prise anglaise. Il reprend le grand large et fait connaissance des Mascareignes sans savoir qu'il y passera 40 ans de sa vie.

Quelles fonctions avait l'officier « chargé du détail » à bord d'un vaisseau ?

L'officier chargé du détail doit « tenir la plume », à savoir rédiger tous les documents exigés par le Service et conformes aux quantités et valeurs des articles en tout genre (vivres, médicaments, outillages, armes, munitions, etc.) en entrée et en

[4] 1744-1748
[5] Actuellement la Haute Ville de Granville.
[6] Les gardes de la Marine étaient les jeunes élèves futurs officiers enseignes.
[7] Ile Maurice.

sortie du navire. Il faut tout compter et tout enregistrer.
Au port et durant toute la campagne, l'intendant note tout ce qui est consommé par les officiers, les hommes et les bêtes (ce dont le maître-valet lui rend compte), ce qui est distribué, tout ce qui s'use pour le gréement et l'entretien, tout ce qui se fait ou se passe quand on veut bien le tenir au courant. Il lui faut acheter le bois indispensable à la cuisine et à la réparation des vaisseaux, connaître les besoins, les stocks de boulets et cartouches, et même compter les coups de canon un par un ce qui ne devait pas être aisé...

Comme officier d'état-civil et notaire, il recueille les testaments, enregistre les décès et procède au partage des hardes.

Les préparatifs et les combats de la campagne des Indes sous les ordres du bailli de Suffren

Pour tenter de gagner la Guerre d'Indépendance, Versailles décide d'affaiblir économiquement l'adversaire en frappant au cœur de l'empire colonial de l'Angleterre en Inde.

Suffren appareille de Brest en décembre 1781 pour rallier l'Isle de France, avec cinq vaisseaux, une corvette et un convoi de huit transports chargés de troupes et de munitions. Il vient renforcer l'escadre de l'amiral d'Orves à Port-Louis.

Lieutenant chargé du détail, Gaud Louis s'occupe de l'armement du vaisseau *le Flamand* commandé par le capitaine Cuverville. Il fait connaissance de Suffren pour la première fois. Un jeune normand rigoureux et un amiral expansif et provençal peuvent-ils s'entendre ?

L'escadre des Indes comprend maintenant onze vaisseaux de ligne[8], trois frégates, trois corvettes, un brûlot[9] et un convoi de neuf bâtiments de commerce.

Le bailli de Suffren, amiral de France (1726-1788)

La campagne des Indes commence et sera longue : elle durera 18 mois, sans retour à l'Isle de France pour hivernage pendant la mousson comme c'est la coutume. Suffren est déterminé à détruire coûte que coûte la flotte anglaise sans limite de temps. Aucun amiral français n'a eu cet objectif avant lui. Cela surprendra les Anglais habitués à des Français moins déterminés qui n'avaient eu aucun succès en six mois.

À cette distance de la métropole, Suffren doit faire face à toutes sortes de difficultés : sa flotte est sans port, sans abri, sans allié et sans ravitaillement autre que local. Il doit veiller lui-même aux plus minces détails, à regréer ses vaisseaux, à regarnir ses soutes, à nourrir 6 000 hommes. Il doit aussi déjouer les intrigues de ses officiers, et faire preuve de diplomatie, soit le commandement le plus complet et le plus périlleux aussi qu'un chef puisse rêver.

Enfin, après six mois de préparation, l'escadre appareille le 7 décembre 1781 de Port Louis.

Port-Louis vers 1815

[8] Vaisseaux de deux à trois ponts pouvant combattre en ligne de bataille.

[9] Très souvent, navires déclassés que l'on jetait enflammés sur une escadre ennemie.

Le 1er mai 1782, Ravenel reçoit l'ordre de passer à bord du *Héros,* vaisseau amiral. Il est nommé intendant de toute l'escadre, chargé de l'administration et du détail. C'est une très importante responsabilité exercée dans un environnement hostile et isolé.

L'entente entre Ravenel et Suffren est totale et constante : les deux hommes se respectent et s'estiment. La droiture, la diplomatie, le bon sens et l'expression franche et directe de chacun d'eux leur permettent de travailler ensemble dans la durée.

Ravenel révèle pleinement ses qualités de diplomate, de négociateur, de financier, de gestionnaire de la « logistique » de cette armée navale isolée, confrontée aux multiples problèmes d'approvisionnement et de réparations. Il gère avec succès les délicates transactions de change qui rapportent 500 000 livres à l'escadre.

Le 26 juillet 1782, Ravenel accompagne le bailli de Suffren lors de l'audience mémorable avec le Nabab Ayder-Ali-Kahn[10], sultan de Mysore, fidèle allié des Français. Il s'est déplacé avec toute sa Cour pour le rencontrer et voulait connaître le célèbre amiral, baptisé par les Anglais « l'amiral Satan ». Un tableau connu illustre cet entretien oriental sur lequel figure Gaud Louis De Ravenel.

Après quatre batailles navales sans vainqueur entre les deux armées, mais entrainant des pertes humaines et des réparations nombreuses de part et d'autre, Suffren poursuit ses attaques

Il est appelé à sauver le comptoir de Gondelour où le général Bussy et ses troupes sont assiégés par terre et par mer.

Entrevue du bailli de Suffren et d'Ayder-Ali-Khan - Ravenel est derrière le bailli.

Il faut délivrer Bussy en combattant d'abord l'escadre anglaise composée de dix-huit vaisseaux, alors que Suffren n'en a que quinze. L'escadre anglaise fuit le combat, mais Suffren le provoque le 21 juin 1783.

Ce cinquième et dernier combat de la campagne dure deux heures à petite portée jusqu'à ce que les Anglais, avec leurs vaisseaux très endommagés, se retirent pour aller réparer à Madras. Après un débarquement de nuit, le siège est levé. La victoire est totale sur terre et sur mer, malgré 200 morts et 386 blessés.

Bataille de Gondelour près de la côte de Coromandel, le 20 juin 1783. Les vaisseaux de Suffren (à gauche) affrontent l'escadre d'Edward Hughes (à droite).

Au combat, Ravenel commande la première batterie de 28 canons de 36 livres du *Héros*[11] : il est gravement blessé à l'épaule droite. Il reçoit de l'amiral la Croix de

[10] Hider, Ayder ou Haider Ali Khan, ou Kan.

[11] Vaisseau de 74 canons.

Chevalier de l'Ordre de Saint-Louis[12]. Suffren savait distinguer le mérite de ses hommes, qu'ils soient roturiers ou nobles.

Le 29 juin 1783, la frégate anglaise *La Médée* arrive de Madras pour annoncer aux généraux français la nouvelle de la paix signée cinq mois plus tôt à Londres…

La guerre est terminée, elle n'affaiblit pas le commerce anglais et l'Inde est perdue.

L'escadre doit regagner Toulon. À l'Isle de France, Suffren déclara lors du dîner à l'hôtel du Gouvernement : « *Si j'ai eu des succès dans l'Inde, c'est grâce à Ravenel »,* hommage extraordinaire pour le jeune lieutenant de Vaisseau Gaud Louis de 36 ans.
Le bailli et son équipage sont accueillis en héros à Toulon, puis à Paris et à Versailles. Cette campagne est toujours aujourd'hui une référence des plus glorieuses dans l'histoire de notre Marine.

Trois ans à Versailles pour faire les comptes de l'escadre des Indes

À Versailles, Suffren présente Ravenel au Roi en disant : « Sire, voilà l'officier auquel vous devez la conservation de mon armée. C'est lui qui nous a nourri et a entretenu nos vaisseaux ». Il est anobli par le Roi et peut prendre le titre de Monsieur le comte de Ravenel.

À Versailles, le bâtiment du ministère de la Marine où Ravenel travaille, devenu aujourd'hui musée et bibliothèque.

Puis il doit s'installer au ministère, où une besogne importante l'attend. L'intendant doit présenter les comptes de l'escadre au ministre de la Marine. Il devait y avoir fort à faire, car Gaud Louis y travaillera pendant trois ans et quatre jours à Versailles ... il remplira sa mission scrupuleusement.

Félicité par le ministre de Castries, pour avoir su réaliser « un travail assez compliqué de la meilleur façon, comme un administrateur éclairé », il est promu au grade de capitaine de vaisseau « à titre honorifique » le 13 octobre 1786.

Il épouse Thérèse Sophie Besson le 24 janvier 1786 à Paris ; elle est la fille d'un négociant marseillais Jean-Baptiste Besson. Suffren est son premier témoin, lui montrant ainsi sa proche relation et son estime.

Capitaine de port à Port-Louis entre 1786 et 1796

Au sommet de sa gloire, Gaud Louis repart avec son épouse à Port-Louis où il est affecté pour prendre la fonction de capitaine de port. Il est très déçu en arrivant**,** car il constate le plus grand délabrement avec 101 bateaux coulés ou envasés lors d'un ouragan. Il a relevé seulement 18 vaisseaux, car depuis 1788 jusqu'à la fin de 1791, le défaut de moyens, dû à la peste noire, a stoppé les opérations.

Le logement de fonction ne lui est pas attribué et sa solde est insuffisante pour tenir son rang. L'activité du port devient très importante avec la course et les nombreux navires étrangers qui viennent pour le commerce et la traite.
En pleine Révolution, dans une atmosphère de corruption et d'autorité bafouée, il doit faire face pendant des années aux vols dans les magasins de l'État. Il sera même menacé physiquement et obligé de se mettre à l'abri un moment à la campagne. Sa probité et son sens de l'État sont mis à l'épreuve : il tombe malade et doit s'aliter.
Puis, n'ayant pas reçu les pouvoirs d'autorité suffisants, il demande à reprendre la mer.

[12] Ordre honorifique créé par Louis XIV.

Commandant en temps de guerre entre 1796 et 1798

Le gouverneur général Malartic l'estime et lui permet de prendre un commandement. Il reprend la mer, mais cette fois comme capitaine de vaisseau en opérations de guerre.
Les îles vivaient nécessairement des prises et les vaisseaux faisaient la course, c'est à dire la chasse aux navires anglais. Ainsi, le jeune et brillant malouin Robert Surcouf vint à ce moment à Port-Louis pour la course et son palmarès fut de 21 prises en quatre ans.

Ravenel part combattre à Madagascar, dans la baie de Laurent Marquès, en commandant la frégate *la Preneuse*. Il croise dans le canal du Mozambique et se rend dans le Nord, aux Seychelles, pour rejoindre l'escadre du contre-amiral Sercey. Il fait de belles prises. Le 28 septembre 1797, il prend un nouveau commandement sur la frégate *la Forte*. À son bord, pendant deux mois, le pilotin est Louis Garneray[13] qui deviendra le peintre célèbre et l'écrivain passionnant. Ravenel se rendra à Batavia pour amener des troupes aux Hollandais, ce qui lui causera bien des soucis avec deux mutineries à l'aller et de graves maladies au retour.

Il aura commandé la frégate *la Forte* du 29 septembre 1797 au 2 juillet 1798, soit neuf mois et cinq jours. Il demande à se retirer le 3 juillet 1798 du service à 51 ans, et se trouve alors en retraite de la Marine, avec 45 ans, six mois et 27 jours validés de service actif, compte tenu des temps de guerre doublés.

Notable retiré, oublié de la France, sans pension et malheureux défenseur de l'île de France. De 1805 à 1824

Il est élu député à l'Assemblée Coloniale vers 1799 et même président pendant un mois fin 1800.
Son épouse Thérèse décède le 12 mars 1804.

Sophie, sa fille unique, épouse, à l'âge de 16 ans, le 27 novembre 1805, le général Edmé Lubin Martin Vandermaesen âgé de 31 ans : il est commandant des forces militaires de l'ile. Quatre enfants naîtront de cette union heureuse. Très lié au général Decaen, pour qui il a déjà servi en Europe, il défend avec bravoure le territoire de l'ile en 1810.

Gaud Louis, retiré au Flacq[14] sur ses terres, est à leurs côtés en tant que commandant de la Garde Nationale du Flacq. Il défend les défilés de montagnes et attaque à terre les colonnes britanniques qui patrouillent le long de la côte. En vain, Decaen doit se rendre et la capitulation est signée par Vandermaesen. L'île est pour un temps, anglaise[15].

Decaen et les militaires sont reconduits en France. Vandermaesen et sa famille débarquent à Morlaix. Gaud Louis reste sur place en espérant vendre sa propriété et regagner la France.

Mais il ne reviendra pas et doit faire finalement allégeance au roi d'Angleterre. Il vit sur sa terre au lieu-dit *les Trois Ilots*, quartier du Flacq, une plantation pour survivre sans pension de la Marine. En notable respecté, il entre en bonnes relations avec le gouverneur anglais Farquart, homme diplomate et intelligent.

Gaud Louis se remarie le 6 mai 1818 avec Mademoiselle Jubin de Kervily de 35 ans plus jeune que lui. À la Restauration, il supplie le ministre de la Marine de Louis XVIII de reprendre l'examen de sa carrière qui montre ses états de service, son intégrité, son courage et sa fidélité au roi. Rien n'y fait, on lui demande même de prouver qu'il ne reçoit aucune pension sur place ! On a peut-être douté de son honnêteté par son allégeance aux anglais. Sans pension durant 16 années, quelle injustice pour un officier qui a fidèlement servi !

Il décède de la fièvre jaune le 4 janvier 1824 sur sa terre au Flacq située au nord-ouest de l'île. Sa tombe se trouve au vieux cimetière de Saint Julien.

[13] Ambroise Louis Garneray 1783-1857. Corsaire, peintre de marine, dessinateur et écrivain. Il fut pendant huit ans prisonnier des anglais.

[14] L'un des neufs districts de l'Ile Maurice.

[15] A partir du 3 décembre 1810, rétrocédée à la France en 1814.

« Sa fidélité, son courage, sa droiture, sa probité, sa carrière remplie de missions dangereuses et de succès face à l'Anglais, amène à s'interroger sur sa destinée, par rapport à d'autres officiers de la Marine. »
« Il était surnommé par ses pairs:« le catinat[16] de la Marine » et aussi « l'Incorruptible »

Sur la tombe de Ravenel reste gravée la phrase prononcée par Suffren :

« *Si j'ai eu des succès dans l'Inde,*
c'est grâce à Ravenel »

Légende : Sa sépulture au cimetière de Saint Julien au Flacq.

Il fût oublié de sa ville et de son pays natal ...

Cependant, en octobre 1997, pour les 250 ans de sa naissance, la Marine française et le gouvernement de l'île lui rendent les honneurs.

La Marine Française lui rend les honneurs sur sa tombe en 1997

Pour conclure, nous pouvons rendre honneur à Ravenel et à ce Corps des *officiers de plume*[17], constitué d'hommes de valeur. Bien que dans l'ombre, ils sont toujours indispensables à la réussite des opérations navales et lointaines de la Marine.
Enfin, en 2011, Granville lui consacre une grande exposition estivale dans son musée de la Haute ville, sur le Roc, le quartier de sa naissance.

Bibliographie
Sources: Archives nationales: Dossier Gaud Louis RAVENEL MAR C/7/269 et autres nombreuses sources inventoriées en France et à l'île Maurice.

Extraits du livre de l'auteur : *Siméon Ravenel - Gaud Louis de Ravenel - Officiers granvillais* - Musée du Vieux Granville – 180 pages couleur - Librairie des Musées – 2011 – disponible sur demande vers l'auteur à l'adresse : danlesg50@gmail.com 25 € + frais d'envoi

-- : --

Remise à flot d'un navire de la VOC[18] en baie de Nagasaki, pendant la période Edo [19].

Par Guy Tournier
En collaboration avec
« The Rope » Model Ship Builder's Club- Tokyo – Japon

Les environs de la Baie de Nagasaki

Kouyagi à l'entrée du port de Nagasaki était composée de deux îles, l'île Lou-Jima et l'île Koyagi. Sur ces îles, les pins et les figuiers de mer (Ficus superba) poussaient en abondance et les îles avaient de longues plages de sable blanc. Les gens pêchaient

[16] Nicolas de Catinat de La Fauconnerie. Il prend part aux principaux conflits sous Louis XIV ce qui lui vaut d'être élevé à la dignité de grand maréchal de France. A donné son nom à une série de navires au 19e siècle.

[17] L'un des cinq grands corps créés par Colbert. Officiers administrateurs dans les ports et dans les colonies.
[18] VOC Verenigde Oost-Indische Compagnie.
[19] Vers 1600, avec la prise de pouvoir de Tokugawa Leyasu, et se termine vers 1868 avec la restauration Meiji.

des poissons et des crustacés ou cultivaient leurs champs. Ils vivaient heureux et tranquilles

Musée de la ville de Kobe – Gravure sur bois vers 1799
Baie de Nagasaki

Les échanges commerciaux entre Hollandais et Japonais

En 1797, une flûte[20] de 600 tonneaux, *l'Eliza,* d'origine nord-américaine enregistrée à New-York est affrétée par la Compagnie néerlandaise des Indes orientales pour exporter du sucre et du café et revenir avec des produits japonais[21]. Elle est commandée par William Robbert Stewart (ou Stuart). Les hollandais de Batavia[22] le chargent de conduire *l'Eliza* à Nagasaki avec des marchandises néerlandaises à son bord.
À cette époque, le Japon n'a aucun contact avec les pays étrangers. La raison est que le "Tokugawa Bakufu" (le gouvernement japonais) craint que le christianisme ne se répande dans tout le Japon**.**

Le port de Nagasaki est alors désigné comme le seul port où le commerce est autorisé avec la Hollande et la Chine. Les navires hollandais entrent pendant l'été à Dejima, île artificielle affectée aux étrangers en baie de Nagasaki**,** et retournent dans leur pays à l'automne.

Vue de la baie de Nagasaki. Au centre on remarque l'ile de Dejima

Arrivés au Japon, Stuart achète de la naphtaline et du cuivre rouge et offre à son départ des cadeaux au Shogun[23] pour entretenir de bonnes relations.
Quittant l'ile artificielle de Dejima, il prend la mer pour retourner à Batavia avec une lourde cargaison de cuivre rouge et de boules de naphtaline.

Le naufrage de l'Eliza et les premières difficultés

Le 28 Novembre 1798, un typhon frappe l'*Eliza* : la flûte perd son ancre et heurte un rocher au large de l'ile de Takaboko à l'extérieur du port de Nagasaki. Tout d'abord, le vaisseau prend l'eau; puis, le grand mât s'abat**,** et l'*Eliza* est finalement remorquée vers le port de Kibachuira où elle sombre.
Les armateurs néerlandais de l'*Eliza* demandent au bureau du magistrat de Nagasaki de sauver ce navire coulé. L'empereur est sollicité et un ordre est émis pour que le gouvernement impérial apporte toute l'aide possible.

Le bureau acquiesce à cette demande et affiche le 21 octobre un avis à divers endroits pour rechercher des personnes capables d'exécuter ce travail. Au cours des mois suivants, après plusieurs tentatives infructueuses et de grosses sommes investies par les hommes du gouvernement, Kiemon, un pêcheur disposant de nombreux navires de différentes tailles, propose une méthode, pour l'honneur de l'Empereur. Stuart, invité à la maison du pêcheur pour examiner son plan est convaincu de la faisabilité

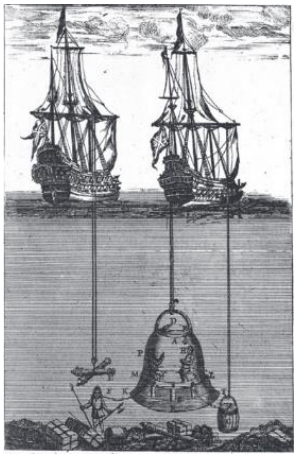
[20] Navire de charge équipé de trois mâts aux voiles carrées.
[21] Suite à la défaite hollandaise de Camperdown en 1797, les Pays-Bas ont loué ce navire d'un pays neutre.
[22] Batavia, siège de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Aujourd'hui Jakarta, capitale de la République d'Indonésie.
[23] « Général pacificateur des barbares ». Chef militaire exerçant le véritable pouvoir du moyen-âge au XIXe siècle.

de la proposition et finit par laisser Kiemon tenter la mise en œuvre de sa solution.

Musée de la ville de Kobe – Gravure sur bois vers 1799
Représentation de ces évènements : En bas à gauche, le naufrage, puis vers la droite, remorquage au port. Rafflouage du vaisseau et échouage vers la rive pour réparations

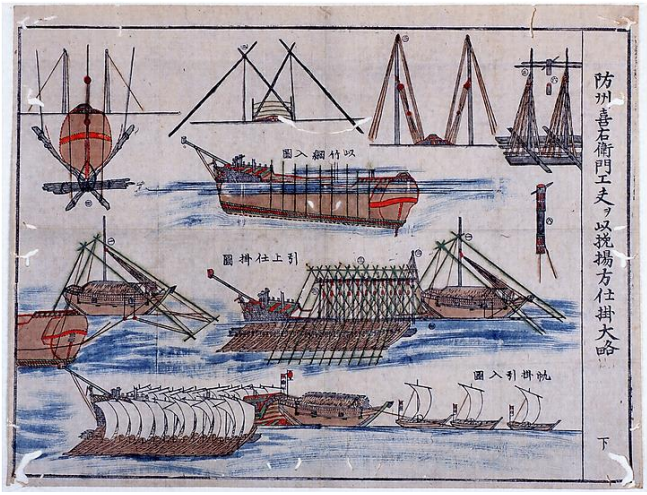
Le rafflouement[24] de l'épave : une entreprise d'envergure

En Occident dès la fin du XVIIe et au XVIIIe siècle, pour afflouer un navire, on utilise une cloche de plongeur pour accéder à l'épave. Quand les conditions sont favorables, on attache des tonneaux à l'épave à marée basse et on attend que la marée montante soulève le navire coulé que l'on remorque ensuite au port.



Cloche de plongée de Halley - Musée national maritime de Greenwich

Kiemon met en œuvre une technique originale basée sur un système de leviers fortement adossés sur le fond de la mer et manœuvrés à partir d'embarcations.



Musée de la ville de Kobe – Gravure sur bois vers 1799

75 à 150 petits bateaux sont disposés de chaque côté de l'épave, et des plus grands navires sont positionnés à la proue et à la poupe. De gros madriers sont disposés de part et d'autre en appui sur le fond de la baie, construisant ainsi un système de leviers manœuvrés à partir des petits navires.

Chaque jour, 600 travailleurs s'activent. Lorsque la marée est basse, les leviers permettent de passer de grosses cordes sous l'épave et de placer quantité de ballots et de bambous. L'opération est répétée à chaque marée. Enfin, lorsque tous les navires sont solidement reliés ensemble et lorsque la marée monte, « *après un grondement qui fait craindre que le navire ne se brise*[25] », l'ensemble se soulève. Alors, d'autres bateaux de travail remorquent sur la rive, à la voile, le navire enfin émergé.

La liste des matériaux soumise au magistrat de Nagasaki et qui nous est parvenue est impressionnante. On dénombre 1 444 poutres dont deux grandes de 23 mètres de long, 20 madriers de 2 mètres, 240 madriers de cèdre de 12 mètres, 600 bambous, 60 planches de 12 mètres de long, 250 palettes, 2 000 sacs de bonbonnes de terre cuite et 3 000 pins. 900 poulies de différentes tailles et 300 cordes de chanvre, en cyprès et en d'autres essences,

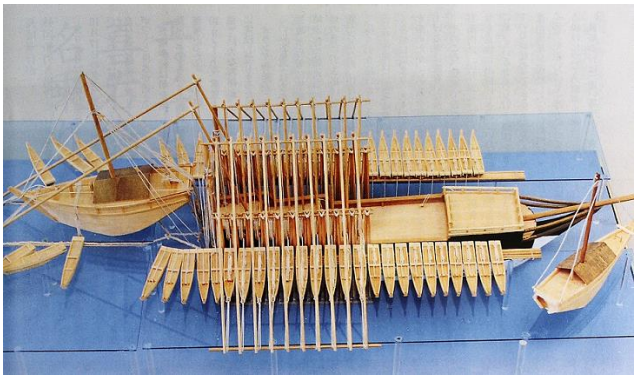
[24] En parlant d'un navire c'est le déséchouer ou le remettre à flot. Ce mot s'emploie de préférence quand l'effet est obtenu à l'aide des marées. - Dictionnaire De Bonnefoux et Paris.

[25] Récit des chroniqueurs de l'époque.

permettent de manœuvrer l'ensemble. La charge de travail est énorme.

Les matériaux nécessaires à la réparation du navire proviennent du pays de Hizen au nord de Nagasaki. Les bois pour les mâts sont coupés dans un grand cèdre provenant de la forêt d'un temple local.

Le 24 mars 1799, le navire flotte enfin, puis il est remorqué près du port de Kibachiura. Le déchargement et les réparations du navire commencent. Le 23 mai, l'*Eliza* est à nouveau à flot. On installe les nouveaux mâts, puis on recharge le fret.



Modèle réalisé par Kiichiro Umehara, exposé à la bibliothèque de Nagasaki

Les épreuves successives de l'*Eliza*

Le 28 juin 1799, l'*Eliza* peut appareiller mais rien ne se passe comme-on l'espérait. Le 8 juillet, l'*Eliza* est à nouveau frappée par une tempête, elle perd son mât de misaine et son grand mât. Le mât d'artimon est endommagé et le navire prend l'eau. La flûte est remorquée le 19 juillet jusqu'à Dejima.

Une partie de la cargaison de cuivre est à nouveau déchargée pour pouvoir colmater les fuites. Finalement, l'*Eliza* part pour Batavia le 12 novembre 1799, mais les choses continuent de mal tourner. Le 26 novembre 1799, l'*Eliza* est à nouveau frappée par un typhon au large de Taïwan et, une fois de plus, prend l'eau. Pendant deux jours et deux nuits, le navire est maintenu à flots par l'action de ses pompes mais coule définitivement.

Le capitaine, deux officiers et 14 marins se sauvent et montent à bord d'un sloop. 63 marins sont recueillis dans un autre navire mais ce dernier a probablement coulé. Le sloop avec Stuart réussi à atteindre Rikonia[26].

Kiemon célébré en « héros »

Néanmoins, le travail de Kiemon qui a ainsi sauvé, il y a 200 ans, un bâtiment étranger de 6 000 koku[27], à une époque où il n'y avait encore que des bateaux de 1 000 koku en service au Japon, est remarquable. Il est également extraordinaire que le détail de ces travaux, l'ingéniosité et le talent d'un pêcheur, nous soient parvenus jusqu'à ce jour.

Représentation de l'époque de Kiemon Murai avec son filet de pêche

La suite de ces évènements est connue au Japon : en reconnaissance de ses efforts, le bureau du magistrat de Nagasaki offre à Kiemon trente pièces d'argent, quatorze flacons de bière et du sucre blanc. Le shogunat d'Edo lui témoigne un éloge sincère et lui offre un pavillon de navire (le drapeau national du Japon).

Après son retour chez lui, il lui est permis d'ajouter à son prénom son nom de famille, privilège qui n'était utilisé que par les samouraïs. Son nom est changé : de Kiemon il devient Kiemon-Ya Murai et il est de plus autorisé à porter un sabre.

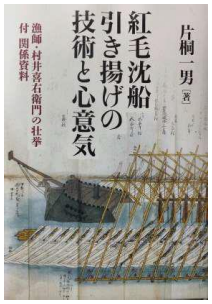
[26] Luzon, Philippines.

[27] 1 *koku* vaut approximativement 150 kilogrammes (Quantité de riz consommé par un homme en une année).

Sa pierre tombale se trouve au temple Genko à Kushigahama, Shunan-shi, préfecture de Yamaguchi[28].

Cette histoire est toujours enseignée dans les écoles de la région de Nagasaki.

Bibliographie :



Kazuo Katagiri (Pulbisher Bensei Shuppan - Tokyo - août 2017)

-- : --

Efficacité économique,

gestion des coûts et des charges au XVIIIe siècle L'exemple de la Compagnie Perpétuelle des Indes (1719-1769)

Par Michel GLADU[29]

Les sciences de gestion, en France, ont développé de façon relativement récente une approche historique de leur matière. Le but de cette approche est principalement, de poser les jalons d'une histoire globale de l'entreprise et du management reçue comme une source irremplaçable d'expériences et de pratiques du savoir gestionnaire. Au plan méthodologique, la démarche historique s'attache le plus souvent à revisiter les modes de gestion du passé à la lumière de nos connaissances actuelles et d'en proposer une étude critique.

L'objectif de cette thèse a donc été d'expliquer et de comprendre les principes et les pratiques de gestion suivis par la Compagnie Perpétuelle des Indes au regard de ses charges et de ses coûts. C'est sur la base du principe d'efficacité économique qu'a été conduite l'analyse, l'argumentaire s'appliquant à mettre en perspective les mesures mises en œuvre par la Compagnie avec leur effet sur sa situation financière. Ses résultats sans cesse en baisse sur les 15 dernières années de son existence montrent ainsi l'incapacité de ses dirigeants à maîtriser les coûts et les charges de l'entreprise ; lesquels, conjugués à une baisse récurrente des marges, vont finalement concourir à la constitution d'un endettement massif qui lui sera fatal.

Le pilotage des coûts et des charges par la Compagnie

La Compagnie Perpétuelle des Indes est l'œuvre de John Law[30]. Celui-ci, voulant réunir en une seule entité la totalité du commerce ultramarin du royaume, créera donc à cet effet, une compagnie qui va devenir, non seulement le plus grand établissement de commerce de cette époque, mais également un centre de perception des impôts royaux, une banque, et même - un temps - une loterie royale.

John Law Wikipédia PD

Les créateurs de la Compagnie imaginent une structure directionnelle assez complexe où les

[28]Autre préfecture au nord de la préfecture de Kawasaki

[29] Thèse soutenue par l'auteur le 1er décembre 2020 au CNAM à Paris. Directeur de thèse H. Zimnovitch, professeur au CNAM. Texte disponible sur thèse.fr.

[30]Financier écossais et Contrôleur général des Finances (janvier à mai 1720) sous la Régence. Il innova en créant le billet de banque en tant que moyen de paiement usuel et développa le rôle du marché financier comme outil de levée de capitaux par l'entreprise.

administrateurs sont issus dans la majorité des cas du commerce, de la banque et de la finance.

Cependant, le collège de ces dirigeants est la plupart du temps dominé par des hommes du roi dont la compétence n'est pas toujours avérée. Même s'il est vrai qu'au plan global la Compagnie a su montrer une réelle efficacité économique - du moins durant la première partie de son existence, il faut bien admettre qu'au niveau de sa direction, une lourdeur administrative et un manque de réactivité marquent son organisation et pèsent sur ses comptes[31]. En fait, le véritable problème, pour elle, est l'incessante immixtion du Roi dans ses affaires dont les commissaires royaux sont l'expression la plus achevée.

Grâce au talent de l'Écossais John Law, la Compagnie sait réunir dès sa création des capitaux importants (un peu plus de 100 millions de livres)[32] sous la forme d'actions dont la valeur va être soumise aux aléas d'une très forte spéculation qui finira par entraîner son effondrement en 1720. Cependant, grâce à l'intervention du roi lui-même, l'entreprise sera sauvegardée et restructurée financièrement afin de redevenir le grand pôle commercial et financier du royaume.

Au plan de son administration, la Compagnie opte pour un modèle d'organisation relativement proche de la société anonyme d'aujourd'hui. Des assemblées d'administration hebdomadaires se tiennent assez régulièrement au siège et des assemblées générales - plus épisodiques il est vrai - ont également lieu. Sa gestion, quant à elle, s'appuie sur un système comptable remarquable pour l'époque : système de la partie double [33]associé à une comptabilité prévisionnelle et à un dispositif de contrôle des dépenses assez performant pour une entreprise du XVIIIe siècle. L'ensemble de ces mesures donne à la Compagnie les moyens d'une gestion rigoureuse qu'elle ne sait malheureusement pas toujours mettre à profit.

Les politiques de rationalisation et d'optimisation des coûts et des charges de la Compagnie

La Compagnie des Indes a son siège social à Paris mais c'est à Lorient que sont construits et équipés les navires qui partent pour l'Inde et la Chine. L'une des principales préoccupations de la Compagnie est de chercher à réduire sans cesse le temps mis par ses vaisseaux pour rejoindre ses colonies. Et c'est d'abord dans la conception de ses navires qu'elle cherche à améliorer leurs performances. À cette fin, elle a recours aux maîtres charpentiers de la marine royale devenus à partir de la deuxième moitié du XVIIIe siècle des ingénieurs constructeurs qui mettent à profit les nombreuses avancées de la science en matière de construction navale dont les mathématiciens Euler, Newtown et Bouguer sont les principaux théoriciens.

Statue de Pierre Bouguer sur le Port du Croisic sculptée par Jean Fréour - Wikipédia PD

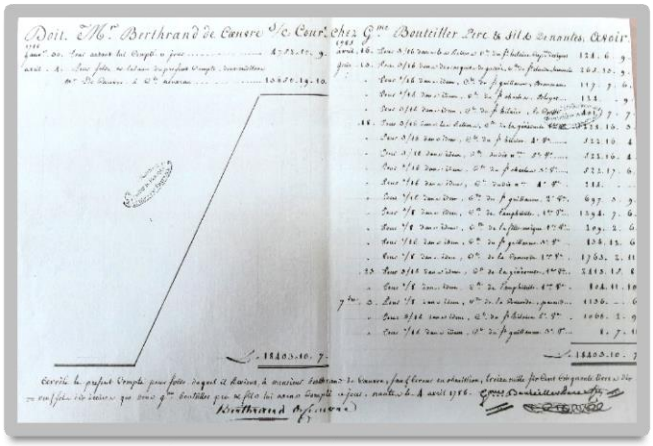
A ces travaux s'ajoutent, à l'initiative de certains de ces mathématiciens, une étude des conditions dans lesquelles un vaisseau armé pour le commerce peut tirer le meilleur parti de sa voilure pour aller au plus

[31] Cf. Dispute de La Bourdonnais avec Dupleix à propos de la prise de Madras (septembre 1746).

[32] Ce capital est celui de la Compagnie d'Occident créée en 1717 par John Law et rebaptisée en 1719 par ce dernier Compagnie Perpétuelle des Indes. Le « fonds capital » de la Compagnie sera porté à quelques 140 Millions de Livres en février 1725 et à 219 Millions en 1748.

[33] Système comptable dans lequel « … tout mouvement ou variation enregistré dans la comptabilité est représenté par une écriture qui établit une équivalence entre ce qui est porté au débit et ce qui est porté au crédit des différents comptes affectés par cette écriture » (P.C.G).

vite. L'enjeu est d'importance car les vaisseaux lourdement chargés des denrées importées des colonies connaissent à leur retour d'expédition une forte réduction de leur vitesse ce qui en fait des proies faciles pour les vaisseaux ennemis. Un autre point sur lequel la Compagnie déploie une grande énergie est le repérage et la définition des routes les plus profitables à une navigation sûre et rapide. Il revient à, d'après de Mannevillette, de réunir dans un routier encyclopédique « Le Neptune oriental », les différents voies maritimes praticables et reconnues comme telles par les officiers de la Compagnie et par ceux des autres marines. Il constitue également à Lorient un dépôt des cartes marines dont l'intérêt se confirma jusque dans la première moitié du XIXe siècle.



Extrait d'un livre de comptes d'un armateur du XVIIIe siècle

En termes de coûts de construction et de charges de fonctionnement, les navires de la Compagnie représentent une dépense d'environ 4 Millions de Livres par an (en moyenne sur 40 ans), ce qui est loin d'être négligeable pour une entreprise de ce type. Bien sûr, la Compagnie porte un soin particulier à ce que ses navires soient construits avec des matériaux résistants dont le coût lui soit acceptable. Au XVIIIe siècle, les vaisseaux du commerce ont une durée de vie qui ne dépasse guère les 7 ou 8 ans. Pour la Compagnie, cette durée de vie est en générale plus courte en raison des difficultés propres à la navigation océanique de cette époque (tempêtes, piraterie, échouages… et guerre).

Les dépenses de marine contenues dans les comptes de la Compagnie couvrent aussi les opérations de radoubs relativement conséquentes pour un bateau soumis aux aléas du grand commerce. En 1733, l'ensemble de ces travaux est confié aux ouvriers de l'arsenal de Lorient dont la rémunération est établie, soit à la journée et pour un montant fixe, soit à la tâche.

Par ailleurs, le recrutement des équipages constitue pour la Compagnie, sans doute, sa préoccupation majeure. En effet, les mesures prises par le roi (dispense du service dans la marine royale, port-permis[34] pour inciter les marins à s'engager au service de la Compagnie des Indes) ne produisent pas toujours les effets attendus. La raison en est principalement la guerre qui fait courir aux marins durant leur voyage des risques que ceux-ci refusent de prendre. Mais parfois aussi des événements exceptionnels rendent ce recrutement extrêmement difficile : tel fut le cas en 1756 où, suite à la rafle de Boscawen[35], le « vivier » dans lequel la Compagnie avait l'habitude de puiser ses futures recrues (la pêche et le commerce) fut quasiment asséché.

Outre l'acquisition d'effectifs suffisants, la Compagnie des Indes a pour objectif constant de former ses équipages aux techniques de la voile et de la guerre que le maître d'hydrographie et le maître canonnier ont pour charge de dispenser. Ce souci de perfectionner les équipages va de pair avec les améliorations apportées à la construction et à l'emploi des navires : tous les officiers, par les enseignements qu'ils reçoivent, instruisent les équipages aux techniques issues des dernières innovations. Mais la Marine au XVIIIe siècle c'est aussi la discipline et l'obéissance et les sanctions encourues sont là pour rendre l'exécution des manœuvres plus prompte et plus aisée (Projet de

[34] Intéressement (en général financier) octroyé aux marins embarqués sur les navires affectés au grand commerce maritime.

[35] Amiral anglais ayant organisé et dirigé la capture de nombreux navires français sous Louis XV sans déclaration de guerre. Mesure destinée à priver la Compagnie des Indes des marins dont elle avait besoin pour l'exercice de son activité ultramarine.

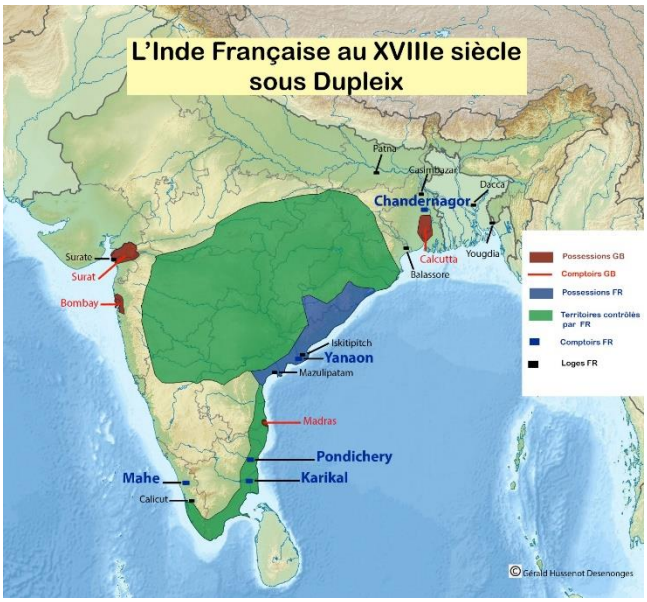
Règlement de 1725 et Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes. 1733).

L'échec de la Compagnie des Indes et la remise en cause de son système de gestion des coûts et des charges

La Compagnie des Indes est un lieu d'expérimentation de deux modèles de gestion opposés : un modèle de gestion étatique et un modèle de gestion libérale. Le premier est mené par Dupleix alors que le second est adopté par la Compagnie après la perte de son monopole en 1769.

Le Soleil d'Orient – Musée de la Compagnie des Indes Ville de Lorient

Lorsqu'il est nommé gouverneur des Indes à Pondichéry et commandant général des établissements français de l'Inde (1742-1754), Dupleix va orienter la politique de la Compagnie aux Indes dans une direction nouvelle : celle d'une coopération à la fois politique, militaire, et économique avec certains princes indiens. La Compagnie, par les pouvoirs dont elle dispose, passe alors aussi bien des traités militaires que commerciaux et Dupleix obtint du Nabab du Deccan tout le territoire situé entre le fleuve Krichna et le cap Comorin en se voyant confirmer le titre de Nabab[36]. On peut considérer à cette époque que la Compagnie des Indes est reconnue par tous les princes indiens et les princes marathes[37] comme une puissance à part entière et un partenaire incontournable dans la gestion des affaires de l'Inde du sud. Le système économique mis en place par Dupleix repose sur le principe d'une assistance militaire française offerte en échange d'avantages économiques et financiers octroyés par les princes indiens. Car il considère que face à des coûts fixes importants seuls des revenus réguliers - les aldées[38] - permettent la couverture de ces frais[39]. Bien sûr, cette position va susciter une vive réaction chez les Anglais qui eux aussi vont adopter la même politique et ne vont dès lors cesser de s'opposer aux intérêts français en Inde. Clive et Lawrence sauront pousser leur avantage plus loin que ceux de leurs concurrents en utilisant une force armée mieux organisée et plus efficace contribuant à éliminer Joseph Dupleix et à chasser progressivement les Français de l'Inde.



Face à cette conception étatique du rôle de la Compagnie des Indes, un courant libéral se constitue progressivement à partir de la deuxième moitié du XVIIIe siècle : son chef de file est Vincent de Gournay,

[36] Dumas le prédécesseur de Dupleix aux Indes (gouverneur de Pondichéry de 1735 à 1741) avait obtenu du grand Moghol que le titre de Nabab soit dévolu au gouverneur de Pondichéry.

[37] Population du nord de l'Inde ayant un temps formé un empire.

[38] Les aldées sont des sortes de rentes foncières.

[39] Mémoire du 16 Octobre 1753. On doit ajouter que Dupleix investira personnellement quelques 7 millions de Livres personnelles dans la gestion des affaires de la Compagnie en Inde ; somme que cette dernière refusera toujours de lui rembourser.

qui plaide pour une économie débarrassée de tous ses carcans juridiques et corporatistes au profit d'un entreprenariat autonome et responsable. Ce point de vue fait naturellement écho aux défenseurs d'un nouvel ordre social dont les philosophes et les encyclopédistes réclament chaque jour davantage la mise en œuvre. La critique libérale dirige d'abord son feu meurtrier contre la Compagnie des Indes, figure emblématique de l'exercice du pouvoir royal en matière d'économie. La Compagnie trouve en l'abbé Morellet son plus implacable procureur[40]. Avec la perte de son monopole en 1769, la Compagnie continue son activité commerciale mais dorénavant dans un environnement concurrentiel qui, en dépit des promesses de l'abbé Morellet, n'apporte pas le succès prévu.

L'abbé André Morellet -– Wikipédia PD

En définitive, l'échec de ces deux politiques économiques ne peut manquer d'interpeller le gestionnaire d'aujourd'hui et l'amener à s'interroger sur les causes réelles de l'échec de la Compagnie des Indes après quelques 50 ans d'activité. Un nouvel examen des comptes de la Compagnie et de l'évolution de sa situation financière s'impose donc.

Une première difficulté - et non des moindres - doit être surmontée : sur quels documents comptables s'appuyer pour mener une étude financière aussi complète que possible ? Le drame pour la Compagnie des Indes est précisément la quasi-absence de ce type de documents. En effet, suite aux destructions intervenues à la fin de l'administration de John Law mais également durant la période révolutionnaire et avec l'incendie des archives du contrôle général des finances survenues lors des événements de la Commune, ne subsistent de nos jours que les extraits comptables que l'on peut trouver dans les mémoires de l'époque évoquant la situation financière de la Compagnie[41]. La seconde difficulté est d'interpréter correctement ces chiffres dont la présentation est spécifique au XVIIIe siècle.

L'analyse des données financières disponibles permet ainsi de faire ressortir les charges et les coûts qui ont plus le particulièrement obéré les résultats de la Compagnie. Il faut citer, tout d'abord, les frais de guerre dont on arrive à approximer le poids de façon extra-comptable[42] et qui représentent sans doute, le poste le plus lourd pour cette société en termes de coûts et de charges. À ces dépenses, s'ajoutent des distributions de dividendes massives qui ont véritablement laminé les fonds propres de l'entreprise et entrainent de facto un endettement à court terme colossal. Enfin, il y a lieu de faire mention également du coût très important des rentes (frais financiers) généré précisément par cet endettement.

Ainsi, il apparaît que la chute de la Compagnie des Indes trouve son origine dans un système de gestion ou les intérêts propres de la Compagnie se sont trouvés en concurrence avec ceux du roi, les seconds finissants trop souvent par l'emporter sur les premiers.

-- : --

[40] Voltaire appelait l'abbé Morellet : l'abbé « Mords-les ».

[41] Le plus riche d'entre eux est le mémoire de l'abbé Morellet intitulé « *Situation de la Compagnie… ». 1769*. On peut ajouter aussi les éléments chiffrés contenus dans le *Mémoire pour le sieur Dupleix contre la Compagnie des Indes ». 1759* et le *Mémoire pour la Compagnie des Indes. contre le sieur Dupleix. 1763*.

[42] Au plan comptable, ces frais sont mélangés avec des frais de marine (construction, radoub, rémunération des marins…).

L'Académie des Arts et Sciences de la Mer a tenu salon sur le thème de la Compagnie des Indes

OCEANISSIME

3 - 18 Juillet - Larmor-Plage

Robert Boston - Président

Tous les ans, l'Académie des Arts et Sciences de la Mer, organise un Salon qui réunit ses Artistes (Peintres, Photographes, Dessinateurs, Graveurs, Sculpteurs et Maquettistes) et ses Gens de Lettres (Historiens, Ecrivains et Poètes) sous le vocable de "OCEANISSIME".

Larmor qui hier saluait de son clocher fortifié le départ des navires vers les Indes, a célébré en ce début d'été, à sa manière, l'arrivée de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer pour son exposition annuelle.

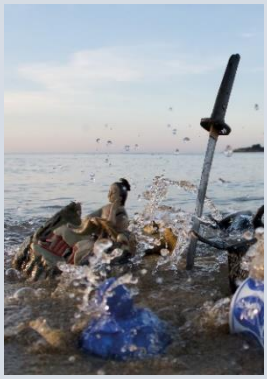
55 artistes ont ainsi exposé leurs œuvres, présentées à 3800 visiteurs. Ci-dessous quelques œuvres dévoilées au Salon

BELBEOCH Henri
(Couverture)
Retour des Indes
Acrylique sur toile
L 55cm x H 35cm

BILLON Jacques
Rhinocéros
Sculpture métal
L 50cm x H 35cm

BOSTON Frank – L'Orient des Roys – « Matte painting »
L 90cm x H 30cm

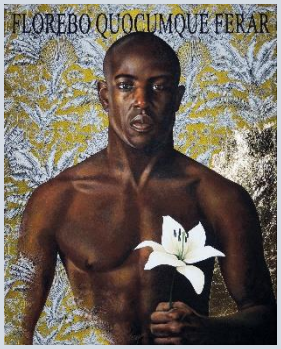
BOSTON Robert
Frégate *La Favorite*
Quittant Lorient
Acrylique sur toile
L 54cm x H 81cm



CALAMEL Patrice
La Manne de Port Loscat
Photo couleurs

DELITTE Jean-Yves
Gondelour
Planche dessinée, dessin au trait, gouache

GIRAULT Daniel
Chat Aux Lotus - Boite à thé, faïence - Henriot Quimper
H 14,5cm x 11cm x H 16,5cm



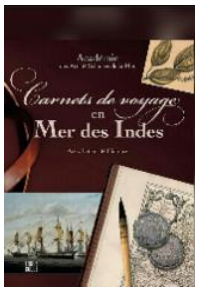
LEROY Christian – Fleur de Lys – Acrylique et huile, sur tissus et feuille d'or
L 80cm x H 100cm

PETILLAT Gérard
Le Singe - Huile sur toile
L 81cm x H 116cm

MIGNE Philippe
Echauguette
Eau forte cuivre
17cm x 17cm

SAMSON Patrick
Impression de Soleil Levant - Photographie

SCHARWATT Katty
Carte Marine – Aquarelle et pastel sur papier
L 45cm x H 40cm



A cette occasion un ouvrage d'art, « Carnets de Voyage en Mer des Indes », préfacé par madame Brigitte Nicolas a été édité en avant-première. Il est réalisé par le travail collectif des artistes sur le thème de la Compagnie des Indes et sublimé par les récits d'historiens, d'écrivains et de poètes de l'Académie. Disponible[43] aux Editions « Locus Solus » de Châteaulin, ce bel ouvrage fait vivre de grands moments de l'histoire maritime de ces Compagnies des Indes.

-- : --

Vie de l'Association

Nous avons tenu notre Assemblée Générale dans la Citadelle à la Salle de l'Arsenal, gracieusement mise à notre disposition par le Musée national de la Marine.

Nous avons apprécié la présence de Madame Brigitte Nicolas, notre Conservatrice, de madame Aurélie Martorell, adjointe à la culture de la ville de Lorient, de monsieur Daniel Martin maire de Port-Louis et de madame Anne Belaud de Saulce, administratrice du Musée de la Marine.

Des modifications statutaires ont été adoptées en Assemblée Extraordinaire concernant notre nouvelle situation « d'association d'intérêt général à but culturel ».

[43] BP Parution officielle sur le plan national en septembre 2021.

Le président a remercié l'ensemble de nos membres pour leur fidélité malgré l'absence d'activités liées aux contraintes de la pandémie au Covid19.

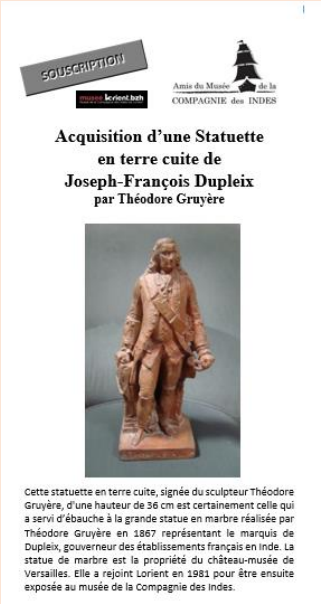
En effet malgré cela, nous avons eu le plaisir de maintenir nos effectifs.

Le rapport moral présenté par le président Georges Hesters et le rapport financier présenté par la trésorière Patricia Labourgarde ont été approuvés à l'unanimité.

L'Assemblée s'est clôturée par un déjeuner convivial au Restaurant de la Grande Plage.

Souscription

Afin de participer au financement de l'acquisition d'une statuette en terre cuite de Théodore Gruyère nous avons lancé une souscription qui a enregistré une somme conséquente et nous remercions les généreux donateurs.


SOUSCRIPTION

musee.lorient.bzh

Amis du Musée de la COMPAGNIE des INDES

Acquisition d'une Statuette en terre cuite de Joseph-François Dupleix
par Théodore Gruyère

Cette statuette en terre cuite, signée du sculpteur Théodore Gruyère, d'une hauteur de 36 cm est certainement celle qui a servi d'ébauche à la grande statue en marbre réalisée par Théodore Gruyère en 1867 représentant le marquis de Dupleix, gouverneur des établissements français en Inde. La statue de marbre est la propriété du château-musée de Versailles. Elle a rejoint Lorient en 1981 pour être ensuite exposée au musée de la Compagnie des Indes.

Cette souscription sera clôturée fin Novembre. Nous comptons sur votre contribution qui fera l'objet d'un reçu fiscal.

Conférences

Conférence de René Estienne, « L'or du *Prince de Conti* »

Nous avons repris le cycle de nos conférences qui se tiendront dans la salle de la Criée à Port-Louis. Cette configuration offre l'avantage de permettre à nos membres de se rendre au Musée avant d'assister à cette conférence. Là encore nous avons eu la satisfaction d'enregistrer une cinquantaine d'auditeurs.

Sortie culturelle

La prochaine visite fixée au 2 décembre nous permettra de découvrir le fonds du **Service Historique de la Défense** de Lorient ainsi que les bâtiments remarquables du **Péristyle**.

Dons

Récemment, nous avons enregistré un don au Musée de madame Le Carbellec constitué de trois illustrations de l'imprimerie Pellerin à Epinal, représentant des scènes du roman de Paul & Virginie.

Nous la remercions pour sa générosité.

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