Philippe Haudrère

Les Compagnies des Indes orientales

Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux

Extrait de la publication

EDITIONS DESJONQUERES

Extrait de la publication

Extrait de la publication

LES COMPAGNIES DES INDES ORIENTALES

Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600 - 1858)

Extrait de la publication

DU MÊME AUTEUR

La Bourdonnais. Marin et aventurier, Paris, Desjonquères, 1991 (Prix de l'Académie de Marine).

La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle, 1e éd. , Paris, Librairie de l'Inde, 1989 ; 2e éd., Paris, Les Indes savantes, 2005.

Les Flottes des Compagnies des Indes (XVIIe-XIXe siècles), Vincennes, Service historique de la Marine.

L'Empire des rois (v. 1500 - v. 1789), Paris Denoël, 1996 (Prix de l'Académie des sciences morales et politiques).

Le Grand commerce maritime. Les espaces maritimes, Paris, S.E.D.E.S., 1997.

De l'esclave au citoyen, Paris, Gallimard, 1998.

Les Compagnies des Indes, Rennes, Ouest-France, 1999 ; 2004[3] (Prix du Grand Ouest).

© Éditions Desjonquères, 2006
15 rue au Maire
75003 Paris

Extrait de la publication

PHILIPPE HAUDRÈRE

LES COMPAGNIES DES INDES ORIENTALES

Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600 - 1858)

Publié avec le concours du
Centre National du Livre

ÉDITIONS DESJONQUÈRES

Extrait de la publication

Extrait de la publication

INTRODUCTION

L'arrivée de trois vaisseaux portugais dans le port de Calicut, sur la côte sud-ouest de l'Inde, le 20 mai 1498, est un événement majeur dans l'histoire du monde. Pour la première fois, des navires armés en Europe atteignent la côte de l'Asie orientale ; c'est le prélude à une longue période d'échanges entre Orientaux et Occidentaux, échanges tant de biens commerciaux – métaux précieux et marchandises – que d'éléments culturels, comme les modes de vie et les idées.

Avant l'ouverture de cette nouvelle route maritime, les Occidentaux avaient une connaissance fragmentaire et souvent erronée de l'Asie orientale. Depuis longtemps pourtant ils en appréciaient les principaux produits, surtout les soieries de la Chine et les épices de l'Inde. Au premier siècle de notre ère, Pline l'Ancien déplore l'engouement des riches Romains pour ces produits : « Il n'est pas d'années, écrit-il, où l'Inde tire moins de cinquante millions de sesterces de notre empire en échange de marchandises vendues chez nous cent fois leur prix »[1], ou encore : « Il est étonnant que l'usage [du poivre] ait rencontré tant de faveur. Dire qu'il ne plaît que par son amertume, et qu'on va le chercher dans l'Inde ! Le poivre et le gingembre poussent à l'état sauvage dans leurs pays, et pourtant ils s'achètent au poids comme l'or ou l'argent »[2]. Les Romains se procurent ces produits dans les pays du Proche-Orient où ils arrivent par la route des caravanes, surtout la fameuse « route de la soie », ou encore par voie maritime dans les ports du golfe Persique et de la mer Rouge. Les Byzantins poursuivent ces trafics, et les Francs y participent lorsqu'ils s'installent au Levant durant les Croisades.

Au Moyen-Âge, de grands changements ont lieu. La production de soie se développe en Occident. Des œufs auraient été apportés à Constantinople en 533 par un moine, qui les aurait dissimulés dans un bâton creux, sans doute un bambou. À la fin du VIe siècle le travail de la soie, c'est-à-dire non seulement l'élevage des vers à soie et la production des cocons, mais aussi la filature et le mouli-

Extrait de la publication

nage, qui supposent une technique éprouvée, s'installe au Proche-Orient ; de là il gagne les îles de la Méditerranée, puis il pénètre en Italie avec les retours des premières croisades. La production locale n'est pas suffisante pour pouvoir répondre complètement à la demande, aussi un courant d'importation depuis la Chine est-il maintenu ; cependant l'Occident échappe en grande partie à sa dépendance vis-à-vis de la « route de la soie ».

À la suite des Croisades et grâce aux relations étroites avec l'empire byzantin, les Européens sont assez bien informés sur les régions voisines de la Méditerranée, mais ils ignorent à peu près tout du reste du continent. À partir du XIIIe siècle cependant, quelques voyageurs se rendent en Asie centrale et en Chine, le plus célèbre est le commerçant Marco Polo, parti de Venise en 1271 avec son père et son oncle, et revenu en 1295, après avoir passé plus de dix-sept ans en Chine. Le récit de son voyage – *le Livre des merveilles du monde* –, écrit peu avant l'apparition de l'imprimerie, connaît une diffusion considérable. Son tableau de la Chine paraît si extraordinaire que beaucoup de ses contemporains y voient une œuvre d'imagination ; l'auteur s'en défend jusque sur son lit de mort, assurant qu'il n'a pas raconté la moitié de tout ce qu'il aurait pu dire, et sa fortune considérable – son livre est surnommé *Il Milione* – ainsi que les quelques objets orientaux ramenés par lui paraissent confirmer ses dires.

À la fin du XIIIe siècle les Occidentaux perdent leurs derniers établissements au Levant, en particulier Saint-Jean-d'Acre, évacué en 1291. Au XIVe siècle, la menace ottomane sur Byzance devient de plus en plus pressante ; vers 1340, les Ottomans atteignent le Bosphore et la « nouvelle route de la soie » – voie de commerce libre pour les Gênois et les Vénitiens vers les ports de la mer Noire et au-delà vers l'Asie centrale –, est fermée. En 1453 enfin, la nouvelle de la prise de Constantinople par les Ottomans éclate comme un coup de tonnerre.

Les négociants de Venise, devenus les premiers fournisseurs de produits d'Orient depuis la victoire de la Sérénissime sur Gênes en 1381, développent un trafic de substitution par Alexandrie, qui reçoit les produits venus d'Orient par la voie maritime de la mer Rouge. Les échanges portent sur de la soie et des soieries, des épices, surtout le poivre, des cotonnades et de l'or, obtenus contre de l'argent, de la quincaillerie et des draps de laine, dont l'Italie est une grande productrice depuis le milieu du XIIIe siècle.

Extrait de la publication

Toute cette organisation va être menacée par l'irruption des Portugais dans l'océan Indien.

Dans cette région du monde, comme le montre la diversité des produits proposés aux Vénitiens sur la place d'Alexandrie, les échanges maritimes sont alors très actifs. Une voie navigable joint les ports de la mer de Chine à ceux du golfe Persique et de la mer Rouge, avec des centres commerciaux très actifs dans l'archipel et en Malaisie, au Bengale et sur la côte orientale de l'Inde, au Goudjerat et sur la côte occidentale de la presqu'île. De cette voie principale partent de nombreuses routes : les ports de la Chine sont en relation avec ceux du Japon ; les bâtiments arabes se rendent sur la côte de l'Afrique orientale. Ici la pratique de la navigation obéit au régime de la mousson : celle de l'été porte les navires d'Ouest en Est ; celle de l'hiver dans le sens inverse. Il faut environ deux ans pour parcourir l'ensemble de la route, ce que font très peu de navigateurs. En revanche, il faut moins de six mois, en partant d'Extrême-Orient, pour atteindre le port de Malacca, situé au milieu du dispositif, sur le détroit qui a pris son nom, et autant pour en revenir ; de même, depuis le golfe Persique ou la mer Rouge, il faut moins de six mois pour gagner la péninsule malaise ou pour en revenir. Le port de Malacca revêt donc une importance commerciale considérable. On y échange les produits d'Extrême-Orient, soie, porcelaine, bois de santal et épices, contre des produits de l'Inde et de l'Asie occidentale, cotonnades, l'encens, ivoire, objets en métal. Les volumes transportés sont considérables. Un Britannique déclare en 1688 : « En faisant la guerre [aux armateurs des ports de l'Inde] nous bloquons leur commerce avec toutes les nations orientales, qui représente dix fois plus que le nôtre et celui de toutes les nations européennes réunies »[3].

Un siècle durant, les Portugais vont être les seuls Européens à se rendre aux Indes orientales par la nouvelle route du cap de Bonne-Espérance, donc à participer à ces trafics ; leur influence en l'Asie est alors importante. En Europe, et principalement en Europe du Nord, où les consommateurs sont les plus nombreux, les Portugais prennent le contrôle du marché des épices jusqu'alors dominé par les Vénitiens (comme en témoigne l'importance du *Fondaco dei Tedeschi*) : en 1501, le premier navire chargé d'épices apportées par la route du Cap entre à Anvers ; en 1508, la *Casa de India* de Lisbonne, organisme d'État chargé de la vente des produits venus des Indes orientales, ouvre une succursale dans le port flamand.

Extrait de la publication

C'est la fortune à la fois de Lisbonne et d'Anvers. Mais celle-ci sera de courte durée – jusqu'au milieu du XVIe siècle –, car les Portugais refusent de faire évoluer un monopole d'État devenu, par manque de capitaux, incapable de répondre à l'accroissement de la demande. Leurs difficultés sont exploitées par les Vénitiens. Dès 1530, la Sérénissime ouvre à nouveau un marché du poivre ; celui qu'elle propose est plus cher que celui des Portugais, mais en général de meilleure qualité. En 1549, les Portugais ferment leur agence d'Anvers qui n'est plus rentable, les Vénitiens ayant repris le contrôle de près de la moitié du marché européen. Durant la seconde moitié du XVIe siècle, la situation commerciale et financière des Portugais continue de se détériorer, si bien qu'au début du XVIIe siècle d'autres puissances maritimes, ayant acquis les connaissances maritimes nécessaires pour parcourir la route du Cap, arrivent aux Indes orientales.

Pour conduire les échanges, ces puissances créent des Compagnies des Indes. Ce sont des associations de grands négociants ayant le monopole des relations commerciales et maritimes entre l'Asie et l'Europe par la route du cap de Bonne-Espérance. Chaque nation d'Europe du Nord-Ouest dispose de sa Compagnie des Indes et chaque souverain, en autorisant sa création, s'engage à faire respecter le monopole de navigation par ses sujets. Ce monopole permet un ravitaillement correct du marché, et attire les placements, car il assure une bonne rentabilité. Les Compagnies des Indes reçoivent une délégation de souveraineté : elles peuvent ainsi passer des traités avec les princes règnant sur les territoires où elles établissent leurs comptoirs, rendre la justice, battre monnaie, entretenir des armées.

On distingue généralement trois grandes périodes dans la création des Compagnies des Indes orientales : entre 1600 et 1630, le modèle est mis au point par les Hollandais, puis par les Anglais, qui s'emparent d'un marché dont ils ont écarté les Portugais ; de 1660 à 1680, de nouvelles compagnies sont créées à l'initiative des souverains de France et de Danemark ; enfin, entre 1720 et 1740, la Compagnie impériale (l'empereur du Saint Empire romain germanique dispose d'un accès à la mer du Nord depuis que les Pays-Bas du Sud lui ont été cédés par le traité d'Utrecht de 1713) et la Compagnie suédoise voient le jour, répondant à un souci de relance économique, après une série de guerres difficiles.

Extrait de la publication

La puissance des Compagnies des Indes en Asie vient avant tout de leurs marines. Des formules originales vont être mises au point pour la construction navale, la conduite des vaisseaux et le recrutement du personnel navigant.

Créées avant tout pour le négoce, les Compagnies des Indes rivalisent dans la recherche de nouveaux marchés, tant en Europe qu'en Asie. Ces heurts vont conduire à des guerres puis à la domination coloniale. La gestion d'une importante armée et d'un domaine colonial étendu excèdent peu à peu les capacités de ces sociétés de commerce de sorte que les Compagnies des Indes disparaissent progressivement entre la fin du XVIIIe siècle et le début du XIXe siècle.

Extrait de la publication

Extrait de la publication