HAL
open science

# Le Commerce Maritime de la France et la Route des Indes

François Ciliento

## To cite this version:

François Ciliento. Le Commerce Maritime de la France et la Route des Indes. Neptunus, 2001, 7 (1), pp.1-20. hal-03789562

**HAL Id: hal-03789562**

**https://nantes-universite.hal.science/hal-03789562**

Submitted on 27 Sep 2022

**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.

# Le Commerce Maritime de la France et la Route des Indes

Réalisé par CILIENTO François

Longtemps tournée vers la terre, la France négligeait son espace maritime ou du moins y trouvait peu d'intérêt. L'essor du commerce maritime dans la Méditerranée et dans la Hanse, ainsi que la découverte de nouveaux continents poussent la France dans le commerce maritime.

Mais les Compagnies du Levant et du Ponant sous François Ier ne dotent pas suffisamment la France d'un arsenal maritime commercial important. Les commerçants français sont dépendants de la puissante Compagnie hollandaise dont la main d'œuvre est plus importante, moins payée et plus qualifiée. De plus, cette Compagnie dispose d'un arsenal important avec des techniques de construction d'avant-garde réalisant des bâtiments peu coûteux et très performants.

La Compagnie des Indes française est l'héritière de cette tradition commerciale et maritime inspirée de la Vereenigde Oost Indishe Compagnie (V.O.C.) hollandaise.
Elle reçoit, lors de sa fondation en 1664, une impulsion décisive, de la part de Colbert, qui, en lui fournissant des fonds sans exiger d'intérêts à court terme, et même sans demander le remboursement, facilite le premier investissement, décisif pour l'acquisition d'une assise territoriale, et lui octroie le monopole de la vente et du transport des produits des comptoirs.
Gérée au début du XVIIIe siècle, par d'habiles négociants malouins, elle devient une grande entreprise commerciale, capable de ravitailler le marché français en produits asiatiques et de rivaliser avec les hollandais ou les anglais, ce qui ne tardera pas à créer des conflits…

De Law, la compagnie obtient des moyens financiers considérables, car le développement du commerce maritime au long cours, doit, selon le ministre, permettre le remboursement de la dette de l'Etat. Elle acquiert une flotte nombreuse et un vaste domaine colonial dans les « deux Indes ».
Durant une décennie, la mise en valeur de la Louisiane et de ses dépendances plus ou moins rapprochées, comme les Antilles, le Canada et les comptoirs de traite des négrières du Sénégal et de Juda, occupe une part importante de son activité.
Médiocre colonisatrice, privée de moyens financiers, elle y essuie beaucoup de mécomptes, et doit, à partir de 1725, renoncer progres sivement à l'exploitation de ces territoires, sauf celui du Sénégal.
Après 1731, le commerce entre la France et l'Asie orientale constituera l'essentiel potentiel commercial de la Compagnie.

La Compagnie se dote d'une infrastructure permettant le développement des échanges : elle aménage le port de Lorient, centre des constructions navales, des armements et des ventes; elle met en valeur l'escale des Mascareignes (île de la Réunion et les îles Maurice), avec en particulier la rade de Port-Louis, abri et relâche de première importance sur la route de l'Inde.

La majeure partie des investissements vont à la marine. En effet, la Direction Générale de la Compagnie s'attache à la développer, la considérant comme l'instrument essentiel du commerce. La flotte, devient au 18e siècle un instrument technique.
Progressivement naît un « type » de bâtiment capable de porter une cargaison importante avec un équipage réduit; en même temps se développe un corps d'officiers, dont la formation est assurée par un enseignement théorique et pratique d'excellente qualité.
La connaissance des routes maritimes s'améliore par la réalisation de cartes et de routiers avec des instruments d'observations astronomiques plus précis.

La mortalité des équipages diminue grâce à un meilleur équilibre des rations alimentaires.
Pourtant, cet effort de rentabilité et d'efficacité de la marine marchande est gêné par l'absence d'une marine de guerre capable d'assurer la protection des convois lors des conflits.

À partir de 1763, à la suite de la guerre de Sept- ans, s'ouvre une nouvelle période de l'histoire de la Compagnie.
L'idéal de Colbert est de plus en plus mal adapté à de nouvelles conditions commerciales et politiques : la recherche de nouveaux profits, en raison de la diminution relative des bénéfices sur la vente des produits coloniaux en Europe. En effet, profitant de ses difficultés financières, entraînées par le coût élevé des opérations militaires qu'elle a dû assurer, banquiers et financiers se disputent le contrôle de la Compagnie, avec l'appui de factions d'actionnaires et de l'un ou l'autre des ministres.

En 1767, les banquiers triomphent. Toutefois, la modicité des moyens qu'ils mettent à la disposition de la Compagnie, l'augmentation des charges qui en résulte, et le refus gouvernemental d'appuyer la Compagnie, se conjuguent pour rendre désastreuse la situation financière. Après une vive polémique, illustrée par Morellet et Necker, l'activité de la Compagnie est suspendue en 1769, et elle entre progressivement en liquidation.

Sous la révolution, en 1791, la Compagnie est liquidée définitivement au nom de la liberté du commerce.

Après avoir sommairement expliqué l'historique de la Compagnie, les caractères essentiels du commerce maritime de la France au 18ème siècle sont les suivants : Une grande puissance navale nécessaire pour l'expédition maritime (I), et l'obtention d'un réseau commercial par le biais des différents Comptoirs que possède la Compagnie (II).

## I] L'Expédition maritime : puissance navale de la Compagnie

Incapable de mesurer sérieusement les distances, étroitement tributaires des vents et des courants, les marins n'évaluaient pas les voyages en miles marins mais en jours de navigation.
Les navigateurs espagnols et portugais tout d'abord, puis les autres, s'étaient cependant efforcés de fixer un certain nombre de règles pour leur routes.

Des innovations scientifiques permirent l'utilisation de nouvelles techniques de navigation en donnant aux marins des moyens de se repérer sur les cartes.

Si la conduite des navires était de plus en plus facilitée par les inventions techniques et astronomiques, la navigation était toujours aussi dangereuse : les voiliers devaient supporter, sur toutes les mers du globe, les vents, les courants, les bourrasques, les tempêtes et les cyclones.
Ils risquaient perpétuellement de se perdre, brisés sur les récifs coralliens des Bermudes, empêtrés dans les algues de la mer des Sargasses, désorientés dans les brumes du « Pot- au- Noir », où des ouragans furieux succédaient à des calmes d'un autre monde.

Au difficultés naturelles pouvaient s'ajouter les attaques des pirates, de flibustiers et de navires de guerre hollandais ou anglais, sans compter les difficultés de la vie à bord et les terribles maladies pouvant décimer tout un équipage et dont la source provenait, pour la plupart, d'un déséquilibre alimentaire.

## A] Les routes

### 1) Les routes et les distances

L'empire portugais reposait sur la mise au point de trajets maritimes adaptés aux variations du climat, des vents et des courants.
Ce mécanisme de navigation se nommait la « volta », avec distinction des voyages aller et des voyages retour.
Dans l'Océan Indien, les portugais suivaient la boussole et surtout les traditions arabes : La « carreira » des Indes suivait, à l'aller, les alizés jusqu'à l'Equateur, puis piquait avec les « Westerlies » vers l'Océan Indien, qu'on quittait en retour, poussé par la mousson jusqu'au Cap de Bonne-Espérance; l'on reprenait l'alizé du Sud-Est jusqu'à la côte américaine d'où l'on rejoignait les Antilles, la route des Bermudes et l'Europe. Ce trajet était également celui qu'empruntaient les vaisseaux de la Compagnie des Indes, de l' E.I.C (English Indian Company) et de la VOC.

La mer était beaucoup plus grande que ne le croyait Christophe Colomb; celui-ci s'était, en effet, trompé sur la distance qu'il aurait à parcourir, puisqu'il avait estimé la longueur d'un degré de longitude à 40 milles marins, alors qu'il en faisait en réalité 60.
Il avait, comme tous les marins de l'époque et ceux qui le suivirent, navigué à l'estime, car il faudra attendre le début du XVIIIe siècle pour que les Etats entreprennent de donner aux navigateurs des instruments permettant de passer d'une navigation empirique à une navigation savante, scientifique.

## 2) De la navigation empirique à la navigation scientifique

Au 18e siècle, la curiosité scientifique s'accrut encore. L'intérêt de tous les milieux éclairés pour l'astronomie avait eu des conséquences considérables pour la navigation, et les expéditions se multiplièrent aux quatre coins du Pacifique. Les plus célèbres furent celles de James Cook, de Bougainville et de La Pérouse.

Les navigateurs s'attachaient à faire des relevés des côtes qu'ils découvraient ou qu'ils longeaient. Le besoin de cartes était vital pour la navigation dès le début des grands voyages. En effet, des dépôts de cartes et plants, journaux et mémoires concernant la navigation, furent créés par les gouvernements, français en 1720, anglais et hollandais en 1740.

Des appareils de réflexion furent mis au point: : l'octant, inventé par l'anglais Hadley, dès 1731, puis le sextant, vers 1750. Il permirent de suivre tous les mouvements de la mer, prendre la hauteur du soleil à midi et de calculer la latitude plus précisément.

Si le problème de la latitude était apparemment réglé, restait celui des longitudes. La difficulté venait de ce que les horloges ne gardaient pas l'heure du lieu d'origine et ceux déréglaient en route à cause du changement de latitude et des mouvements de la mer.
Les cartes mêmes étaient fausses et il y avait des erreurs de plusieurs degrés sur des points aussi essentiels que le Cap de Bonne-Espérance ou le Cap Horn. On trouvait trois archipels des Galapagos, plusieurs Sainte-Hélène; des capitaines erraient pendant des mois à la recherche de terres situées à l'Est alors qu'ils naviguaient plein Ouest ; un vaisseau français se rendant au Cap de Bonne-Espérance se trouva au Brésil…
En 1772, le chronomètre d'Harrison fut utilisé lors du deuxième voyage de Cook, mais l'invention ne devint que lentement d'un usage courant au cours de la guerre d'Amérique et les amiraux firent encore des erreurs de longitude assez monumentales.

Les mathématiciens s'imposèrent dans les constructions navales de tous les bâtiments. Tous les composants des vaisseaux de guerre furent passés au crible de l'épreuve mathématique.
Les grands principes de la marine à voile furent fixés par les travaux d'Euler sur l'hydrodynamique suivis par ceux de d'Alembert en 1742.
Au 18e siècle, les navires n'avaient plus rien de commun avec ceux du règne de Louis XIV, coque allongée, carènes abaissées, dunettes supprimées ainsi que toutes les sculptures et décorations de la poupe.
Ces transformations concernaient essentiellement la Marine de guerre mais la Marine marchande avait profité largement de ces améliorations, les problèmes nautiques étant les mêmes pour tous les marins…

B] Les conditions de navigation

1) Les difficultés de la mer

a) Les captures et actes de piraterie

Les captures et les actes de piraterie étaient le lot commun des marins dans l'hémisphère sud.
Parfois les navires de la Compagnie effectuaient des prises, mais le nombre de celle-ci était sans commune mesure avec celles des anglais.
Les prises françaises étaient effectuées pour la plupart, dans le sud de l'Atlantique et dans l'Océan Indien. Toutefois, aucune n'ont été effectuées au voisinage des côtes de la France et de la Grande-Bretagne, nouvelle preuve de la supériorité navale britannique dans les mers européennes et de son relatif effacement ailleurs.

Les pirates se révèlent aussi dangereux mais sont bien moins efficaces que les anglais car bien moins armés et habiles que les vaisseaux de cette Compagnie.

b) la vie à bord

Outre l'ennui et la promiscuité avec des personnes que l'on est obligé de rencontrer chaque jour, s'ajoute le problème de la subsistance pendant cette traversée interminable.

En effet, on est frappé tout de suite par l'étroitesse de la place faite aux hommes sur les navires de commerce et plus encore dans la Marine de guerre.
Pour un vaisseau marchand traversant l'Atlantique en droiture, on comptait une capacité de 12 à 14 tonneaux par hommes.
Mais on était bien plus serré à bord d'un négrier, où il n'était guère que de 4 à 5 pour un.
La tendance était au resserrement à la fin du 18e siècle mais on était au large par rapport au navire de guerre, qui ne donnaient que trois tonneaux par hommes pour quatorze canons.

Il faut d'ailleurs ajouter aux quelque 750 ou 800 hommes, le bétail embarqué, vaches et cochons et toute la basse-cour qui s'entassent avec les provisions, les câbles, les caisses et les canons, le tout arrosé par des paquets de mer.
Se laver était impossible, se changer également, et l'odeur des détritus, défécations, eaux putrides donnaient aux bateaux européens une odeur épouvantable quant ils entraient au port.

La nourriture était théoriquement très suffisante, mais monotones et, surtout, parfaitement déséquilibrée.
La ration mensuelle pouvait comporter, par exemple, treize kilos de pain, 18 litres de haricots, 5 kg de viande, 2,5 kg de poissons salés, du beurre, du fromage du sel, de la farine et aussi, sur les bateaux français, du vin. De la piquette pour l'équipage, du bordereau et du Bourgogne pour les officiers.

La nourriture, souvent mouillée ou mal cuite, s'abîmait et devenait putride, tandis que la bière se corrompait. Sur les bateaux anglais, cela devenait un des éléments déterminants de quelques séditions, alors que le vin entraînait, sur les bateaux français, des chutes et des bagarres.

2) Les maladies

Il convenait donc de trouver des escales qui soient d'abord des points d'eau où l'on pouvait se reposer, manger des crudités, boire de l'eau douce. Mais les îles étaient parfois dangereuses par leur climat et l'existence de fièvres redoutables. L'arrêt dans certaines îles ou sur les côtes du golfe de Guinée propageait la malaria et la fièvre jaune.

Mais le mal essentiel était le scorbut qui poursuivait le matelot sur toutes les mers. C'était une avitaminose, vieille maladie du marin et extrêmement redoutée, qui anéantissait des équipages entiers.
Tous essayaient de s'en protéger, les français en absorbant des écorces de cèdre blanc, recette donnée par les indiens du Canada, les anglais par l'absorption de citron, de céleri, de choucroute et de levure de bière, et même de noix de coco quand ils étaient dans les îles.

Mais il faudra le 19e siècle pour que l'on découvre les vertus anti-scorbutiques de la pomme de terre crue, qui toutefois, se conservait peu de temps en proportion de la durée des voyages.
En fait, la véritable solution était le jus de citron, amélioré de « tafia » qui rendait la consommation plus facile, recette donnée par le médecin de Nelson, la vitamine C étant cristallisée dans l'alcool et conservant sa vertu.

## II] Les Comptoirs : puissance commerciale de la Compagnie

### A] Du rôle d'escale, à celui de « coffre fort »

Lors de leur création, les compagnies des Indes, sociétés purement commerciales, disposent d'installations de faible superficie. Progressivement, elles sont amenées à étendre leurs implantations et à obtenir des « places de sûreté fortifiées », entourées d'un territoire un peu plus étendu.
À côté de celles-ci on trouve des comptoirs, ensemble de bâtiments peu protéger militairement et des loges, simples entrepôts. En outre, les compagnies disposent d'escales sur la longue route reliant l'Europe à l'Asie.

#### 1) Les ports de commerce

- Pondichéry et ses dépendances

Les établissements les plus importants de la Compagnie sont situés en Inde dont le chef-lieu est Pondichéry, port situé sur la côte de Coromandel, au sud du pays, où les Français ont obtenu l'autorisation de s'installer à demeure en 1673, par accord avec les puissances locales.
Le site, de 29.000 ha, est médiocre pour la navigation car la côte est basse, sableuse avec des lagunes, et les navires doivent stationner au large, sans pouvoir trouver d'abri sûr.

Mais il est bon pour le commerce, car proche de l'embouchure d'une rivière qui permet de pénétrer aisément à l'intérieur du pays, et de plus, les tisserands sont nombreux dans la région. La ville combine port, factoreries et fort. Selon l'Abbé Guyon, en 1740, la ville comptait 120 000 habitants Chrétiens, Mahométans ou Gentils (Hindous).

Quelques autres établissements se trouvent sous la dépendance directe de Pondichéry : Karikal au sud, à l'embouchure de la rivière Cavery à une quinzaine d'heures de navigation par vent de nord.
C'est un gros bourg comptant 5000 habitants, sa situation permet un double avantage : permet le ravitaillement de Pondichéry en riz et autres aliments grâce à sa position au coeur d'une région fertile, et abrite des tisserands réalisant des toiles bleues propres pour le commerce de la côte d'Afrique.
Les loges situées au nord de Pondichéry à Mazulipatam et Yanaon sont de simples entrepôts pour l'achat des cotonnades.

- Chandernagor et les installations du Bengale

Chandernagor est l'un des plus petits établissements avec une superficie de 940 ha mais le plus actif pour le commerce, car il est situé sur l'Hooghly, principal bras du delta du Gange, donc sur la grande voie navigable de la très riche province du Bengale.
« Ce serait entrer dans un trop long détail que de traiter les différentes espèces de marchandises que produit ce pays », écrit Dupleix dans un mémoire adressé au directeur de la Compagnie en 1731, « il suffit de dire quelles y sont abondantes ».
Sa défense, contrairement à Pondichéry, n'est pas une préoccupation majeure, car l'armée du nabab protège les établissements européens, il est simplement entouré d'un mur continu destiné à écarter les pillards.
La compagnie entretient quatre pilotes chargés de conduire les vaisseaux dans les passages difficiles, car la navigation sur l'Hooghly est très aléatoire pour les bâtiments de fort tonnage.

Sur la côte occidentale de l'Inde, le principal établissement est à Mahé, au débouché d'une région productrice de poivre.
De plus, les français disposent d'une loge sur la mer rouge, au nord du détroit de Bad-el-Mandeb, à Moka, principal port d'embarquement du café venu des hautes terres voisines.

- De l'Afrique à l'Amérique

La Compagnie a aussi le monopole du commerce sur la côte occidentale du continent entre le cap Blanc au nord et la rivière du Sierra Léone au sud et ses employés sont installés au fort Saint-Louis, à l'embouchure du Sénégal sur l'île de Gorée, près du Cap Vert et dans quelques petits postes, soit au nord à l'île d'Arguin, soit au sud sur la rivière de Gambie.
Outre les esclaves, la Compagnie achète de la gomme arabique, utilisée pour fixer la peinture sur les étoffes et de l'or provenant de l'intérieur du continent.
Sur la côte du golfe de Guinée, le comptoir de traite de Juda (Ouidah) dans le pays Dahomey est géré par la Compagnie mais tous les bâtiments français (même ceux qui n'appartiennent pas à la Compagnie) peuvent y relâcher et faire du trafic.

En Amérique continentale, la Compagnie possède la Louisiane de 1717 à 1731, puis elle rétrocède ce territoire au roi, car la mise en valeur d'un aussi vaste domaine dépasse ses capacités financières; elle conserve uniquement le monopole du transport et de la vente en métropole du castor d'Amérique.

2) Les ports d'escale

a) les Mascareignes

Toutes les nations européennes faisant du commerce avec l'Asie disposent d'escales au voisinage du Cap de Bonne-Espérance, les anglais à l'île Sainte-Hélène, les portugais au Mozambique.
Les français n'échappent pas à cette règle imposée par les conditions de navigation et sont installés dans l'archipel des Mascareignes.

Cet archipel est situé à 800 km à l'est de Madagascar à proximité de la route des grands frais d'ouest empruntés par les vaisseaux. Ces établissements sont destinés à fournir des vivres aux équipages et à permettre la réparation des éventuelles avaries subies par les navires.
L'île Bourbon (la Réunion) occupé à la fin du 17e siècle, dispose de sols riches mais n'a pas de bon ports, tandis que l'île de France (Maurice) colonisée en 1735, possède l'excellente rade de Port Louis.

Les esclaves sont amenés de Madagascar. Du fait de l'arrivée régulière de colons et d'esclaves, la Compagnie est amenée à charger des vaisseaux à destination des seuls Mascareignes.
La difficulté était l'absence de fret de retour. Pour s'en procurer, la direction générale décida de développer la culture du café à Bourbon où le sol et le climat de l'île convenait parfaitement à cette plante qui par ailleurs y poussait déjà à l'état sauvage.
A fin de développer la production agricole, la Compagnie est amenée à entreprendre la mise en valeur de l'île. Au milieu du 18e siècle, il y a environ 15 000 habitant à Bourbon dont 80% d'esclaves et 17.000 à l'île de France dont 85% d'esclaves.

L'aménagement de Port Louis sur l'île de France est l'oeuvre la plus remarquable de Mahé de La Bourbonnais nommé gouverneur en 1734. Il réussit en peu de temps à organiser un arsenal doté de moyens de construction et de radoubs semblables à ceux des ports de l'Europe avec un personnel de 600 ouvriers.
À la commodité commerciale s'ajoute l'utilité stratégique pour les flottes de guerre lors d'un conflit maritime.

b) Le statut particulier de Canton

La plupart des puissances européennes ont une installation à Canton, port du sud de la Chine, le seul dans lequel les occidentaux sont autorisés à faire du commerce.
La ville et placée dans une position commode pour la navigation, au fond d'un estuaire à une centaine de kilomètres de la mer. Les vaisseaux mouillent dans une rade fluviale à une quinzaine de kilomètres en aval du port au voisinage de petites îles qui parsèment la rivière.
Chaque île est attribuée à une nation et sur l'île française, ainsi que sur les autres, sont édifiés de léger hangars construits en bambou, garnis de nattes, pouvant servir de logements provisoires.

Le thé, la soie et la porcelaine sont les principaux débouchés de Canton. On communique avec la ville par des chaloupes ou des embarcations légères.
Les autorités chinoises ont disposé des factoreries de manière à ce qu'elles puissent être facilement isolées et surveillées. Elles sont séparées de la ville par un large boulevard parallèle au fleuve, contrôlées par une série de barrières et de postes de garde.
Les européens ne peuvent sortir sans autorisation des mandarins et ceux-ci leurs interdisent soit de circuler librement dans la ville, soit de se promener sur le fleuve d'où le qualificatif de « prison ».
Ils doivent quitter Canton après le départ de leurs navires et gagner Macao.

## B] L'organisation des comptoirs

Il est difficile de se faire une idée précise de la nature et de l'étendue des droits concédés par l'empereur mogol.
Selon les titres de donation, le concessionnaire peut percevoir tous les impôts déjà existant, de quelque nature qu'ils soient, c'est-à-dire en général les taxes foncières, douanières, et il peut aussi en créer de nouveaux; il a le droit d'exercer la politique et la justice, de battre monnaie, d'affermer les terres domaniales, et il n'est soumis au contrôle d'aucun représentant mogol. En somme, il s'agit de droit « seigneuriaux » très étendus, mais sans transfert de souveraineté.
En fait les concessions en arrive à être ce que les concessionnaires voulaient qu'elles fussent; sous l'autorité d'une compagnie active et sous le pavillon du roi de France, elles deviennent face aux représentants d'un pouvoir mogol de plus en plus faible, des territoires étrangers.

### 1) Un personnel peu nombreux à l'initiative réduite

#### a) Un personnel peu nombreux

Pour ses activités commerciales, la Compagnie utilise un personnel peu nombreux, environ 300 employés dont une centaine en Inde et une cinquantaine aux Mascareignes.
Ceux-ci appartiennent pour un tiers à des familles déjà engagées dans les services de la Compagnie, comme les familles de grands commerçants et d'armateur de l'Atlantique et de la Manche, en particulier Nantes et Saint-Malo, et pour le reste à des familles engagées dans la Ferme générale ou le commerce de l'argent, spécialement à Paris.

Les places en Asie sont très recherchées car la possibilité d'enrichissement personnel y est importante. De plus, la Compagnie utilise les services de 1300 à 1500 soldats et officiers re crutés entre 19 et 23 ans en Île de France puis en Bretagne (dans un rayon de 100 km autour de Lorient).

b) L'initiative des directeurs est très réduite

La Compagnie française est la chose du roi et de l'administration, qui la gouvernent par le biais d'un haut fonctionnaire ou « commissaire », laissant au directeur l'initiative réduite attribuée généralement à des chefs de bureau, et au représentant des actionnaires des moyens de contrôle médiocres, quoique légèrement accrus après 1745.

Ainsi, les nécessités de l'expansion commerciale sont sacrifiées à des besoins jugés plus urgents par le gouvernement.
Pour la France, puissance continentale, l'essentiel est en Europe, et la marine de guerre est incapable, ayant peu de bâtiments, de s'opposer à la flotte britannique, tandis que les affaires coloniales sont considérées comme les instruments d'une politique de second degré à laquelle il est aisé de renoncer.

2) Des auxiliaires locaux influents

a) En Inde et dans la plupart des comptoirs

À défaut de personnel européen, la Compagnie utilise les services d'un personnel local nombreux, c'est-à-dire au moins un millier d'écrivains interprètes, domestiques, et 2 à 3 000 « cipayes » ou soldats musulmans.

A Pondichéry, ainsi que dans les autres établissements européens, le « courtier » est à la tête de ce personnel. C'est un personnage clé, à la fois représentant de la population locale auprès des autorités européennes et intermédiaire entre les employés de la compagnie et les différents corps de métiers. Dans cette seconde fonction il est à la fois courtier, interprète, rédacteur de contrats, expert et caution.
Sa tâche principale est de faire des avances de fonds aux marchands de l'intérieur ou producteurs locaux, à valoir sur le montant des livraisons futures. Ces avances, d'un montant de 20 à 70% du total de la commande, forment en général l'objet d'un contrat écrit, permettant à la Compagnie de s'assurer les cargaisons de retour pour la prochaine campagne.
Ce système repose sur la collaboration étroite et la confiance réciproque entre hindous et européens.

Cette organisation n'est pas très coûteuse. Les dépenses sont couvertes par le produit de la location des terres domaniales et par celui des taxes douanières (de 4% ad valorem à l'entrée et 1,33% à la sortie, par terre comme par mer, sauf sur les cargaisons destinées à la Compagnie).

b) Le statut particulier de la Chine

En Chine, les directeurs doivent s'adapter à une situation originale, conséquence d'une conception particulière des relations commerciales des habitants de l'empire avec les autres peuples. Pour les Européens, les Africains et les Hindous, le négoce est une opération banale, nécessaire, dont nul ne songe à contester l'utilité.

Les Chinois, au contraire, estiment qu'ils n'ont nul besoin des produits étrangers et qu'ils se suffisent parfaitement à eux-même; ils tolèrent le commerce sans doute, mais par compassion envers les barbares ayant besoin de thé ou de soie.

Cette attitude face aux échanges est le reflet d'une conception de l'univers : l'empire du Milieu est le centre géographique et moral du monde, la civilisation exemplaire rayonnant parmi les barbares.
Les Chinois appliquent aux Européens cette conception traditionnelle des relations extérieures.

Toutefois ce système extrêmement rigide dans le principe est assoupli dans l'application par l'intérêt général des habitants des ports, qui participent à la prospérité commerciale, et par l'intérêt particulier des fonctionnaires locaux, qui permettent aux négociants étrangers de résider, moyennant le règlement d'une taxe, source de profits.

Le commerce entre Européens et Chinois se fait exclusivement par le truchement de « Co–hong », compagnie formée de 16 négociants privilégiés, ou « hannistes ».
Ceux-ci vendent aux Européens les marchandises qu'ils font venir depuis les diverses régions de la Chine et achètent les cargaisons qu'ils expédient ensuite dans l'intérieur du pays.
En même temps ce sont des mandarins, des « fonctionnaires » responsables de la perception des taxes et garant du bon ordre lors du séjour des Européens.
Les « hannistes » disposent de tout un personnel d'auxiliaires, responsables dans un domaine précis, comme les « linguistes » ou interprètes, chargés d'accompagner les embarcations lors de leurs allées et venues sur le fleuve, ou les « compradores » chargés de l'achat des vivres pour les équipages des vaisseaux.

Bien sûr, les Européens dépendent également d'une administration fiscale spécialisée dirigée par un receveur (le hopou). Celles-ci représente 30 à 40% de la valeur des cargaisons de retour, et elle augmente constamment, cependant, les taxes sont réglées sans trop de récriminations par les européens, car les profits élevés obtenus lors de la revente en Europe permettent de les supporter.

# BIBLIOGRAPHIE


Ouvrages

+ « Les Compagnies des Indes » par Philippe Haudrère et Gérard Le Bouëdec éditions Ouest-France de 1999. Disponible à la Médiathèque de Nantes côte : M387.5HAU.

+ « Européens et Espaces maritimes au 18ème siècle » par Guy Richard éditions du Temps de 1997. Disponible à la Médiathèque de Nantes côte : 605.337.

+ « La Route des Indes » par Russel Miller et les rédacteurs des éditions Time-Life
éditions Time-Life de 1981. Médiathèque : 382.095 MIL.

+ « La grande époque de la Marine à voile » par Martine Acerra et Jean Meyer collections Ouest-France Université de 1987. Médiathèque : M623.8MEY.

+ « La Compagnie française des Indes au 18ème siècle (1719 – 1795) Thèse soutenue par Philippe Haudrère pour le doctorat d'Etat ès-lettres le 22/05/1987. Publiée aux éditions Librairie de l'Inde Editeur en 1989. Tom 1, 2, 3, 4. Médiathèque : 602.521/4.

+ « Droits Maritimes : Mer, Navire et Marins » par Ph.-J. Hesse / Beurier / Chaumette/ Tassel / Mesnard / Rezenthel. Tom 1. Editions Juris service de 1995

+ « L'histoire de l'humanité » sous la direction de Pierre Vidal-Naquet éditions Atlas Hachette de 1989.

CD – Rom

+ Encarta 1997