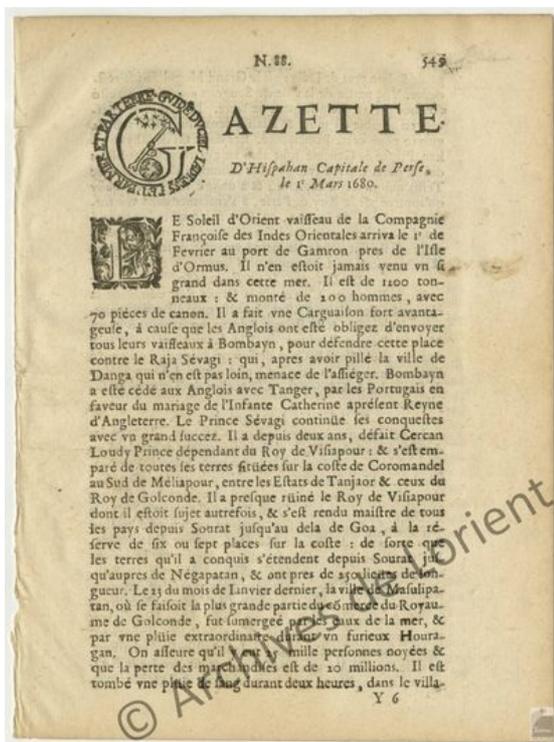


Le document du mois d'avril

Vaisseau Soleil d'Orient de la Compagnie des Indes Orientales



Vaisseau Soleil d'Orient de la Compagnie des Indes Orientales, 14 octobre 1680 © Archives de Lorient - 5 Z 131

Vaisseau *Soleil d'Orient* de la Compagnie des Indes Orientales. Gazette n°88, édité en vieux français, à Paris aux Galeries du Louvre, devant la rue S. Thomas, le 14 octobre 1680.

Publication contenant plusieurs articles dont un article sur le Soleil d'Orient, vaisseau de la *Compagnie française des Indes Orientales*, arrivé le 1er février 1680 au port de Gamron (actuel port d'Abas en Iran) près de l'île d'Ormus (île iranienne à la position stratégique située dans le détroit d'Ormuz) : " Il n'en était jamais venu un si grand dans cette mer. Il est de 1 200 tonneaux : & monté de 200 hommes, avec 70 pièces de canon. Il a fait une cargaison fort avantageuse, à cause que les Anglais ont été obligé d'envoyer tous leurs vaisseaux à Bombay, pour défendre cette place contre le Raja Sévagi. " [...] Écrit d'Hispanhan (Isfahan en Iran) capital de Perse, 1er mars 1680.

Il s'agit du troisième et dernier voyage du vaisseau avant son naufrage en novembre 1681.

Le *Soleil d'Orient* est le premier grand vaisseau construit sur le chantier du Faouédic par la *Compagnie des Indes Orientales*.

La ville de Lorient tiendrait son nom de ce navire : les ouvriers travaillant à la construction du navire auraient appelé le lieu du chantier Le Soleil d'Orient puis raccourci L'Orient. D'ailleurs, le 2 août 1667, le recteur de Ploemeur baptise le fils d'un charpentier travaillant à " l'Orient ". Ce terme s'applique très bien au navire puisque par exemple ne disait-on le Bayonnais pour désigner le Saint-Jean de Bayonne.

Le chantier du *Soleil d'Orient* démarre en février 1667 sous la direction du maître charpentier hollandais Anton (dit Antoine) Looman. Il s'agit d'un vaisseau de commerce de 60 canons et 1 000 tonneaux. La plupart des documents désigne toutefois le vaisseau sous le simple vocable de l'Orient. La coque et le jardin du vaisseau sont peints en " verdelet " en avril 1770. Pour constituer la flotte de la compagnie

d'État, trois plus petits vaisseaux dont la construction avait commencé peu de temps avant en 1666 sont mis en service dont la frégate *L'Aigle d'or* (150 tonneaux), la frégate la *Force* (150 tonneaux) toutes deux armées à partir d'octobre 1667 pour un départ vers Madagascar en mars 1668 et une galiote de 80 tonneaux. Il faut attendre l'année 1687 pour qu'un nouveau chantier de construction de navire soit lancé, avec la prise en main par la Marine pour la réorganisation du site.

Le *Soleil d'Orient* est appareillé le 6 mars 1671 avec à son bord le directeur général Claude Gueston et une cargaison d'un montant de 468 979 livres.. Il part du Port-Louis vers les comptoirs d'Asie pour un voyage aller-retour qui doit durer de 14 à 26 mois (dont 11 à 20 en mer) en fonction des aléas de la navigation, de la durée des escales et des routes empruntées. Le même jour deux autres navires partent de Port-Louis : le *Saint Jean-Baptiste* de 600 tonneaux et le houcre *Petit Saint-Louis* (100 tonneaux). Le *Saint Jean-Baptiste* commandé par le capitaine Herpin et ayant à son bord le directeur Barthélemy Blot arrive à Surate en Inde le 26 octobre 1671. Le voyage inaugural du *Soleil d'Orient* se fait sous le commandement du capitaine Labeda mais le navire essuie une tempête et démâte à 100 lieux du port de La Rochelle, est contraint de s'y réfugier pour les réparations nécessaires. Claude Gueston embarque alors sur le *Saint-Esprit* (600 tonneaux) pour une traversée de huit mois jusqu'à Surate.

Les réparations effectuées, il est trop tard pour repartir, le navire ayant raté la bonne saison pour le départ. En effet, la navigation transocéanique obéit à un calendrier strict lié aux vents dominants. Au départ de l'Europe, l'appareillage se fait entre octobre et mars pour bénéficier de la mousson du sud-ouest qui souffle en océan Indien d'avril à octobre.

Il retourne à Lorient, contraint d'attendre plusieurs mois l'arrivée de la bonne saison et un an plus tard, le 12 mars 1672, il est réarmé pour enfin effectuer son premier voyage vers les Indes. Pour accompagner le *Soleil d'Orient*, la Compagnie y adjoint le houcre *Saint-Robert* commandé par le capitaine Bourg. Arrivé à bon port au mois d'août, il charge une cargaison avec des caisses de poivre et d'épices, du bois de santal et surtout des étoffes (indiennes) de coton. Il quitte l'Inde en janvier 1673. Après une mauvaise navigation, poussé par les vents et les courants, il est obligé de relâcher à proximité des côtes de l'île du Mozambique (proche de l'île Madagascar). Le navire est, faute de vent, immobilisé durant plusieurs semaines dans cette région sous contrôle portugais où la fièvre jaune et la malaria décime la population. Les provisions s'épuisent et le scorbut commence à frapper. Dès que la nouvelle parvient aux directeurs de la *Compagnie des Indes Orientales*, ils décident d'envoyer un navire à la rescousse du fleuron de leur flotte. Le 13 février 1674, la Compagnie affrète le vaisseau le Blanc Pignon (500 tonneaux) avec un équipage de secours, soit 250 hommes à bord, afin de venir en aide au *Soleil d'Orient*. Le 9 septembre 1674, le vaisseau en perdition est enfin ravitaillé. Il ne reste à bord que sept hommes valides sur 300. Le navire est de retour des Indes en août 1675 avec sa cargaison qui remporte un vif succès lors de la vente à La Rochelle.

Encore aujourd'hui, il existe plusieurs incertitudes sur les événements. Une autre version de l'histoire raconte par exemple que le commandant du *Soleil d'Orient* aurait négocié avec le gouverneur Portugais quelques marchandises en échange de matelots volontaire pour gagner la France. Le navire repart alors le 12 juillet et atteint la ville de La Rochelle en août 1675.

Le vaisseau est réarmé en 1677 puis en 1678 mais il ne peut sortir de la rade de Lorient à cause d'un blocus organisé par les Provinces-unies (Saint-Empire, le Brandebourg et l'Espagne) au large de Groix. Ces préparatifs ont alors coûté 200 000 livres à la Compagnie. Faut de moyens financiers pour l'armement, il reste deux ans au ponton. La traité de Nimègue signé le 10 août 1678 met fin à la guerre de Hollande commencée en 1672. Le 1^{er} février 1679, il quitte enfin L'Orient, direction les Indes afin d'y effectuer du cabotage inter-comptoirs. Il est chargé de 300 000 livres d'or et de 100 000 livres de marchandises (dentelles, mercerie, armes à feu, armes blanches, chapeaux, canons de six, boulets, fer, plomb, cuivre...). Arrivé en août à Surate, il passe deux années de voyage, de comptoir en comptoir, sans incident notable. Il ne le sait pas encore mais c'est son dernier aller sans retour. Le premier comptoir de la Compagnie des Indes Orientales est installé à Surate (ouest de l'Inde) en 1668. Outre Rajapour (1669), Mazulipatam (1669), Tilcery (1672), le comptoir de Pondichéry (1673) émerge en 1674. La Compagnie qui souhaite établir un comptoir au Siam et asseoir la puissance du royaume de France en Orient, envoie à la capitale Juthia, le navire le *Vautour* en 1680. Le représentant de la Compagnie des Indes est chaleureusement accueilli par le roi de Siam Phra-Narai qui lui accorde de nombreux privilèges. Le 24 décembre 1680, celui-ci décide d'envoyer en France une ambassade avec de nombreux présents pour le roi Louis XIV pour qui il a une grande admiration et dénomme affectueusement son cousin, pour la reine, le dauphin, la dauphine, le duc de Bourgogne, Colbert, le directeur général de la Compagnie Berryer, des nobles, le pape et la cour de Rome.

L'ambassadeur de Siam, accompagné de deux adjoints et de vingt valets, monte à bord du *Vautour* chargé de 60 caisses remplies de cadeaux somptueux. L'inventaire complet de sa cargaison représente 27 pages : canons ouvragés garnis d'argent, aiguières (vases à anse et à bec), flacons, vases, coupes, services de table dont un en or massif offert par l'empereur du Japon au trône de Siam qui compte plus de 1 000 pièces, figurines, porcelaines de Chine et du Japon, chaînes ouvragées en or, coffres, tables, cabinets, buffets, vases en or et en argent, diamants, des lettres d'amitié écrites sur feuilles d'or, deux éléphants en or massif revêtus de couverture ornée de pierres précieuses... À ces biens précieux s'ajoutent de nombreuses épices, des étoffes de coton, des étoffes de soie et d'autres produits fruits du commerce effectué depuis plus d'un an dans la région. Le 10 janvier 1681, après deux semaines de traversée pénible, le navire arrive à Bantam (royaume situé dans l'ouest de l'île de Java en Indonésie) où la Compagnie des Indes Orientales possède un établissement.

En surcharge, le *Vautour* est jugé trop petit pour une telle cargaison sur une si grande traversée jusqu'à la France.

Après plusieurs mois d'attente, l'ambassade décide d'affréter le navire le *Soleil d'Orient* qui est arrivé à Bantam le 24 juin 1681. Le 16 septembre 1681, le *Soleil d'Orient*, sous le commandement du capitaine de Boispéan, est armé à Bantam. À la cargaison initiale, le roi de Batam ajoute un coffre de diamant. L'ambassade du roi de Siam embarque à son bord avec la cargaison d'une valeur estimée de plus de 800 000 livres (15 millions d'euros). Du 1^{er} octobre au 1^{er} novembre, il fait une première escale à l'île Bourbon (île de la Réunion) où il est accueilli par le père Bernardin gouverneur de l'île. Il s'y approvisionne en eau,

en vivre et des fuites inquiétantes à la coque sont réparées. En novembre, il fait à nouveau escale à Fort-Dauphin (ville du sud-est de Madagascar aujourd'hui appelée Tonalaro). Il est attendu en France pour le mois de mars 1682.

Peu après son appareillage, le vaisseau disparaît. Le naufrage aurait eu lieu au large de la pointe d'Itapere, à quatre lieues de Fort-Dauphin, à l'est de Madagascar. Il ne reverra jamais les côtes de la Bretagne et le vaisseau est attendu en vain à Lorient. Le roi de Siam, étonné de ne recevoir aucun remerciement de la part du roi de France, décide d'envoyer une seconde ambassade (deux ambassadeurs, huit mandarins, quatre secrétaires et vingt valets). Le 22 décembre 1685, un nouveau vaisseau chargé de précieux cadeaux se dirige vers la France. Il arrive à Brest le 18 juin 1686. La délégation est reçue à Versailles le premier septembre 1686. Auparavant, les ambassadeurs du royaume de Siam sont chaleureusement fêtés dans toutes les villes d'étape de la Bretagne jusqu'à Paris.

Dans l'édition de juillet 1686 du journal Le Mercure galant, une lettre écrite à Surate en novembre 1685 dit qu'« un nommé Croizier, fils d'un marchand de Morlaix, qui était venu aux Indes, s'embarqua sur un navire anglais nommé le Bristol, pour aller en Europe. Ayant eu du mauvais temps, le vaisseau avait été obligé de relâcher en l'île de Madagascar. Là, il apprit d'un Noir nommé Jean que, quelques années auparavant, le *Soleil d'Orient* était venu en cette anse, très abîmé et faisant l'eau. Il leur nomma même les principaux officiers de ce navire et leur dit qu'il y avait dessus des ambassadeurs du roi de Siam. Après avoir raccommodé leur vaisseau, ils étaient partis du Fort-Dauphin mais, à quatre ou cinq lieues de là, ils avaient été surpris par une tempête qui avait fait couler le vaisseau, sans que personne fut sauvé ».

En dix années de service et de navigation, le *Soleil d'Orient* n'a effectué que trois voyages dont un avorté. Son épave n'a toujours pas été précisément localisée.