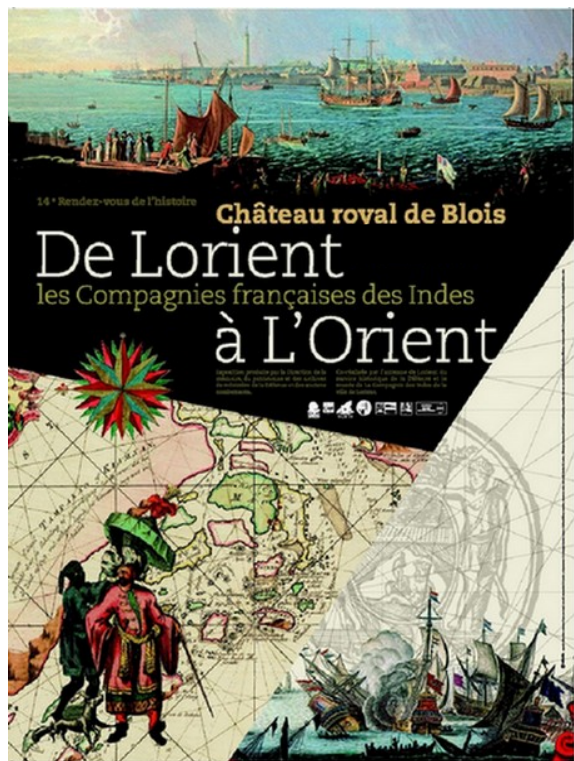




# Château Royal de Blois

## Dossier de Presse



EXPOSITION au Château Royal de Blois

### **De Lorient à l'Orient**

Les Compagnies françaises des Indes

Du 13 octobre au 20 novembre 2011

*Exposition produite par la Direction de la Mémoire,  
du Patrimoine et des Archives du ministère  
de la Défense et des Anciens combattants,  
en partenariat avec le musée de la Compagnie des Indes de la ville de Lorient*

**Cette exposition est présentée au château royal de Blois  
dans le cadre des Rendez-vous de l'histoire de Blois consacrés à "L'Orient"**

Le ministère de la Défense est particulièrement concerné par le thème de l'Orient, notamment parce qu'il conserve, au service historique de la défense, deux fonds exceptionnels sur les relations de la France et de l'Orient au XVIII<sup>e</sup> siècle : celui des cartes et plans de la marine, au château de Vincennes, et celui de la Compagnie des Indes, à Lorient.

A ce titre, la Direction de la mémoire, du patrimoine et des archives (DMPA) du ministère, en partenariat avec le musée de la Compagnie des Indes de la ville de Lorient, présente, au château royal de Blois, une exposition sur l'histoire des échanges entre la France et l'Orient pendant la période des Compagnies des Indes (XVIII<sup>e</sup> siècle), des conférences et des animations



# Exposition De Lorient à l'Orient

Les Compagnies françaises des Indes

Présentée au Château Royal de Blois du 13 octobre au 20 novembre 2011

Le « Soleil d'Orient », Pondichéry, Chandernagor, Yananon, Mazulipatam, ces noms résonnent confusément dans la mémoire collective à l'évocation de la Compagnie des Indes. Ils font surgir des images de fiers vaisseaux et d'épopées maritimes, de conquêtes militaires et d'aventures exotiques. Des images mythiques où se mêlent la passion de la mer, la fascination séculaire pour l'Orient et le désir d'ailleurs. Que reste-t-il de la grande Compagnie des Indes, qui avait le monopole du commerce entre la France et l'Orient au XVIIe et XVIIIe siècles ? Les passionnants récits de quelques pionniers et l'enclos historique dans le port de Lorient. Tout au plus les vestiges des objets du négoce : la porcelaine de Chine, les riches étoffes, indiennes et mousselines, le thé, le café, le sucre et les épices... Toutes ces merveilleuses marchandises qui incarnaient le luxe pour les riches Européens. Pourtant, loin des clichés rêvés par l'homme moderne, la consultation des archives historiques de la Compagnie des Indes révèle que leur quête exigea souffrance et sacrifice, exil et misère pour beaucoup de marins et d'anonymes qui en furent les artisans. Peu, comme le nabab René Madec, virent leur rêve de fortune ou de gloire concrétisé. Pour autant, cette infime probabilité qu'offrait la Compagnie fut un formidable accélérateur de destins. Elle offrit aux intrépides l'infini territoire des possibles. Cette chimère fut le tropisme à l'origine d'une ville, alimentée par l'impétuosité et l'obstination de marins et d'aventuriers que le choix du roi avait désignés bretons.

Que ne donnerait-on pas aujourd'hui pour voir encore, quelques instants seulement, s'éloigner dans le contre jour de l'île de Groix, la poupe et le gréement d'un vaisseau pavoisant aux armes de la Compagnie des Indes et aux flancs chargés de promesses infinies...

Les richesses de l'Orient font l'objet d'un commerce depuis de nombreux siècles lorsque Marco Polo en fait l'apologie dans ses récits au XIIIe siècle. Mais au XVe siècle, les anciennes voies commerciales comme la route de la soie sont contrôlées par les musulmans. Pour contrer ce monopole les Européens cherchent de nouvelles routes vers l'Inde. Grâce au progrès de la navigation, les Portugais dépassent le cap de Bojador en 1434 et fondent des comptoirs sur la côte africaine. Ils contournent ensuite le cap de Bonne-Espérance en 1488 et effacent la conception médiévale de la géographie terrestre. Vasco de Gama, aidé du marin arabe Ibn Madjid, atteint l'Inde en 1498. Son voyage inaugure un siècle de suprématie portugaise dans le commerce asiatique.

A la fin du XVIe siècle, la couronne d'Espagne annexe le Portugal et interdit aux réformés l'accès au port de Lisbonne. La pénurie de marchandises et le développement du commerce maritime décident les Anglais et les Néerlandais à se lancer à la conquête de la route des Indes.

Vers 1600, ces deux Etats créent les premières compagnies bénéficiant du monopole du négoce au-delà du Cap de Bonne-Espérance. La puissance financière, logistique, militaire et régaliennne des compagnies permet d'évincer les Portugais et de structurer le commerce avec l'Asie. Des comptoirs sont fondés par des traités d'entente avec les rois et les suzerains. La périlleuse aventure maritime et financière devient plus sûre. La vente des marchandises asiatiques rapporte beaucoup d'argent aux actionnaires des compagnies.

En France, au début du XVIIe siècle, quelques expéditions privées partent vers l'Asie, comme celles de marchands malouins ou celles de la compagnie du duc de Montmorency. Ces expéditions échouent puisque les vaisseaux sont détruits ou confisqués par les Hollandais. Lorsque Louis XIV le nomme intendant de la Marine en 1663, Colbert rêve de donner à la France une marine puissante. Sous son impulsion la flotte de guerre passe de 18 bâtiments en 1661, à 276 en 1683. En 1664, il restaure la marine marchande française en créant la Compagnie des Indes sur le modèle hollandais de compagnie de commerce à capitaux d'état. Le Port-Louis sur la côte sud de Bretagne est choisi par le roi pour y installer la compagnie. La rade est protégée par l'île de Groix et son entrée est défendue par la citadelle de l'Aigle. Ce lieu est idéal pour l'approvisionnement des marchandises nécessaires à la construction navale en raison de la proximité de Nantes.

Dès lors, la compagnie étend son emprise en bâtissant chantiers de construction et d'armement de navires, magasins de marchandises, la salle des ventes... Autour de l'enclos du port renfermant ces infrastructures, les ouvriers commencent à construire des logements. Ils bâtissent la ville de Lorient qui compte 20 000 habitants à la fin du XVIIIe siècle. Lorient, porte de l'Inde, voit partir tous ceux que l'Orient fait rêver, mais c'est surtout le lieu où arrivent toutes les marchandises en provenance d'Asie : les soies et les porcelaines de Chine, les mousselines et indiennes de l'Inde, le thé, le café, les drogues médicinales, les épices, les bois précieux, sans parler des tigres royaux du Bengale, du rhinocéros et de l'éléphant d'Asie, des oiseaux exotiques. Au XVIIIe siècle, la Compagnie perpétuelle des Indes développe considérablement son activité et arme environ 540 navires. Mais la chute de l'empire Moghol en Inde et la disgrâce de Joseph Dupleix en 1754, qui était Gouverneur général des établissements Français en Inde depuis 1742, laissent le champ libre à Robert Clive qui impose l'hégémonie anglaise sur le territoire indien et jette les bases du futur empire britannique. La Révolution française aura raison de la Compagnie des Indes qui perd ses privilèges dans la nuit du 4 août 1789 mais continue de fonctionner jusqu'en 1793 afin de procéder aux liquidations des affaires.



# Exposition De Lorient à l'Orient

Les Compagnies françaises des Indes

Présentée au Château Royal de Blois du 13 octobre au 20 novembre 2011

Le parcours muséographique de l'exposition reprend l'essentiel de ce récit historique dans les trois salles d'expositions temporaires du château royal de Blois, situées dans l'aile Gaston d'Orléans, selon l'articulation suivante :

- Le vestibule est consacré à **une synthèse sur les échanges mondiaux du XVII<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> siècle et à la maquette du Comte d'Artois**, vaisseau de 1200 tonneaux et 64 canons, construit en 1759 (pièce exceptionnelle prêtée pour la première fois à un musée)

- La première salle est dédiée **aux Compagnies françaises des Indes, au pouvoir, à l'argent et à la ville de Lorient**. (Fresque historique, gravures originales, maquette exceptionnelle du *Soleil d'Orient*, premier navire construit à Lorient de 1666 à 1669, gravures et documents sur le port de Lorient, portraits des grandes figures de la Compagnie...)

- La deuxième salle présente **l'épopée des marins en route vers l'Orient**. (cartes de navigation, plans, atlas, les maquettes du navire le *Comte d'Artois* en éclaté) - prêt exceptionnel, bornes et supports numériques sur les rôles d'équipages ...

- La troisième salle est un écrin qui permet d'évoquer **les marchandises et les rêves d'Orient** grâce à la présentation de quelques-uns des rares objets précieux (dont certains montrés pour la première fois au public) qui sont aujourd'hui conservés dans les collections du musée de la Compagnie des Indes de la ville de Lorient - Le public pourra découvrir entre autres quatre palampores donnant à voir la richesse des tissus des Indes, de superbes porcelaines emblématiques, un éventail, une rare boîte à épices...





### Les Compagnies des Indes - Historique

La création des Compagnies des Indes ne se fait pas ex-nihilo au XVII<sup>e</sup> siècle.

Elle s'inscrit dans le contexte historique séculaire de la quête des épices et par conséquent des routes vers l'Inde et la Chine.

Les Compagnies des Indes sont un avatar moderne et européen de la mythique et ancestrale route de la soie

#### L'or et les épices

C'est la quête des marchandises rares ou exotiques : l'or, les pierres précieuses, les porcelaines, les épices, le poivre, les soieries, les mousselines, connues et utilisées depuis l'Antiquité et redécouvertes avec les croisades, qui entraîne au XV<sup>e</sup> siècle les Européens à la recherche de : l'Inde mythique, aux confins de laquelle était situé le paradis terrestre, la fabuleuse Cathay (La Chine), magnifiée par l'aventureux Marco Polo depuis la fin du XIII<sup>e</sup> siècle

#### Découverte de l'Afrique et de l'Inde par les pionniers portugais

Au XV<sup>e</sup> siècle, le monde musulman s'étend sur tout le pourtour méditerranéen et détient les voies commerciales terrestres et maritimes vers l'Asie. Les marchandises en provenance de Chine, d'Indonésie et l'Inde sont acheminées jusqu'aux villes de l'est méditerranéen où les Européens viennent s'approvisionner.

Pour contrer ce monopole arabe, la quête directe des Indes orientales est encouragée par l'Infant du Portugal Henri le Navigateur. Favorisée par les nouvelles découvertes technologiques en matière de navigation, (gouvernail d'étambot, boussole, voiles latines, progrès de la géographie) la recherche des Indes oblige les marins portugais à longer et découvrir, peu à peu, les côtes d'Afrique.

Bravant leurs peurs et l'inconnu, les Portugais dépassent le mythique et effrayant cap Bojador en 1434, au-delà duquel l'océan était réputé bouillir, cap qui correspond surtout au renversement des vents et des courants qui entraînent vers le sud, sans espoir de retour pour des bateaux incapables de remonter au vent.

Il faut trois quart de siècle pour découvrir les côtes d'Afrique et pour que les progrès de la navigation, de la cartographie, de la connaissance des vents et des courants aboutissent, en cette fin du XV<sup>e</sup> siècle au contournement du cap de Bonne-Espérance en 1488 par Bartolomeo Dias.

C'est cette même quête de la route maritime vers l'Inde qui est à l'origine de la découverte de l'Amérique. En un siècle, les *terra incognita* s'évanouissent, la conception médiévale et surtout religieuse de la géographie terrestre est balayée.

Vasco de Gama, aidé du marin arabe Ibn Madjid, atteint l'Inde en 1498. Son voyage inaugure un siècle de suprématie portugaise dans le commerce asiatique.

Les Portugais fondent de nombreux comptoirs en Inde notamment Goa et Calicut. Ils s'installent à Java et Sumatra, sur l'île de Macao en Chine. Ils possèdent près de cent comptoirs ou loges à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Lisbonne devient le centre d'approvisionnement de l'Europe en matières premières venues d'Asie.



#### Création des compagnies de commerce

A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la couronne d'Espagne annexe le Portugal et interdit aux provinces réformées l'accès au port de Lisbonne. La pénurie de marchandises et le développement du commerce par voie maritime décident les Anglais et les Néerlandais à se lancer à la conquête de la route des Indes.

Les expéditions maritimes vers ces lointaines contrées étaient extrêmement risquées et nécessitaient des capitaux importants, immobilisés pendant de longs mois, ce que ne pouvait entreprendre l'initiative privée.

Ces deux états fondent respectivement l'East india Company et la Vereenigde Oost Indich Compagni, entreprises de négoce à privilèges, au premier chef desquels figure le monopole exclusif des échanges commerciaux avec l'Asie.

Elles inaugurent l'ère des compagnies de commerce européennes à charte bénéficiant du monopole du négoce au-delà du Cap de Bonne-Espérance. La puissance financière, logistique, militaire et régaliennne des compagnies permet d'évincer peu à peu les Portugais, puis la structuration du commerce avec l'Asie.

Des escales sont créées, des traités d'entente avec les rois et les suzerains sont signés, des loges et des comptoirs sont fondés. La périlleuse aventure maritime et financière devient de plus en plus sûre. Les matières premières (épices, thé, café, drogues médicinales, bois, etc. et les technologies non maîtrisées en Europe (coton tissé et imprimé, porcelaine et soie chinoise) deviennent indispensables aux riches populations européennes. Leur vente permet de dégager des dividendes importants au profit des nombreux actionnaires des compagnies.

#### Création de la Compagnie des Indes en France

En France le commerce avec l'Asie reste dans le giron de l'initiative privée jusqu'à la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. Des commerçants et des marins de Dieppe, de Honfleur, de Saint-Malo, de Vitré, de Laval et de Rouen tentent, souvent en vain et aux prix d'efforts ruineux, de prendre leur part dans cette course aux richesses de l'Asie.

En 1656, le duc de la Melleraye, gouverneur du Port-Louis, y installe sa petite compagnie. A partir de 1663 Port-Louis accueille la compagnie d'Orient.

Louis XIV nomme Colbert intendant des Finances, puis intendant de la Marine en 1663. Colbert rêve de donner à la France une marine puissante capable de rivaliser avec les Anglais artisans de la défaite la flotte française. Sous son impulsion la flotte de guerre passe de 18 bâtiments en 1661, à 70 en 1666, 196 en 1671 et 276 en 1683. Il entreprend également la restauration de la marine marchande française. Il prend exemple sur l'expérience hollandaise pour la création d'une compagnie de commerce à capitaux d'état, seule capable, d'après lui, de connaître le succès dans le commerce avec l'Asie. La Compagnie des Indes est créée en 1664.

La déclaration du Roi d'août 1664 en énonce les privilèges : « *monopole du commerce, droit de propriété des terres occupées, droit de justice souveraine, droit d'armer des navires de commerce et de guerre, droit d'établir des garnisons, droit de battre monnaie et droit d'esclavage et autres droits utiles qui pourroient nous appartenir à cause de la Souveraineté esdits Pays* ».

La côte d'Afrique ; Madagascar (sur l'insistance du Roi) et les îles voisines ; l'intérieur de la mer Rouge ; les côtes arabes ; les côtes de Malabar et de Coromandel ainsi que le Bengale en Inde, enfin la Chine et le Japon sont désignées en 1665 comme les terres à « exploiter ».





#### Lorient, port de la Compagnie des Indes

En 1664, à la demande du ministre Colbert, une commission d'enquête a pour mission de révéler le site des côtes de France le plus approprié pour accueillir les infrastructures portuaires de la Compagnie des Indes. Après une première installation au Havre, c'est la rade du Port-Louis sur la côte sud de Bretagne, à mi-chemin de Brest et de Rochefort, et où est déjà installée la Compagnie d'Orient dirigée par le fils de la Melleraye, le duc de Mazarin, qui est désignée.

La rade est naturellement protégée par l'île de Groix et depuis la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, son entrée est défendue par la citadelle de l'Aigle, située à la pointe ouest du Port-Louis.

Ce lieu a également une position stratégique pour l'approvisionnement des marchandises nécessaires à la construction navale en raison de la proximité de Nantes.

En août 1666, la Compagnie achète au comte de Guéméné, sept hectares de landes vierges sur la rive droite du Scorff, afin d'y déployer les premiers éléments de son installation. Très vite elle étend son emprise sur les rives du Scorff et du Blavet, bâtissant chantiers de construction et d'armement de navires puis d'autres équipements, tels que les magasins de marchandises, la salle des ventes, appartements et bureaux du directeur...

Autour de l'enclos du port renfermant les infrastructures de la compagnie, les ouvriers commencent à construire des logements, d'abord rudimentaires. La ville de Lorient était née et allait prendre son essor pour atteindre 20 000 habitants à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Le 2 février 1669, un premier vaisseau de la compagnie des Indes le *Saint-Jean-Baptiste*, arrive enfin à Port-Louis. Il s'agit du premier vaisseau chargé de marchandises en provenance de Surat, comptoir de la compagnie situé dans le Gujarat sur la côte Nord-Ouest de l'Inde.

Vers 1675, alors même que les activités de la Compagnie entrent en léthargie, le dessin de l'enclos est achevé. Dès le début de la guerre de la ligue d'Augsbourg, la marine Royale, tout comme l'avait imaginé Colbert, profite des nouveaux équipements et poursuit le travail d'aménagement portuaire jusqu'en 1719, date de son départ pour Brest.

Lorsque la Compagnie rebaptisée Compagnie perpétuelle des Indes reprend possession de l'enclos elle dispose d'un équipement suffisamment performant qui lui permet de se lancer dans un ambitieux programme d'armements commerciaux à destination de l'Asie et plus particulièrement de l'Inde.

#### Lorient porte de l'Inde

Dès les années 1670, l'expression « l'Oriental » puis « l'Orient » est employée pour désigner les infrastructures de la compagnie et les habitations adjacentes. L'origine précise de cette dénomination n'est pas connue. Elle renvoie avec certitude aux trois éléments suivants :

- Présence de la compagnie d'Orient au Port-Louis
- Construction du vaisseau le Soleil d'Orient partir de 1672
- Destination et provenance des navires au départ de la rade.
- Monopole du commerce avec l'Asie oblige, Lorient est pendant plus d'un siècle le port de France d'où partent et reviennent les hommes, les animaux et les marchandises à destination et en provenance de l'Inde.

Lorient, porte de l'Inde, voit partir tous ceux qui pensent trouver en Orient la concrétisation de leurs rêves de gloire ou de fortune : marins, ouvriers engagés, soldats, marchands, courtiers, directeurs, écrivains, scientifiques, missionnaires, ingénieurs, aventuriers, femmes et enfants de ces derniers.

Lorient est aussi le lieu magique où arrivent les marchandises exotiques en provenance de toute l'Asie : les soies et les porcelaines précieuses de Chine, les merveilleuses mousselines et indiennes de l'Inde, le thé, le café, les drogues médicinales, les épices aux senteurs envoûtantes, les bois précieux du Pégou (le teck), les extraordinaires paravents en laque de Coromandel, sans parler des tigres royaux du Bengal, du rhinocéros et de l'éléphant d'Asie, des oiseaux exotiques et de quelques naturels au service de la Compagnie.

Nul doute que l'effervescence qui devait régner au départ et au retour des bateaux, ainsi qu'au moment des ventes des marchandises faisait de Lorient un lieu unique et envoûtant teintées des lointains saveurs indiennes.

#### Intensification des échanges avec l'Inde : la compagnie perpétuelle des Indes

A partir de 1732, l'activité du port de Lorient s'organise autour de trois missions : la construction navale, les armements – désarmements et les ventes. Un ambitieux programme architectural est commandé à l'architecte Jacques Gabriel. L'activité de construction navale dans le port de Lorient s'intensifie au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle : des bâtiments de 600 à 1200 tonneaux y sont construits et armés pour les expéditions marchandes de la Compagnie.

La compagnie perpétuelle des Indes est à l'origine d'environ 1 250 armements concernant près de 540 navires.



# Exposition De Lorient à l'Orient

Les Compagnies françaises des Indes

Présentée au Château Royal de Blois du 13 octobre au 20 novembre 2011

## Les comptoirs de l'Inde

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le morcellement de l'Etat indien, dû à l'affaiblissement du pouvoir central détenu par les princes Moghols, facilita l'implantation des Européens qui partagèrent une même tactique.

Les troupes des Compagnies chassaient les concurrents étrangers si nécessaire et obligeaient les suzerains locaux à concéder un monopole de commerce, en échange de protection et de soutien militaire. Dans cette lutte également franco-britannique, c'est Robert Clive qui imposa l'hégémonie anglaise à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, jetant les bases du futur empire britannique.

Les Français s'installèrent à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à Surate, sur la côte ouest, avant de développer loges et comptoirs sur la côte de Coromandel, de Malabar et dans le Bengale (Chandernagor, Mahé, Yanaon, Mazulipatam). Pondichéry, comptoir fortifié sans port, fut le centre de la gouvernance française où convergeaient les marchandises à destination de Lorient.

## Joseph Dupleix, incarnation du rêve de l'empire français en Inde

Joseph Dupleix, nommé Gouverneur général des établissements Français en Inde en 1742, excella dans la tactique de l'ingérence politique.

Avec l'aide de Mahé de la Bourdonnais, la ville résista au siège de l'amiral Boscawen en 1748. Il imposa un protectorat français au Carnatic en 1751 qui déboucha sur une guerre franco anglaise dans le Carnatic en 1752. Il structura Pondichéry. Les ambitions de Dupleix, soutenues par le génie militaire de Bussy, inquiétèrent le gouvernement français. Le roi rappela Dupleix en France pour un procès humiliant et ruineux. 1754 : disgrâce de Dupleix

## La fin de l'aventure indienne

En 1769 le monopole de la Compagnie est cassé sous la pression des marchands privés. C'est dans ce contexte qu'est créée, en 1785, une nouvelle compagnie, par Charles-Alexandre de Calonne, Contrôleur Général des Finances du royaume. Contrairement aux précédentes, la Compagnie de Calonne n'obtient pas de pouvoir civil et militaire dans les comptoirs. Elle ne peut disposer des infrastructures de l'enclos de la Compagnie à Lorient passées aux mains de la Marine Royale en 1770. C'est sur les rives de Caudan qu'elle s'installe. Elle perd ses privilèges dans la nuit du 4 août 1789 mais continue de fonctionner jusqu'en 1793 afin de procéder aux liquidations des affaires. Pour Lorient c'est la fin de l'aventure indienne.

Brigitte Nicolas

Conservateur en chef du musée de la Compagnie des Indes de la ville de Lorient



# Exposition De Lorient à l'Orient

Les Compagnies françaises des Indes

Présentée au Château Royal de Blois du 13 octobre au 20 novembre 2011

## Informations Pratiques

### Horaires d'ouverture du Château Royal de Blois 2011

Du 1er octobre au 2 novembre	9h00 / 18h00
Du 3 novembre au 31 décembre	9h00 / 12h30    13h30 / 17h30

Ouvert tous les jours, toute l'année - Sauf les 25 décembre et 1er janvier

### Visites du Château

- **Visite guidée** présentée par un Guide-conférencier - (sans supplément sur le prix d'entrée)  
Tous les jours à 9h30, 11h00, 14h30 et 16h00 – Durée : 1h00
- **Visite insolite** : un parcours atypique du Château privilégiant les parties habituellement fermées au public : appartements, tours, fortifications, combles et autres lieux insolites...  
Jusqu'au 30 octobre : tous les dimanches à 10h30  
Sur réservation (au 02 54 90 33 32) – Durée : 2h00
- **Activités ludiques** : à Blois, les enfants sont rois !
  - **Livrets jeux** remis aux enfants, leur permettant de découvrir l'histoire du Château et le Musée des beaux-Arts de façon ludique
  - **Visite familiale « Le Roi a besoin de toi »** Visite à partir de 7 ans - (sans suppl. sur le prix d'entrée)  
Vacances scolaires de la Toussaint : tous les jours à 14h15  
Sur réservation (au 02 54 90 33 32) – Durée : 1h30

### Tarifs 2011

Gratuit pour les enfants de moins de 6 ans

	Adulte	Tarif Réduit	Enfant (6 à 17 ans)
Château + Exposition, Musée des Beaux-Arts	8,00 €	6,50 €	4,00 €

### Avant-première... EVENEMENTS 2012, prenez date !

#### Grande exposition « Festins de la Renaissance » - Cuisine et art de vivre à la Renaissance

Du 7 juillet au 21 octobre 2012

Livres de cuisine, tableaux, orfèvrerie, émaux, vaisselle de table et d'office, mobilier... illustreront à la fois le contenu des repas, l'architecture des cuisines, les manières de table et le spectacle des banquets.

Ce sera l'occasion d'entrer dans l'intimité d'une époque dominée par le renouveau de la cuisine française aristocratique sous le signe du sucré, du raffinement des manières de table, et de la mise en scène du repas royal...

De nombreuses animations autour du thème (banquets, concerts, bals, ateliers) ponctueront tout le temps de l'exposition...

### Service de Presse

Danielle Escher : Tél : 01 46 40 08 13 / 06 12 08 00 90 / Email : [danielleescher@sfr.fr](mailto:danielleescher@sfr.fr)

