



**HAL**  
open science

# OBJETS TÉMOINS D'EXPÉDITIONS AU TEMPS DE LA MARINE A VOILE. APERÇU D'UN TEMOIGNAGE RECIPROQUE DE L'ART ET DE L'HISTOIRE

François-Xavier de Peretti

► **To cite this version:**

François-Xavier de Peretti. OBJETS TÉMOINS D'EXPÉDITIONS AU TEMPS DE LA MARINE A VOILE. APERÇU D'UN TEMOIGNAGE RECIPROQUE DE L'ART ET DE L'HISTOIRE. 2017. hal-01794464

**HAL Id: hal-01794464**

**<https://amu.hal.science/hal-01794464>**

Submitted on 28 May 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **OBJETS TÉMOINS D'EXPÉDITIONS AU TEMPS DE LA MARINE A VOILE.**

### **APERÇU D'UN TEMOIGNAGE RECIPROQUE DE L'ART ET DE L'HISTOIRE**

François-Xavier de Peretti

Comme tout ce qui exerce sur nous quelque fascination, les objets et œuvres d'art, ont paradoxalement deux manières bien opposées de susciter l'attrait qu'ils nous inspirent. Ils aimantent notre âme en ce qu'ils nous échappent et conservent enfouie en eux une part de mystère, mais encore lorsque que, par l'effet du hasard ou de la persévérance, nous trouvons matière à les saisir sous quelque biais et l'heureuse occasion d'un peu mieux les connaître.

Ils nous échappent d'abord, de bien des façons, par les secrets de leur fabrication, par les pensées, les émotions, les sentiments, les intentions qui ont présidé à leur patiente et méticuleuse élaboration. Ils nous échappent encore par le regard que portaient sur eux ceux qui en furent les véritables destinataires, mais qui, au gré de la diversité des rites, des symboles, des imaginaires et des usages qui traversent, hantent et transforment l'histoire des hommes, ne sera jamais plus le nôtre.

Or, objets et œuvres d'art nous charment et nous attirent aussi lorsque nous avons, le plus souvent par chance, le moyen d'appriivoiser un peu cette étrangeté qui nous plaît mais qui nous trouble, lorsqu'ils s'éclairent à la faveur de la lumière d'un savoir ou d'un récit, bref, lorsqu'il nous est permis de lever, avec une discrète indiscretion, ne serait-ce qu'un coin du voile dont leur histoire s'est peu à peu enveloppée avec le temps.

### **CINQ OBJETS D'ART ...**

Les cinq objets ici présentés bénéficient précisément de cette double force d'attraction, d'une double capacité de nous séduire, en ce qu'ils nous échappent, assurément, mais aussi en

raison de ce que nous apprenons d'eux au détour de l'histoire des routes maritimes, des dernières grandes heures de la navigation à voile et de la singularité d'un destin. Ce destin est celui d'un jeune français, Jean des Cars, descendant d'une longue lignée aristocratique. Il fit son apprentissage à la dure école de la mer, et sa carrière sous pavillon sarde au cours du premier XIX<sup>e</sup> siècle. C'est à cette histoire que nous voudrions nous arrêter ici quelques instants - assurément trop brefs -, à ce qui veut qu'elle ait croisé l'art océanien, à la manière dont elle explique comment nous sont parvenues les pièces dont elle atteste de l'authenticité. Car il n'est pas banal de disposer de sources qui permettent, selon les cas, de déterminer ou, à tout le moins, de tenter de cerner, la provenance de telles pièces.

Or, tout semble vouloir ici nous épargner jusqu'au moindre soupçon de banalité, qu'il s'agisse de la remarquable facture des objets, de leur parfait état de conservation, de la connaissance de leur origine, de l'illustre lignée de celui qui par lequel ils ont quitté leurs îles lointaines pour rejoindre les rivages de l'Europe, qu'il s'agisse enfin de la vie et du parcours qui furent les siens dans une période marquée par de profonds troubles et bouleversements, par une foule d'incertitudes, de transitions, d'exigences d'adaptations rapides, qui, en passant par la Monarchie de juillet, court de la Restauration aux brèves heures de la Seconde République et à l'avènement du Second Empire.

Par cette convergence d'éléments remarquables, les pièces qui nous sont présentées nous donnent à connaître une histoire, nous y introduisent. Et cette histoire, comme par un juste retour des choses, nous introduit à ces objets et nous permet, à son tour, de mieux les approcher. Certes, tous les objets ont nécessairement une histoire. Mais cette histoire ne se fait source d'intérêt et n'échappe à l'insignifiance que lorsqu'elle se présente, grâce à la connaissance que nous en avons, comme un témoignage de leur origine, et lorsque les objets deviennent alors, à leur tour - comme c'est ici le cas- des témoignages des événements et de la vie des hommes sur le parcours desquels ils se sont trouvés.

Cinq objets donc. Cinq objets, tous originaires des archipels d'Océanie, ramenés en Europe dans les années 1840. Des objets de grande qualité et de grande beauté, façonnés avec beaucoup de finesse et de soin, et parvenus jusqu'à nous absolument intacts :

- Un grand collier royal ou de chef dit *lei niho palaoa*, provenant des îles Sandwich, (aujourd'hui archipel d'Hawaï), plus précisément de l'île Oahu qui abrite Honolulu. Cet ornement, porté aussi bien par des hommes que par des femmes, était la marque d'un rang social élevé de chef ou de membre de famille royale. Il comporte une dent taillée de cachalot, d'abondantes et fines tresses de cheveux humains formant deux masses allongées et tombantes reliées au sommet par des cordelettes elles-mêmes tressées en fibres de coco.

- Un ornement de tête, en écailles de nacres reliées par des fibres de coco, provenant de la principale des îles septentrionales de l'archipel des Marquises, l'île de Nuku Hiva, ainsi qu'en atteste son étiquette récemment expertisée comme étant contemporaine de son arrivée en Europe dans les années 1840. L'étiquette évoque le déroulement de cérémonies et la présence d'un prêtre sur l'île de Nuku Hiva durant le mois de juillet 1844.

- Une conque de triton (*charonia tritonis*) dite *putoka*, en provenance, elle aussi, de l'île de Nuku-Hiva dans l'archipel des îles Marquises. Ces conques marines, trouées pour pouvoir y souffler, servaient de trompes d'appel pour annoncer des grands combats ou de grands événements. Elles permettaient de communiquer à l'intérieur des îles ou d'île en île. Celle-ci est surmontée d'un *tiki*, représentation humaine ou anthropomorphe ici prolongée par des cheveux humains, probablement en signe du deuil d'un proche. Des fibres de coco finement tressées en permettent le port.

- Un étrier d'échasse dit *vaeake*, provenant encore des îles Marquises, en bois sculpté. Ces étriers étaient attachés par des liens tressés en fibres de coco sur des échasses que chaussaient de jeunes hommes de clans opposés lors de joutes probablement organisées à l'occasion de cérémonies funéraires de personnes de haut rang. La sculpture à forme, ici encore, de *tiki* assurant ou symbolisant la liaison du monde des vivants avec celui des morts.

- Un sceptre d'autorité réservé à l'usage de dignitaires, unique en son genre, en bois très décoré, entièrement ciselé, par strates alternées de stries en sens inversés, qui pourrait provenir des îles Samoa.

Les quatre premiers objets ont été exposés, à Paris, à l'occasion de l'exposition « P.I.G (*Polynesian Instant Geography*). Dormir avec les ancêtres » qui s'est tenue du 25 septembre au 9 décembre 2012 au Musée de la Maison de la chasse et de la nature, situé dans le quartier du Marais au 62, rue des Archives (75003). Elles sont reproduites dans le catalogue, intitulé *Retour d'expédition*, relatant l'exposition.

Hormis cette présentation récente pour quatre d'entre eux, ces objets d'art sont restés précieusement gardés, sans interruption, dans le patrimoine de la famille des Cars, depuis que leur ancêtre Jean des Cars (1821-1860), navigateur et explorateur de contrées lointaines, ayant par deux fois longuement sillonné l'océan Pacifique et les îles d'Océanie, les y introduisit au retour de ses expéditions.

### **... ET UNE SINGULIERE HISTOIRE**

Qui est Jean des Cars ? Quel est le parcours sur les chemins duquel ces objets se sont trouvés pour en devenir les témoins et la trace ?

Ce parcours est connu non seulement en raison d'attestations des états de services de Jean des Cars dans la Marine royale sarde, puis comme commandant et actionnaire de la Société de l'Océanie, compagnie maritime dont nous allons évoquer l'audacieuse ambition. Mais il nous est aussi connu par des documents bien plus personnels et précis, bien plus précieux aussi, que sont ses propres carnets de voyages illustrés par de nombreux dessins de sa main. Il nous est enfin connu grâce aux rapports détaillés de son expédition au départ de Gênes jusqu'en Chine de septembre 1847 à la fin août 1849, régulièrement transmis et rédigés par Jean des Cars à l'attention de Victor Marziou, directeur de la Société de l'Océanie.

Ces documents comme la consultation de nombreuses archives de familles aristocratiques et de congrégations religieuses ont donné lieu à un ouvrage aussi sobre que remarquablement clair et documenté, intitulé *Jean des Cars et la Société de l'Océanie*. Cet ouvrage a pour auteur Pierre de Montalembert qui n'est autre que l'un des arrière-petits-enfants de Jean des Cars. Il a été publié à Paris, chez Williamson, en février 1997.

Jean de Pérusse des Cars est né, en 1821, dans une famille d'extraction chevaleresque, marquée par sa fidélité à l'Ancien Régime et aux Bourbons. Son nom est issu d'une

seigneurie du Limousin. En ce début de XIX<sup>e</sup> siècle, nous sommes à ce moment de l'histoire de France où la monarchie absolue et l'Ancien Régime ont vécu, où les compromis de la Charte de 1814 qui s'est imposée aux Bourbons font de la Restauration un des ultimes soubresauts et sursis d'une monarchie que finira par incarner - ironie du sort - le fils de celui-là même par la voix duquel fut votée, en 1793, la mort du roi, et que balaiera, à son tour, la Révolution de 1848.

C'est dans cette période de transition et, en dépit des illusions entretenues par quelques « ultras », d'extinction progressive de l'idée monarchiste en France que va se loger le destin de Jean des Cars. Or, cette considération a ici son importance, car cette situation politique va conduire le père de Jean des Cars à chercher pour ce fils cadet d'une famille restée fidèle à l'Ancien Régime un avenir hors de France où l'implacable roue de l'histoire ne pouvait que l'écarter des charges et des emplois publics. C'est naturellement vers un roi étranger, celui de Sardaigne, lié aux Bourbons, et ayant servi durant la guerre d'Espagne sous son commandement, que le père de Jean des Cars va se tourner. Jean des Cars entre ainsi, à l'âge de 14 ans, dans l'École royale de la Marine sarde, basée à Gênes.

Si le choix de la Marine sarde est celui de son père et s'il est dicté par l'état des relations qu'il a su entretenir avec celui qui allait accéder au trône du Royaume de Sardaigne, le choix d'entrer dans la marine semble, en revanche, tenir de la seule vocation de son fils dont on ignore toutefois avec certitude comment elle lui vint. Cela, quoi qu'il en soit, démontre au moins deux choses. D'abord une force de caractère et l'affirmation d'une volonté chez un tout jeune homme à peine sorti de l'enfance. Cela montre aussi un désir d'apprendre, de se former et de forger son caractère à l'épreuve de l'école de la marine et de la discipline qu'elle exige.

C'est de cette manière que Jean des Cars va construire sa propre vie, sur des qualités personnelles, des dispositions et une détermination précoces qu'il ne devra qu'à lui-même. Il ne jouira d'aucuns de ces privilèges qui ont scellé le déclin d'une noblesse oublieuse du devoir apporter à chaque génération de nouvelles preuves de sa valeur et de son courage. Jean des Cars, lui, n'en sera pas exempté. Ainsi sera-t-il le digne descendant de ses ancêtres en ce qu'il ne le sera précisément pas à la manière d'un héritier dont le seul mérite, si l'on peut dire, et l'unique droit à la considération procèderaient de la naissance.

Parmi les nombreuses aptitudes, les talents et les dons que révèle la formation de Jean des Cars dans les rangs de l'École royale de la Marine sarde, il convient, pour notre propos, de relever une vive curiosité, jamais démentie, pour les gens, les usages, les mœurs, les coutumes et les traditions de contrées visitées, ainsi qu'un goût de l'observation toujours en éveil. De ces dispositions est certainement née une facilité pour le dessin, que son père aura très vite remarquée, qu'il cultivera à l'occasion de cours suivis lors d'un séjour à Paris en 1841, et qu'il exercera ensuite partout où sa carrière le destinera à se rendre.

La curiosité de Jean des Cars pour les peuplades des pays aux rivages desquels il accoste va le conduire, lors de son premier grand voyage en Polynésie d'octobre 1842 à septembre 1845, à visiter, au départ d'Honolulu, l'intérieur de l'île Oahu dans l'archipel des îles Sandwich (Hawaï aujourd'hui). Pour effectuer ces visites dans les terres, il part généralement seul, sa propension à découvrir des paysages, des peuples et des manières de vivre ignorés ou mal connus n'étant pas du goût des autres membres d'équipages, ce qu'il ne manque pas de vivement déplorer. Aussi, est-ce seul qu'il part donc à la rencontre des pères missionnaires Maigret et Martial lors de l'escale de l'*Eridon* sur lequel il est embarqué comme élève, et qui mouille en rade d'Honolulu du 2 au 19 septembre 1844. Il accepte alors, bien que pressé par le temps, de visiter l'église en pierre construite par le père Martial sur l'île de Punkapu reliée à marée basse à la côte par un banc de sable.

Cette marque d'attention et le temps de cette visite qui rompt le pénible isolement des pères en mission, lui vaut leur sympathie et leur reconnaissance de sorte que le père Maigret lui apporte, de la part du père Martial, le lendemain de sa visite à Punkapu, « un collier que les femmes portaient comme ornement » ainsi qu'il le consigne dans son deuxième carnet de voyage dont la rédaction commence le 13 août 1844. Jean des Cars ajoute ceci : « Il est fait de petites tresses de cheveux passées dans un crocher de dent de cachalot ou d'ivoire ». Cette description sommaire mais suffisamment précise permet de constater, sans grand risque d'erreur, qu'elle correspond avec exactitude au collier royal que l'on trouve dans les pièces conservées par Jean des Cars. Cette pièce lui a donc manifestement été remise en septembre 1844 à Honolulu, en guise de cadeau et de signe de reconnaissance de la part du père missionnaire Martial à l'insistance duquel il avait bien voulu céder pour visiter l'église de Punkapu. Qu'est-ce qui a motivé le choix de ce présent de la part du père Martial ?

Certainement la valeur de l'objet porté par des indigènes de haut rang, peut-être aussi l'intérêt qu'aurait pu manifester Jean des Cars pour ce collier ou les femmes qui le portaient, peut-être encore des considérations sur les coutumes locales échangées au cours de leurs conversations de la veille. Mais faute d'éléments vérifiables, nous éviterons de nous perdre sur ce point en conjectures sur ce point somme toute secondaire.

#### HYPOTHESES D'UNE ESCALE AUX ILES MARQUISES. PASSAGE PAR L'ARCHIPEL DE SAMOA.

Les trois objets conservés par Jean des Cars, ici présentés (conque de triton, ornement de tête, étrier d'échasse), en provenance des îles Marquises ouvrent plus d'hypothèses que le précédent sur la manière dont ils ont croisé les chemins de Jean des Cars en Polynésie. La raison principale en est que, sur les trois carnets de voyages tenus par Jean des Cars lors de son périple à bord de l'*Eridon*, le premier carnet, qui concerne le voyage de Gênes à Tahiti et le séjour sur l'île, n'a pas été retrouvé. L'on peut toutefois supposer que l'*Eridon* s'est rendu à Tahiti au départ de Valparaiso au Chili, via les îles Marquises, et qu'il a fait escale sur l'île la plus importante du nord de l'archipel dont proviennent les objets d'art. Cette hypothèse se révèle plausible si l'on veut bien remarquer que le trajet de Valparaiso vers Tahiti en passant par les Marquises est une route maritime pratiquée à l'époque. A titre d'exemple, c'est ce trajet qu'empruntera, à la même époque, parti d'Akaora en Nouvelle Zélande au mois d'août 1844, le navire *Le Rhin* sous les ordres du commandant Bérard, pour visiter les missions de Polynésie. C'est encore ce trajet qu'emprunte, à partir d'avril 1845, *L'Arche d'alliance*, vaisseau de la Société d'Océanie sous commandement d'Auguste Marceau.

Ce qui consolide cette hypothèse est l'étiquette, jointe à l'ornement de tête, expertisée et manifestement rédigée du vivant de Jean des Cars, sinon par lui, qui mentionne le déroulement de festivités à Nuku Hiva au mois de juillet 1844, date susceptible de parfaitement s'accorder avec la chronologie du parcours de l'*Eridon*. Ce qui peut étayer enfin la même hypothèse sont des dessins figurant dans les carnets de voyages de Jean des Cars et

qui pourraient assez probablement être de sa main<sup>1</sup>, et non de celle de Frantz Moritz Rugendas (182-1850) auquel ils nous semblent avoir été, il y a quelques années, attribués à tort. Car ils ne correspondent pas au style beaucoup plus élaboré de l'artiste de métier qu'était Rugendas, d'une part, et parce que ce dernier ne s'est, à notre connaissance, jamais rendu en Océanie, d'autre part. Trois de ces dessins représentent un marquisien accroupi, un marquisien dansant en tenue de fête et portant en bandoulière - détail troublant - une conque de triton similaire à celle ramenée par Jean des Cars, une grande case aux abords de laquelle figurent deux marquistes et un matelot vraisemblablement européen. Ce dernier dessin porte en bas vers la droite la mention suivante : « Nouka Hiva. 1844. 18 juillet ». Cette mention correspond avec l'indication de temps et de lieu portée sur l'étiquette authentifiée de l'ornement de tête et toutes deux s'accordent avec la conjecture d'une possible escale de l'*Eridon* à Nuku Hiva quelques semaines avant de gagner Tahiti.

L'on doit, nous semble-t-il, en revanche écarter l'hypothèse selon laquelle les objets provenant des îles Marquises auraient pu être ramenés par Jean des Cars lors de son second périple dans le Pacifique et à destination de la Chine pour la Société de l'Océanie, entre septembre 1847 à août 1849, sur le *Stella del mar*. Ce qui permet d'exclure cette hypothèse est que l'itinéraire du *Stella del mar* est parfaitement connu, qu'il a été établi, à l'avance, avec une grande précision et qu'ordre a été donné à Jean des Cars dans le détail de sa mission de ne s'en écarter sous aucun motif, sauf cas de force majeure dont les rapports adressés à la direction de la Société de l'Océanie ne font pas mention. Les instructions de Victor Marzou à Jean des Cars sont, enfin, sur ce point, on ne peut plus claires : « De Valparaiso vous vous rendez en droiture à Taïti ».

Reste l'hypothèse selon laquelle les objets des îles Marquises auraient pu être offerts à Jean des Cars ou acquis par lui, par exemple à Tahiti, en raison de l'existence d'échanges réguliers entre les archipels de cette partie de l'Océanie, ou encore qu'ils aient été ramenés

---

<sup>1</sup>Sans qu'il ait été procédé à une analyse graphologique, et sans en tirer de conclusions hâtives, on remarquera des similitudes dans la manière de former les lettres et plus encore les chiffres entre le texte de l'étiquette de l'ornement de tête vraisemblablement porté lors de cérémonies religieuses en juillet 1844 à Nuku Hiva et le texte la légende inscrite au bas du dessin représentant une grande case de Nuku Hiva, exécuté en juillet de la même année.

par l'expédition de Marceau passé par les îles Marquises en 1845. Ce ne sont toutefois que de pures conjectures qui ne bénéficient d'aucun indice permettant de les soutenir un tant soit peu. Aussi, privilégions-nous la première hypothèse d'un passage de Jean des Cars, en juillet 1844 aux îles Marquises, qui lui aurait permis de ramener les pièces conservées dans ses collections avant de gagner Tahiti, à bord de l'*Eridon*, à la fin du mois d'août.

Si l'on considère enfin le cinquième objet ici présenté, à savoir le sceptre d'autorité très bien conservé, très finement décoré de manière géométrique au moyen de rangs alternés de stries inversées, il faut convenir qu'il est le plus difficile à identifier, à commencer parce que l'on peine à le rapprocher d'objets de style similaire. A titre d'hypothèse, simplement fondée sur l'élimination d'autres provenances au regard des périples effectués par Jean des Cars en Océanie, il pourrait avoir été recueilli lors de son second voyage, pour le compte de la Société de l'Océanie, dans l'archipel des îles Samoa, proches des îles Fidji. Le rapport de Jean des Cars à la Société de l'Océanie indique qu'il les a explorées avec une certaine minutie du 6 avril au 3 mai 1848. Il y rencontrera des missionnaires protestants et, bien sûr, catholiques ainsi que de nombreux chefs indigènes, avec lesquels il mentionne que se pratiquait des échanges de présents.

### **L'ETONNANTE AVENTURE DE LA SOCIETE DE L'OCEANIE**

Puisqu'évoquer les objets dont nous venons de parler c'est les laisser nous introduire dans l'univers d'un destin qui les a croisés, nous ne saurions finir cette présentation sans un dernier détour par un bref aperçu de ce que fut la Société de l'Océanie, qui a mis, une seconde fois, les horizons lointains des archipels du Pacifique au cœur de la vie de Jean des Cars, après son premier périple en Océanie comme élève de la Marine sarde.

Cette société est une réponse entrepreneuriale et commerciale à un problème certes logistique mais qui n'en relève pas moins, en ultime instance, d'une préoccupation d'ordre religieux et spirituel, d'où son originalité. Dans ce premier XIX<sup>e</sup> siècle européen, la vogue va aux missions et à la conversion des peuples lointains auxquels s'attèlent, non sans quelque rivalité, catholiques et protestants. Pour réussir dans cette entreprise spirituelle encore faut-il commencer par résoudre une difficulté matérielle de taille : rejoindre par mer les futurs

néophytes et maintenir par la suite le lien, autant que possible, avec les futures missions. Les catholiques français ne bénéficient pas, pour ce faire, de l'hégémonie qu'exerce alors sur les mers du globe la Marine anglaise. De là germe l'idée de la Société de l'Océanie dans les esprits d'Auguste Marceau, polytechnicien, spécialiste de la navigation à vapeur, converti au catholicisme après un détour par l'utopie saint-simonienne, de Victor Marziou, riche négociant et armateur du Havre, empreint d'une profonde conviction religieuse, de Monseigneur Douarre, évêque d'Amata, vicaire apostolique de Nouvelle Calédonie.

Le projet se réalise en deux temps et commence par la création de l'Œuvre de l'Océanie dont l'objet est de promouvoir les entreprises missionnaires dans le Pacifique et de sensibiliser les âmes les mieux disposées à adhérer à l'Œuvre. Les adhérents de l'Œuvre deviendront dans un second temps, à partir de sa création le 20 juin 1845, les actionnaires de la Société de l'Océanie. Cette démarche à double détente et cette habile conversion du statut des adhérents de l'Œuvre en actionnaires d'une société maritime permettent à cette dernière d'être rapidement financée par quelques 1300 premiers porteurs de parts, parmi lesquels figurent le Pape en personne, le roi de Sardaigne, plusieurs évêques de France, d'Italie, des États-Unis, des grands noms de l'aristocratie française et de l'aristocratie italienne.

Pour les fondateurs de la société les choses sont claires. Bien qu'ayant un statut commercial son but ne l'est pas. Son objet est le transport de missionnaires et les activités commerciales de ses navires ne sont que le moyen de soutenir la réalisation de son objet. Il s'agit donc bien de mettre le commerce au service de la religion et non l'inverse. Malgré le nombre de personnalités politiques qui siègent au sein du conseil de surveillance de la Société de l'Océanie, il n'est jamais fait explicitement mention d'un rôle d'influence politique qui pourrait recouper les activités missionnaires et commerciales de la société. D'ailleurs la société n'obtiendra que de faibles subventions de l'État, et certainement ce défaut d'aides publiques suffisantes et la faiblesse des objectifs commerciaux annexes auront raison de l'entreprise qui, dès 1848, connaît de graves difficultés financières, lesquelles aboutiront à sa dissolution le 23 février 1854.

Elle aura permis à Jean des Cars de poursuivre sa carrière d'explorateur et de navigateur aguerri, sans avoir eu à rester au service la Marine royale sarde, qui exigeait de lui de renoncer à sa nationalité française, ce à quoi il n'a, par principe, jamais voulu consentir.

Entre élan religieux et quête de prospérité, cette étrange alliance de la foi et de l'argent, de l'Église et du commerce, de la France de Guizot et de celle de Veillot, Lacordaire, Ozanam ou Laménais exprime assez bien ce qui fut le climat et le ton de la Monarchie de juillet. Bref cette étonnante entreprise est, à sa façon, la synthèse de l'esprit de son temps.

Toutefois ce n'est pas l'esprit du temps, ni l'adhésion à la Monarchie de juillet, bien au contraire, qui décidèrent Jean des Cars à entrer service de la Société de l'Océanie, mais bien plutôt l'observation marquante qu'il est déjà faite de l'abnégation, de dénuement et de l'isolement dans lesquels vivent alors les missionnaires du Pacifique, ainsi que sa passion de la marine et des expéditions, des horizons lointains, des pays, des peuples, des usages qu'elle lui donne l'occasion de découvrir. C'est cette même occasion que nous offrent aujourd'hui les pièces que cette passion a voulu que Jean des Cars nous permette de contempler et d'aimer avec lui.

#### EN GUISE D'ÉPITAPHES

Après ces longues, vastes et parfois périlleuses expéditions de par le monde, les océans et les mers, Jean des Cars se mariera, en 1852, avec une aristocrate d'origine autrichienne par son père, franco-russe par sa mère, issue des milieux diplomatiques, Alexandrine de Lebzelter. Ils décideront, en 1854, à la mort du père d'Alexandrine de s'établir en France et de quitter Naples où ils résidaient alors. Ils acquièrent une propriété et construisent un château dans le Maine-et-Loire à une quarantaine de kilomètres d'Angers. Ils commencent à pouvoir jouir de leur nouveau bien, à mener en famille une vie heureuse de propriétaires ruraux. Mais alors qu'ils vont avoir quatre enfants, avant même que ne naisse sa dernière fille, la vie de Jean des Cars va être fauchée, à l'âge de 39 ans, par un banal accident de cheval.

La route que se sera frayé dans le monde et dans la vie Jean des Cars coïncide avec l'achèvement d'une époque. Fin de l'idée monarchiste en France, fin de la navigation à voile, début de l'industrialisation, de la navigation à vapeur, etc. C'est à la lisière de ce monde finissant et de ce monde nouveau que le destin de Jean des Cars s'est écrit, un pied dans le

monde qui s'achevait, sans que sa vie écourtée ne lui laisse le temps d'entièrement passer dans celui qui naissait.

Le monument en forme de chapelle érigée par sa femme sur le lieu de son accident contient l'inscription de cette phrase de l'*Ecclésiaste* « Il fut aimé de Dieu et des hommes, sa mémoire est une bénédiction ».