



UNION EUROPÉENNE



Inrap



ANCE, JUSQU'AU JAPON

DE LA MARINE

plus habiles navigateurs, Assjats  
et associés à celles de l'Arctique  
merquise.

NEVILLETTE

de l'Isle, Correspondant de  
l'Isle de l'Établissement

# TROMELIN

## L'ÎLE DES ESCLAVES OUBLIÉS

EXPOSITION



2019 1911

Les informations sur cette exposition sont disponibles sur le site [www.musees-reunion.fr](http://www.musees-reunion.fr)



# TROMELIN

L'île des esclaves oubliés

L'*Utile*, un navire de la Compagnie française des Indes orientales construit et armé à Bayonne, appareille pour l'île de France (île Maurice actuelle) en novembre 1760.

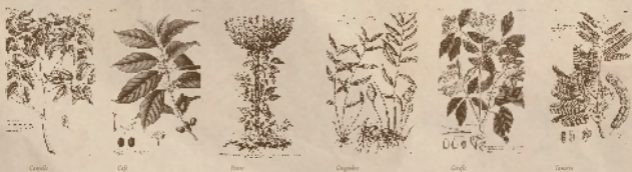
Peu après son arrivée, le bâtiment est envoyé à Madagascar pour y acheter des vivres. Son capitaine, Jean Lafargue, se procure, bien que cela lui ait été interdit, 160 esclaves malgaches.

Sur le chemin du retour, la flûte fait naufrage sur l'île de Sable, un îlot d'à peine un kilomètre carré. Après deux mois de séjour, l'équipage regagne Madagascar à bord d'une embarcation de fortune construite avec les débris de l'épave, abandonnant 80 esclaves qui avaient réchappé du naufrage.

La promesse qui leur est faite de venir les rechercher n'est pas tenue. Lorsque, après quinze ans d'oubli, les survivants sont enfin sauvés par la *Dauphine*, une corvette de la Marine royale commandée par l'enseigne de vaisseau Tromelin, seuls sept femmes et un bébé de huit mois ont survécu.

Oubliés sur cet îlot presque désertique devenu prison maritime, ces derniers y ont écrit, des années durant, le récit muet de leur détresse. Une équipe d'historiens et d'archéologues a tenté de leur redonner la parole, restituant ainsi une page d'histoire de l'humanité.

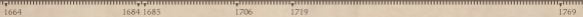
# LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES INDES ORIENTALES



## Commerce de la Compagnie

La Compagnie importe principalement du thé, du café, des cotonnades, des soieries et des épices. Le poivre, le girofle, le muscade et le café sont parmi les plus répandues en Occident.

Cassia - Histoire universelle des végétaux, Pierre-Joseph Bouché, 1772



## LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES INDES ORIENTALES

Créée en 1664 par Colbert, la Compagnie française des Indes orientales est « seule autorisée à naviguer et à négocier [...] depuis le Cap de Bonne-Espérance jusque dans toutes les Indes et mers Orientales » et obtient pour cinquante ans le monopole du commerce lointain. Ainsi, des comptoirs sont établis sur la côte orientale de l'Inde : à Pondichéry en 1673, Chandernagor en 1688, sur la côte ouest de Mahé en 1721 et à Canton en Chine. L'île Bourbon (La Réunion) est occupée à la fin du 17<sup>e</sup> siècle et l'île de France (île Maurice) est colonisée à partir de 1715. Sous administration de la Compagnie (1721), elles deviennent l'étape indispensable sur la route des Indes et de la Chine.

Le soutien de l'État est considérable : le roi protège la Compagnie, à ses frais, prend à sa charge le paiement de 20 % des dépenses d'installation des comptoirs, et s'engage à assumer le déficit éventuel durant les quatre premières années. L'orient est choisie pour servir de base à la Compagnie. La Compagnie a été durement touchée par la guerre de Sept Ans (1756-1763), première guerre d'envergure mondiale opposant principalement le royaume de France, l'archiduché d'Autriche et leurs alliés, au royaume de Grande Bretagne, au royaume de Prusse et à leurs alliés. Son monopole est suspendu en 1769.



## Porcelaine de Chine

Porcelaine et sans doute la plus précieuse à offrir, pour un riche, pour un amateur. Elle est, en effet, la plus précieuse, la plus recherchée, la plus chère.

Musée de la Compagnie des Indes, Paris, 1769



## Armoirie de la Compagnie

La devise de la Compagnie est : « Je fleurirai là où je serai portée ».

Lorient, Musée de la Compagnie des Indes



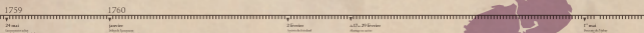
## VERS UN AUTRE OCÉAN



Maquette du *Berrin*

Exemple de cargaison et d'aménagements intérieurs d'une flûte de 930 tonneaux de la Compagnie des Indes. Reconstitution par Jean Delouche en 1976 sur les plans originaux d'Antoine Gougnard.

Légende : Musée de la Compagnie des Indes



### VERS UN AUTRE OCÉAN

Pendant la guerre de Sept Ans, la Royal Navy effectue le blocus des ports de la côte Atlantique, en particulier de Lorient, base de la Compagnie française des Indes orientales. Pour tenter de déjouer les croisières anglaises, la Compagnie arme certains de ses navires dans d'autres ports : c'est le cas de l'*Utile* à Bayonne.

Le 17 novembre 1760, la flûte part de Pasajes et fait route vers l'océan Indien. Le comptoir de Gorée étant aux mains des Anglais depuis deux ans, elle fait route directement vers les îles du Cap-Vert. Début janvier, l'équateur est franchi à mi-distance entre l'Afrique et l'Amérique du Sud. La navigation jusqu'au Cap va durer une quarantaine de jours. Le navire longe la côte d'Afrique du Sud, cap à l'est. Au-delà de Durban, le cap est maintenu. Au sud des Mascareignes, sa route s'infléchit : il remonte vers le nord et parvient à l'île de France par le sud-est. Le 12 avril 1761, l'*Utile* jette l'ancre à Port-Louis. Le voyage a duré 147 jours, aucune perte humaine n'a été à déplorer pour l'équipage.

### Vue du port de Bayonne

Joseph Verret est chargé par Louis XV d'exécuter une série de tableaux des principaux ports de France. Dans l'impossibilité de représenter le port de Bayonne au moyen d'un seul tableau, il est conduit à en exécuter deux. L'Utile en cours d'armement est peut-être représenté sur ce tableau.

Paris, Musée national de la Marine



# LA FRAUDE À MADAGASCAR



## Fers d'esclaves

L'Utile n'est pas un maître négrier, mais un navire de transport classique. Seuls les quelques fers destinés à entraver les membres d'équipage en cas de punition doivent donc se trouver à bord.

D'origine et de fabrication inconnues, les fers d'entrave présentés ici constituent l'un des rares exemplaires subsistant parmi ceux utilisés dans l'Océan Indien.

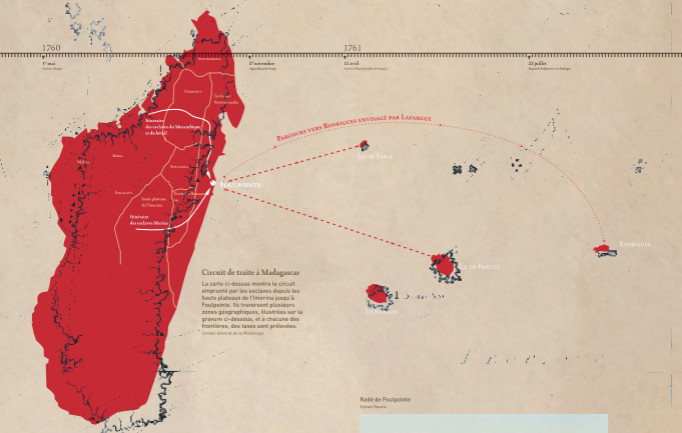
Saint-Louis, Musée des arts océaniques de l'océan Indien, inv. n° 274.1198.219

L'*Utile* est envoyé à Madagascar pour s'y procurer des vivres. À l'arrivée à Foulpointe, Lafargue, le commandant, s'adresse au chef de traite local de la Compagnie, qui lui procure le riz et les bœufs dont il a besoin. Malgré l'interdiction qui lui a été faite, il embarque clandestinement près de 160 esclaves.

L'achat d'une telle quantité d'esclaves demande des fonds importants. La somme nécessaire, 25000 livres, est considérable pour Lafargue, dont la solde mensuelle est de 200 livres. Il a dû recueillir des fonds auprès d'acheteurs potentiels, les colons de l'île de France, et laisser à ses

officiers une part du trafic. Le profit escompté avoisine 25000 à 30000 livres : un esclave acheté 30 piastres est revendu 70.

Des complicités sont indispensables : celle du chef de traite d'abord ; de l'état-major et des officiers mariners du bord, qui achèteront eux aussi des esclaves en fonction de leurs moyens ; et celles d'une partie de l'administration de l'île de France. Il est impossible de débarquer autant d'esclaves sans de nombreuses connivences sur place, même en écoulant ceux-ci depuis l'île Rodrigues, comme Lafargue en avait l'intention.



# LA TRAITE DES ESCLAVES DANS L'OCÉAN INDIEN



L'époque du naufrage de l'*Utilité* (1761) correspond à un renforcement de la traite esclavagiste dans l'océan Indien par la Compagnie française des Indes orientales à destination des Mascareignes (Bourbon, île de France et Rodrigues). Jusqu'à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, Bourbon ne reçoit des esclaves qu'au gré des passages de navires.

## L'essor du café

Le démarrage de l'économie caféière à partir de 1715 et son essor souhaité par le gouverneur Dumas (1727-1735), les diversifications agricoles imposées par La Bourdonnais (1735-1746), David (1748-1759) et Desforges-Boucher (1759-1767), puis la colonisation de l'île de France, engendrent un important besoin de main-d'œuvre. Une activité de traite se met alors en place pour répondre à cette demande et approvisionner en travailleurs l'île de France et Bourbon. Le recours à des esclaves est récurrent : environ 40 000 sont envoyés vers les Mascareignes de 1725 à 1768.

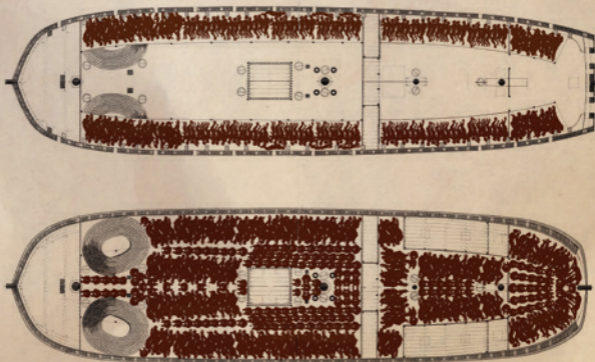
## Malgaches, Africains et Indiens

Du fait de la proximité de l'île de Madagascar, les Malgaches réputés robustes et endurants ont été les principales victimes de la traite à destination des Mascareignes. Apprécies pour leur force et leur obéissance, mais plus chers, les Africains (de la côte est notamment) viennent en deuxième position. Quant aux Indiens, ils fournissent l'appoint de la main-d'œuvre servile aux îles. S'ils semblent, aux yeux des propriétaires, peu aptes aux travaux des champs, ils restent recherchés pour les travaux réclamant plus de finesse que de force : artisanat, domesticité ou « esclaves à façons ».

## Plan du pont de l'*Aurore*

Pendant leur transport en mer, chacun des esclaves ne dispose que d'un espace vital très réduit : couchés sur le côté et placés tête-bêche. Ainsi les négriers peuvent embarquer le maximum de personnes. Selon la durée de la traversée, il n'est pas rare que certains décèdent de ces conditions extrêmes.

Jean-Baptiste, *Le Passage de l'océan*,  
Tana, éditeur ANCRE, 1983



# LE NAUFRAGE DE L'UTILE

1761

27 juin

22 juillet

31 juillet

31 juillet

27 septembre

Lorsque l'*Utile* appareille de Foulpointe, il ne suit pas la route classique vers l'île de France. Lafargue a l'intention de débarquer, dans un premier temps, les esclaves à Rodrigues. Pour s'y rendre, la flûte navigue au nord des routes habituelles et passe à proximité de l'île de Sable. Le naufrage a des causes multiples: le choix d'une carte de l'océan Indien sur laquelle la position de l'île de Sable est inexacte et une erreur d'observation. Lafargue dispose de deux cartes donnant des positions différentes de l'île, mais ne prend pas de précautions alors qu'il arrive de nuit à proximité d'une zone dangereuse.

L'*Utile* s'échoue le 31 juillet à 22h30, et se retrouve immobilisé sur le récif de corail. Pour alléger le navire le premier lieutenant fait couper les mâts et jeter par-dessus bord les canons du gaillard d'arrière. L'*Utile* dérive un peu vers le nord mais reste échoué. Malmené par la houle, le gouvernail est arraché, puis peu à peu la coque se délie, les baux se brisent et les ponts s'effondrent. Les meilleurs nageurs gagnent le rivage. Les esclaves malgaches sont piégés dans les cales dont les panneaux ont été cloués de peur d'une révolte. 18 marins et près de 70 Malgaches périssent noyés.

## L'ancre de l'*Utile*

Le lieu du naufrage de l'*Utile* sur le récif de l'île Tromelin est marqué par une poutre d'ancre qui déborde à une vingtaine de mètres du rivage.

Photographie: © 2007 / Marc Boffard



## Récit de Dubuisson de Keradic

Ce récit de l'écrivain du bord de l'*Utile* décrit le court séjour des Français sur l'île de Sable. Il énumère notamment les rares ressources disponibles pour les survivants.

Lecteur: Service Historique de la Défense

*Relation du naufrage de l'Utile sur le récif de l'île Tromelin le 31 juillet 1761*

Le 31 juillet 1761, à 22 heures 30, le navire l'Utile s'échoua sur le récif de l'île Tromelin. Le capitaine Lafargue fit couper les mâts et jeter par-dessus bord les canons du gaillard d'arrière. Le navire dérivait un peu vers le nord mais resta échoué. Malmené par la houle, le gouvernail fut arraché, puis peu à peu la coque se délia, les baux se brisèrent et les ponts s'effondrèrent. Les meilleurs nageurs gagnèrent le rivage. Les esclaves malgaches furent piégés dans les cales dont les panneaux avaient été cloués de peur d'une révolte. 18 marins et près de 70 Malgaches périrent noyés.

Carte de l'île de Tromelin

Archives nationales de France

Le naufrage de l'*Utile*

Illustration: Guyon





## de l'histoire à l'archéologie

La découverte d'un grand nombre de documents d'archives a permis d'éclairer le contexte historique, l'armement, le voyage et les circonstances du naufrage de l'*Utile*, mais les informations recueillies concernant les années passées sur l'île par les Malgaches rescapés se réduisent à peu de chose, car seules quelques rares pièces de correspondance évoquent leur vie sur l'île. Pour combler ce vide, réaliser une fouille archéologique sous-marine et terrestre est rapidement devenu une évidence. Malgré les difficultés d'accès et l'éloignement, quatre missions archéologiques successives ont été organisées.

La première mission, en 2006, porte sur la fouille sous-marine de l'épave de l'*Utile*, tandis qu'à terre le four construit par l'équipage avant son départ pour Madagascar est mis au jour. Un premier élément d'une construction érigée sur le point haut de l'île est également localisé.

En 2008, au cours d'une deuxième mission, ce sont tour à tour trois bâtiments qui sont dégagés du sable, mettant en évidence une zone de vie marquée par la présence de nombreux ustensiles et de restes de faune consommée : essentiellement des sternes et des tortues. Les restes de deux corps humains sont également exhumés.

Les missions de 2010 et 2013 confirment la construction d'une douzaine de bâtiments formant une sorte de hameau, groupés autour d'une cour centrale : un véritable lieu de vie réapparaît.







# la stratigraphie



La stratigraphie contribue à restituer l'histoire de l'île et permet de situer les découvertes dans un contexte chronologique, spatial et environnemental. Avant le naufrage de l'*Utile*, aucune trace humaine n'est enregistrée. En revanche, les quinze années de présence des naufragés sont marquées par une couche charbonneuse recelant des objets et des restes de faune consommée. Certains de ces éléments proviennent de l'épave et permettent de dater ce niveau. Des épisodes climatiques tels que les tempêtes y sont également enregistrés.

L'occupation archéologique est scellée par une couche de sable blanc apportée par le vent et la mer et sans aucune trace de présence humaine. Enfin, le retour de l'homme dans les années 1950 est enregistré par un niveau plus foncé contenant du matériel actuel.

## Sol actuel

Sable brun foncé

## Période d'occupation des météorologues : 1953 à nos jours

Sable brun orangé avec mobilier du 18<sup>e</sup> siècle (boucle de chaussure, bracelet, fragments de porcelaine...) mélangé à du mobilier du 20<sup>e</sup> siècle (boîte de conserve en fer, en aluminium, bouteille en verre...).

## Dépôt naturel de sable de plage : 1776–1953

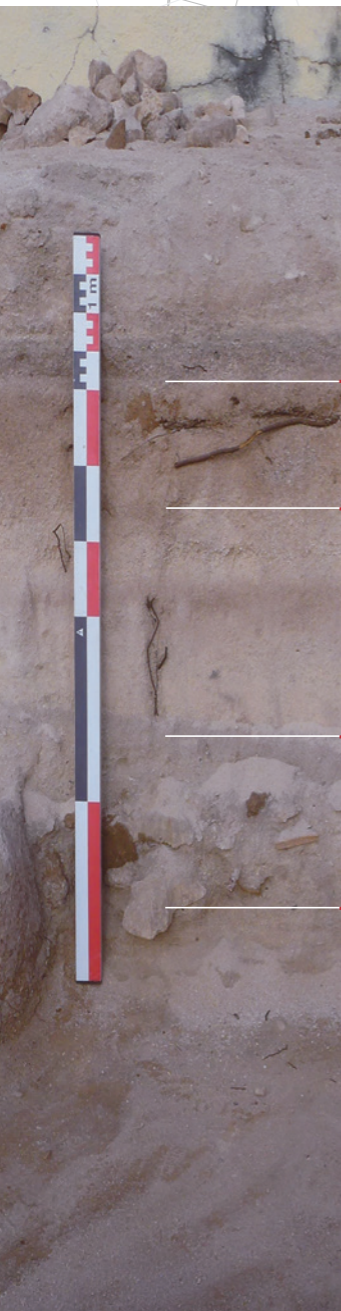
Niveau de sable de plage blanc amené par le vent et la mer

## Période d'occupation des naufragés : 1761–1776

Sable fin mêlé à de la cendre, de la matière organique, des restes de faune consommée et du mobilier archéologique

## Sol antérieur à 1761

Blocs de corail (fond de fouille) et de sable blanc devenu dur et compact







# manger boire



### Humérus de sterne fuligineuse

Ils illustrent la préparation de cet oiseau à des fins culinaires. Les traces d'exposition au feu de la fracture attestent que l'os était brisé, probablement pour récupérer les plumes, puis l'animal rôti directement

Photographe : ©2011 Vincent Lecomte  
Source : ©2011 Vincent Lecomte/Ministère de l'Heritage Québec



Les fouilles archéologiques permettent d'affirmer que la faune de l'île a été la principale source d'alimentation des naufragés. Les sternes, les tortues et leurs œufs ont constitué la part la plus importante de la nourriture des esclaves. La pêche, bien que difficile, et les quelques rares végétaux disponibles ont fourni une ressource complémentaire. Les animaux, après leur capture sont découpés, préparés et cuits.

Après le naufrage, trouver de l'eau potable est vital. Elle est découverte par 5 mètres de profondeur en creusant un puits dans la dépression du sud de l'île. Il a fallu la puiser et donc disposer de récipients pour la contenir et la transporter. Malgré les recherches, ce puits n'a pas été retrouvé.

Grâce à des briquets à silex en acier et au bois provenant de l'Utile, les naufragés conservent le feu jusqu'à leur sauvetage.



### Fragments de carapace de tortue

Cette portion de carapace de tortue verte montre des stries régulières et parallèles sur sa face externe, indiquant qu'après sa capture sur le rivage, la tortue a été traînée, sur le dos, jusqu'à la zone de déchargement.

Photographe : ©2011 Vincent Lecomte  
Source : ©2011 Vincent Lecomte/Ministère de l'Heritage Québec



Sterne fuligineuse



Tortue verte

### Cuisine ?

Délogé du sédimment au cours de la mission archéologique 2008, ce bâtiment a été retrouvé tel qu'il avait été abandonné au moment du sauvetage final. Il contenait près de cinquante ustensiles de cuisine soigneusement rangés.

Photographe : ©2008 Jean-François Lévesque





# fabriquer réparer

Quelques ustensiles de cuisine sont récupérés sur l'épave de l'*Utile*. Ils constituent la base des récipients utilisés, mais n'étant pas assez nombreux, les naufragés doivent en fabriquer de nouveaux.

La grande quantité de fragments de cuivre et de plomb provenant de l'épave atteste cette activité. Avec ces matériaux, ils fabriquent divers récipients, des cuillères et des pics. Les métaux sont découpés, martelés et parfois fondus.

Ils utilisent aussi des outils trouvés sur l'épave ou des pièces d'équipement détournées de leur usage initial et transformées en marteaux, haches, enclumes, burins. L'ingéniosité se lit dans tous ces gestes.

Ces objets, notamment les contenants, souvent usés avec le temps, sont rapiécés à maintes reprises. Ils illustrent à la fois le temps qui passe et la volonté de survivre.



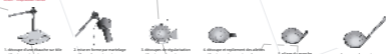
### Témoins de la fabrication des cuillères

Plusieurs fragments de cuivre attestent de la fabrication des cuillères par les naufragés comme des restes de découpes et des tentatives de fabrication manquée.

Photographie : 1988, 2010, de Jean-Louis...



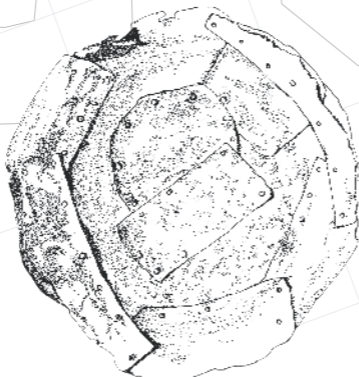
### Étapes de fabrication d'une cuillère



### Récipient

Sept fois réparé, ce récipient est représentatif de l'habileté déployée pour le faire durer. Découpe de pièces, ajustement de trous correspondants sur la pièce et le récipient, enroulement de fines tôles de cuivre pour former de petits rivets réguliers écrasés ensuite à l'aide d'un marteau.

Photographie : 1988, 2010, de Jean-Louis...





# s'abriter

D'après les sources écrites, les premiers abris, des tentes confectionnées à l'aide des voiles de l'*Utite*, ne résistent pas aux tempêtes tropicales. Les naufragés quittent les abords de la plage pour s'installer sur le point le plus haut, à 7 mètres d'altitude, au nord de l'île. Ils y érigent des bâtiments sans mortier, assez exigus mais dotés de murs épais. L'absence de bois et d'argile, matériaux traditionnellement utilisés pour les habitations à Madagascar, les pousse à utiliser la roche (ici des blocs de corail et de grès de plage).

Les destructions causées par les tempêtes conduisent les naufragés à modifier plusieurs fois ces constructions.

Regroupés autour d'un espace central, ces bâtiments rompent avec la tradition de l'habitat malgache, individuel et orienté par rapport aux points cardinaux. À Tromelin, les Malgaches se sont adaptés à l'environnement.



### Plan des fouilles archéologiques

Le relevé des bâtiments permet d'étudier l'évolution de l'habitat dans le temps et de comprendre l'organisation de l'espace par les Malgaches : emplacement du centre de vie, regroupement multiphasé, réajustement, et condamnation d'espaces, construction d'un mur de protection.



### Hypothèse de couverture

Habitat et scènes de vie quotidiennes imaginés à partir des données archéologiques. Sylvain Savina, autour de bande dessinée, a été associé à la mission 2008.

Source : [www.musee-lorient.fr](http://www.musee-lorient.fr)



### Vue d'ensemble du site archéologique (2008)

L'espace intérieur des bâtiments est petit. Les murs, très épais, entre 1 et 1,5 mètre, sont construits pour résister aux tempêtes. Leur partie supérieure a été récupérée pour les constructions de la station météo, obéissant ainsi les informations concernant leur couverture.

Photographe : [Eric Jean](http://www.eric-jean.com)





# les indices d'une vie sociale ?



### Des bijoux ?

La présence de bracelets et chaînettes à Tromelin, semblables à des objets découverts à Madagascar, témoignent de préoccupations autres que la simple survie.

Illustration : © 2010, Yves Lecoq, France - © 2010, Yves Lecoq d'après le musée national de Madagascar, Paris - © 2010, Yves Lecoq d'après le musée national de Madagascar, Paris

Démontrer les traces d'une vie sociale au moyen des seuls indices matériels est délicat. Pourtant la construction et l'évolution des bâtiments témoignent d'une organisation communautaire. Les décisions ne peuvent avoir été prises que collectivement, dictées par les conditions environnementales de l'île.

Regrouper les bâtiments en blocs de corail autour d'un espace central transgressait les règles coutumières malgaches d'organisation de l'espace de vie puisque

les habitations traditionnelles étaient individualisées et que la pierre était réservée aux tombeaux.

L'industrie déployée pour fabriquer et réparer les ustensiles et les outils vient confirmer que les tâches et les savoir-faire individuels étaient maîtrisés au profit de la collectivité. De même, 2 ans après le départ des Français, la construction d'une embarcation pour quitter l'île indique une coopération certaine.



### Pics ou pointes démoléirs

Trouvés rangés à côté des outils, des pics en cuivre ont aussi été fabriqués sur l'île par les Malgaches. Leur forme et le décor qui partent deux d'entre eux rappellent beaucoup les pointes démoléirs utilisées à Madagascar pour la culture.

Illustration : © 2010, Yves Lecoq, France - © 2010, Yves Lecoq d'après le musée national de Madagascar, Paris

### Du tombeau à l'abri

Les murs découverts (on hautil) rappellent ceux des tombeaux malgaches (on haal) consistant de dalles disposées de char à leur base, puis d'éléments plus petits, empilés à plat les uns sur les autres.

Illustration : © 2010, Yves Lecoq, France - © 2010, Yves Lecoq d'après le musée national de Madagascar, Paris



## l'archéologie en milieu isolé

La réalisation d'un chantier archéologique dans un milieu isolé tel que l'île de Tromelin nécessite une organisation sans faille : transport du matériel par avion, souvent en plusieurs rotations, acheminement des équipes sur place, puis, une fois, le chantier terminé, rapatriement des équipes, du matériel mais aussi des objets découverts.

Il est également indispensable de prendre en compte les contraintes naturelles propres à Tromelin : travailler en dehors des périodes cycloniques (de décembre à avril), gérer les heures de fortes chaleurs, les faibles ressources en eau, la sécurité des participants en prenant en compte l'éloignement des secours. À ces contraintes s'ajoutent les impératifs propres à la vie sur un site naturel protégé. Ainsi les chantiers, d'une cinquantaine de jours, ont toujours été organisés entre les mois de septembre et de novembre.





# QUINZE ANS D'OUBLI

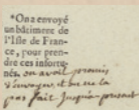
- 1761  
11 juillet  
Naufrage de l'Idée
- 1762  
27 septembre  
Départ de la Dauphine pour Madagascar
- 1763  
11 septembre  
Arrivée des naufragés à Madagascar
- 1763  
Fin de la guerre de Sept Ans
- 1763/1764  
Départ d'un commandement de l'île de La Réunion
- 1765  
10-18 janvier  
1<sup>er</sup> transport esclave
- 1769  
1 août  
Suppression de la Compagnie des Indes
- 1775  
août  
Transport de naufrage par la Dauphine
- 1776  
juillet  
Départ de Madagascar avec le matériel à l'annonce et à l'annonce
- 17 août  
Transport de naufrage à l'annonce
- 25 novembre  
Apparition de la Dauphine pour l'île de La Réunion
- 28 novembre  
Arrivée en vue de l'île de La Réunion
- 29 novembre  
Naufrage de 7 hommes et un bébé
- 30 décembre  
Arrivée de la Dauphine à l'île de France
- 31 décembre  
Expédition de l'Idée



### Campement des rescapés

Dessiné par un membre de l'équipage, ce plan manuscrit de l'île de La Réunion indique les éléments du campement au moment du départ des Français pour Madagascar.

Paris, Bibliothèque nationale de France



### Relation du naufrage

Document relatant le naufrage et le séjour de l'équipage sur l'île. Un ajout manuscrit dans le marge dément le rapport : « on avait promis d'envoyer, et on ne l'a pas fait jusqu'à présent ».

Paris, Bibliothèque nationale de France



### Lettre de Castellan adressée au Secrétaire d'État à la Marine

Le lieu du naufrage de l'Idée sur le récif de l'île Tromelin est marqué par une patte d'arc qui émerge à une vingtaine de mètres du rivage.

Paris, Bibliothèque nationale de France

Onze ans après les faits, Castellan du Vernet, toujours tourmenté par sa promesse non tenue, écrit au secrétaire d'État à la Marine. Pourquoi avoir attendu aussi longtemps ? Les directeurs de la Compagnie, en pleine faillite après la guerre de Sept Ans, n'ont sans doute pas entendu ses suppliques. Il faudra attendre que les îles passent sous administration royale pour qu'un ordre soit enfin donné.

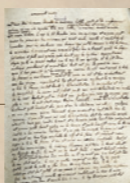
Trois ans plus tard, en 1775, un premier navire est envoyé aux abords de l'île. Le canot de sauvetage chavire et un marin reste sur la grève avec les survivants. L'année suivante, d'autres tentatives ont lieu, en vain. Désespérant d'être sauvé, le matelot construit à son tour un radeau, dont la voile est tissée de plumes d'oiseaux. Il part avec trois femmes et les trois derniers hommes... On n'entend plus parler d'eux.

Quatre mois plus tard, la corvette la *Dauphine*, commandée par Jacques-Marie Lanuguy de Tromelin, arrive en vue de l'île, le 28 novembre 1776. Sept femmes et un enfant de huit mois sont sauvés.

À leur retour à Port-Louis, les femmes sont déclarées libres, car achetées en fraude, elles n'ont pas été considérées par l'administration comme étant des esclaves. L'enfant est baptisé et reçoit le nom de Moyse.



# ÉVOLUTION DES MENTALITÉS



Jusqu'à l'approche de la première abolition de l'esclavage en 1791, les accusations portées contre l'administration pour avoir abandonné les naufragés, se feront de plus en plus précises.

Ainsi, en 1773, Bernardin de Saint-Pierre n'ose publier dans son ouvrage « Voyage à l'île de France » sa mise en accusation contre la terrible décision de l'administration, qui reste à l'état de manuscrit. L'abbé Pingré critique la fraude en termes généraux, mais ne cite ni l'Utile, ni son capitaine, ni l'abandon des esclaves.

Pourtant d'autres s'insurgent déjà. Dès 1770, l'abbé Raynal écrit sa célèbre envolée « À qui barbares, ferez-vous croire qu'un homme peut être la propriété d'un souverain; une femme, la propriété d'un mari; un nègre, la propriété d'un colon? ». Condorcet, en 1781, en référence explicite aux naufragés de l'Utile, souligne « combien les Européens sont éloignés en général de regarder les Noirs comme leurs semblables ».

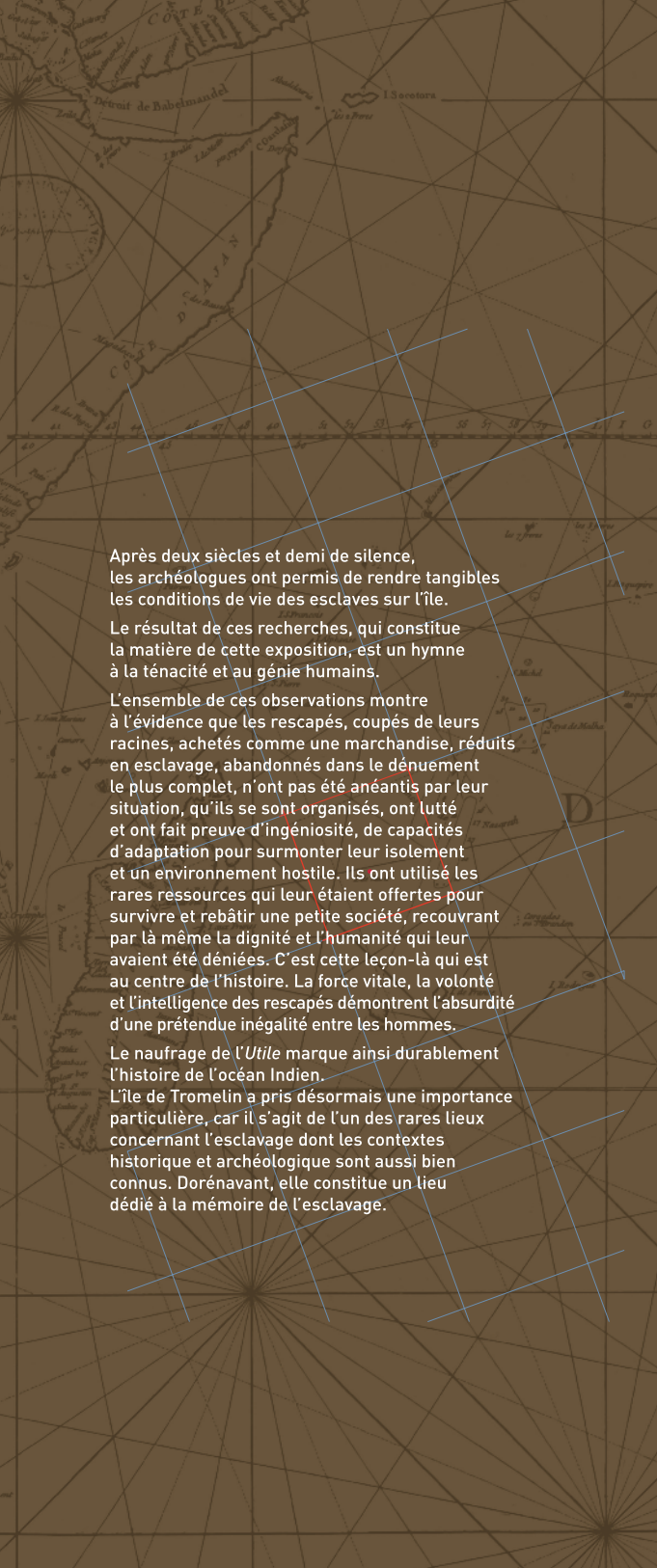
Enfin à l'approche de la Convention de 1791 qui abolit l'esclavage, l'abbé Rochon peut désormais s'exclamer: « Tout homme qui a quelque sentiment d'humanité frémit quand il sait qu'on a laissé misérablement ces pauvres Noirs, sans daigner faire aucune tentative pour les sauver ».



- 1761 Apprentissage de la Peau et du sang des esclaves
- 1770 Premiers témoignages de la cruauté de l'esclavage et publication de l'Utile de son auteur, l'abbé Raynal y dénonce les pratiques esclavagistes.
- 1773 Voyage à l'île de France. Dans son premier manuscrit non publié Bernardin de Saint-Pierre accuse l'administration d'avoir livré les naufragés à la mort.
- 1776 Sauvetage des naufragés par la Dauphine
- 1781 Affaire du naufrage de l'Utile. Suite de sa publication en 1782, Condorcet prend l'exemple des naufragés de l'Utile pour dénoncer le manque de considération des Européens envers leurs semblables.
- 1787 Critiques de la société pour l'abolition de la traite (Eschard-Bernard)
- 1788 Critiques de la société pour les canis des Noirs (Frasco)
- 1791 Voyage à Madagascar de son auteur, l'abbé Rochon, qui de la traite des Noirs raconte le naufrage et s'élève contre l'abandon des esclaves.
- 1794 Première abolition de l'esclavage à Saint-Domingue (1794 en 1802)
- 1819 La suite de la Méduse. Deux ans plus tard, l'abbé Grégoire s'élève contre le naufrage et son auteur dans les Indes Orientales y dénonce sans faiblesse les conditions qui entraînent les naufragés.
- 1820 Le Naufrage. François-Edmond Raynal relate son naufrage et son séjour dans les Indes Orientales y dénonce sans faiblesse les conditions qui entraînent les naufragés.

Le Naufrage de la Méduse  
Théodore Géricault, Musée d'Orsay





Après deux siècles et demi de silence, les archéologues ont permis de rendre tangibles les conditions de vie des esclaves sur l'île.

Le résultat de ces recherches, qui constitue la matière de cette exposition, est un hymne à la ténacité et au génie humains.

L'ensemble de ces observations montre à l'évidence que les rescapés, coupés de leurs racines, achetés comme une marchandise, réduits en esclavage, abandonnés dans le dénuement le plus complet, n'ont pas été anéantis par leur situation, qu'ils se sont organisés, ont lutté et ont fait preuve d'ingéniosité, de capacités d'adaptation pour surmonter leur isolement et un environnement hostile. Ils ont utilisé les rares ressources qui leur étaient offertes pour survivre et rebâtir une petite société, recouvrant par là même la dignité et l'humanité qui leur avaient été déniées. C'est cette leçon-là qui est au centre de l'histoire. La force vitale, la volonté et l'intelligence des rescapés démontrent l'absurdité d'une prétendue inégalité entre les hommes.

Le naufrage de l'*Utile* marque ainsi durablement l'histoire de l'océan Indien.

L'île de Tromelin a pris désormais une importance particulière, car il s'agit de l'un des rares lieux concernant l'esclavage dont les contextes historique et archéologique sont aussi bien connus. Dorénavant, elle constitue un lieu dédié à la mémoire de l'esclavage.



L'île de Tromelin aujourd'hui

© Dries Paquet



© Alexandre Court-Bonnie



© Alexandre Court-Bonnie



© David Szymanski

# TROMELIN

L'île des esclaves oubliés

## VERSION Océan Indien allégée de l'exposition

*Tromelin, l'île des esclaves oubliés*

Disponible auprès du siège des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Rue Gabriel Dejean, 97410 Saint-Pierre, Ile de La Réunion

Tél. : (depuis la France) 0262 96 78 78, (appel international) 00262 262 967 878

L'exposition originale a été réalisée en deux versions à partir du même corpus pour une itinérance simultanée en France métropolitaine (Nantes, Château des ducs de Bretagne - Musée d'histoire de Nantes, 2015-2016; Lorient, Maison de l'agglomération, 2016; Bordeaux, Musée d'Aquitaine, 2017; Bayonne, Musée Basque et de l'histoire de Bayonne, 2017; Ile de Tahiti, Musée départemental de la Manche, 2018; Musée de l'Homme, Paris, 2019) et dans l'océan indien (La Réunion, Saint-Leu, Musée Stella Matutina, 2016).

Tromelin, l'île des esclaves oubliés est reproduite par le Château des ducs de Bretagne - Musée d'histoire de Nantes sous la direction de Bertrand GUILLET et l'Institut national de recherches archéologiques préventives Inrap sous la direction de Dominique GARCIA, Président avec la collaboration du Groupe de Recherche en Archéologie Navale (Gران) sous la direction du contre-amiral (2e) Alain BELLOT, Président.

Le commissariat scientifique est assuré par Max Guérout (Gran) et Thomas Romon (Inrap)

L'exposition présentée au Musée de Stella Matutina par La Réunion des Musées Régionaux (RMRF) pour l'océan indien est une proposition des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), sous la direction de Cécile POZZO DI BORBIO, préfet administrateur supérieur des TAAF.

Sa présentation à La Réunion est soutenue par la Direction des affaires culturelles - océan indien/Service régional de l'archéologie, la Région Réunion/Service régional de l'événementiel, la RMRF, Inrap et l'administration des TAAF.

Cette exposition est reconnue d'intérêt national par le ministère de la Culture et de la Communication/Direction générale des patrimoines/Service des musées de France. Elle bénéficie à ce titre d'un soutien financier exceptionnel de l'Etat. Elle est également soutenue par le Ministère des Outre-Mers.

Commissaires scientifiques :

Max GUÉROUT (Gran) et Thomas ROMON (Inrap)

### À NANTES

#### Comité de pilotage

Pour le musée d'histoire de Nantes  
Pierre CHOTARD,  
pour Inrap  
Thérèse DUVERNAY et David RAYNAL,  
pour le RMF  
Sébastien MOUROT, Nathalie MOREIGNEAUX,  
pour la DAC-Oi  
Eduard JACQUOT

#### Commissaires opérationnels

Pour le Musée d'histoire de Nantes :  
Pierre CHOTARD,  
pour Inrap  
Alexia BONANNINI, Lea PECCOT,  
Anne STEPHAN  
Scénographie:  
Atelier de scénographie Pascal PAYEUR  
avec Sylvie JAUSSEFRAND, Samuel MOULA  
Graphisme:  
Patrick HORRAU, avec  
Mélisa BRAND, Anne-Lise BACHELIER,  
Nina Charrier, Lino POURQUIE  
Conception de l'affiche:  
Agence APAPA  
Société:  
François LUNARDI, avec Martine FRANÇOIS  
Encadrement:  
Écôt de Verre, avec Didier GIORDANO  
Réalisation mobilier  
et graphisme : MPI  
Régie des œuvres:  
Réjane BURKI (MNI)  
Transport:  
Atlantic Logistique

### À LA RÉUNION

#### Comité de pilotage

Pour les TAAF:  
Christophe JEAN,  
Nelly GRAVIER, Sébastien MOUROT,  
pour la DAC-Oi  
Eduard JACQUOT,  
pour Inrap  
Thérèse DUVERNAY  
et David RAYNAL,  
pour le RMF  
pour la Région Réunion:  
Gilles PIGNON, Jean-François REBEYROTTE,  
pour le Gran  
Jean-François REBEYROTTE  
pour le Musée Stella Matutina:  
Arnauld MARTIN, Xavier LE TERRIER

#### Coordination de projet :

La Réunion des Musées Régionaux  
Arnauld Martin  
Adaptations  
scénographiques et graphique:  
Emmanuel KAMBOO  
à partir du projet scénographique de  
l'atelier de scénographie Pascal PAYEUR,  
graphique de Patrick HORRAU et adaptation  
de l'affiche à partir de Agence APAPA  
Fabrication, impression  
et sociologie:  
Labbox  
Multimédia:  
Laurent COBO/Happy System

#### Éclairage :

Youssef KASSAMALI  
Régie des objets:  
Eduard JACQUOT  
Transport:  
SOV, Schenker

### À NANTES ET À LA RÉUNION

#### Bande dessinée

Sylvain SARRIS, 46, Diabase, 2015

#### Multimédia

Coordination:  
Christophe GOURTIN (MNI)

#### Programmation :

MS Design

#### Son :

Brutage Agathe COURTIN,  
Mixage: Bruno COURTIN,  
Vidéo de Poche,

Films via flashcodes:  
Interviews extraites du film  
de Laurent RANSAN  
+ 1000 heures à Tromelin, 2013.

Film Time lapse:  
Zar/production sur une prise de vues  
de Laurent RANSAN

Maquette du site:  
Bruno TORLEY

Restitution de la cloche de l'Ofme:  
Stéphane LEMOINE (Arc Antique)

Traitement et numérisation des objets:  
Jacques REBIERE (ILCR),  
Françoise MELCAREK (Arc Antique),  
Serge VALCHE, avec TERAU (Prazzi)

Tropique

du

Capricorne