

Ce livre a été réalisé par
Christian Leroy

Sous la direction de
Robert Boston

Co-direction
Patrick Samson
Daniel Girault
Gérard Pétillat

Coordination littéraire
Luc Corlouër

En partenariat avec
le musée de la Compagnie des Indes, Lorient
le Musée Mer Marine, Bordeaux



musee.lorient.bzh

La thématique du musée de la Compagnie des Indes, unique en France, fait revivre au visiteur l'extraordinaire histoire des grandes compagnies de commerce des XVII^e et XVIII^e siècles. Depuis son ouverture, près de 1,5 million de visiteurs ont découvert la richesse et l'homogénéité des collections du musée, le plaçant parmi les établissements muséographiques les plus fréquentés de Bretagne. Maquettes de vaisseaux, estampes, cartes anciennes, mobilier indo-européen, porcelaines de Chine et cotonnades indiennes sont autant de témoignages de cette incroyable épopée maritime.

C'est cette quête de précieuses marchandises qui a conduit les agents de la Compagnie, au terme de longs et périlleux périple marins, sur les rives d'Afrique, d'orient, d'Asie et d'Amérique pour y bâtir les comptoirs dont les noms résonnent encore de ce passé aventureux : Ouiddah, Moka, Pondichéry, Chandernagor, Pégu, Canton...



mmbordeaux.com

Ancré sur les bords des bassins à flot, port historique du Bordeaux du XIX^e siècle, le Musée Mer Marine porte la vocation de mettre en valeur les patrimoines à la fois historique et naturel du monde marin, en donnant la part belle à l'art de toutes les époques. Conçu à partir de la collection privée de son fondateur, Norbert Fradin, le musée déploie sur plusieurs milliers de mètres carrés une histoire universelle de la navigation de la Préhistoire à nos jours, ainsi que des installations dédiées à la vie des océans et aux enjeux environnementaux qui la caractérisent.

Grâce à la richesse de la collection, l'art contemporain de chaque époque accompagne les milliers de modèles de bateaux, navires iconiques, objets historiques et scientifiques qui la composent, afin de les replacer dans leur contexte esthétique, mais il questionne aussi notre rapport aux océans lorsqu'il décore les bateaux, célèbre des faits de navigation ou clame la beauté et la fragilité de l'environnement marin.

© Éditions Locus Solus, 2021
ISBN : 978-2-36833-364-8
Dépôt Légal : juillet 2021

Éditions Locus Solus
ZAC de Run ar Puñs
29150 Châteaulin



locus-solus.fr

Carnets de voyage en Mer des Indes

Académie
des Arts & Sciences de la Mer

Préface de **Brigitte Nicolas**,
Conservatrice en chef du patrimoine
Directrice du musée de la Compagnie des Indes, Lorient

Introduction de **Robert Boston**,
Président de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer

LOCUS
SOLUS



Préface

Brigitte Nicolas

Conservatrice en chef du patrimoine

Directrice du musée de la Compagnie des Indes, Lorient

Si la ville de Lorient, port des compagnies des Indes françaises, surgit ex nihilo à partir de 1666, sur les landes vierges du Faouëdic, l'histoire des compagnies des Indes, s'inscrit, quant à elle, dans un processus séculaire qui place les richesses d'Orient au cœur du désir des Européens.

Dès le début du XVI^e siècle, l'audace des marins ibériques, aiguillonnée par la quête des mystérieuses et lucratives épices, met en connexion quatre continents : l'Europe, l'Afrique, les Indes occidentales et les Indes orientales. Les galions ibériques mondialisent dès lors les échanges de marchandises, les flux financiers et la circulation des êtres humains.

Un siècle plus tard, les états de la façade maritime de l'Europe du Nord inventent, sous l'influence du capitalisme marchand, un formidable outil au service de leurs ambitions et de la contestation de la domination ibérique : les Compagnies des Indes. Ces compagnies maritimes d'état bénéficient d'un monopole qui leur garantit le privilège exclusif de commerce sur des territoires immenses en Afrique, en Amérique ou en Asie. D'initiative marchande ou régaliennne, elles sont dotées de privilèges royaux et d'une puissance militaire devenant ainsi le bras armé des politiques de colonisation européennes. Erigées en rivales sur terre comme en mer, elles sont parties de Londres, Amsterdam (et six autres ports des Provinces-Unies), Copenhague, Lorient et Göteborg à la conquête du marché planétaire. Elles ont entraîné dans leurs sillons, de gré ou de force, des milliers d'êtres humains, négociant, ici, un traité d'entente avec un suzerain, s'imposant, là, par les armes. Implantés dans les comptoirs côtiers reliés par des routes maritimes, leurs agents, souvent des exécutants zélés de la construction de ces grands empires marchands, mûs par leurs propres rêves

de fortune, ont échangé les piastres d'Amérique ou ont troqué textiles et armes pour obtenir les marchandises désirées : épices, pierres précieuses, textiles, thé, café, sucre, indigo, soie, porcelaines, laques, or, bois exotiques, rotins, salpêtre, cauris, ivoire, etc. Pourtant, la plupart des milliers d'hommes et de femmes anonymes, matelots, soldats, agents, colons, au service des compagnies des Indes, n'avait qu'un objectif : fuir une existence misérable en Europe. Scorbut, dysenterie, paludisme, noyade, naufrage ont eu souvent raison de leurs espoirs. Tant de sacrifices et de tragédies humaines forcent le respect et l'admiration.

Si pendant longtemps le regard porté sur les compagnies des Indes était, à juste titre, admiratif devant tant d'audace, d'aventures maritimes extraordinaires, de génie créateur, de charme et d'exotisme, il ignorait de nombreux angles morts que l'époque contemporaine ne peut occulter. Les ambitions spéculatives et rivales des compagnies des Indes ont en effet propulsé nombre de territoires dans la guerre et se sont bien souvent trouvés sous domination européenne au mépris du droit des peuples souverains. Certaines colonies ont basculé dans une économie de plantation esclavagiste, comme ce fut le cas dans les Mascareignes et à Saint-Domingue s'agissant de la Compagnie française dont les vaisseaux ont opéré la traite négrière, privant des milliers de captifs africains de leur liberté et de leur dignité d'êtres humains.

Ainsi, c'est à cette histoire ambivalente que les membres de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer ont été invités à se confronter. Avec leurs choix de sujets, de mots, d'inspirations, de dessins, de couleurs, ils font à leur manière, revivre ce passé constitutif de notre présent. Qu'ils en soient remerciés.



Le Soleil d'Orient
Maquette au 1/50^e, Jean Delouche, 1976
Photographie Gwenc'hlan Broudic © Musée de la Compagnie des Indes - Ville de Lorient



Introduction

Robert Boston

Président de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer

Un grand voyage immobile en Mer des Indes, voici ce que les membres de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer vous proposent dans ce livre. Qu'ils soient peintres, photographes, dessinateurs, graveurs, sculpteurs, maquettistes ou écrivains, poètes et historiens, tous ont voulu par leurs œuvres provoquer votre imaginaire. Ils ont appareillé de Lorient à bord de ces beaux et grands navires de la Compagnie des Indes, construits sur les plaines vagues et mornes du Faouëdic, d'aucuns ont pris la mer sur le *Soleil d'Orient* (1671), d'autres ont embarqué sur le *Duc de Duras* (1765), le *Florissant* (1687) ou encore le *Massiac* (1758). Nos navigateurs n'ont pas ramené de soieries, d'épices, de porcelaines ou d'autres trésors, mais de magnifiques créations sublimées par les écrits de nos gens de lettres.

La Compagnie française des Indes a fait naviguer ses navires sur les mers du globe et en particulier sur la Mer des Indes. Aujourd'hui, nous pouvons admirer ces richesses dans le Musée de la Compagnie des Indes installé à l'abri des épaisses murailles de la citadelle de Port-Louis. Là sommeillent de magnifiques collections ramenées

au fil des XVII^e et XVIII^e siècles par ces navires marchands partis faire du négoce avec les comptoirs orientaux, Pondichéry, Canton, Moka ou encore Chandernagor.

Dans ce bel ouvrage d'art, les membres de l'Académie ont représenté et écrit afin de faire revivre les grandes pages de l'histoire qui ont fait la gloire, la richesse de la Compagnie des Indes mais aussi son côté sombre avec la traite des esclaves.

L'Académie des Arts et Sciences de la Mer, forte de plus d'une centaine de membres, sélectionnés par un comité d'éthique pour leur savoir-faire et leur savoir-être, est heureuse de vous présenter le travail exceptionnel de ses artistes et gens de lettres. Tous ont voulu par la qualité de leurs œuvres donner à ce bel ouvrage le reflet de leur travail de mémoire. Pierre-Arnaud Lebonnois de Néhel, le fondateur de l'Académie avait pour devise : « *Le passé reste à quai, l'espoir embarque, l'intelligence gagne l'horizon* ». Alors embarquez avec nous pour une navigation artistique et culturelle.

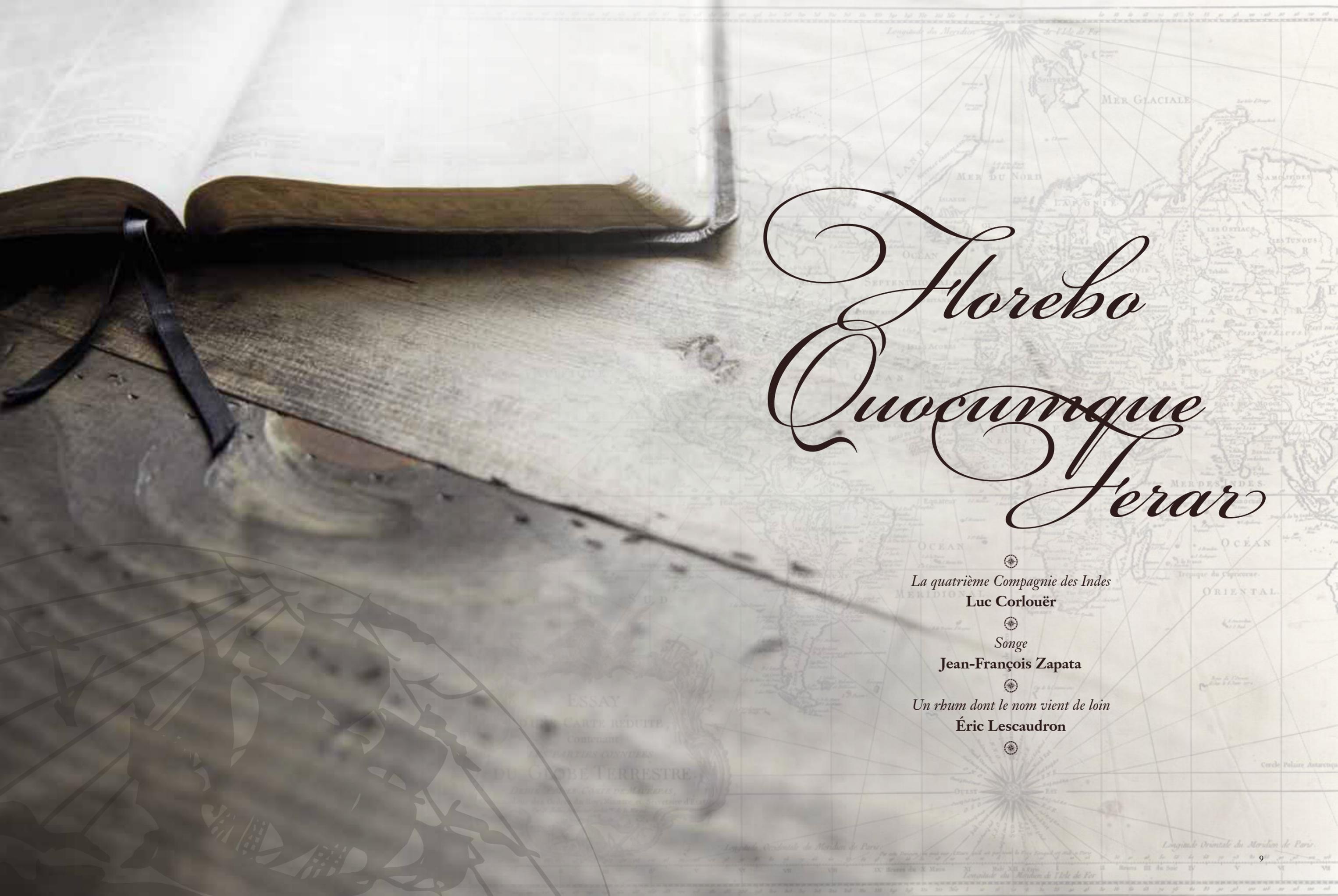
Bons vents sur la route des Indes !



◀ **Robert Boston**

Frégate La Favorite quittant Lorient en mai 1743

Acrylique sur toile L 54 x H 81 cm © 2020



Florebo Quocumque Ferar

⊗
La quatrième Compagnie des Indes

Luc Corlouër

⊗
Songe

Jean-François Zapata

⊗
Un rhum dont le nom vient de loin

Éric Lescaudron



ORBIS VETERIBUS

NOTI TABULA NOVA

AUCTOR GUILLELMUS DELISLE
in Regia Scientiarum Academia
in Rebus Insuper facta le Garde d'Horloge
Sculpit. MDCCXIV

in Rebus Insuper facta le Garde d'Horloge
Sculpit. MDCCXIV

1664
Florebo Quocumque Ferar

1793



Guy Le Gal

1664 L'éclosion
Hêtre et boule en acier
L 30 x l 30 x H 25 cm
© 2020

Florebo quocumque ferar (Je fleurirai partout où je serai portée) est la devise de la Compagnie française des Indes orientales choisie par l'académicien François Charpentier.
Fond de pages : *Orbis Veteribus Noti Tabula Nova*, Guillaume Delisle, 1714 - DPL

Guy Le Gal

1793 Le flétrissement
Hêtre échauffé et acier
L 50 x l 25 x H 30 cm
© 2020

La quatrième Compagnie des Indes

Luc Corlouër

Il est de tradition de nommer trois périodes distinctes pour la Compagnie des Indes, liées le plus souvent à l'environnement économique ou politique.

Première Compagnie des Indes (1664-1719)

La première période est la plus connue, celle de la création de la compagnie par Colbert, car il va profiter de l'expérience des Nantais et des Malouins qui se rendaient fréquemment aux Mascareignes depuis plusieurs décennies. Ce sont les voyages réguliers de ces armateurs vers les Indes qui vont permettre aux conseillers de Colbert de lui proposer de créer une compagnie française : « pour naviguer et négocier depuis le cap de Bonne-Espérance presque dans toutes les Indes et mers orientales ».

La devise *Florebo Quocumque Ferar* (*Je fleurirai partout où je serai portée*) sera rapidement adoptée par la Compagnie d'autant plus que l'idée reprise en 1664 par Louis XIV est volontariste et ambitieuse : « Je veux procurer au royaume l'utilité du commerce d'Asie et empêcher que les Anglais et les Hollandais n'en profitent seuls comme ils l'ont fait jusque-là. »

La Compagnie aura donc le monopole du commerce avec l'Orient, ce monopole regroupant le droit de propriété des terres occupées, le droit de justice, celui de battre monnaie, le droit d'équiper des garnisons, d'armer des navires de guerre et de commerce, cela ira même jusqu'au droit à l'esclavage.

Avec cette déclaration assez belliqueuse, commercialement s'entend, la France allait donc participer au commerce au-delà des mers, la mondialisation du

XVII^e siècle. Nous savons que celui qui n'hésitait pas à dire « *L'Etat c'est moi* », aimait lorsqu'il l'avait décidé que les ordres soient suivis.

Malgré l'initiative régaliennne et non marchande de ses débuts, les résultats économiques seront peu encourageants. C'est alors que l'on fera appel aux hommes d'expérience, les armateurs malouins, dès 1706 pour aider à sa croissance.

Après cette période, la Compagnie des Indes étendra ses installations à Lorient et en commerçant deviendra rapidement une création très rentable.



Jean-Baptiste Colbert, Philippe de Champaigne, 1655 - DPW



Ci-dessus et fond des pages 12 à 25 : L'Asie Divisée en ses Grandes Régions et Empires, Jean-Baptiste Nolin, 1754 - DPL

Deuxième Compagnie des Indes (1719-1769)

En 1719, la Compagnie des Indes orientales est fusionnée avec plusieurs autres compagnies dans la Compagnie d'Occident selon la décision du banquier, ministre des finances John Law (*prononcez Lasse*).

Elle va y perdre son monopole, la nouvelle structure se nommera la *Compagnie perpétuelle des Indes*. Où John Law passait, la spéculation devenait effrénée. Il fusionna en 1720 la Compagnie perpétuelle des Indes avec la Banque royale. Le biographe d'Edgar Faure que j'ai l'honneur d'être, ne peut ignorer qu'en 1977, Edgar Faure écrivit sur le sujet un livre fort bien documenté, ouvrage de référence sur la période, qu'il intitula *La banqueroute de Law*.

La banqueroute coula également cette deuxième Compagnie des Indes, elle vit alors la spéculation faire place au commerce. Les porteurs d'actions

effrayés par l'inflation des billets de banque de Law, demandèrent tous au même moment le paiement en espèces métalliques de leurs billets. Ce fut la faillite, des émeutes éclatèrent et la ruine emportera les rentes de 10 % des Français !

La faillite n'avait pas touché les vaisseaux et les installations et l'aventurier Law se réfugia à Venise. La Compagnie sera sauvée par le gouvernement, elle retrouvera son indépendance en 1723 et vivra pendant plus d'un demi-siècle une période extrêmement faste. La Compagnie vend des rentes viagères en 1725, le public est intéressé par les résultats. On investit, on construit des vaisseaux, on transporte de plus en plus de marchandises et plus de 40 000 esclaves vers l'Océan indien. Une douzaine de bateaux partira tous les ans vers les Indes à partir de cette période.

Mais en 1760, la Compagnie devra rétrocéder les Mascareignes au royaume de France, par suite d'une décision de Louis XV. La Compagnie sera

duement touchée par la guerre de Sept Ans, elle perdra ses comptoirs d'Asie et une partie de sa flotte dans les combats navals.

Troisième Compagnie des Indes (1770-1793)

Malgré les revers et l'endettement important, en 1770, le roi apurera le passif de la Compagnie. Le conflit avec l'Angleterre est toujours présent, mais la Compagnie va continuer à commercer. Le chiffre d'affaires de la Compagnie doublera entre 1786 et 1791. Cependant en 1793, l'Assemblée nationale décrètera que « *Le commerce de l'Inde, au-delà du cap de Bonne-Espérance, est libre pour tous les Français* ».

Quelques semaines plus tard, la Compagnie sera suspectée d'activités contre-révolutionnaires. Les navires seront mis sous scellés. Le décret actera la liquidation de la ci-devant Compagnie des Indes le 17 Fructidor An II de la République. La Compagnie des Indes cessera toute activité après plus de 130 années de navigation et de commerce. C'est la fin officielle de la Compagnie des Indes.

« *La compagnie des Indes, fondée avec des peines extrêmes par le grand Colbert, fut pendant des années une des plus grandes ressources du royaume* » écrira Voltaire.

C'en était donc fini de la prestigieuse compagnie, mais ce serait sans compter avec l'inventivité des Français. Ainsi, lors de mes conférences, j'ajoute inlassablement qu'il y a eu une quatrième période à l'histoire de la Compagnie des Indes !

La quatrième Compagnie des Indes

La Compagnie des Indes va survivre à la Révolution, certes, elle n'armera plus de vaisseaux, ne disposera plus d'aucun privilège, mais paraphrasons Victor Hugo qui écrit dans L'Homme qui rit : « *L'esprit, comme la nature, a horreur du vide...* ».

Et la nature et l'esprit vont mettre en place une kyrielle de marchands, négociants, armateurs qui vont de manière disparate recréer une organisation certes non centralisée, mais qui aura le mérite d'exister et de commercer sur les braises de feu la Compagnie des Indes. Les Malouins et les Nantais reprisent les affaires et engageront même plusieurs équipages expérimentés de la défunte Compagnie. Dès lors, des vaisseaux armés par des négociants continueront à commercer avec les lointains comptoirs et leurs loges.

On évoquera encore de manière officielle La Compagnie des Indes lors du procès intenté par les actionnaires principaux contre l'Etat, ce sont leurs petits-enfants qui verront la fin de la procédure en... 1875 ! Néanmoins, quelques habiles négociants exploiteront la marque non déposée à l'époque révolutionnaire *Compagnie des Indes* qui subsistera environ 200 années après l'arrêt des opérations officielles. La marque restera un symbole de qualité et d'exotisme, plusieurs villes françaises verront l'installation de boutiques et de magasins *La Compagnie des Indes*.

A Paris, le magasin de la Compagnie des Indes au 80 rue de Richelieu, tenu par les frères Delisle sera encore couru par les élégantes venues de toute la France du début du XIXe jusqu'à

sa fermeture dans les années 20. On y trouvait des cachemires, des dentelles, des tissus orientaux, des châles des Indes. Le bâtiment caractéristique existe toujours à la même adresse, près des Grands-Boulevards et à deux pas de la Bourse.

L'on trouvait encore en Bretagne dans la bonne ville de Locronan un atelier et un magasin *L'Ancienne Compagnie des Indes*. A l'intérieur de la boutique on vendra encore longtemps des tissus et porcelaines, elle fermera ses portes dans les années 1990. Il est à noter aussi que depuis quelques années existe un thé français *Compagnie des Indes*.



Extrait du journal de Marat, *L'Ami du Peuple* n° 117 du 3 avril 1790 - CP

Mais nous ne pouvons terminer sans citer le formidable *Musée de la Compagnie des Indes* à Port-Louis, il témoigne toujours du passé prestigieux de la compagnie, tout comme les murs de Lorient se souviennent encore de l'époque de ces aventuriers. On trouve aussi des traces de ce passé oublié en examinant certains bâtiments ou appellations de rues à Bruxelles, Saint-Malo, Hardelot et Alençon.

Et comme le prétend Francis Rouille, le héros de mon roman *De Port-Louis à Port-Louis* : « *On part avec le sentiment de ne revenir jamais ou alors de retourner, mais riche.* »

Mais fortuné ou riche d'aventures de mer ?



Extrait de *L'Illustration* 1854 - CP ; *A smart corner on the Rue Richelieu: The East India Company's warehouse*, François Courboin, 1854 - DPW ; Trois extraits du *Journal des Demoiselles*, février 1880, mai 1881 et mai 1885 - CP ; Deux cartes postales de Locronan : *Un Tissage de la Compagnie des Indes*, 1958, Réma - *Intérieur magasin expo Compagnie des Indes*, Jansol - CP

Songe

Jean-François Zapata

J'étais dans le transport d'un voyage éphémère,
À bord d'un grand vaisseau revenant à Lorient ;
Ses cales encombrées d'épices légendaires,
Parachevait un flot plein de foisonnements.

Tout était à la soie et à la porcelaine,
Blanche aux dessins bleutés finement travaillés,
Des paravents chinois, d'orientales scènes,
Irradiaient leurs toiles de pigments colorés.

Des émaux de Canton sur plusieurs breloques,
Composés de poterie et de subtils objets,
Livraient de fins décors, aux fantaisies baroques,
Ornés à la couleur d'un polychrome effet.

Plus loin brillait le bois d'imposantes maquettes,
Flûtes et frégates, et d'illustres vaisseaux,
Des croquis portuaires, des visions de conquêtes,
Illustraient le vécu de célèbres arsenaux.

Des tableaux fabuleux, montrant des faits de guerre,
Narrant la Compagnie des Indes sous le feu,
Dévoilaient l'épopée historique et austère,
Marqué par de grands hommes, et des combats glorieux.

Puis au fait de ce tour, reprenant mes esprits,
Loin de ce curieux songe qui s'était évanoui,
Je me retrouvais libre, de nouveau averti,
Au musée de la belle citadelle de Port-Louis.



Henri Le Goff

Le Soleil d'Orient dans les reflets de l'Histoire - Huile sur toile - L 116 x H 89 cm © 2020

Un rhum dont le nom vient de loin

Eric Lescaudron

Bonsoir mes chers amis, regardez ce que j'ai trouvé pour notre rencontre œnologique de ce soir : une bouteille de rhum de La Compagnie des Indes ! Je pense que vous allez être agréablement surpris.

Tu nous en as souvent rapporté de tes voyages dans les Caraïbes : de la Jamaïque, de Cuba, du Guyana, de la Barbade, de Trinidad et Tobago ; en particulier ce fameux Barbancourt de Haïti, que l'on ne trouvait pas en France disais-tu, mais où as-tu déniché ce rhum dont le nom fait rêver ?

Chez une société française d'embouteillage créée en 2014 par un certain Florent Beuchet ; il s'est spécialisé dans l'assemblage de rhums de 3 à 5 ans qu'il sélectionne avec un très grand soin. Cette société est toute jeune mais sa référence à la Compagnie des Indes est bien une allusion à un chapitre très ancien de notre Histoire de France. Connaissez-vous ce récit mes amis ?

Pas du tout, mais toi on te connaît, nous allons certainement avoir droit à un exposé détaillé.

Détaillé, non, car il faudrait des heures pour retracer cette épopée qui a débuté au XVII^e siècle et a duré jusqu'au XIX^e. Mais je vais essayer de vous en dire l'essentiel...

Nous sommes sous le règne de Louis XIV, il a pour ministre et homme de confiance Jean-Baptiste Colbert qui a fait l'objet d'une polémique récemment. Bien sûr ! On lui a reproché d'être un esclavagiste et d'avoir rédigé un texte appelé le Code noir n'est-ce pas ? Nous en reparlerons tout à l'heure, revenons à la Compagnie des Indes et à Colbert.

Celui-ci est né le 29 août 1619 à Reims et il va contribuer à accroître la puissance et le rayonnement de la France. Pour favoriser l'expansion commerciale française et aussi concurrencer les Hollandais et les Anglais, Colbert crée la

Compagnie des Indes orientales qui aura le monopole du commerce du sucre et de l'exploitation des îles sucrières aux Antilles : Saint-Christophe, Martinique, Guadeloupe et une partie de Saint-Domingue ainsi que celui du commerce avec l'Océan Indien et les terres d'épices. Elle doit se procurer thé, café, poivre, porcelaine de Chine, soieries, cotonnades et autres produits très demandés en France. La Déclaration du Roi portant établissement d'une Compagnie pour le commerce des Indes orientales est signée par Louis XIV le 27 août 1664. Il s'agit d'affirmer la puissance française sur l'échiquier européen à travers sa dimension économique et commerciale. L'objectif est de naviguer et de négocier depuis le cap de Bonne-Espérance dans l'ensemble des Indes et des mers orientales pour concurrencer ainsi les puissantes compagnies anglaises et hollandaises. Le commerce n'est pas l'unique but de la Compagnie, elle va utiliser cette force navale pour faire connaître ses valeurs, sa culture et sa religion, navires et équipages seront les ambassadeurs de la France.

Mais alors, il a fallu construire une flotte très importante pour atteindre un objectif aussi ambitieux ?

Bien sûr mes amis, et c'est Colbert, désireux de doter le royaume de France d'une marine puissante qui fit planter plus d'un million d'hectares de chênes sessiles dont les troncs et les branches, spécialement sélectionnés, allaient fournir à l'industrie navale une matière première de grande qualité. Il avait même fait rédiger un catalogue reproduisant les pièces spéciales, les *bois tors*, dont le but était de représenter les pièces de bois particulières destinées à la charpenterie de marine. Ainsi fut créée la futaie de chênes Colbert en 1670 où l'on choisissait les arbres destinés aux mâts. Il s'agit d'une parcelle de 13 ha, dans la forêt de Tronçais, une forêt domaniale située



Canne à sucre, Laurent de Chazelles, 1796 - DPL

dans le nord-ouest de l'Allier. Aujourd'hui cette forêt s'étend sur près de 10 600 ha, elle a la réputation d'être la plus belle futaie de chênes d'Europe. Elle est gérée par l'Office national des forêts.

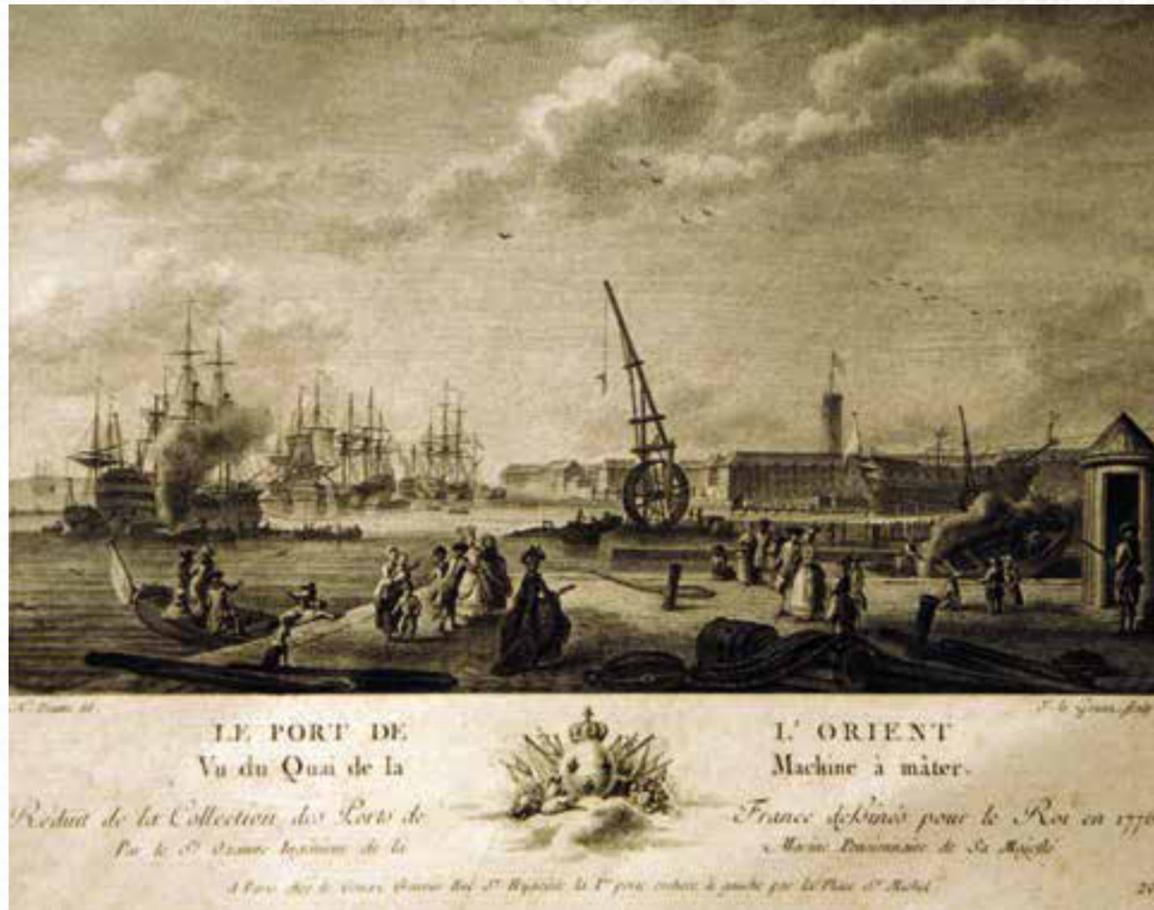
Des chênes sessiles ? C'est quoi exactement ?

Le chêne sessile, appelé aussi chêne rouvre, est considéré comme l'emblème de nos forêts. Il est majestueux et à l'âge adulte, il atteint une hauteur de 30 à 40 m. C'est un arbre qui peut vivre jusqu'à 500 ans, mais on recense quelques chênes sessiles

de près de 1 000 ans. On a toujours utilisé le bois de cette espèce pour des usages nobles : en ébénisterie par exemple, et bien sûr pour construire des navires au temps de la marine en bois.

Elle était située où en France cette Compagnie des Indes ?

Au sud de la Bretagne, à Port-Louis. Il a fallu bien des recherches, le long des côtes de l'Atlantique et de la Manche, avant de retenir Port-Louis pour sa position stratégique, proche des ports militaires de Brest et Rochefort. C'était en juin



Le Port de Lorient vu du quai de la machine à mâter, Nicolas Ozanne, Gravure de Yves Marie Le Gouaz, 1776 - DPW

1666. Le site de Port-Louis, nom donné en l'honneur du roi Louis XIII en 1618, avait toutes les qualités pour fournir des escales sûres et construire un chantier naval. Il était à l'abri de l'île de Groix et son chenal d'accès était protégé par une citadelle édifée à la fin du XVI^e siècle. Le lieu de construction des chantiers navals sera choisi sur la lande du Faouëdic, endroit jusqu'alors inhabité. Lorient vient de naître et devient le siège de la Compagnie à partir de cette date. La ville va se développer rapidement, d'autant que la guerre de Hollande en 1670 va conduire à délaisser Le Havre pour se concentrer en un endroit plus sûr : Port-Louis. De grands travaux sont entrepris : une corderie, indispensable pour les navires et un renforcement des structures car il faut prévoir l'approvisionnement de ceux-ci : stockage de vivres, fabrication de pains, les fameux biscuits de mer.

Les marins mangeaient des biscuits ? Comme les petits LU ou les galettes Saint-Michel ?

Pas exactement les amis, car vous vous en doutez, les voyages en mer étaient très longs et la conservation des aliments posait de sérieux problèmes. Même la viande salée finissait par pourrir ! Il n'y avait que les biscuits de mer, extrêmement durs qui pouvaient être conservés plusieurs années. On dit que les marins les mangeaient de préférence dans le noir pour ne pas voir la moisissure et les insectes qui grouillaient dedans... Le biscuit de mer était composé d'un pain sans levain, lui-même composé de farine de blé comptant de la vitamine B et environ 10% de protéines. Il était très dense, cuit et recuit de nombreuses fois jusqu'à ce que l'humidité soit devenue complètement absente. D'où l'origine du mot biscuit qui nous vient des marins au Moyen Âge : *bis-cuit*,

cuit deux fois. Il fallait tremper ce biscuit pour pouvoir le manger, il était impossible de mordre directement dedans sous peine d'y laisser quelques dents... Donc après l'avoir cassé sur un coin de table dans un carré de tissu afin de n'en perdre aucune miette, le biscuit était dissout dans un verre de chopine.

Et bien, tout n'était pas rose à bord ! Les marins étaient-ils en majorité bretons ?

Oui en majorité ; on trouve trace par exemple, dans les archives, de Bretons venant de Crozon, Brest et Saint-Malo, ils signent en 1721 un acte d'engagement pour partir en expédition vers la Louisiane pour une durée de trois ans. Mais ils viennent aussi du Pays basque et de Normandie.

Lorient va donc se développer ?

Oui, vite et durablement. À la fin des années 1680. Lorient devient un port militaire royal comptant un véritable arsenal et pouvant construire des vaisseaux de guerre. La population augmente très rapidement car il faut de nombreux ouvriers pour travailler dans les chantiers : charpentiers de marine, fabricants de voiles, teinturiers, calfateurs... Des magasins sont construits pour stocker les matériaux, des commerces s'ouvrent pour nourrir ces travailleurs et leurs familles. Il faut aussi les loger : dans les années 1720, la réglementation oblige les propriétaires à construire en pierre avec couverture en ardoise. On abandonne les cabanes au profit de véritables maisons, et on édifie des bâtiments publics, des installations sanitaires, des hôtels, des auberges ou encore des lieux de distractions.

Que faisait-on des richesses rapportées des colonies ?

Elles étaient entreposées dans les grands magasins de l'Enclos, gardés jour et nuit, car les biens stockés étaient particulièrement prisés : épices, café, thé, coton, étoffes, porcelaine de Chine... En 1734, la ville est désignée comme centre unique des ventes de la Compagnie et distribue donc les marchandises dans tout le royaume. Bien sûr des vols se produisent mais la répression est impitoyable : des voleurs d'étoffes sont ainsi condamnés à mort par pendaison en 1772.

Et si tu nous parlais du Code noir ? Nous avons appris

par les journaux que la statue de Colbert, située à Paris devant l'Assemblée nationale, avait été taguée à cause de ce fameux Code.

C'est la partie sombre de cette époque. C'est certain, La Compagnie des Indes a participé au commerce des esclaves. Les archives indiquent que les bateaux de la Compagnie des Indes ont transporté près de 40 000 esclaves au cours du XVIII^e siècle. Mais vous devez comprendre que Colbert n'a fait que suivre la politique coloniale et esclavagiste commencée par Henri IV et par le cardinal de Richelieu. Arrivé au pouvoir en 1661, Colbert n'est donc pas à l'origine de la traite. Sur demande du Roi, il a rédigé le Code noir visant à fixer un statut juridique pour les esclaves, ce Code noir a été promulgué en 1685, la même année que la Révocation de l'Édit de Nantes, sous Louis XIV, deux ans après la mort de Colbert. C'était il y a plus de 300 ans, il faut savoir qu'à l'époque, la brutalité est interne à la société de type féodal. Les esclaves, comme les paysans et les forçats, sont des êtres humains mais avec des droits restreints, et dans le droit romain, l'esclavage était légal. Le 4 février 1794, la Convention nationale abolit l'esclavage, mais en 1802, le premier Consul Bonaparte le rétablit. Il sera aboli définitivement le 27 avril 1848 par un décret provisoire de la deuxième République.

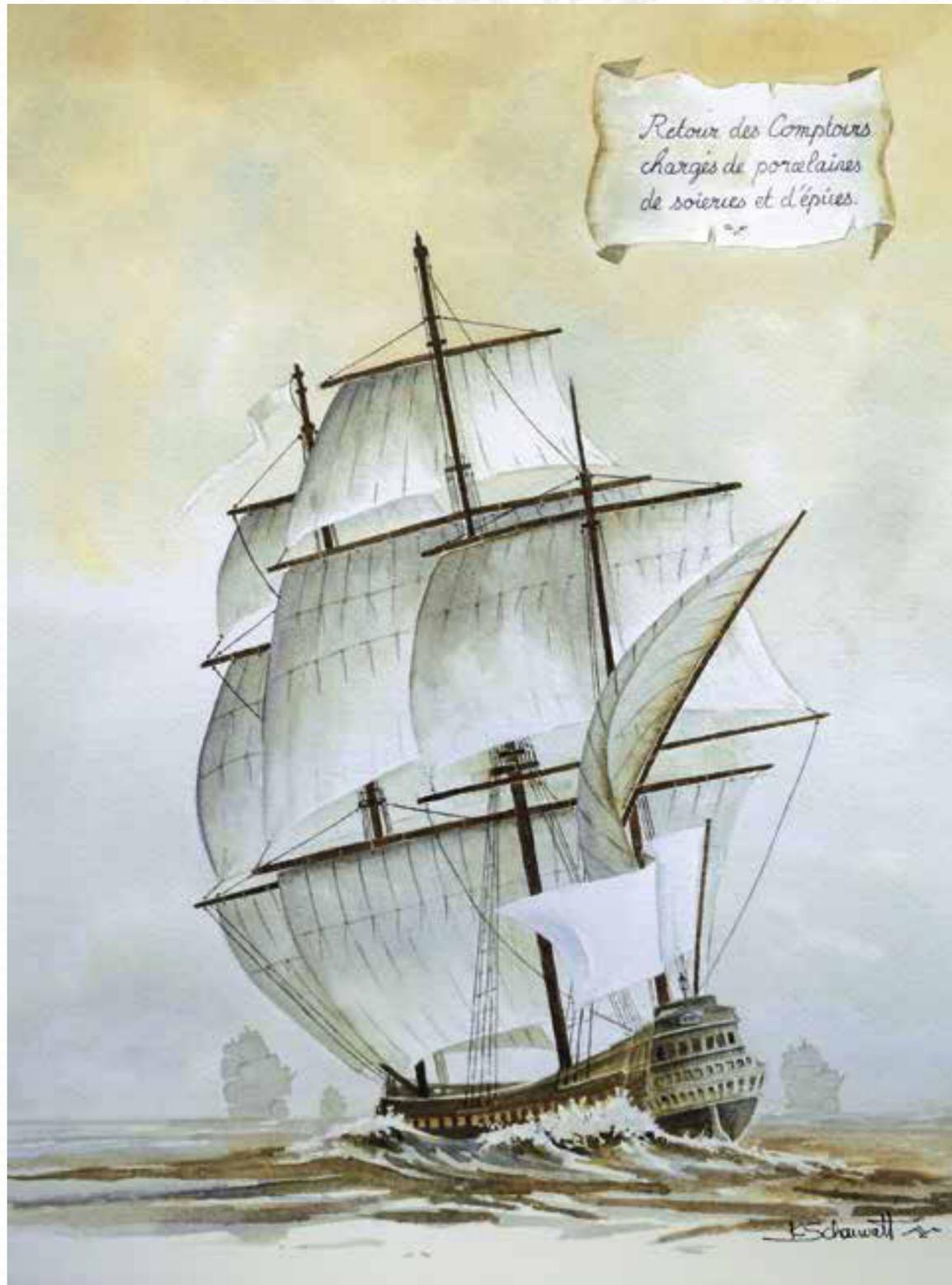
Merci pour cet exposé bref mais dense, tes explications nous ont éclairés. Cependant, nous aimerions bien savoir plus sur cette fameuse Compagnie des Indes. Que nous conseilles-tu ?

C'est très simple mes amis, dès que les beaux jours vont revenir, je vous propose une petite escapade avec moi, en Bretagne, c'est tout près de chez nous, et c'est tellement beau. Nous irons visiter le musée de la Compagnie des Indes, un musée unique en France, et qui nous fera revivre l'histoire des grandes compagnies de commerce des XVII^e et XVIII^e siècles.

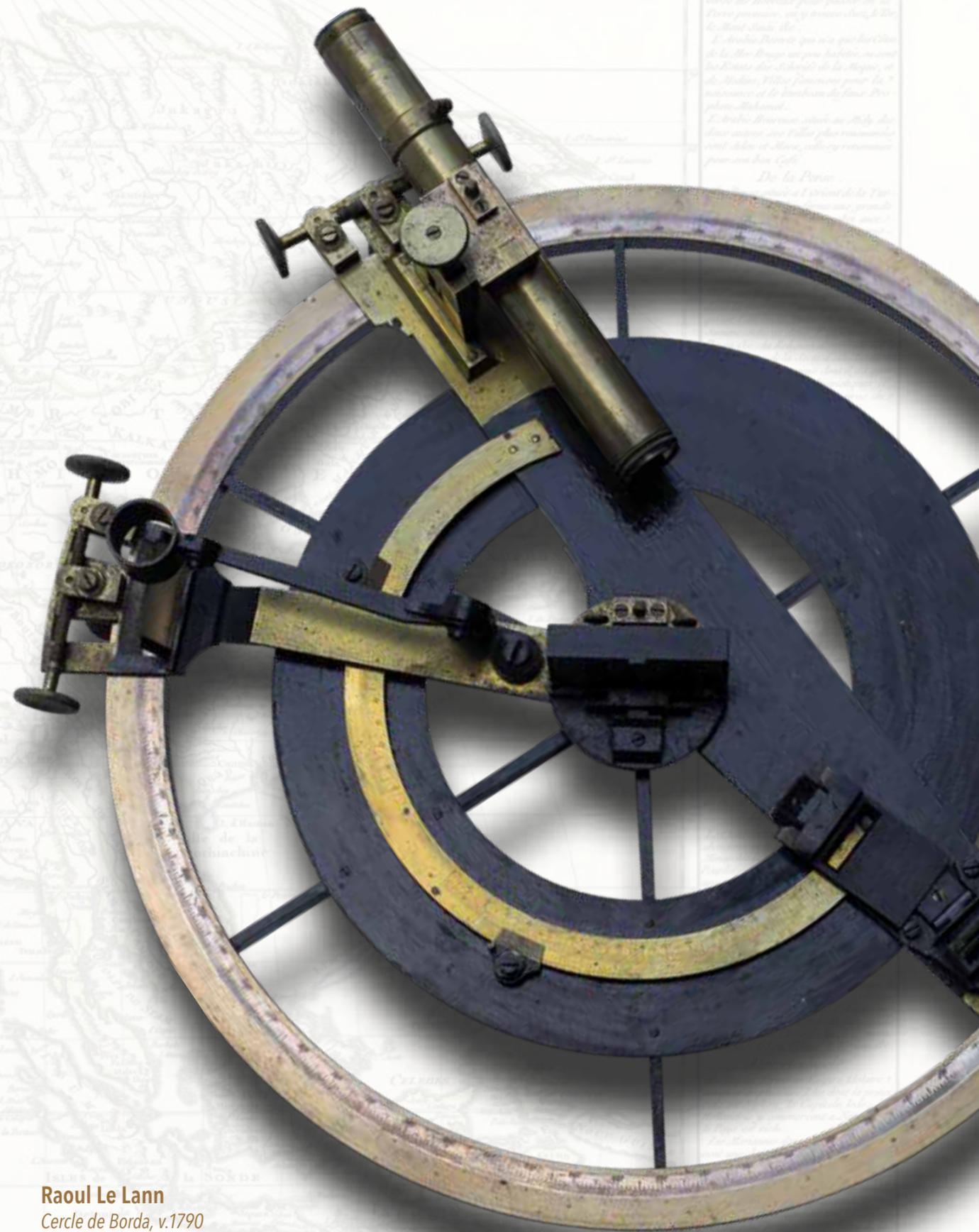


◀ **Raoul Le Lann**
Maquette du Soleil Royal (détail)
La Timonerie, Antiquités de Marine Brest
Photographie Patrick Samson © 2020

▲ **Katty Scharwatt**
Arrivée avec la mousson
Aquarelle sur papier
L 28 x H 38 cm © 2020



Katty Scharwatt
Retour des Comptoirs
 Aquarelle sur papier
 L 28 x H 38 cm © 2020



Raoul Le Lann
Cercle de Borda, v.1790
 La Timonerie, Antiquités de Marine, Brest
 Photographie Patrick Samson © 2020