

DOSSIER PÉDAGOGIQUE - Exposition temporaire

Musée d'Aquitaine

EXPOSITION

TROMELIN.

L'ÎLE DES ESCLAVES OUBLIÉS

12 décembre 2016 - 30 avril 2017



SOMMAIRE

L'exposition au musée d'Aquitaine

PREMIÈRE PARTIE

- P. 8** > La compagnie Française des Indes Orientales
- P. 9** > La guerre de Sept ans
- P. 10** > Bayonne, construction et armement de l'Utile
- P. 12** > Le voyage vers Port-Louis
- P. 13** > Le voyage de Madagascar
- P. 15** > Le naufrage
- P. 16** > La survie sur l'île de sable

DEUXIÈME PARTIE

- P. 19** > Manger et boire
- P. 21** > Fabriquer et réparer
- P. 22** > S'abriter
- P. 24** > Attendre les traces d'une vie sociale
- P. 25** > Mourir à Tromelin
- P. 26** > Le sauvetage des naufragés
- P. 27** > Desforges-Boucher face aux critiques de ces contemporains

Pour une exploitation pédagogique

- P. 30** > Repères dans les programmes
- P. 33** > Pré-requis à la visite de l'exposition
- P. 34** > Prolongements à la visite de l'exposition
- P. 38** > Bibliographie enseignants
- P. 39** > Bibliographie enfants

L'EXPOSITION AU MUSÉE D'AQUITAINE

« Avec beaucoup de cynisme, cette histoire pourrait se résumer au fait que pour sauver leur vie, des Français, très chrétiens, ont été contraints d'abandonner leur cargaison. Ils n'ont pu embarquer que le strict nécessaire sur l'embarcation de fortune qui leur permettra de quitter l'île sur laquelle ils ont fait naufrage : des vivres et leur chapelle portative. Cette île s'appelait encore l'île des sables. C'était le 27 septembre 1761. Et leur cargaison était constituée par des esclaves, 160, achetés en fraude à Madagascar trois mois plus tôt. Pour gagner l'île de France (aujourd'hui Maurice), ils avaient choisi une route inhabituelle, les faisant passer par le nord. Dans la nuit du 31 juillet, leur bâtiment, l'*Utile*, se fracassa contre les récifs qui ceignent l'île de Tromelin. Au matin, 123 membres de l'équipage sont sains et saufs, mais prisonniers de ce minuscule morceau de terre perdu en mer, mesurant moins d'un kilomètre carré. Ils n'ont ni eau, ni vivres, ni abri et aucun moyen de quitter l'île. Concernant les esclaves, un petit peu moins d'une centaine a survécu au naufrage. On s'organise, on récupère sur l'épave : des vivres, barils d'eau, de vin, d'eau-de-vie, de farine, de lard et de boeuf, ainsi que des outils, du bois, des voiles... Tout ce que l'on peut ! Et si on rationne l'équipage, rien n'est donné aux esclaves. On creuse un premier puits, sans succès, puis un deuxième et on trouve enfin de l'eau. On peut alors songer à en donner aux esclaves. Entre temps, une trentaine d'entre eux est décédée. Avec des mâts et des voiles, on construit deux campements, l'un pour les noirs, l'autre pour les blancs. Puis on construit une embarcation, baptisée la *Providence*, pour rejoindre Madagascar ; un four pour cuire les biscuits du retour... Les 123 membres de l'équipage repartiront abandonnant les esclaves, car il n'y a pas assez de place pour tout le monde. (...) quinze années s'écoulèrent avant le sauvetage de ces derniers. Il y a à cela plusieurs raisons : la difficulté de trouver l'île et d'y aborder, mais surtout la volonté de l'administration et particulièrement du gouverneur de l'île de France, d'étouffer cette affaire. Ce n'est qu'à partir de 1775, les mœurs ayant évolué, qu'on enverra des navires tenter le sauvetage. Et c'est le 29 novembre 1776 que la *Dauphine*, commandée par l'enseigne de vaisseau de Tromelin, recueille à son bord les survivants : sept femmes et un enfant de huit mois. »

Thomas Romon et Max Guérout, « La culture matérielle comme support de la mémoire historique : l'exemple des naufragés de Tromelin », In Situ [En ligne], 20 | 2013, mis en ligne le 15 février 2013. Thomas Romon et Max Guérout sont les commissaires de l'exposition.

Cette exposition a pour ambition d'évoquer une page importante de l'histoire maritime : le naufrage dans l'océan Indien de l'*Utile*, navire français de la Compagnie des Indes. Cette histoire entre bien sûr en résonance avec l'un des grands thèmes de l'histoire présenté au musée d'Aquitaine : celui de la traite négrière et de l'esclavage.

L'île Tromelin se situe à 470 km à l'est du cap Masaola à Madagascar et à 560 km au nord de la Réunion et de Maurice. Elle présente une superficie de 1km² et culmine à 8 mètres d'altitude. Elle est sous les alizés de mai à novembre, et connaît des cyclones entre décembre et avril. A ce moment-là, la partie sud de l'île est souvent submergée. Cet îlot corallien est dépourvu d'eau et de ressources naturelles. Il abrite depuis 1954 une station météorologique automatisée et une équipe permanente d'ouvriers. Il semblerait que Tromelin soit un ancien banc récifal, aujourd'hui émergé, qui s'est probablement développé sur un haut fond d'origine volcanique. Des fonds de près de 4000 mètres entourent l'îlot. Tromelin est officiellement découverte en 1722 par Briand de la Feuillée, commandant de la *Diane*, vaisseau de la Compagnie des Indes Orientales en route de Saint-Paul (La Réunion) vers les Indes.

Elle a d'abord été nommée l'île de Sable. Il faut attendre 1817 pour que sa position soit définitivement établie.

Cette île est administrée par le préfet des TAAF (Terres Australes et Antarctiques Françaises) et classée réserve naturelle, lieu privilégié de ponte des tortues vertes. Elle abrite des colonies d'oiseaux : fous à pieds rouges et fous masqués, ainsi que d'autres oiseaux marins (huitriers, frégates, ...). Les bernard-l'hermite sont également en nombre sur Tromelin. Aucun arbre ne pousse sur l'île, seul un arbuste, le veloutier, parvient à s'y maintenir, ainsi que quelques plantes rampantes comme le pourpier.

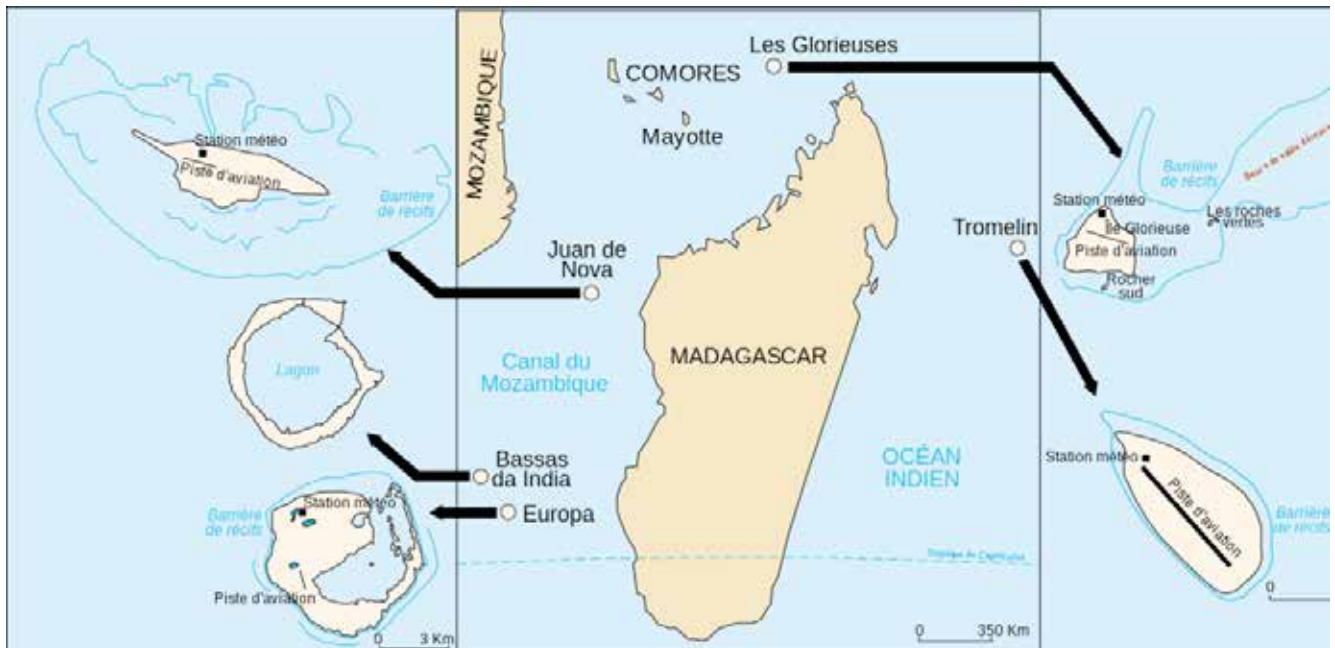
Les sources écrites (le journal personnel de Kéraudic, l'écrivain de bord, manuscrit conservé au service historique de la Défense à Lorient ; des imprimés de colportage ; plusieurs cartes manuscrites précisant la position de l'épave, des camps, des puits, du four, de la forge et du chantier de construction de la *Providence* ; ...) ont permis de connaître l'histoire du naufrage, du salut de l'équipage, mais aussi celle de l'abandon sur l'île d'un grand nombre d'esclaves malgaches.

Les fouilles, maritimes et terrestres, ont permis de connaître les conditions de survie des naufragés durant les 15 années passées sur l'île.

- Maquette de l'île

- Reproduction d'une carte dressée en 1739, montrant l'île de Sable repérée en 1722 ¹

¹ En bleu figurent les objets et œuvres présentés dans l'exposition.



Carte de situation de Tromelin

Première page (détail) du récit de Kéraudic, l'écrivain de bord © SHD Marine (Lorient)



LA PREMIÈRE PARTIE de l'exposition permet de replacer le naufrage dans un contexte historique, politique et économique précis, de découvrir le devenir de l'*Utile*, du port de Bayonne à son naufrage dans l'Océan Indien.

1. La Compagnie Française des Indes Orientales

L'*Utile* est un navire armé par la Compagnie Française des Indes Orientales. Créée en 1664² à l'initiative de Colbert, la Compagnie est une association de négociants ayant reçu du roi Louis XIV le monopole du commerce entre la France et l'Asie. Ces statuts en font une manufacture royale avec tous les privilèges associés, en particulier l'exemption de taxes, le monopole du commerce dans l'hémisphère oriental (auquel s'ajoutent au 18^e siècle les côtes ouest de l'Afrique (Sénégal, Guinée), la garantie sur trésor royal, le pouvoir de nommer des ambassadeurs, de déclarer la guerre et de conclure des traités.

L'un des objectifs de la Compagnie est de concurrencer ses homologues et prédécesseurs hollandais et anglais dans le domaine du commerce colonial. Pour ce faire l'entreprise est dotée d'un important capital et prend pour base Lorient où elle installe son administration, ses entrepôts et ses chantiers de construction. Pour assurer ses opérations commerciales, la Compagnie entretient en moyenne 30 à 40 vaisseaux qui naviguent vers les comptoirs des Indes (Pondichéry, Chandernagor), de Chine (Canton). Ses vaisseaux ramènent d'Asie du café, du thé, du poivre, de la cannelle, du salpêtre, des cauris, des bois utilisés pour la teinture, de la porcelaine de Chine et des cotonnades. Pour assurer ces bases arrière avec l'Inde dans l'Océan indien la compagnie dispose des îles des Mascareignes (Bourbon et Île de France). En 1715, les Français supplantent définitivement les Hollandais à Maurice rebaptisée dès lors Île de France et dont l'administration est confiée directement à la compagnie en 1721. A partir de ce moment, la colonie se développe avec l'arrivée de colons français et d'esclaves en provenance de l'île Bourbon et de Madagascar.

Par son activité, la compagnie entre dans une lutte frontale avec les intérêts coloniaux anglais. Les gouverneurs de l'île de France, appointés par la compagnie, prennent une part active aux opérations militaires qui opposent la France à la Grande-Bretagne sur la route maritime des Indes (notamment au cours de la guerre de succession d'Autriche).

- **Marchandises liées à l'activité de la Compagnie des Indes Orientales (robe mousseline de coton, panneau de soierie gouachée, verseuse à café, moulin à café, vaisselle, épices)**

² La compagnie fait faillite en 1769. Réorganisée en 1784, elle perd son monopole en 1791.



© Lysiane Gauthier, mairie de Bordeaux

2. La guerre de Sept Ans

En raison des rivalités croissantes entre les grandes puissances s'ouvre alors un conflit majeur, la Guerre de Sept ans, qui, entre 1756 et 1763, oppose le royaume de France et les Etats de Habsbourg à la Grande-Bretagne et la Prusse. La guerre se déroule sur de nombreux théâtres d'opérations dans le monde (Europe, Amérique du Nord, Inde...). La conclusion de cette guerre se traduit par un rééquilibrage des forces au profit de la Grande-Bretagne, annonçant l'hégémonie mondiale de son empire au 19^e siècle. À la fin des hostilités, le traité de Paris est signé entre les belligérants : la France perd le Canada et ne conserve aux Indes que quelques comptoirs dont Pondichéry.

La guerre a également pour conséquence la faillite de la Compagnie des Indes orientales en 1769 et le passage de ses possessions sous l'administration royale.

En effet, l'évolution militaire du conflit prend rapidement un tour catastrophique pour la France qui cumule les déconvenues militaires aussi bien aux Indes qu'au Canada.

Pour parachever le tout, le 20 novembre 1759, la flotte française subit une défaite navale déterminante face à l'Angleterre dans la baie de Quiberon lors de la bataille dite des Cardinaux. La marine française y est en grande partie détruite³. L'affaiblissement naval qui en découle réduit la capacité du royaume à assurer la sécurité de ses routes maritimes. De fait, en 1761, les colonies françaises de l'océan indien sont placées sous la menace directe des escadres anglaises dont la présence perturbe également les circuits habituels empruntés par les capitaines de la compagnie. Ces éléments d'un contexte global ne sont pas étrangers aux décisions qui participent au naufrage de l'*Utile*.

- [Nicholas Pocock, The battle of Quiberon bay, 20th november 1759, 1812, National Maritime Museum \(reproduction\).](#)

³ Après cette bataille la marine française ne compte plus que 47 vaisseaux face aux 135 unités de la Royal Navy sans possibilité de réarmer des navires faute de disponibilité financières.

3. Bayonne, construction et armement de l'*Utile*

Pourquoi Bayonne ? En pleine guerre de Sept Ans, la Royal Navy effectue les blocus des ports de la côte Atlantique, en particulier Lorient, siège commercial et opérationnel ⁴ de la Compagnie française des Indes orientales. La Compagnie cherche à pouvoir armer des navires dans une zone moins menacée par les patrouilles anglaises. Elle choisit Bayonne ⁵, port de pêche, de commerce et port de guerre au pied des Pyrénées, à proximité de l'Espagne, à 5 / 7 km de l'océan.

La Compagnie fait le choix de ne pas acheminer ses navires jusqu'à Bayonne car cela est trop risqué. Elle décide plutôt d'acheter directement sur place à la Marine royale, deux navires fraîchement construits ⁶ et identiques, l'*Utile* et l'*Adour*

Quel type de navires ? Ces deux navires sont des flûtes. Les proportions de l'*Adour*, navire jumeau, sont notifiées dans son dossier de désarmement. L'*Utile* mesurait à peu près 44 m de long, un peu moins de 10 m de large (avec un tirant d'eau à vide de 2,97 m et chargé de 4,86 m). L'*Utile* et l'*Adour* sont des navires dits de charge, plus précisément à l'origine des navires de guerre de charge ⁷, c'est-à-dire de transport (hommes, armes, nourriture, navire-hôpital etc). Il est équipé de 30 canons.

La Compagnie recherche ce type de navire offrant avant tout un espace de chargement. Les navires de charge de la Compagnie ne sont pas destinés au commerce avec les Indes ou la Chine. Leur mission est d'apporter les produits et les matériaux dont les colonies ont besoin. Ils s'en retournent ensuite vers la France chargés par exemple de café. Entre temps, ils peuvent également être envoyés à Madagascar pour y acheter des vivres qu'ils rapportent dans les colonies.

Pourquoi des négociants bayonnais et pourquoi eux précisément ? Normalement cette opération d'armement, comme le désarmement, se déroule à Lorient dans un cadre administratif et logistique bien rôdé. A Bayonne, la Compagnie n'a pas d'autres choix que de déléguer cette mission d'armement à des acteurs locaux qu'elle a choisis.

Laborde est un homme influent, ayant consentis des prêts considérables à la Compagnie depuis 1752 et récemment reconnu comme banquier du roi Louis XV, expliquant ce choix opéré par la Compagnie. Ce négociant d'envergure est habilité par la Compagnie à remplir la fonction de correspondant de la Compagnie.

⁴ Le **siège social** et **directionnel** de la Compagnie se trouve à **Paris**.

⁵ Bayonne est un port de guerre, de commerce et de pêche. Il sert principalement d'entrepôt aux bois de mâture résineux des Pyrénées que les gabares et les flûtes du Roi viennent chercher pour approvisionner les arsenaux du Ponant. Les activités de construction navale sont modestes et principalement tournées vers la construction de petits bâtiments (en effet le franchissement de la barre de l'Adour limite le tirant d'eau des bâtiments). Côté commerce, Bayonne a une activité très dynamique, à l'exportation comme à l'importation avec, en particulier, la Martinique, Saint-Domingue, le Canada (avant sa perte), l'Espagne et la Hollande. On y exporte des produits tels que les vins et eaux de vie de l'arrière-pays, le brai, la résine, les textiles, la laine (ce qui explique la présence des moutons et des bergers dans les deux vues), les armes et bien sûr, les bois de mâture. Côté pêche, si à Bayonne, les armements baleiniers sont en déclin par rapport à ceux du siècle précédent, les armements à la morue restent encore importants et le resteront jusqu'à la perte du Canada (le 10 février 1763, par le traité de Paris, la France met fin à la guerre de Sept Ans avec l'Angleterre, l'Espagne et le Portugal). A côté de cette grande pêche existe une activité de pêche côtière et fluviale.

⁶ 15 mois de construction, lancés en mai 1759.

⁷ A l'origine, la flûte est un navire de charge hollandais qui commence à équiper la marine royale vers le milieu du 17^e siècle. Ces premières flûtes, dites à « cul rond », ont des flancs arrondis et un pont étroit. Des flûtes à poupe carrée leur succéderont à partir de 1720, utilisées aussi comme **bâtiment de transport, magasins ou navires-hôpitaux**. Apparence extérieure d'un vaisseau de guerre qui en impose mais qui est reconnaissable de loin et trop souvent attaquées par les corsaires.

Cet armement consiste à :

1. Préparer les navires

Il est nécessaire de caréner les navires et doubler leur coque⁸. Opération menée en 12 jours (fin février 1760). La Compagnie prend également la précaution de doubler la coque pour prévenir les ravages provoqués par les tarets (mollusques xylophages) dans les eaux chaudes de l'océan indien.

2. Le lestage

Le lest : matière pesante placée au fond d'un navire ou fixée à sa quille pour lui assurer un tirant d'eau et une stabilité convenables.

3. L'équipement

Compléter le jeu de voiles et constituer un stock de rechange⁹
Artillerie¹⁰

Matériel propre à chaque corps de métiers à bord¹¹. Cet approvisionnement s'est révélé un peu difficile à cause des capacités limitées du marché local.

3 bis.

Embarquer la cargaison de départ les produits qui composent le lest ainsi que du « braye gras » (pour le calfatage ; braye : résidu de distillation des goudrons de houille, gras : qui est mou ; existence de chantiers de construction navale à Maurice).

4. L'avitaillement

Approvisionnements prévus pour 18 mois : farine, biscuits, vins, viande de bœuf et porc salé, morue salée, sardines, pois fèves, sel, fromage, beurre, oignons... ; eau pour 4 mois et demi de consommation ; bois pour alimenter la cuisine et le four à pain ; animaux vivants (volailles, moutons) et leur alimentation (fourrage, avoine et maïs)

5. Recruter l'équipage

Cette tâche s'est révélée difficile de par le contexte politique de la guerre de Sept Ans et la politique délibérée de razzia menée par la Royal Navy visant à affaiblir les ressources humaines de la marine française. Les armements des navires corsaires pour la course puisent aussi dans la population des gens de mer. De facto le bassin de recrutement des équipages de l'Utile et de l'Adour s'est révélé être très réduit. Pour pallier au problème, les deux armateurs ont dû avoir recours au recrutement de marins étrangers.

- Joseph Vernet, *Vue de Bayonne, prise à mi-côte sur le glacis de la Citadelle, 1760 ; Vue de Bayonne, prise de l'allée des Boufflers près de la porte de Mousserole, 1761* - Musée de la Marine (reproduction)

- Plan d'une flûte de 800 tx de port effectif (même tonnage que l'Utile, les plans de celle-ci n'ont pas été conservés), *plan type la Normande*, dessiné et signé par Pierre Forfait

- Maquette de la flûte *Le dromadaire*

- Reproduction de l'écorché d'une autre flûte de la Compagnie des Indes

- Maquette en demi-coque présentant la cargaison du *Massiac*, une flûte de 24 canons de la compagnie des Indes

- Portrait de Jean-Joseph Laborde, armateur à Bayonne

- Dossier d'armement de l'Utile et de l'Adour

- Acquis à caution du *Friesland*, document destiné à suivre les diverses étapes administratives et douanières du transport depuis Lorient jusqu'à Bayonne du fret destiné à l'Utile

⁸ La coque est enduite de brai (goudron), puis garnie d'une grosse toile ou de papier puis des planches de bois sont cloutées.

⁹ 6 fournisseurs pour fournir 170 pièces de toiles

¹⁰ 28 canons, 2 pierriers, 60 fusils, 30 pistolets, 40 sabres, 40 haches d'arme

¹¹ Ustensiles du maître d'équipage, du voilier, du pilote, du canonnier, du capitaine d'armes, de l'armurier, du charpentier, du tonnelier, du boulanger, de l'aumônier, du chirurgien, de l'écrivain etc

4. Le voyage vers Port-Louis

Le 1^{er} mai 1760, les deux navires quittent Bayonne, franchissent grâce à la grande marée la barre de l'Adour¹² et vont attendre au mouillage de Pasages en Espagne¹³, port de refuge du golfe de Gascogne. Mais les deux navires se trouvent rapidement confrontés à des problèmes de discipline à bord. L'idéal serait de pouvoir partir le plus rapidement possible mais les vents contraires et les croisières anglaises retardent l'appareillage. Un cycle de désertion de l'équipage s'enclenche. Les désertions des marins se multiplient malgré la présence des troupes de la Compagnie envoyées pour assurer le maintien de l'ordre.

Les deux armateurs épaulés par les officiers mettront 6 mois pour venir à bout de cette situation, moyennant le versement de primes aux marins pour les maintenir à bord. Il est temps d'appareiller car la saison est avancée et il leur faut éviter le mauvais temps. Le 17 novembre 1760, les deux flûtes appareillent pour l'île de France¹⁴ avec comme destination Port-Louis. A cette date, les Mascareignes (île de France, île Bourbon (La Réunion depuis 1793) et plusieurs îlots dont Rodrigue) sont gérées par la Compagnie¹⁵.

Le voyage va durer presque 5 mois, sans encombre et sans problème sanitaire. Leur route :

- . Doublent très au large le Cap Finistère
 - . Font route vers Madère
 - . Canaries (y recalent leur route par rapport au méridien de l'île de Fer)
 - . Iles du Cap-Vert : ils se ravitaillent en eau et nourriture fraîche à San Yago ou Mayo (Maio)
 - . Début janvier : ils franchissent l'équateur¹⁶
 - . Franchissent la Cap de Bonne Espérance et longent à bonne distance la côte d'Afrique du Sud pour s'écarter des courants côtiers et chercher très à l'est les vents favorables pour arriver à l'île de France par le sud-est.
- Le 12 avril 1761, après un peu moins de 5 mois de navigation, l'*Utile* jette l'ancre à Port-Louis. L'Adour arrive peut être avec une semaine de décalage à Port-Louis.

- **Reproduction carte Biscaye, le port de Pasages**

- **Carte itinéraires navires**

- **Carte originale de l'île de France (carte commandée par le duc de Choiseul et levée par Jacques Nicolas Bellin, cartographe et ingénieur de la Marine, publiée en 1763)**

¹² La barre de l'Adour : les eaux du fleuve butent contre la houle de l'océan, cette rencontre produit donc un remous écumant dont la violence varie avec la hauteur de la marée, le débit du fleuve et la force du vent.

¹³ Situé dans la province de Biscaye, entre Fontarabie et San Sébastian

¹⁴ Ile de France : île Maurice, nom repris en 1810/ Traité de Paris, rétrocédée à la Grande - Bretagne

¹⁵ La guerre de Sept Ans va entraîner, 4 ans plus tard, la faillite de la Compagnie et le passage de l'administration au pouvoir royal.

¹⁶ Ils ont traversé le « pot au noir » : zone située à proximité de l'équateur et où convergent les alizés venus des tropiques (vents soufflant d'est en ouest). Cet endroit, à la météo très instable (on peut y passer en peu de temps d'un calme plat total à des vents inconstants en force et direction jusqu'à un orage extrêmement violent) est caractérisé par une formation fréquente de cumulo-nimbus, ces très gros nuages à la forme d'enclume en haute altitude, très noirs à la base, et sous lesquels les orages violents sévissent. On l'appelle aussi la ZCIT, zone de convergence intertropicale.

5. Le voyage vers Madagascar

Le gouverneur général ¹⁷ de la colonie des Mascareignes, Antoine-Marie Desforges-Boucher, confie une mission au capitaine de l'*Utile* : aller acheter des vivres à Madagascar (riz, bœuf etc) car une famine a sévi sur l'île l'hiver précédent ; ils craignent un blocus anglais. L'*Adour* appareille pour la France en septembre 1761.

Contrairement aux usages d'alors, il est demandé au capitaine de ne pas ramener d'esclaves car, en l'absence d'escadre royale, on craint un blocus de l'île par la Navy anglaise, et, on souhaite limiter le nombre de bouches à nourrir car la famine sévit dans la colonie ¹⁸. Une troisième explication pourrait être que le gouverneur de l'île de France attend un navire négrier portugais en provenance du Mozambique, le *Jésus Maria José*. C'est une traite interdite (car c'est un navire étranger/ on est dans le cadre d'un trafic illicite avec les Portugais) mais de toute évidence organisée par les représentants de la Compagnie à l'île de France et par son gouverneur. Les esclaves sont achetés moins cher au Mozambique qu'à Madagascar. Il livrera sa cargaison d'esclaves à Port-Louis le 6 juillet, soit 10 jours après le départ de l'*Utile*.

Le 27 juin 1761, l'*Utile* appareille de Port-Louis pour Foulpointe à Madagascar. Madagascar en ce milieu du 18^e siècle est un territoire fréquenté, surtout entre mai et novembre en dehors de l'été austral et ses cyclones, par les marchands Arabo-musulmans, Portugais, Hollandais, Anglais, Français. Elle est un lieu d'escale, de ravitaillement (en eau et vivres frais) et un lieu commercial, un lieu de traite où l'on mène des opérations qui consistent à tirer des marchandises d'un pays pour les transporter vers un autre.

Foulpointe est l'un des comptoirs marchands malgaches. Situé sur la côte est, ce comptoir est accessible aux navires car protégé par une barrière de corail ¹⁹.

Parmi les marchandises échangées, les esclaves y constituent l'objet d'un commerce lucratif. La Compagnie y a ouvert un poste de traite ²⁰ (au sens large) en 1756 ²¹. Le capitaine a sur place un interlocuteur de la Compagnie (le chef de traite de la Compagnie) qui va lui procurer du riz ²², des boeufs ²³ et des esclaves.

Malgré l'interdiction qui lui a été faite, le capitaine achète frauduleusement près de 160 esclaves malgaches. Il est certain qu'à travers cette fraude d'esclaves et les profits financiers qu'il en espère, il vise son ascension sociale.

¹⁷ Administration coloniale : sous l'autorité d'un **gouverneur général** (résidant à l'île de France) et de deux **conseils supérieurs** (un à St-Denis, un à Port-Louis) ; ils détiennent les **pouvoirs civils** (commerce, police, justice) et militaires (possède ses propres troupes).

¹⁸ Lettre du gouverneur du 16 décembre 1760 : « la famine est dans l'isle, **les noirs meurent de faim dans les habitations** ; le peuple souffre et il nous en coûte des sommes immenses pour subsister. »

¹⁹ Le barachois : dans l'océan Indien, rade protégée par un récif de corail à fleur d'eau.

²⁰ Traite à Madagascar : au 10^e siècle par les Arabo-musulmans, implantés sur côte ouest ; à partir du 16^e siècle., les Portugais tentent sans succès à s'implanter face aux Arabo-musulmans ; à partir fin 16^e siècle, les Hollandais fréquentent plus sur la côte ouest et pratiquent la traite jusqu'à la fin du 18^e siècle ; à partir du 17^e siècle, les Français fréquentent la côte est ; les Français fondent des postes de traite sur la côte est : la baie d'Antongil et Foulpointe, Fénériver, Sainte-Marie, Mananara, Angontsy et Mahambo

²¹ Poste de traite, de commerce qui fonctionnera jusqu'en 1800.

²² De mai à début novembre, les navires viennent s'approvisionner et achète le surplus de production de riz des zones humides de la côte est.

²³ Pour l'*Utile*, non transportés sur pied car le navire n'est pas équipé pour le transport du bétail. L'option retenue est d'abattre, de saler la viande et de tanner les peaux sur place. Chaque saison, c'est 4 à 6 000 bœufs voire jusqu'à 11 000 têtes traités à Foulpointe.

Le capitaine les embarque clandestinement. L'*Utile* n'est pas un navire 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. Les captifs sont alors parqués dans la cale. Pour éviter une éventuelle révolte, chaque nuit, le capitaine ordonne que les panneaux de cale soient cloués. Cette précaution illustre le fait que le capitaine ne semble pas être un novice en matière de commerce de captifs.

Ses premiers embarquements ont eu lieu sur les navires négriers de la Compagnie.

Le 22 juillet 1761, l'*Utile* prend officiellement la direction de l'île de France.

Dix jours plus tard, à 22h30, le 31 juillet 1761, l'*Utile* fait naufrage sur l'île de Sable.

Cet îlot isolé des routes maritimes habituelles se situe à peu près à 500 km de Madagascar et moins de 400 km de l'île de France.

- Reproduction du plan de Foulpointe (carte anglaise datée de 1747, représentant quatre vaisseaux entrant dans le barachois, plan d'eau protégé par le récif, de Foulpointe. Elle indique où se situent la palissade, l'enclos où résidait le chef de traite et sa petite garnison. Ils y gardaient les marchandises de traite et maintenaient les esclaves dans l'attente du passage d'un navire négrier)

- fers d'esclaves



Superposition de cartographies de l'océan indien montrant les écarts pouvant exister entre les différentes cartes de l'époque.

En vert, une carte établie par l'anglais J. Thorton (1669-1701), en jaune par le hollandais P. Gros (1615-1675) et en rouge, la carte réduite de l'océan oriental ou mer des Indes dressée en 1739 par le dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine.

BNF – © E. Renucci

6. Le naufrage

D'après le récit de Kéraudic (récit destiné à sa famille et non un récit officiel destiné à la Marine), officieusement, l'*Utile* avait pris la direction de Rodrigues où les captifs devaient y être discrètement débarqués, expliquant ce choix d'emprunter une route, plus au nord de la route officielle, direction plein est. Cette route inhabituelle ²⁴ inquiète l'équipage et fait précisément passer à proximité de l'île de Sable.

Le capitaine a en sa possession deux cartes : une première carte du Dépôt des cartes ²⁵ publiée en 1739, celle avec laquelle il a l'habitude de naviguer ; une seconde carte publiée en 1753 à laquelle les officiers préfèrent se fier. Ces deux cartes attribuent à l'île de Sable des positions différentes.

Contre l'avis du pilote, le capitaine décide d'opter pour la carte de 1739. Il n'a pas voulu tenir compte de la divergence des indications qui aurait dû l'inciter à prendre la décision de mettre en panne le navire pour attendre le jour. Il continue à faire route pendant la nuit sans prendre de précautions particulières. Pourtant, la carte la plus récente est formelle, le navire se dirige vers une zone redoutée des équipages, celle de l'île de Sable.

Le naufrage se produit vers 22h30, au nord-ouest de l'île de Sable. Le navire talonne par deux fois le plateau corallien qui ceinture l'île puis s'y retrouve immobilisé au milieu des déferlantes.

C'est Barthélémy Castellan du Vernet, le premier lieutenant qui va prendre les décisions et diriger les opérations car le capitaine ne peut plus assumer son rôle et ses missions. Pour soulager le navire et tenter de le dégager, le premier lieutenant fait couper les mâts et jeter par-dessus bord les canons du gaillard d'arrière.

Allégé, 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 structures se brisent et les ponts s'effondrent. L'équipage au cœur de la nuit est pris au piège sous l'assaut répété des vagues. Certains arrivent à rejoindre le rivage. Les captifs malgaches sont piégés dans les cales dont les panneaux avaient été cloués comme chaque soir, de peur d'une révolte. Il leur faut attendre que la coque du navire se disloque pour pouvoir se sauver.

Au petit matin, un va-et-vient est établi entre la terre et l'épave. Les survivants sont ramenés à terre, cependant 18 marins et 72 Malgaches ont péri noyés. 122 marins et 88 Malgaches sont rescapés.

Dans la matinée, le capitaine est retrouvé hagard dans les bouteilles du navire, c'est-à-dire dans les toilettes réservées aux officiers. Il reste dans un état d'hébétude.

- carte réduite de l'océan oriental (indien) ou mer des Indes, 1739

- plan original manuscrit de l'île de Sable (sans doute dessiné par les pilotes de l'*Utile* à leur retour sur l'île de France. On y distingue l'épave de l'*Utile* et différents endroits liés au séjour des naufragés : lieu où les tentes ont été dressées, puits, forge, four, chantier de la prame)

²⁴ **Destination officielle** : A l'époque seul le **calcul de la latitude** est **maîtrisé** par les pilotes. Lorsqu'on appareille de Foulpointe, on tire un bord vers le sud puis on se maintient à la latitude des îles de France et de Bourbon.

²⁵ En 1720, le Dépôt des cartes et plans et journaux de la marine est créé pour compiler tous les documents nautiques (cartes marines, instructions nautiques, les journaux de navigation ou les journaux de bord). Service sous la direction du cartographe Jacques-Nicolas Bellin. Il fait évoluer les missions : de simple lieu de conservation, il devient rapidement aussi un lieu de production de cartes.

7. La survie sur l'île de Sable et le départ des Blancs

Le premier lieutenant, Castellan du Vernet, prend la direction des opérations à terre pour organiser leur survie.

Après une rapide constatation que l'île est déserte, la première urgence vitale est de trouver de l'eau. Il désigne une équipe qui commence à creuser au sud de l'île mais c'est un échec, pas d'eau. En attendant, les quelques barriques de vin issues de l'épave permettent d'étancher la soif des Français. Les Malgaches, eux, doivent attendre qu'un puits soit foré.

Pendant ce temps, il faut créer un campement. Des tentes avec des voiles et des pavillons sont établies : l'une pour abriter les officiers et les vivres récupérés et un grand nombre de petites tentes pour l'équipage et pour les « Noirs ».

Les marins récupèrent des vivres mais aussi du matériel de bord, les débris du navire, etc. Tout ce qu'ils peuvent récupérer, ils le récupèrent, tout est précieux. Soit cela est ramené par les vagues, soit les hommes, lorsque la mer est calme, les extraient directement sur l'épave.

Nouvelle tentative pour trouver de l'eau, un second puits est foré plus à l'est. Il donnera de l'eau saumâtre, décrite comme « une liqueur blanche et épaisse comme du lait ».

En trois jours de privations, 28 Malgaches perdent ainsi la vie. Aucune victime à déplorer dans l'équipage. Il reste un peu plus de 180 rescapés.

Castellan du Vernet et l'état-major tentent d'organiser l'équipage. Il est peu enclin au travail à l'exception d'une vingtaine d'hommes. Les captifs animés par une volonté de survivre, travaillent aux côtés de l'équipage afin de construire une embarcation de fortune pour rejoindre Madagascar, en récupérant, en réutilisant tout ce qui peut l'être et fabriquer ce qui peut être nécessaire (cf. forge). Ils construisent une prame²⁶, c'est-à-dire un bateau à fond plat ayant trois quilles.

Castellan avait dessiné les plans d'une embarcation de 15 mètres de long pour pouvoir transporter tous les rescapés. Mais, faute de pièces de charpentes assez longues, il réduit la taille de l'embarcation. Elle n'est pas assez grande pour tous les embarquer. Il se résout à devoir abandonner les captifs malgaches sur place.

Le 27 septembre 1761, les 122 marins quittent l'île en promettant aux captifs malgaches de venir les rechercher, en leur laissant 3 mois de vivres et un document signé de la main de Castellan au cas où un navire viendrait à prendre contact avec eux.

Et 4 jours plus tard, ils touchent la terre malgache. Le 26 octobre 1761, l'équipage rescapé embarque à bord d'un navire de la Compagnie, le *Silhouette*, direction l'île de France. Ils y arriveront un mois plus tard. Durant cette traversée, 12 décès à déplorer, dont celui du capitaine Lafargue, majoritairement dus aux fièvres²⁷ contractées à Madagascar.

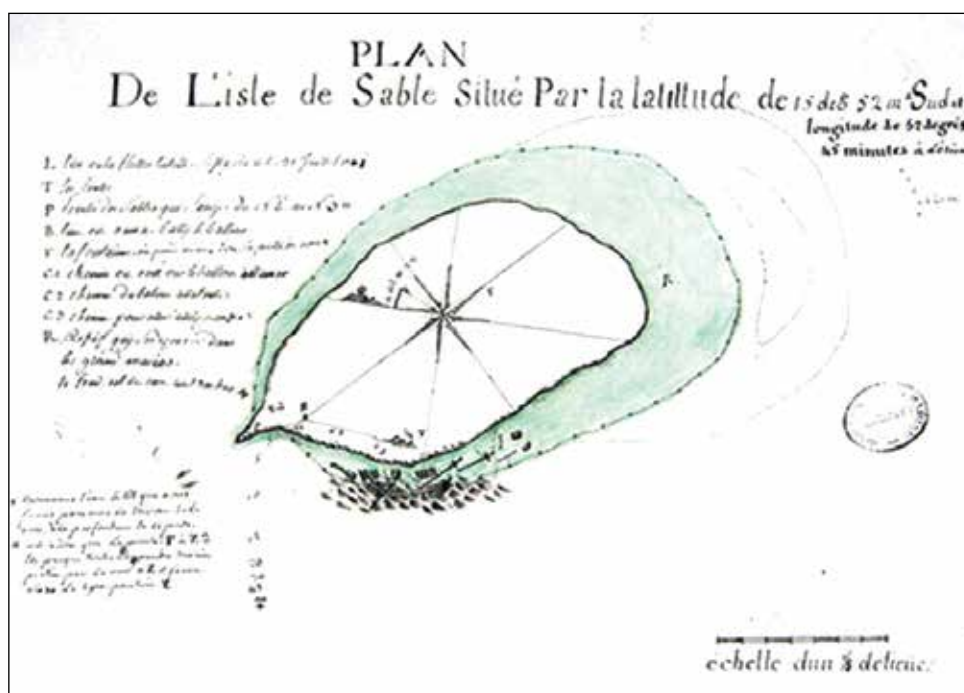
Le gouverneur général de la colonie des Mascareignes, Desforges-Boucher adresse alors une lettre à la Compagnie dans laquelle il met en avant la « capacité peu commune » de l'officier Castellan du Vernet et écrit au sujet du capitaine Lafargue « ...le sieur Lafargue est mort dans cette traversée et a bien fait car c'est uniquement qu'à son entêtement et à sa mauvaise conduite que l'on doit attribuer la perte de ce vaisseau... ».

²⁶ Une prame : Petite embarcation, barque, canot qui sert d'annexe à un bateau.

²⁷ Pendant l'été austral, la malaria et les fièvres sévissent à Madagascar. La Compagnie ne laisse en place que des effectifs réduits.

Les membres de l'équipage rescapé témoignent eux aussi, par écrit, de leur reconnaissance vis-à-vis de leur sauveur, Castellan du Vernet. Le gouverneur refuse d'envoyer un navire pour secourir les Malgaches, voulant « étouffer rapidement l'affaire », ne respectant pas la promesse faite par Castellan aux naufragés abandonnés. Sa décision soulève l'indignation mais n'est portée sur la place publique que plus tard. Les naufragés abandonnés (60 esclaves malgaches) furent peu à peu oubliés, et par le même coup la fraude ignominieuse et le probable trafic illicite avec les Portugais. Ainsi le temps fit son œuvre pendant 15 longues années... jusqu'au sauvetage de 8 d'entre eux en 1776 !

Sans source écrite relatant ces 15 années de survie dans un environnement à première vue hostile, de nombreuses questions restaient en suspens. De quoi s'étaient-ils nourris ? Comment avaient-ils fait face aux éléments naturels (tempêtes, cyclones, vent et houle permanents) ? De quoi étaient-ils morts ? À quels rites funéraires avaient-ils procédé ? Dans quelle mesure l'épave avait-elle été salutaire ? Seules des fouilles pouvaient permettre de répondre à ces questions. Ce sont bien les objets archéologiques qui ont permis de découvrir le quotidien de ces hommes et de ces femmes et d'appréhender leur capacité d'adaptation permanente.



Plan manuscrit de l'île de Sable, sans doute dessiné par les pilotes de l'*Utile* à leur retour sur l'île de France. On y distingue le lieu d'échouage du bateau ainsi que la mention des différents sites de vie des naufragés : lieu où les tentes sont dressées (T), l'emplacement d'un puits, là où une forge et un four ont été installés et enfin, la zone de construction et de mise à l'eau de la *Providence* (B).
© Archives nationales.

- [Reproduction du plan manuscrit de l'île](#)
- [Récit de Kéraudic](#)

LA DEUXIÈME PARTIE de l'exposition est ainsi consacrée à la présentation des 4 campagnes de fouilles qui ont eu lieu sur Tromelin entre 2006 et 2013.

2006 > campagne de fouilles sous-marines, Max Guérout, GRAN

120 plongées permettent de réaliser un plan du site sous-marin et de constater que la coque et le gréement de l'*Utile* n'ont pas subsisté face à la force des éléments et à la nature des fonds. De plus, nombre d'éléments ont été réutilisés par les naufragés pour construire la Providence.

Ces fouilles sous-marines ont permis de localiser des vestiges « lourds » en plomb, fer, bronze (des ancres, des canons, du lest de pierre composé de gros galets de rivière, du lest de fer, et deux fragments de grosse cloche en bronze, des balles de fusil)

2008, 2010 et 2013 > fouilles terrestres, Max Guérout et Thomas Romon (INRAP)

On y découvre ce qui a contribué à la survie des Malgaches.

- fragments de cloche
- extrémités de boulets fléaux et balles d'espingoles

1. Manger et boire

L'écrivain de bord mentionne la consommation d'œufs et de « golettes noires ». Véronique Laroulandie, archéozoologue, a étudié les restes animaux lors de la dernière campagne de fouilles et un régime alimentaire des esclaves oubliés a ainsi pu être défini. Il est composé pour l'essentiel d'oiseaux et surtout de sternes fuligineuses ²⁸. Cette espèce passe l'essentiel de son temps dans les airs, au-dessus des océans, sans jamais se percher ou se poser. Elle était cependant présente sur l'île ²⁹ lors de la période de nidification d'avril à septembre ou lorsqu'elle était refoulée par les tempêtes, très nombreuses dans cette zone. Les colonies de sternes peuvent être composées de centaines de milliers d'individus, chaque femelle pondant entre 1 et 3 œufs à même le sol, rendant ainsi le ramassage et la capture très aisés pour les Malgaches. Les ossements retrouvés indiquent que les extrémités des ailes étaient brisées avant la cuisson, sans doute afin de récupérer les plumes avec lesquelles les naufragés tissaient des pagnes.

Il semblerait que le radeau mis à l'eau par 7 naufragés quelques semaines avant le sauvetage final en 1776 possédait une voile constituée de ces plumes tressées. Outre ces ossements d'oiseaux, les équipes ont aussi mis au jour des restes de tortues vertes. Herbivores à l'âge adulte, leur graisse se teinte de vert, ce qui leur doit leur nom. Elles parcourent de très grandes distances entre les prairies sous-marines où elles broutent et les plages où elles pondent la nuit dans un nid qui peut contenir jusqu'à 100 ³⁰ œufs. Sans preuve écrite ou archéologique il est toutefois envisageable que ces œufs de tortues aient été consommés par les Malgaches.

La coque de tortue présentée, qui correspond à la moitié droite de la carapace, présente des stries sur la face externe qui indiquent que l'animal a été traîné sur le dos depuis la plage. La face interne présente des traces de boucherie qui montrent que la chair de l'animal était prélevée avant la cuisson. Pour autant, l'archéologie n'a pas permis de déterminer si les règles habituelles quant à la consommation de ces tortues ont été respectées. Le débitage et la cuisson ne devaient être réalisés que par les hommes. De même, la viande de tortue ne pouvait pas être rôtie. Elle a donc plus probablement été bouillie. Ont-ils suivi ces préceptes malgaches très codifiés ou peut-on imaginer qu'ils aient bravé des interdits ancestraux dans un contexte de survie ?

A ces oiseaux, œufs et tortues se sont ajoutés, dans une moindre mesure, les coquillages et les poissons (carangues en grande majorité et une dizaine d'autres familles) ³¹.

Cette faible proportion s'explique de plusieurs manières. Une partie des Malgaches était originaire des hauts-plateaux centraux de l'île, donc pas du tout familière de la mer et son environnement. De plus, les conditions climatiques rendaient les mises à l'eau pour la pêche périlleuses voire impossibles la plupart du temps.

²⁸ Taille : 45 cm, Envergure : 82 à 94 cm, Poids : 120 à 285 g. Le terme fuligineux signifie noir (étymologie : souillée de suie).

²⁹ Cette espèce ne niche plus sur Tromelin aujourd'hui soit affaiblie par la présence humaine des naufragés, soit déplacée par les cyclones, soit repoussée par l'installation/la compétition avec les espèces présentes actuellement : fous masqués et fous à pieds rouges.

³⁰ Une tortue peut pondre jusqu'à 6 fois par saison (soit 6 x 100 œufs). Elle pond toute l'année avec un pic de ponte entre novembre et mars (été austral). La durée d'incubation des œufs varie selon la température de 45 à 70 jours. La tortue verte est la seule tortue marine qui ne vient pas seulement sur les plages pour pondre mais également pour se réchauffer au soleil.

³¹ Balistes, poissons-chirurgien, vivaneaux

Lors de l'installation de la station météo en 1954, un naturaliste indique la présence de pourpier, une plante basse des zones chaudes dont on consomme les feuilles crues en salade. On peut imaginer que les Malgaches l'aient utilisé même s'il ne pousse que sporadiquement.

La présence de patate à Durand semble aussi attestée près de la zone d'habitat au 18^e siècle. Cette liane rampante pouvait être utilisée pour confectionner des sortes de filet permettant de pêcher à la senne. Est-ce que ce fut le cas pour les naufragés ? Outre les vertus médicinales de ses feuilles, celles-ci étaient, semble-t-il, utilisées pour la nourriture des animaux. Peut-on imaginer que les Malgaches l'aient tout de même consommée ?

En définitive, les équipes ont pu définir un régime alimentaire principalement carnivore peut-être agrémenté des rares végétaux présents sur l'île. Mais quels étaient les modes de consommation de ces aliments, crus ou cuits ?

- Os de sternes fuligineuses
- Sterne naturalisé
- Restes de tortues vertes et tortue naturalisée

Le récit de Kéraudic indique la construction d'un four vers le 15 août 1761, soit deux semaines après le naufrage, grâce à la récupération des briques réfractaires qui composaient le four du navire. On y cuit d'abord du pain puis il est utilisé pour préparer un stock de biscuits (de mer) à embarquer sur la *Providence*.

Le tout est rendu possible grâce à 22 barils de farine sauvés de l'épave. Ce four a très rapidement été localisé dès la campagne de 2006 grâce au plan manuscrit et surtout aux tortues vertes, toujours présentes à Tromelin, qui avaient déterré de nombreuses briques comme celles qui sont présentées en creusant leurs nids. 40 cm sous le sol actuel, les équipes ont mis au jour la base du four, un soubassement de 2m x 2m en blocs de corail maintenus par un mortier de chaux sans doute obtenu par calcination du corail. De l'élévation ne subsistaient que 8 fragments de brique. A proximité, les fouilles ont également révélé une aire de rejet identifiable à sa couche de cendres et aux nombreux restes d'animaux consommés. Le four a sans doute été abandonné par les Malgaches lorsqu'ils se sont établis plus en hauteur. De nombreux objets de la vie quotidienne ont été retrouvés.

- Briques réfractaires
- Petits ustensiles et vaisselle (objets récupérés de l'épave, conservés et/ou transformés par les Malgaches)
- Trépied, tisonnier, briquet, charbon de bois et plaque de cuisson (les Malgaches ont conservé et utilisé le feu pendant les 15 ans de leur survie)
- Coquille de triton (probablement utilisé comme louche)
- Bassines en plomb (devaient servir à récupérer l'eau de pluie et/ou conserver celle du puits)
- Cuillères en cuivre

2. Fabriquer et réparer

Au cours des 15 années de leur survie, les esclaves ont su répondre à leurs besoins primaires en transformant, réutilisant, réparant le peu resté à leur disposition.

• Outils et ustensiles : pierre à lest utilisée comme affûtoir, des objets en fer détournés de leur utilisation initiale, utilisation de feuilles de plomb pour fabriquer des bassines, des feuilles de cuivre pour fabriquer les cuillères, réparer certains récipients



Récipient en cuivre façonné puis réparé par les naufragés.
© Lise Saussus

3. S'abriter

La plupart des objets découverts l'ont été sur une zone d'habitat se trouvant sur la partie haute de l'île. En effet, les campements provisoires mis en place sur la plage après le naufrage sont abandonnés par les Malgaches après le départ des Français. Ils doivent se protéger des éléments naturels. Il est fort probable qu'un ouragan ait frappé l'île après le départ des Français. La chronologie de l'occupation de la zone d'habitat a pu être révélée grâce à l'étude de ses couches sédimentaires. Sont visibles de bas en haut, sur une coupe stratigraphique :

- le sol avant l'occupation
- la première occupation faite d'abris légers (sans doute les tentes réalisées grâce aux restes de voiles de l'*Utile*. Dans le sol sont retrouvés des ossements d'animaux consommés, de la cendre et de petits objets (notamment des clous)
- un niveau de quelques centimètres de sable marin, témoin d'un épisode climatique d'intensité moyenne qui pousse les Malgaches à opter pour un habitat plus solide.
- la couche supérieure, base des structures des constructions en dur.

Les trois dernières campagnes de fouilles ont progressivement mis au jour un hameau circulaire d'environ 300 m² composé de 12 bâtiments. Le résultat est toutefois partiel puisque la station météo est construite en partie à l'emplacement des habitations malgaches ³².

Néanmoins les équipes ont pu, dans un temps archéologique très court, 15 ans, déterminer une évolution et un déplacement au sein de cette zone d'habitat :

- les premiers bâtiments sont construits à l'Est puis abandonnés certainement suite à un épisode climatique
- déplacement vers l'Ouest avec des bâtiments qui s'ouvrent sur une place centrale, abandonnés également
- déplacement vers l'Ouest à nouveau, à l'abri d'un mur beaucoup plus épais (3,70m) qui recouvre en partie des bâtiments de la deuxième occupation et témoigne de la violence des éléments contre lesquels les naufragés doivent se protéger. Ce sont ces pièces qui étaient occupées lors du sauvetage en 1776 puisque la plupart des objets ont été retrouvés dans cette zone.

Le bâtiment 1 a été clairement identifié comme la cuisine du fait de la présence de très nombreux ustensiles de cuisine ainsi que la zone cendreuse du foyer. Les bâtiments de la seconde occupation étaient eux utilisés comme ateliers puisqu'on y a trouvé des enclumes (matérialisés sur la maquette par des clous dans le bâtiment 5).

Ce regroupement en hameau, qui donne l'image d'une communauté solidaire, va à l'encontre de l'organisation des habitats familiaux individuels alors pratiquée à Madagascar et témoigne de la grande faculté d'adaptation pratique et psychologique des naufragés. D'autres éléments prouvent que, luttant pour leur survie, ils ont fait fi de nombre de croyances et impératifs religieux fortement marqués à Madagascar :

- les bâtiments sont orientés sous le vent afin d'assurer une réelle protection contre les alizés violents qui soufflent d'Est en Ouest. Or, la tradition malgache veut, entre autre, que l'on construise une habitation orientée Nord-Sud, ce qui n'est pas le cas des bâtiments 1 et 2 par exemple. La porte doit être située à l'Ouest/Sud-ouest, ce qui n'est pas le cas de

³² Après un cyclone en 1956 qui balaie les premières installations, Météo France fait construire 2 bâtiments semi-enterrés qui s'appuient autant que possible sur les vestiges de murs du 18ème siècle tandis que les pierres des élévations sont réutilisées pour la station.

toutes les cellules. Dans certaines régions, celui qui la placerait au sud, deviendrait sorcier ; à l'est, verrait sa femme mourir ; et au nord, attirerait la foudre. A Tromelin, ce sont bien les conditions d'environnement qui ont prévalu sur la tradition.

- La nature même des matériaux utilisés en est un autre bon exemple.

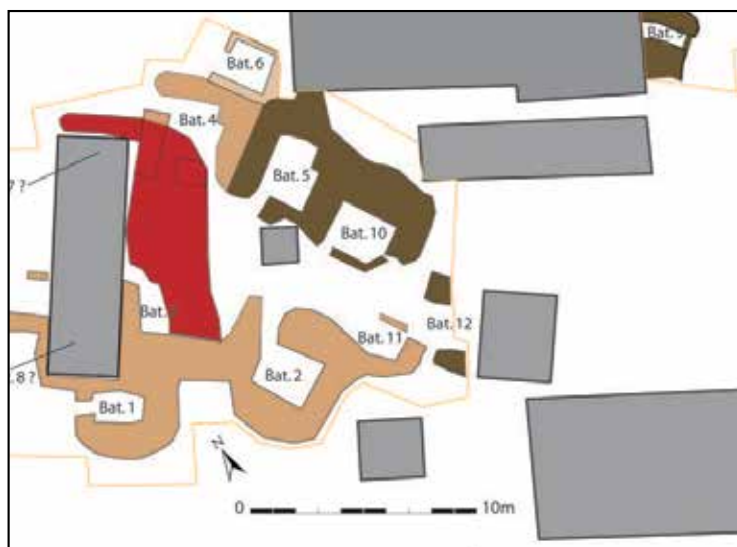
Le hameau est constitué d'une douzaine de petites cellules en pierres sèches dont le mur extérieur mesure souvent plus d'1,5 mètre d'épaisseur.

Les murs intérieurs présentent un appareil presque toujours identique ³³ : la base des murs est constituée de plaques de grès de sable ³⁴ posées verticalement. Sur cette base sont posés, à plat, des blocs de corail plus petits qui se chevauchent, évitant le recours à un mortier/liant. Cette utilisation de la pierre est totalement contraire à la tradition malgache.

L'habitat des vivants est traditionnellement construit en matières périssables (bois et adobe-briques en terre crue) comme le sont les hommes tandis que la pierre est réservée aux sépultures des morts. On peut donc imaginer les questionnements et bouleversements qui ont accompagné la construction de ces maisons de pierre.

Les cellules sont de petite taille ³⁵. Leur étroitesse est sans doute liée aux difficultés rencontrées pour fabriquer un toit à partir des matériaux à disposition sur l'île.

Difficile aussi de définir la hauteur exacte de ces habitations puisque la partie supérieure n'a pas été retrouvée et a même servi de soubassement aux premiers bâtiments de la station météo en 1954.



Plan d'ensemble des fouilles. © Thomas Romon, INRAP.



Si l'espace intérieur des bâtiments mis au jour est petit, les murs mesurent plus d'un mètre d'épaisseur et offrent une grande résistance aux assauts climatiques.

© J.-P. Rebeyrotte, GRAN

- maquette de la zone d'habitat
- plan des bâtiments découverts
- vue d'ensemble du site archéologique

³³ Si les principes de construction sont toujours les mêmes, on note toutefois quelques variantes d'une cellule à l'autre qui semblent indiquer soit une évolution dans le temps, soit l'hétérogénéité d'un groupe constitué d'esclaves prélevés en divers endroits de Madagascar et peut-être même d'Afrique.

³⁴ Sorte de béton naturel qui se forme par accumulation/concrétion de poudre de corail, de sable et d'eau, le tout chauffé par le soleil. Il se récupère en bord de plage.

³⁵ (de 2,3 à 2,7 m de longueur par 1,3 à 2,4 m de largeur)

4. Attendre, les traces d'une vie sociale ?

Les archéologues ont mis au jour dans la zone d'habitat quelques objets qui ne sont pas purement utilitaires :

- 2 bracelets appelés « vangovango » en malgache. Déjà existants à Foulpointe au 18^e siècle, ces ornements existent toujours aujourd'hui à Madagascar. S'ils sont portés par les femmes et les hommes, la finesse de ceux présentés ici indique plutôt une utilisation féminine. Des vertus sacrées et protectrices sont associées à ces bracelets mais diffèrent en fonction des zones géographiques. Ils peuvent ainsi protéger de la foudre, des crocodiles, des noyades ou des voleurs de bœuf. Aucun indice ne permet de savoir si les esclaves les portaient pendant la traversée à bord de l'Utile ou s'ils les ont fabriqués sur l'île. Cette dernière hypothèse suppose que l'un des esclaves connaisse la pratique des arts divinatoires permettant d'attribuer son charme protecteur à l'objet pendant sa fabrication grâce à des invocations ou des transes.
- des aiguilles associées à des pointes démêloirs. Elles permettent de maintenir la tradition du tressage des cheveux longs³⁶ des hommes et des femmes. Leur fabrication et utilisation témoignent tout autant d'un souci d'hygiène chez les naufragés que de la perpétuation d'une tradition ancestrale.
- de la monnaie percée. Trouvée lors de la dernière campagne de 2013, cette pièce portugaise de 10 reis datée de 1720 ou 1721 est percée de deux trous qui peuvent évoquer son utilisation comme ornement d'un bracelet. Des marins espagnols se trouvant à bord de l'Utile, on peut supposer que l'un d'eux possédait cette pièce.
- 3 fragments de chaînette en fil de cuivre ont été découverts en 2013. Leur aspect irrégulier indique qu'ils ont été fabriqués manuellement, probablement sur l'île. Leur utilisation reste inconnue mais pourrait être ornementale.

Tous ces objets peuvent laisser penser qu'une fois dégagés des impératifs liés à leur survie, les Malgaches ont renoué avec un semblant de vie sociale. Toutefois, ces objets, notamment les bracelets et les pointes démêloirs, portent une charge spirituelle forte. Ils sont donc aussi de véritables talismans protecteurs nécessaires à leur survie.

- Bracelets, chaînettes

³⁶ Porter les cheveux ras était un signe de deuil

³⁷ Supposément les Malgaches originaires des terres côtières, notamment de la côte Est, familiers avec l'Océan contrairement à ceux ayant grandi sur les plateaux volcaniques au centre de l'île.

5. Mourir à Tromelin

Si l'archéologie a permis de répondre à un grand nombre de questions concernant l'alimentation ou l'habitation des Malgaches, une grande inconnue demeure : la mort de la majorité d'entre eux.

Si l'on en croit les différentes sources à notre disposition, une soixantaine de Noirs sont abandonnés par l'équipage français le 27 septembre 1761 (une trentaine sont visiblement déjà morts lors des deux premiers mois) :

- 18 d'entre eux partent sur un radeau de fortune ³⁷ environ 3 ans après le naufrage (récit des rescapées)

- 6 d'entre eux partent également sur un radeau en juillet 1776 avec le matelot français du *Sauterelle* échoué sur l'île.

Pourtant, le 29 novembre 1776, seuls 7 femmes et un enfant de 8 mois sont sauvés par l'équipage de la *Dauphine*. Au moins une trentaine de Malgaches ont donc péri sur Tromelin après le départ des Français. Quelles en ont été les causes ? Sont-ils morts au début ou à la fin ? Quels rites funéraires furent suivis ? Autant de questions auxquelles les équipes de recherche espéraient trouver des réponses.

Les pratiques alors en cours en France mais aussi à Madagascar laissent penser que les naufragés ayant péri ont été enterrés. Si les requins ont pu être des auxiliaires efficaces concernant les noyés lors du naufrage, il est difficilement envisageable que des hommes morts sur l'île aient été jetés à l'eau. Les courants et la houle les auraient inmanquablement ramenés sur le rivage. Or, malgré les très nombreux sondages et prospections réalisés entre 2006 et 2013, aucune sépulture n'a pu être mise au jour. Seuls deux ensembles d'ossements humains appartenant à deux individus différents ont été trouvés en 2008 sur la zone d'habitat. Ils ne reposaient pas sur le niveau archéologique correspondant à la présence des naufragés mais au-dessus, sur le niveau de déblais de la station météo. On peut donc supposer que ces deux corps ont été déplacés de manière anarchique dans les années 1950. Cela veut-il dire que la station actuelle couvre l'aire de sépultures ?

Le premier squelette a été trouvé au-dessus de la cuisine. Le deuxième a été découvert au-dessus du bâtiment 3. Il s'agit d'un grand adolescent, robuste, sans doute un garçon. L'étude approfondie de ces deux individus n'a pas permis de déterminer la cause de leur mort mais ils ne présentent pas de trace de scorbut, carence ou anémie avant leur mort. Pour autant, une mort par déshydratation ou dénutrition aigüe est généralement trop soudaine pour laisser des lésions osseuses, rendant ainsi tout diagnostic impossible. Une chose semble être sûre : il n'y a pas eu d'épisode de cannibalisme sur l'île. Aucun ossement humain n'a été trouvé dans les zones de rejet près des foyers et les deux squelettes retrouvés ne présentent pas de trace de découpe ou de cuisson.

- Squelette

³⁷ Supposément les Malgaches originaires des terres côtières, notamment de la côte Est, familiers avec l'Océan contrairement à ceux ayant grandi sur les lateaux volcaniques au centre de l'île.

6. Le sauvetage des naufragés

Le calvaire des naufragés prend fin le 29 novembre 1776. Au cours de ces quinze années les mœurs ont changé ainsi que l'administration des îles qui passent sous contrôle royal suite à la faillite de la compagnie en 1769. En 1772, les suppliques de Castellan en faveur du sauvetage des naufragés aux directeurs de la Compagnie, et ignorées par ces derniers, sont réitérées auprès du ministre de la Marine. Peut-être que ce dernier y prête une oreille plus attentive mais ce n'est qu'en 1775 avec l'arrivée d'un navire de retour à Port-Louis annonçant que des naufragés avaient été aperçus sur l'île de sables que la décision est prise de porter secours aux rescapés.

Une première tentative de sauvetage échoue avec La *Sauterelle* au mois d'août 1775 et se solde, en raison de la houle, par le naufrage du canot. L'un des deux marins regagne le navire à la nage tandis que l'autre doit se résoudre à rejoindre les naufragés sur l'île. L'année suivante, suite à deux nouveaux échecs pour aborder l'île, le matelot désespéré, accompagné de trois hommes et deux femmes tente de gagner Madagascar avec un radeau fait avec des débris restant de l'*Utile* et dont la voilure est faite avec des plumes d'oiseau. Le groupe disparaît en mer.

Quatre mois plus tard, le gouverneur de l'île de France envoie la corvette la *Dauphine* commandée par l'enseigne de vaisseau Jacques-Marie Lanuguy de Tromelin secourir les naufragés. Aidé par un vent favorable, la corvette arrive en vue de l'île le 28 novembre 1776 au soir. Le lendemain, l'officier parvient à faire aborder l'île au moyen d'une chaloupe et d'une pirogue utilisée habituellement pour la pêche. En trois heures, sept femmes et un enfant de huit mois sont ramenés à bord de la *Dauphine* par l'officier Lepage en charge des opérations de sauvetage.

A leur arrivée à Port-Louis, les femmes ne sont pas affranchies mais seulement déclarées libres. Achetées en fraude, elles ne sont pas considérées par l'administration comme étant des esclaves.

L'enfant âgé de huit mois est baptisé le jour même Jacques Moïse. La mère est rebaptisée d'autorité Eve et la grand-mère Dauphine. Il est proposé aux rescapées d'être rapatriées à Madagascar ce qu'elles refusent. Maillart, l'intendant des îles, leur donne finalement asile dans sa maison.

7. Desforges-Boucher face aux critiques de ses contemporains

Texte de Bernardin de Saint Pierre resté dans le manuscrit du *Voyage à l'île de France* (1773)

Lors de son séjour à l'île de France en 1767-1768 où le souvenir du naufrage est encore très présent – Bernardin de Saint Pierre s'indigne dans le manuscrit du *Voyage à l'île de France*, du fait que l'on n'ait rien tenté pour sauver les rescapés pourtant situés à seulement quelques jours de mer. Cependant ce manuscrit n'a aucune portée puisqu'au moment de sa publication en 1773, l'auteur choisit de supprimer le passage de l'ouvrage.

Abbé Raynal, *Histoire des deux Indes* (1772)

Au début des années 1770 apparaissent les premiers mouvements de lutte contre l'esclavage. Dans son ouvrage encyclopédique, Raynal s'indigne : « À qui, barbares, ferez-vous croire qu'un homme peut être la propriété d'un souverain ; une femme, la propriété d'un mari ; un esclave, la propriété d'un colon ? ». Interdit dès sa parution, le livre connaît cependant par la suite un succès mondial.

***Réflexions sur l'esclavage des nègres* (1781) Condorcet**

Dans le sillage de ces premiers combats pour condamner l'esclavage, Condorcet porte la première critique publique de l'événement lorsqu'il publie en 1781 ses *Réflexions sur l'esclavage des nègres*. En réalité l'évocation de l'histoire du naufrage de l'Utile lui sert plus à démontrer combien les Blancs ne considèrent pas les Noirs comme leurs semblables qu'à raconter le fait pour lui-même. En effet le récit de Condorcet publié une deuxième fois en 1788 - alors que l'auteur entre à la Société des amis des Noirs - comporte de nombreuses inexactitudes comme par exemple le sauvetage attribué à la Sylphide et non à la Dauphine et la responsabilité du gouverneur est à peine effleurée. En réalité, les informations données à Condorcet par l'intermédiaire de Joannis, un ancien capitaine de la compagnie, sont manipulées via la sœur de Desforges-Boucher et à la demande de ce dernier. Ainsi dans son texte, Condorcet laisse sans commentaire la décision du gouverneur de ne pas secourir les naufragés : « M. des Forges, alors gouverneur de l'île de France, refusa d'envoyer un vaisseau sous prétexte qu'il courait risque d'être pris. »

***Voyage aux Indes et à Madagascar*, Abbé Rochon**

Une critique plus énergique de l'événement survient en 1791 avec l'Abbé Rochon, astronome de la Marine et présent sur l'île au même moment que Bernardin de Saint Pierre. En 1791 donc, Rochon consacre plusieurs pages au naufrage dans son *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*. Il y critique sévèrement la décision du gouverneur d'avoir refusé de porter secours aux naufragés. L'indignation de Rochon est-elle sincère ou seulement le fruit de l'opportunisme alors que l'époque voit les mentalités évoluer dans la ligne du discours de Mirabeau prononcé en 1790 sur l'inhumanité de l'esclavage ? La question reste ouverte étant donné qu'un document tiré d'une enquête menée sur l'île et concernant la période où Rochon y séjournait mentionne que ce dernier y achète deux esclaves.

***The Life And Strange Adventures of Robinson Crusoe*, Daniel Defoe**

Avant le naufrage de l'*Utile*, *Robinson Crusoe* inspiré de l'histoire du marin écossais Alexander Selkirk naufragé sur l'île Juan Fernandez publié en 1719 par Daniel Defoe est le récit de référence du naufrage, événement courant qui hante les marins.

Reproduction du radeau de la *Méduse* de Géricault

En 1818, deux ans après le naufrage de la *Méduse*, l'ingénieur Alexandre Corréard et le chirurgien de la marine Henri Savigny écrivent une relation du calvaire qu'ils ont enduré pendant treize jours à bord du radeau. Ils font directement référence à l'histoire de l'*Utile* sur le caractère inconcevable de laisser d'autres naufragés derrière soi sans rien tenter pour les secourir faisant ainsi écho à la critique de l'abbé Rochon. Le tableau de Géricault semble aussi faire référence à l'événement, un noir juché sur la pointe du radeau qui pourrait évoquer celle de l'île de Sable dans un ensemble associant espoir et désespoir.

Ce guide de visite s'appuie très largement sur le travail élaboré par l'équipe du musée d'histoire de Nantes

POUR UNE EXPLOITATION PÉDAGOGIQUE

Repères dans les programmes

Cycle 2

La formation de la personne et du citoyen

L'accès à des valeurs morales, civiques et sociales se fait à partir de situations concrètes, de confrontations avec la diversité des textes et des œuvres dans tous les enseignements. (...) Confrontés à des dilemmes moraux simples, à des exemples de préjugés, à des réflexions sur la justice et l'injustice, l'élève est sensibilisé à une culture du jugement moral : par le débat, l'argumentation, l'interrogation raisonnée, l'élève acquiert la capacité d'émettre un point de vue personnel, d'exprimer ses sentiments, ses opinions, d'accéder à une réflexion critique, de formuler et de justifier des jugements. Il apprend à différencier son intérêt particulier de l'intérêt général.

Domaine 3 du Socle commun de connaissances et de compétences et de culture (BO du 23 avril 2015)

Questionner le monde

- Se situer dans l'espace

*Lire des plans, se repérer sur des cartes
Situer les espaces étudiés sur une carte ou un globe*

- Se situer dans le temps

Se repérer dans le temps et mesurer des durées

Repérer et situer quelques événements dans un temps long

- Explorer des organisations du monde

Comparer quelques modes de vie des hommes et des femmes (alimentation, habitat, vêtements, outils, ...), et quelques représentations du monde

*Comprendre qu'un espace est organisé
Identifier des paysages*

Programme d'enseignement du cycle des apprentissages fondamentaux (BO du 26 novembre 2015)

Cycle 3

Histoire

- Se repérer dans le temps : construire des repères historiques

- Situer chronologiquement des grandes périodes historiques

- Ordonner des faits les uns par rapport aux autres et les situer dans une époque ou une période donnée

- Manipuler et réinvestir le repère historique dans différents contextes

En travaillant sur des faits historiques, les élèves apprennent d'abord à distinguer l'histoire de la fiction et commencent à comprendre que le passé est source d'interrogations.

Si les élèves sont dans un premier temps confrontés aux traces concrètes de l'histoire et à leur sens, en lien avec leur environnement, ils sont peu à peu initiés à d'autres types de sources et à d'autres vestiges, qui parlent de mondes plus lointains dans le temps et dans l'espace. Ils comprennent que les récits de l'histoire sont constamment nourris et modifiés par de nouvelles découvertes archéologiques et scientifiques et des lectures renouvelées du passé. Les démarches initiées dès le CM1 sont réinvesties et enrichies : à partir de quelles sources se construit un récit de l'histoire des temps anciens ? Comment confronter traces archéologiques et sources écrites ?

Si le programme offre parfois des sujets d'étude précis, les professeurs veillent à permettre aux élèves d'élaborer des représentations globales des mondes explorés. L'étude de cartes historiques dans chaque séquence est un moyen de contextualiser des sujets d'étude. Tous les espaces parcourus doivent être situés dans le contexte du monde habité dans la période étudiée. Les professeurs s'attachent à montrer les dimensions synchroniques et diachroniques des faits étudiés. Les élèves poursuivent ainsi la construction de leur perception de la longue durée.

Programme d'enseignement du cycle de consolidation (BO du 26 novembre 2015)

Géographie

Se repérer dans l'espace, construire des repères géographiques

- Nommer et localiser les grands repères géographiques
- Nommer et localiser un lieu dans un espace géographique
- Nommer, localiser et caractériser des espaces

La notion d'habiter est centrale au cycle 3 ; elle permet aux élèves de mieux cerner et s'approprier l'objectif et les méthodes de l'enseignement de géographie. En géographie, habiter ne se réduit pas à résider, avoir son domicile quelque part. S'intéresser à l'habiter consiste à observer les façons dont les humains organisent et pratiquent leurs espaces de vie, à toutes les échelles. Ainsi, l'étude des « modes d'habiter » doit faire entrer simplement les élèves, à partir de cas très concrets, dans le raisonnement géographique par la découverte, l'analyse et la compréhension des relations dynamiques que les individus-habitants et les sociétés entretiennent à différentes échelles avec les territoires et les lieux qu'ils pratiquent, conçoivent, organisent, représentent.

Programme d'enseignement du cycle de consolidation (BO du 26 novembre 2015)

Histoire des arts

L'enseignement pluridisciplinaire et transversal de l'histoire des arts structure la culture artistique de l'élève par l'acquisition de repères issus des œuvres et courants artistiques divers et majeurs du passé et du présent et par l'apport de méthodes pour les situer dans l'espace et dans le temps, les interpréter et les mettre en relation. Il contribue au développement d'un regard sensible, instruit et réfléchi sur les œuvres. Tout au long du cycle 3, l'histoire des arts contribue à créer du lien entre les autres enseignements et met en valeur leur

dimension culturelle.

L'histoire des arts intègre autant que possible l'ensemble des expressions artistiques du passé et du présent, savantes et populaires, occidentales et extra occidentales.

Son enseignement s'appuie sur le patrimoine, tant local que national et international, en exploitant notamment les ressources numériques. Constitutif du parcours d'éducation artistique et culturelle de l'élève, il associe la fréquentation des œuvres et l'appropriation de connaissances sans s'arrêter aux frontières traditionnelles des beaux-arts, de la musique, du théâtre, de la danse, de la littérature et du cinéma. Il repose sur la fréquentation d'un patrimoine aussi bien savant que populaire ou traditionnel, aussi diversifié que possible. Il s'enrichit des pratiques artistiques de tous ordres.

- *Relier des caractéristiques d'une oeuvre d'art à des usages, ainsi qu'au contexte historique et culturel de sa création*
- *Mettre en relation une ou plusieurs œuvres contemporaines entre elles et un fait historique, une époque, une aire géographique ou un texte, étudiés en histoire, en géographie ou en français.*
- *Mettre en relation des oeuvres et objets mobiliers et des usages et modes de vie.*
- *Se repérer dans un musée, un lieu d'art, un site patrimonial*
- *Se repérer dans un musée ou un lieu d'art par la lecture et la compréhension des plans et indications.*
- *Etre sensibilisé à la vulnérabilité du patrimoine.*
- *Premiers grands principes d'organisation muséale.*
- *Métiers de la conservation, de la restauration et de la diffusion.*
- *Identification et localisation d'une œuvre ou d'une salle.*

Programme d'enseignement du cycle de consolidation (BO du 26 novembre 2015)

Enseignement morale et civique

La sensibilité : soi et les autres

Respecter autrui et accepter les différences : respect des autres dans leur diversité, les atteintes à la personne d'autrui ; respect des différences, tolérance ; respect de la diversité des croyances et des convictions ; le secours à autrui.

Le jugement : penser par soi-même et avec les autres

Nuancer son point de vue en tenant compte du point de vue des autres : les préjugés et les stéréotypes (racisme, ...)

BO spécial n°6 du 25 juin 2015

Pré-requis à la visite de l'exposition

Histoire

- Identifier les sources de l'histoire, et en particulier l'archéologie -
cf. TDC n° 929, *L'Archéologie*, Février 2007 et Anne Flouest/Jean André, *L'archéologie au quotidien*, CNDP réseau, 2001
- Situer l'histoire des esclaves oubliés de Tromelin dans le contexte de l'Europe coloniale du XVIII^e siècle (commerce triangulaire, commerce en droiture, colonies, ...)

Géographie

- Repérer les lieux évoqués dans l'exposition (Bayonne, Les Mascareignes, Madagascar, Tromelin) sur des cartes à différentes échelles et un globe
- Evoquer la France d'outre-mer actuelle, en particulier les TAAF -
cf *Géographie à vivre*, Accès éditions, (Tome 3, Période 3 : la France dans le monde)
- Travailler sur la notion d'habiter de nos jours à Madagascar et dans les îles de la Réunion, Maurice et Tromelin

Prolongements à la visite de l'exposition

Littérature/écriture

- Lecture suivie de l'album « Les Robinsons de l'île Tromelin »
- Etude de certaines planches de la BD « Les esclaves oubliés de Tromelin »
- Lecture et écriture de robinsonnades
- Lire et étudier des carnets de voyage.
- Ecrire un carnet de voyage en se mettant à la place de l'un des personnages évoqués dans l'exposition (un naufragé blanc, un naufragé esclave, un des matelots de la *Dauphine* qui participe au sauvetage des rescapés, ...), en lien avec les arts plastiques

Cf. *Projet lecteur*, Accès éditions (6. Le récit de voyage)

Et www.cndp.fr/crdp-creteil/telemaque/comite/voyage.htm (Du carnet de voyage au récit de voyage, pistes d'écriture et bibliographie, site Télémaque, littérature de jeunesse, CRDP de l'Académie de Créteil)

- *Ecrire des SOS pour des bouteilles à la mer*

Histoire des arts

Découverte et étude d'œuvres faisant référence à l'archéologie

Anne et Patrick Poirier

Ils se définissent comme sculpteurs-archéologues. Ils s'inspirent des fouilles qui exhument des monuments, voire des villes entières, par fragments. Pour eux la destruction est une phase dynamique de l'architecture, car il est possible alors de comprendre la totalité des édifices. Par ailleurs, l'antiquité qui les fascine n'est pas celle des historiens mais celle de la mythologie et des légendes, celle notamment de la lutte des Titans et des dieux. S'ils copient le style des monuments connus, c'est pour construire un autre monde, enfoui depuis des millénaires sous le sol de l'Italie, la Grèce ou d'ailleurs. Ce sont des sites immémoriaux, des «

archétypes perdus », une humanité souvent gigantesque, au-delà de la mémoire, qu'ils évoquent dans leurs villes imaginaires. C'est la valeur poétique de l'archéologie et le mystère impénétrable qu'elle peut faire surgir, qui les inspire. Le travail de la sculpture se poursuit parallèlement à l'invention littéraire (récits romancés de fouilles, élaboration de textes perdus d'une bibliothèque anéantie). Ils font de grandes maquettes où se situent des édifices en ruines (cf. *Ausée*) ou des installations grandeur nature (cf. *la mort d'Ephialtes*)



Omar Youssoufi

Il invente des vestiges dans lesquels les « traces et les signes sont libérés de leurs codes, ils redeviennent une écriture graphique ».

Axel Cassel

Il installe des sculptures et objets fabriqués dans son atelier sur des sites de chantiers, des maisons détruites ou condamnées, donc des endroits qui eux-mêmes appartiennent dans un très court laps de temps, parfois au bout de quelques jours, au passé, et ne peuvent continuer à exister que dans notre mémoire. Les thèmes du temporel, de la mort, des rites et l'implication du corps occupent une place privilégiée dans cette démarche. Ces sites « inventés » sont parfois offerts à une pseudo-fouille archéologique par des enfants.

WOM JU LIM

Cette artiste coréenne explore la relation entre le corps, l'espace et la mémoire. Elle s'interroge notamment sur l'impact de l'environnement culturel sur notre perception et sur le rôle des médias qui se confondent à notre expérience personnelle. Sa réflexion prend la forme d'installations multimédias qui associent sculptures, jeux de lumière et projections vidéos/photos. Cette combinaison, qui immerge le spectateur dans une expérience ludique et poétique, permet à Won Ju Lim d'évoquer des thèmes antagonistes comme le passé et le présent, la présence et l'absence, la mémoire et le fantasme, l'individuel et le collectif.

Ses œuvres les plus connues sont des structures cubiques en plexiglass translucide et coloré empilées les unes sur les autres de façon à recréer des bâtiments. Ces sculptures sont éclairées par des projections d'images de paysages urbains, qui par réfraction, se retrouvent projetées de façon déformée sur le mur. Les installations de Won Ju Lim se réfèrent autant à ses souvenirs et impressions des différents lieux qu'elle a visités, qu'à l'histoire de l'architecture, le cinéma, la littérature.



MARK DION

Connu pour ses installations complexes inspirées des laboratoires scientifiques, Mark Dion s'intéresse particulièrement au rapport que l'homme entretient à la nature à travers la construction du savoir et des discours scientifiques ayant cours depuis l'Antiquité. Ses projets se parent souvent des atours de l'expédition naturaliste,

archéologique, impliquant parfois la figure de l'artiste imitant la tenue et les gestes de l'explorateur, le biochimiste, le détective ou l'archéologue. En résultent des installations que l'on rapproche volontiers des cabinets de curiosité qui se répandent en Europe au XVI^e siècle, mais dont les ambitions sont tout autres. Mark Dion imite et surtout pervertit le goût pour la classification : il emprunte les méthodes, les attributs, le vocabulaire, pour mieux interroger le savoir et le phénomène de monstration. L'humour et le caractère volontiers absurde de ses œuvres révèle bien vite le désir profond de l'artiste de confronter les limites du savoir scientifique à la réalité de la nature.



TSUYOSHI OZAWA (Les Koropokkuru)

« Cet artiste japonais réalise une œuvre de grande maturation, lente et sans volonté de coller forcément à l'actualité. Sa série « My knowledge about Koropokkuru » est une réponse à toutes ces théories anciennes concernant la supériorité arrogante d'un peuple sur un autre. Reprenant les thèses farfelues d'un anthropologue du début de l'ère Meiji, Ozawa réalise de fausses fouilles archéologiques au fond de son jardin, reconstitue les fossiles d'une culture qui n'a jamais existé, celle d'un peuple nippon qui serait physiquement petit car né dans les excavations d'une montagne, vivant sous les feuilles d'un arbre, pêchant des truites surdimensionnées. » (Eric Mézil, extraits du catalogue *Ozawa Tsuyoshi : Answer with Yes and No*, Mori art museum, 2004

JEPHAN DE VILLIERS

A partir de matières naturelles collectées en forêt, Jephan de Villiers crée une civilisation imaginaire, « l'Arbonie ». Les habitants en sont visibles. Leurs proportions varient de quelques dizaines de centimètres pour les plus petites, à un peu moins d'un mètre pour les plus grandes. Les foules, souvent évoquées, peuvent s'insérer dans des retables de bois, dans des coffres ou cheminer en masse.

CHARLES SIMMONDS

Dès 1970, cet artiste américain invente une civilisation d'hommes minuscules, les Little people, qui vivaient dans des habitations de petites briques assemblées avec minutie. Charles Simmonds construit leurs demeures, à demi ruinées, dans les quartiers les plus déshérités de New York, en accrochant ses Dwellings de terre glaise aux murs lépreux de bâtisses abandonnées. Les passants le regardaient travailler et se mettaient à lui raconter les difficultés de leur vie ; le sculpteur, à son tour, expliquait qu'un peuple invisible habitait des maisons de terre qu'il fabriquait ; il évoquait les générations successives, les chasseurs séjournant dans les failles des parties hautes et les pasteurs qui vivaient en bas. Les demeures fragiles avaient une vie éphémère, détruites par les intempéries ou par les accidents inévitables dans les quartiers surpeuplés.



Découverte et étude d'œuvres faisant référence à des naufrages

MOYEN ÂGE

Des œuvres appartenant à la suite innombrable des polyptyques dédiés à des saints, comme par exemple :

Fabrizio, *Saint Nicolas de Bari*, vers 1425
Saint Nicolas de Bari, patron des marins, sauve les passagers d'un navire malmené par la tempête.

Giovanni di Paolo Grazia, *Saint Nicolas de Tolentino sauvant un bateau*, 1457

XVII^e EN HOLLANDE, ITALIE, FRANCE

Avec l'expansion maritime européenne, la mer s'ouvre jusqu'aux Indes et devient un sujet potentiel. La peinture de mer entre dans l'histoire de l'art.

Le naufrage devient l'élément fondateur de l'art maritime hollandais.

L'école de Haarlem fait autorité pendant le premier quart du XVII^e (Vroom, Cornélis, Claez, Verbeeck et Willaertz).

Au même moment, l'Italie se prend d'un goût immodéré pour une peinture échevelée de la mer. A partir de la première moitié du XVII^e, une école génoise produit frénétiquement, dans l'esprit du baroque, naufrages et tempêtes (Tassi, Tavella, Mulier).

Louis XIV appelle à Versailles au titre de « peintre du Roi pour les mers »

Van Plattenberg, puis Borzone.

XVIII^e SIÈCLE EN FRANCE ET

EN ANGLETERRE

Les calamités nautiques ne constituent pas un grand sujet en France. Le peintre Joseph Vernet, imprégné de l'esthétique italienne et des « Marines agitées » de Salvator Rosa, imagine cependant avant ses représentations plus calmes et magistrales des ports de France, quelques littoraux tempétueux. L'initiation de l'Angleterre fut le fait du transfuge français Louthembourg qui importe en 1771 à Londres avec beaucoup de succès ses tempêtes.

A L'ÉPOQUE ROMANTIQUE

L'art maritime européen est brillant : Delacroix, Géricault, Isabey, Le Poittevin,

ainsi que les trois premiers peintres officiels du département de la marine (Garneray, Crépin, Gudin). Victor Hugo dessine et fait des lavis à l'encre noire de scènes dramatiques de la mer. Turner peint en 1805 un naufrage qui annonce sa recherche d'une expression picturale de la démesure. Il reviendra fréquemment sur les dimensions dramatiques de l'océan. Aivazovski est aussi une des grandes figures de l'imaginaire romantique.

Découverte et étude d'œuvres autour l'île

INSTALLATION

Christo et Jeanne Claude, *Surrounded islands*, 1980-1983

Les artistes ont ceinturé d'une toile rose fuschia onze îlots artificiels qui servent de décharge à ordures dans la baie de Biscayne (Miami, Floride)



PEINTURE

Marc Chagall, *Le message d'Ulysse*, 1969

Fresque de 11 mètres représentant les étapes du périple d'Ulysse, ponctuées par des îles

Giorgio de Chirico, *Le retour d'Ulysse*, 1968

Interprétation parodique du mythe qui, par l'inversion des éléments, évoque, sur le mode de la dérision, l'idée du voyage intérieur immobile

ARCHITECTURE

Palm islands, *île de Jumeirah*, Dubaï

Vu du ciel, cet archipel a la forme d'un palmier. Le tronc et l'arc abritent de vastes complexes touristiques et commerciaux ; les palmes, des villas pour une clientèle fortunée.

Lilypad dans la baie de Monaco

L'architecte belge Vincent Callebaut a conçu le projet d'une cité flottante pour réfugiés climatiques qui répondrait aux besoins d'extension territoriale

de certains états côtiers.

L'île AZ de Jean-Philippe Zoppini

Maquette d'un complexe flottant autonome

ARTS PLASTIQUES

- Créer des archéologies et civilisations imaginaires

Ancrages artistiques : voir ci-dessus

- Créer de faux inventaires archéologiques et/ou des cabinets de curiosités

- Ancrages artistiques : Mark Dion, Thomas Grünfeld, André Breton, Yolande Fièvre

- Travailler autour de cartographies imaginaires

Ancrages artistiques : Dennis Oppenheim, Alighiero e Boetti, Richard Long, Stalker, David Renaud, Yves Klein, Molly Holmberg

- Fabriquer des talismans pour survivre sur une île déserte

Ancrages artistiques : travaux de l'artiste Sydney Scherr, les amulettes égyptiennes, gri-gri africains

Bibliographie Enseignants

1. OUVRAGES SUR TROMELIN

Max Guérout/Thomas Romon,
Esclaves oubliés de Tromelin,
CNRS Editions, 2010,
réédition augmentée 2015

Max Guérout,
Tromelin, Mémoire d'une île,
CNRS Editions, 2015

Sylvain Savoia,
Les esclaves oubliés de Tromelin,
Aire libre-Dupuis, 2015 (BD dont les
planches apparaissent dans l'expo)
Irène Frain, *Les naufragés de l'île
Tromelin, J'ai lu,* 2009 (roman)

2. OUVRAGES SUR L'HISTOIRE DU XVIII^e SIÈCLE

Bordeaux au XVIII^e siècle,
Le commerce atlantique et l'esclavage,
Le festin/Musée d'Aquitaine, 2010

Marcus Rediker,
*A bord du négrier, une histoire atlantique
de la traite,* Seuil, 2013

Jean Meyer,
Esclaves et négriers,
Découvertes Gallimard, 2007

René Favier,
*Les Européens et les indes orientales au
XVIII^e siècle,* Synthèse histoire Ophrys,
1997

3. SITES INTERNET

<http://minisites-charte.fr/sites/alexandrine-civard-racinais/>
Site de l'auteure des *Robinsons de l'île Tromelin* dans lequel vous trouverez notamment un résumé de son ouvrage, un mini quizz sur celui-ci, des documents pour le cycle 3 (ressources mises en ligne par le musée d'histoire de Nantes), des ressources mises en ligne par les TAAF,

un questionnaire en prolongement de la visite de l'expo et des activités en prolongement de la lecture de l'ouvrage.

www.taaf.fr/les-esclaves-oublies-de-tromelin

Site des TAAF (Terres Australes et Antarctiques Françaises) dans lequel vous trouverez notamment un journal quotidien de la campagne de fouilles de 2013 ainsi qu'une rétrospective des trois autres campagnes de fouilles sur Tromelin.

www.inrap.fr

Le site de l'INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives) dans lequel vous trouverez, en tapant « Tromelin » dans recherches, de nombreux articles dont un dossier thématique conçu en lien avec l'expo, des photos de l'île actuelle, du mobilier et des structures découverts lors des campagnes de fouilles.

archeonavale.org/gran2012/index.php/2012-02-13-18-51-03/mission-2013
La dernière mission de fouilles sur l'île Tromelin racontée par Max Guérout (GRAN : Groupe de Recherches en Archéologie Navale) lui-même sous forme de carnet de bord.

4. DOCUMENTATION PÉDAGOGIQUE

TDC n° 983,
L'imaginaire de l'île, novembre 2009

TDC n° 929,
L'Archéologie, Février 2007

TDC n°1058,
Les sciences de l'archéologie, juin 2013

Anne Flouest/Jean André,
L'archéologie au quotidien,
CNDP réseau, 2001

Michèle Mazalto,
Arts visuels et temps, Sceren, 2010

Yves Le Gall,
*Arts visuels et voyages, civilisations
imaginaires, Sceren, 2007*

Dossier sur les « Robinsonnades »
[http://www.cndp.fr/crdp-toulouse/spip.
php?page=dossier&num_dossier=81](http://www.cndp.fr/crdp-toulouse/spip.php?page=dossier&num_dossier=81)
**Vidéo de 50' sur les fouilles de Tro-
melin :**[https://www.youtube.com/
watch?v=HzKblzJBz6U](https://www.youtube.com/watch?v=HzKblzJBz6U)

Bibliographie Enfants

1. HISTOIRE/ARCHÉOLOGIE

Max Guérout
Esclaves et négriers,
Collection voir l'histoire, Fleurus,
2012 (avec un CD sur les fouilles
de Tromelin) Il s'agit d'un ouvrage
documentaire.

Francis Dieulafait,
Copain de l'archéologie, Milan,
2016 (réédition)

Raphaël de Filippo,
L'archéologie à petits pas,
Actes Sud junior/INRAP,
2007

Philippe de Carlos,
Le dico de l'archéologie,
De la Martinière jeunesse, 2006

BTJ 515,
Qu'est-ce que l'archéologie ?,
éditions PEMF, mars 2006

David Macaulay,
La civilisation perdue,
Deux coqs d'or, 1982

2. TROMELIN

**Alexandrine Civard-Racinais/
Aline Bureau,**
*Les Robinsons de l'île Tromelin,
L'histoire vraie de Tsimiavo,*
Belin, 2016

Il s'agit d'un magnifique album,
avec quelques pages documentaires
en fin.

- Mon quotidien 27 avril 2016
- Histoire Junior n°47, 23 novembre
2015

3. LES « ROBINSONNADES »

Bibliographie sur le site Ricochet
[http://www.ricochet-jeunes.org/
themes/theme/232-robinson-
robinsonnade](http://www.ricochet-jeunes.org/themes/theme/232-robinson-robinsonnade)

Service Médiation du musée d'Aquitaine
Renseignements et contact

Eliette Sauvan

Enseignante mise à disposition au Musée d'Aquitaine – *décembre 2016*

e.sauvan@mairie-bordeaux.fr

eliette.sauvan@ac-bordeaux.fr

05 56 01 51 02

Graphisme : Catherine Delsol

Imprimerie : Service Reprographie / Bordeaux-Métropole



Musée d'Aquitaine
20, cours Pasteur – 33000 Bordeaux
Tél : 05 56 01 51 00
Ouvert du mardi au dimanche
De 11 heures à 18 heures
Fermé lundi et jours fériés
www.musee-aquitaine-bordeaux.fr

