



GRANDS MUSEUMS



Inrap



ANCE, JUSQU'AU JAPON

DE LA MARINE

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

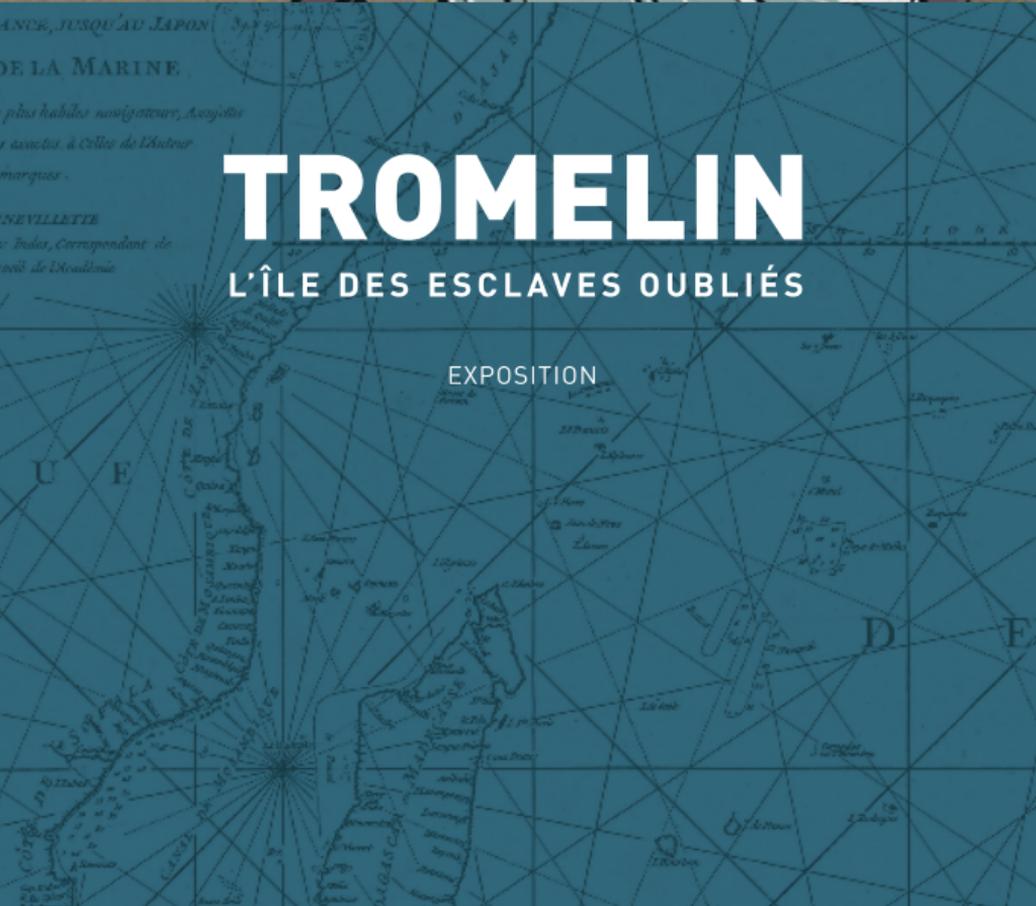
NEVILLETTE

Correspondant de
l'île de l'océan

TROMELIN

L'ÎLE DES ESCLAVES OUBLIÉS

EXPOSITION



2019 1911

Les œuvres sont présentées dans le cadre d'une exposition temporaire. Les horaires d'ouverture sont indiqués sur le site internet de l'exposition.

LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES INDES ORIENTALES



Café



Té



Poivre



Cardamome



Clou de girofle

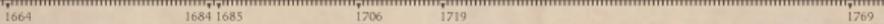


Muscade

Commerce de la Compagnie

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

Crédit : Histoire universelle des végétaux, Pierre-Joseph Bouché, 1772



Porcelaine de Chine

Porcelaine et sans doute de Chine. Illustration à colorier pour un élève. (voir annexe 1). Coton, papier de Soie, sucre, café, thé, etc.

Musée de la Compagnie des Indes, 1772



Armoirie de la Compagnie

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

Source : Musée de la Compagnie des Indes

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^e 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.



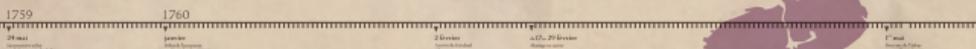
VERS UN AUTRE OCÉAN



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 Vernet 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.

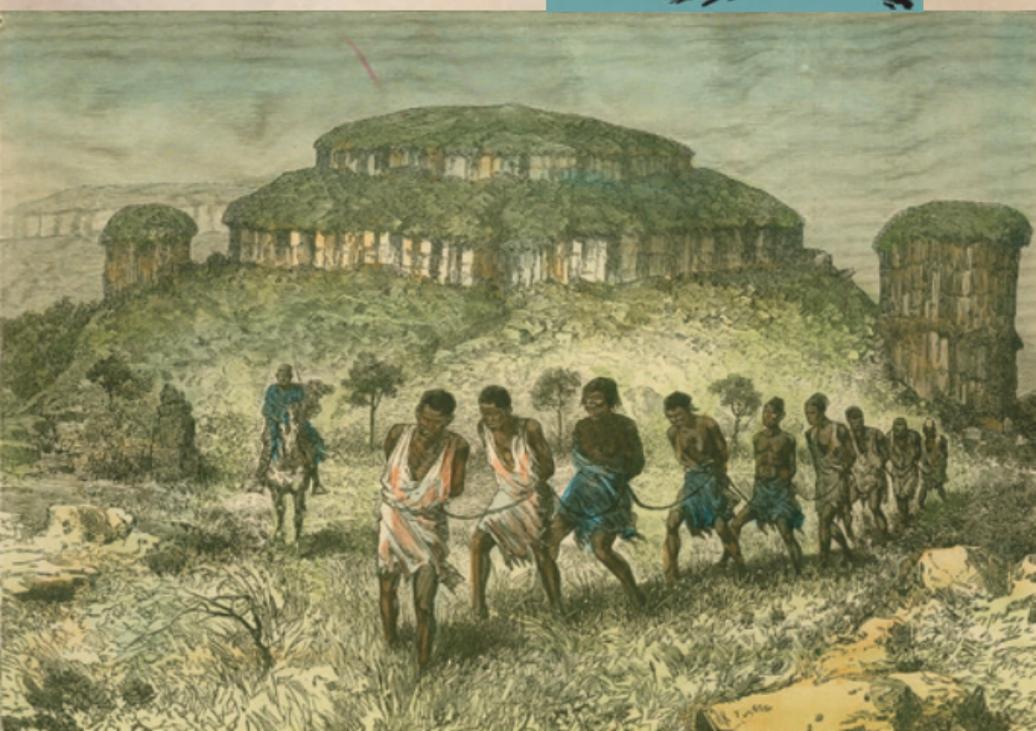
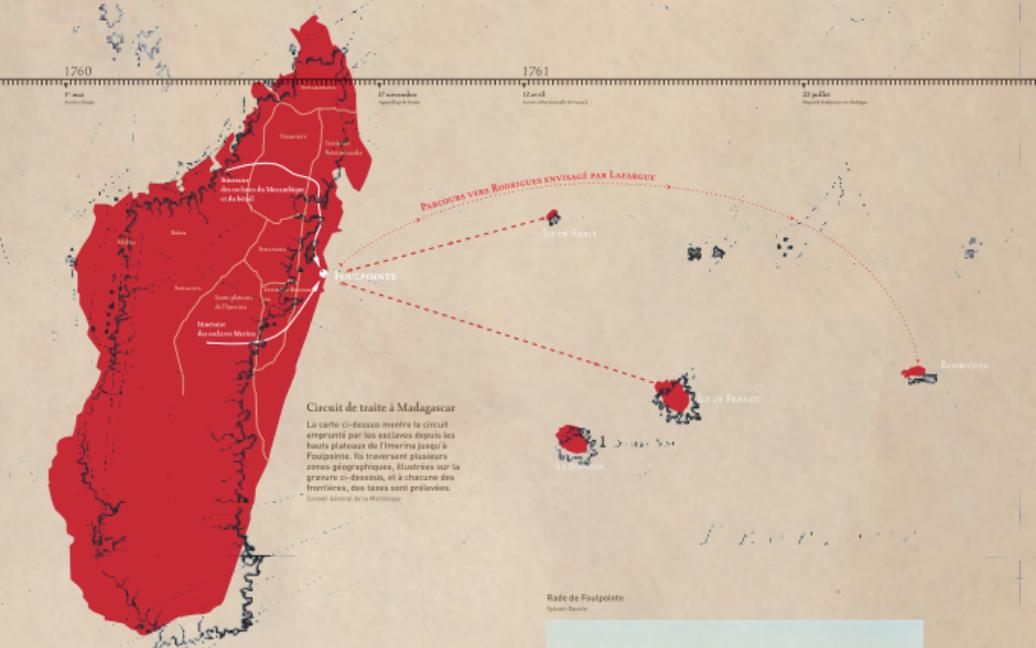
Saint-Louis, Musée des arts et métiers de l'océan Indien, inv. n° 274.1198.219

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 marinières 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^e 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 Desforgues-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.

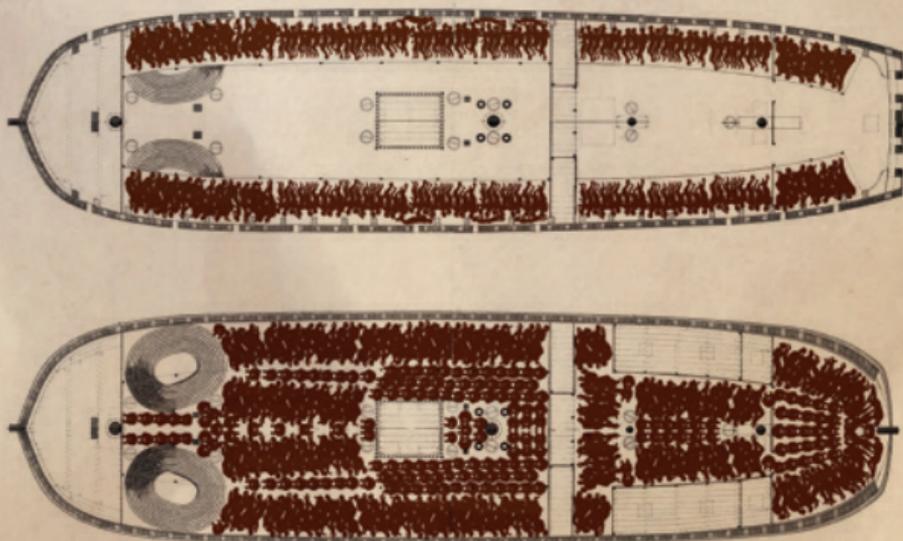
Malgaches, Africains et Indiens

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. Apprécisés 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 embaïser 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
Mardi

22 juillet
Mardi

31 juillet
Mardi

31 juillet
Mardi

27 septembre
Mardi

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 ancre d'acier 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.

Lecture: 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 corail 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 furent 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*
Bibliothèque de la Ville de Paris





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.

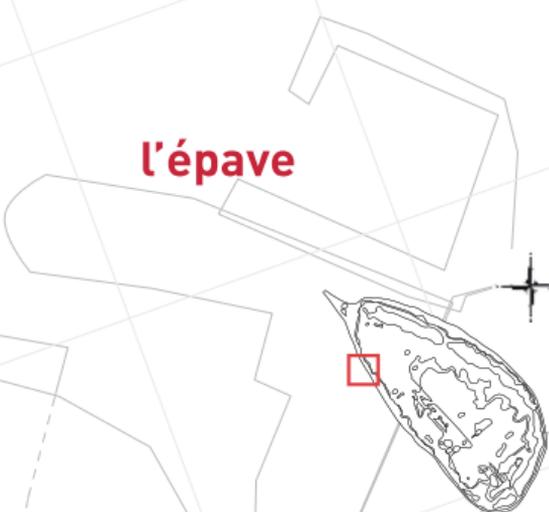
La première mission, en 2006, porte sur la fouille sous-marine de l'épave de l'*Utile*, tandis qu'à terre le four construit par l'équipage avant son départ pour Madagascar est mis au jour. Un premier élément d'une construction érigée sur le point haut de l'île est également localisé.

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.



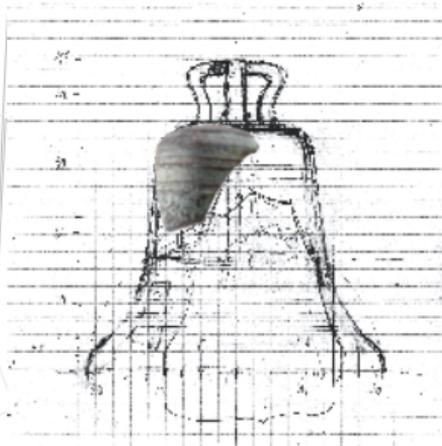
l'épave



L'*Utile* a heurté le récif de corail bordant l'île de Sable dans la nuit du 31 juillet 1761. La flûte a résisté pendant plusieurs heures avant de se briser, la partie avant du navire s'échouant sur la plage. Ces vestiges, signalés par un ingénieur météo basé sur l'île, ont déclenché la curiosité des chercheurs en archéologie navale.

Les restes de l'épave reposent par 4 à 5 mètres de profondeur sur une centaine de mètres vers le large. La fureur des vagues et du courant n'a rien laissé subsister des structures et du gréement du navire. Seuls les équipements lourds ont résisté aux flots : l'artillerie, les ancres, le lest de fer ou de pierre.

Quelques petits objets métalliques piégés dans les anfractuosités du corail ont été prélevés : des boulets, des balles de fusil, ainsi que des fragments de la cloche du bord.



Restitution de la cloche de bord

La cloche du bord a été restituée à partir de trois fragments provenant du site du naufrage. Hormis les liserés, elle ne comporte a priori aucun décor ni aucune inscription.

Source : 1980 / Yves Goulet / Photographie - L'Archéologue / 128



Biens personnels de l'équipage

Ces fragments de boutons de chausserie et de bot en céramique chinoise du 18^e siècle, se rattachent à l'équipage du navire.

Photographies : 1987 / YVES GOULET



Éléments de boulets fléaux

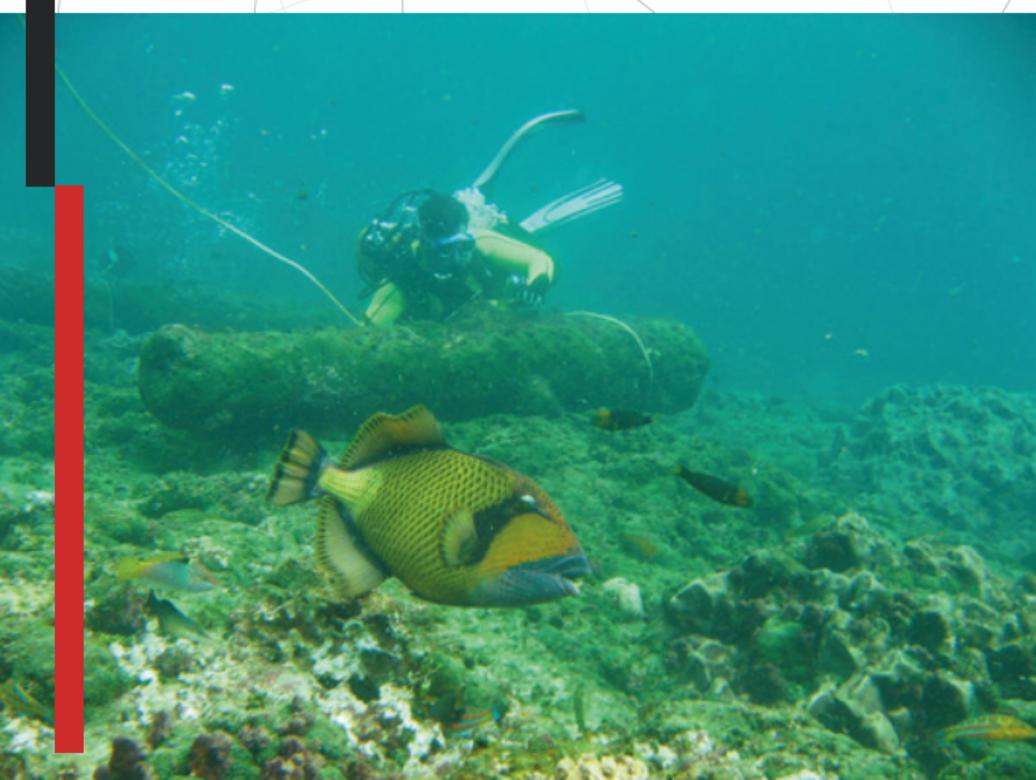
Les boulets fléaux sont des boulets comportant quatre branches fléchées par un anneau, qui se déploient après la sortie du canon. L'extrémité des branches est munie d'une masse de plomb. L'ensemble qui tourne en l'air est destiné à couper le gréement et à déchirer les voiles.

Source : 1980 / Yves Goulet / Photographie - L'Archéologue - 128

Canons sur le fond

Plus de deux cents allongées ont été nécessaires pour repérer et identifier les vestiges de l'*Utile*. Si l'un des canons des douze livres (poids du boulet) repose par 4 mètres de profondeur.

Photographies : 1988 / Yves Goulet



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^e siècle (boucle de chaussure, bracelet, fragments de porcelaine...) mélangé à du mobilier du 20^e siècle (boîte de conserve en fer, en aluminium, bouteille en verre...).

Dépôt naturel de sable de plage : 1776–1953

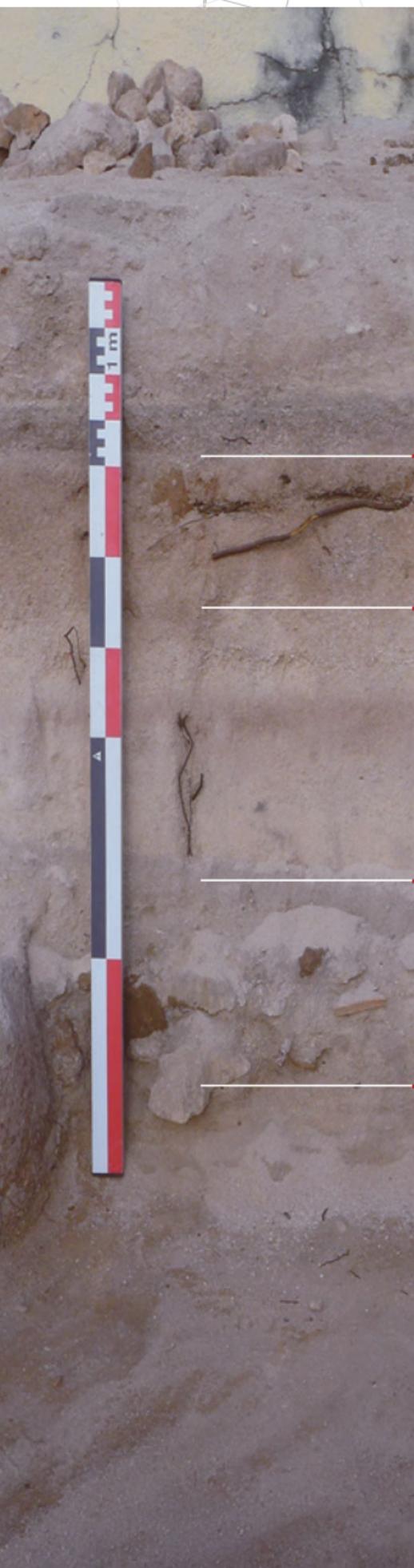
Niveau de sable de plage blanc amené par le vent et la mer

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 / www.flickr.com/photos/vlcomte/
Source : ©2011 Vincent Lecomte / www.flickr.com/photos/vlcomte/



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 / www.flickr.com/photos/vlcomte/
Source : ©2011 Vincent Lecomte / www.flickr.com/photos/vlcomte/



Sterne fuligineuse



Tortue verte

Cuisine ?

Dégage du sédiment 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 Moreau





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.



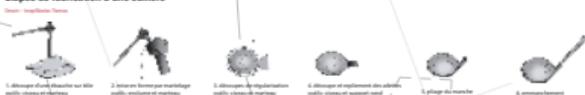
Témoins de la fabrication des cuillères

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

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



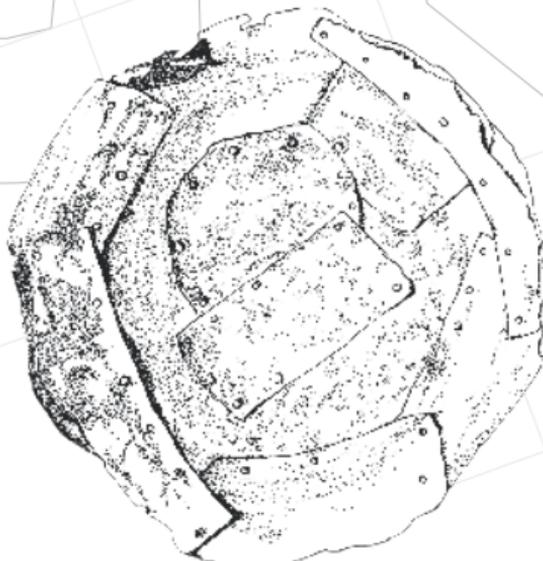
Étapes de fabrication d'une cuillère



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.

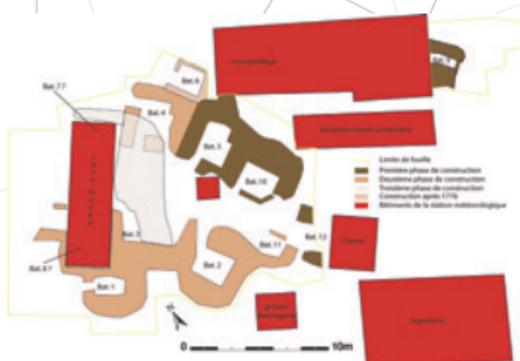
Regroupés autour d'un espace central, ces bâtiments rompent avec la tradition de l'habitat malgache, individuel et orienté par rapport aux points cardinaux. À Tromelin, les Malgaches se sont adaptés à l'environnement.



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.

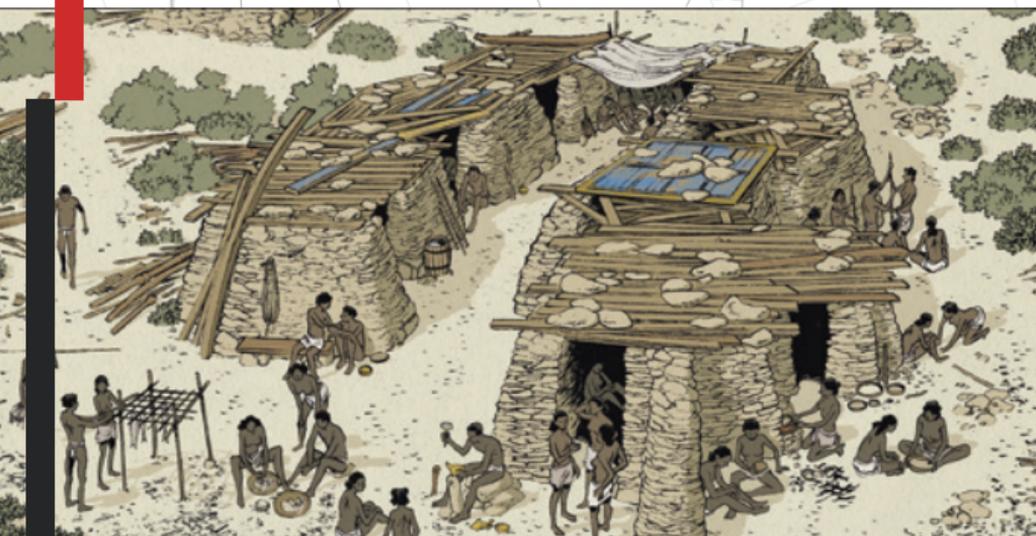
Source : <http://tromelin.bea>



Hypothèse de couverture

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

Source : www.musee-lacoste.com



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 : 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

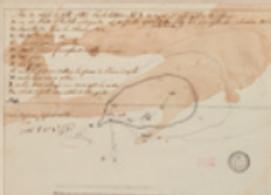
Les murs découverts (on hautil) rappellent ceux des tombeaux malgaches (on haal) consistant de dalles disposées de char à leur base, puis d'éléments plus petits, empilés à plat les uns sur les autres.

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



QUINZE ANS D'OUBLI

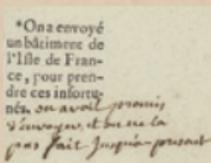
- 1761
11 juillet
Naufrage de l'Utile
- 1762
27 septembre
Départ de la Dauphine pour Madagascar
- 1763
11 septembre
Arrivée des naufragés à Madagascar
- 1763
Fin de la guerre de Sept Ans
- 1763/1764
Départ d'un commandement de l'île de Madagascar
- 1765
10-18 janvier
1001 l'atmosphère
- 1769
1 août
Suppression de la Compagnie des Indes
- 1775
10 août
Traité de commerce par la Grande
- 1776
10 août
Départ de Madagascar avec le matériel à l'homme et à l'homme
- 1776
10 août
Traité de commerce et instruction
- 1776
25 novembre
Apparition de la Dauphine pour l'île de Madagascar
- 1776
28 novembre
Arrivée en vue de l'île de Madagascar
- 1776
29 novembre
Naufrage de 7 hommes et un bébé
- 1776
31 décembre
Arrivée de la Dauphine à l'île de France
- 1776
31 décembre
Expédition de l'Utile



Campement des rescapés

Dessiné par un membre de l'équipage, ce plan manuscrit de l'île de Madagascar 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'Utile 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.

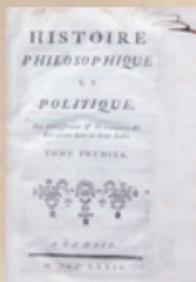
Trois ans plus tard, en 1775, un premier navire est envoyé aux abords de l'île. Le canot de sauvetage chavire et un marin reste sur la grève avec les survivants. L'année suivante, d'autres tentatives ont lieu, en vain. Désespérant d'être sauvé, le matelot construit à son tour un radeau, dont la voile 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 Lanugy 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



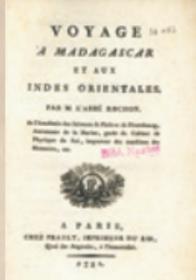
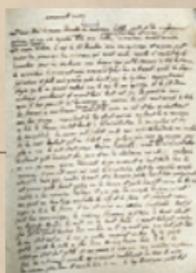
Jusqu'à l'approche de la première abolition de l'esclavage en 1791, les accusations portées contre l'administration pour avoir abandonné les naufragés, se feront de plus en plus précises.

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 ».

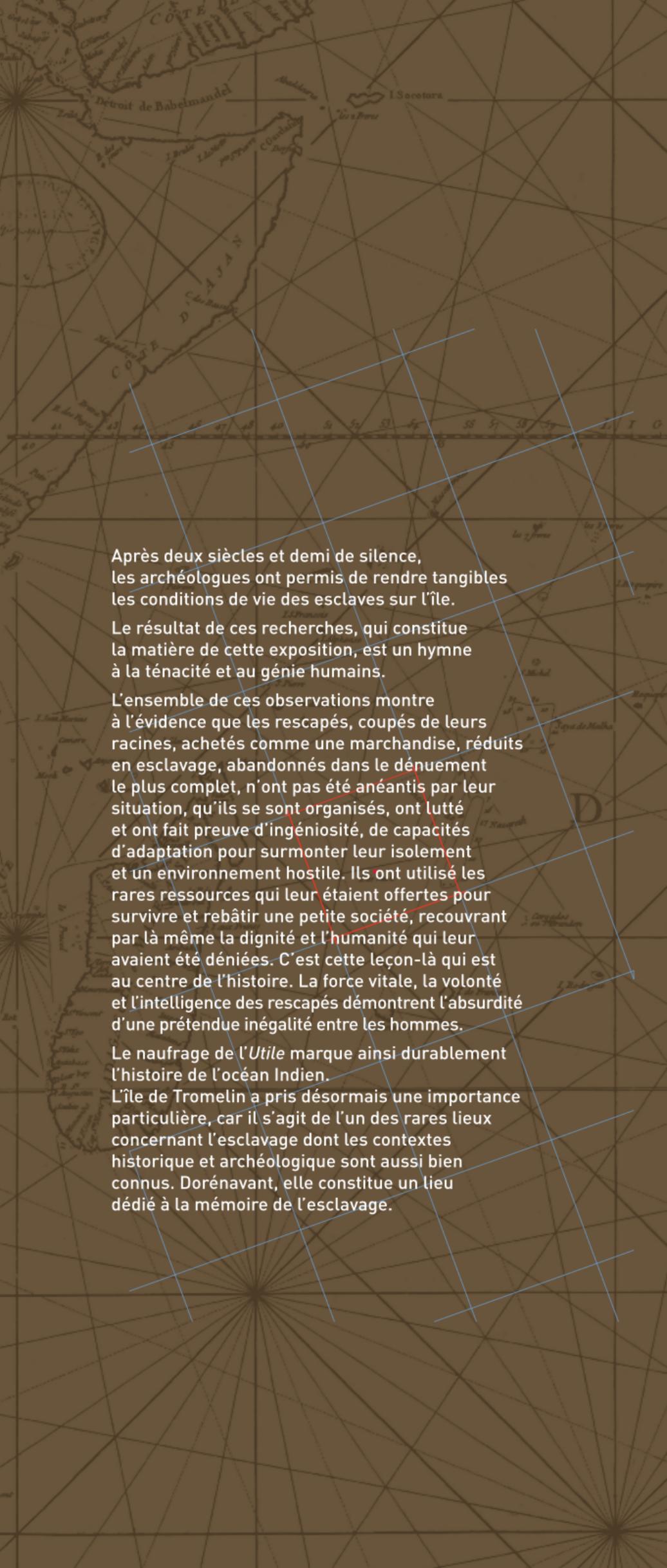
Enfin à l'approche de la Convention de 1791 qui abolit l'esclavage, l'abbé Rochon peut désormais s'exclamer: « Tout homme qui a quelque sentiment d'humanité frémit quand il sait qu'on a laissé misérablement ces pauvres Noirs, sans daigner faire aucune tentative pour les sauver ».

- 1761 Apprentissage de la Peau de l'Inde et du bon des esclaves
- 1770 Premiers monuments de lutte contre 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 à sa publication, Condorcet prend l'exemple des naufragés de l'Utile pour dénoncer le manque de considération des Européens envers leurs semblables.
- 1787 Critiques de la vente par l'abolition de la traite (Esclaves-Bretons)
- 1788 Critiques de la vente pour les canis des Noirs (France)
- 1791 Voyage à Madagascar sur le Utile. L'abbé Rochon, en de la lecture de l'Utile expose le naufrage et s'élève contre l'abandon des esclaves.
- 1794 Première abolition de l'esclavage à Saint-Domingue (1801 en 1802)
- 1819 La loi de la Méduse. Dans son tableau, Théodore Géricault pose le naufrage à son centre dans les événements qui précèdent l'Utile pour forger l'abolition des naufragés.
- 1820 Le Naufrage. François-Edmond Raynal relate son naufrage et son séjour dans les îles françaises y dénonce ses fautes les plus graves qui frappent 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

© Denis Pochet



© 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'environnement 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 l'Inrap
Thérèse DUVERNAY et David RAYNAL,
pour l'Inrap
Sébastien MOUROT, Nathalie MOREIGNEAUX,
pour la DAC-Oi
Eduard JACQUOT

Commissaires opérationnels

Pour le Musée d'histoire de Nantes :
Pierre CHOTARD,
pour l'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 (IMNI)
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 l'Inrap
Thérèse DUVERNAY
et David RAYNAL,
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 graphiques:
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 l'Agence APAPA

Fabrication, impression

et sociologie:
Labtopx
Multimédia:
Laurent COBO/Happy System
Éclairage:
Youssef KASSAMALY
Régie des objets:
Eduard JACQUOT
Transport:
SOV, Schenker

À NANTES ET À LA RÉUNION

Bande dessinée

Sylvain SARRIS, 06, Dibbus, 2015

Multimédia

Coordination:
Christophe GOURTIN (IMNI)

Programmation:

MS Design

Son:

Brustage Agathe COURTIN,
Musage Bruno COURTIN,
Vidéo de Poche,

Films via flashcodes:
Interviews extraites du film

« 1000 heures à Tromelin », 2013.

Film Timecapsule:
Zar/production sur une prise de vues

de Lauren RANSAN

Maquette du site:
Bruno TORLEY

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

Traitement et numérisation des objets:
Jacques REBIERE (ILCZP),
Françoise MELCAREK (Arc'Antique),
Serge VALCÈRE, avec TERAL (Prazzi)

Tropique

du

Capricorne