



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

La Compagnie française des Indes Orientales. La France à la conquête des richesses de l'Asie.

« Procurer au royaume l'utilité du commerce d'Asie et empêcher que les Anglais et les Hollandais n'en profitent seuls comme ils l'ont fait jusque-là. » Le 27 août 1664, le Roi Louis XIV signe la déclaration portant établissement d'une Compagnie pour le commerce des Indes. » Ses statuts l'assimilent à une manufacture royale avec tous les privilèges associés. Cette compagnie ne durera que dix ans avant de s'éteindre, victime d'un manque chronique de capitaux et des conflits européens à répétition. Une nouvelle compagnie cependant sera créée sur le même modèle en 1719, puis une troisième en 1785. Jusqu'à ce que ses privilèges lui soient retirés en août 1789, prélude à la disparition pure et simple quatre ans plus tard. Pendant plus d'un siècle, avec des hauts et des

bas, le commerce avec les « Indes Orientales » aura ainsi été aux mains d'une « entreprise » contrôlée, financée et organisée par l'Etat...

La Grande-Bretagne et la Hollande ? De fait, lorsque la Compagnie est créée en 1664 à l'initiative de Colbert, cela fait un certain temps déjà que ces deux nations se sont lancées dans l'aventure du grand commerce. Les Hollandais ont créé leur compagnie dès 1602. Dotée du monopole du commerce avec l'Asie, elle dispose d'un capital considérable - 6,3 millions de florins - auquel tous les habitants du pays sont invités à souscrire. Les Anglais les ont rapidement copiés. Créée en 1613, l'East India Co accueille dans son capital, lui aussi très important, des armateurs et des négociants.

Hollandais et Anglais ont ainsi fait le choix de structures importantes dotées de puissants moyens financiers, seules à même d'assurer la construction de vaisseaux et d'infrastructures commerciales locales mais aussi la sécurité des transports.

A bien des égards, la Compagnie Française des Indes Orientales s'inspire de ces expériences, notamment par le montant très élevé de son capital. Fixé à 15 millions de livres, il fait de la compagnie la première société financière du royaume. Contrairement en revanche à ses consœurs hollandaise et anglaise, elle n'accorde qu'une place très réduite aux négociants. 45% des actions sont en effet souscrites par le roi et la famille royale, 19,5% par la noblesse et les ministres et 8% par des financiers. La compagnie est donc, d'abord, une affaire d'Etat. Les commerçants et les banquiers rentreront plus tard, au XVIIIème siècle. Dotée du monopole du commerce en Asie, la Compagnie est une véritable puissance, un « Etat dans l'Etat ». En Asie ainsi, elle a le droit d'entretenir des relations diplomatiques avec les souverains locaux, de négocier et de signer des traités commerciaux et politiques, mais aussi d'entretenir une armée, de battre monnaie -

un hôtel des monnaies sera édifié à Pondichéry, aux Indes - mais aussi de rendre la justice civile et criminelle. Des pouvoirs considérables, au total, et qui expliquent le rôle particulier que jouent les représentants de l'Etat. Ministre des Finances et principal ministre de Louis XIV, Colbert assiste ainsi à toutes les assemblées. A l'intérieur même de la Compagnie, le contrôle de l'Etat est assuré par les Commissaires du Roi. Ce sont eux qui président le conseil d'administration. Eux aussi qui appliquent les directives du ministre et lui rendent compte des opérations. Quant aux directeurs de la Compagnie, au nombre de six à huit et placés chacun à la tête d'un service, ils sont nommés après accord du ministre des Finances.

L'une des premières tâches de la nouvelle Compagnie est de se doter d'installations portuaires pour accueillir navires et entrepôts. Dans un premier temps, le choix de ses dirigeants se porte sur les sites du Havre, de Bayonne et de Paimbœuf. Mais ils se décident finalement pour la rade de Port-Louis, sur la côte sud de la Bretagne. Un choix judicieux en dépit des apparences. Elément clé du dispositif de défense de la France sur le littoral Atlantique, Port-Louis est en effet doté d'une citadelle et de

remparts. Il s'agit en outre d'un port de pêche important. Sans doute la vocation commerciale de la zone est-elle très limitée : négociants et marchands ne se bousculent guère à Port-Louis. Un comble pour une compagnie dont la vocation est le commerce lointain. Mais la rade offre un atout stratégique de première ampleur. Elle est en effet, comme le rappelle Philippe Haudrère dans le livre qu'il a consacré aux compagnies des Indes (Editions Ouest France), idéalement située sur la route des transports des produits stratégiques nécessaires à la construction des bateaux. C'est par la Bretagne Sud, ainsi, que passent les flûtes hollandaises chargées de fer, de chanvre et de goudrons en route vers Nantes et les autres ports français de la côte atlantique. La présence de Nantes elle-même, avec son riche arrière-pays, constitue un autre atout pour le site. L'un des objectifs officiels de la Compagnie étant de construire et d'armer des navires - de commerce mais aussi de guerre -, la rade de Port-Louis finit donc par s'imposer naturellement.

En 1666, Louis XIV octroie donc à la Compagnie les landes du Faouëdic, sept hectares de terrains vierges situés sur la rive droite du Scorff, non loin de la citadelle de Port-Louis.

La Compagnie commence à y construire son chantier de construction et d'armement de navires. S'y ajoutent très rapidement d'autres bâtiments : bureaux des directeurs, magasins, salle des ventes... Autour de l'enclos de la Compagnie, les ouvriers ont vite fait de construire à leur tour des logements. De manière totalement sauvage et sans aucun plan dans un premier temps. En 1701, le campement du Faouëdic ne comprend ainsi que 137 cabanes organisées autour de quatre ruelles. Une génération plus tard, immigration aidant, le « bourg chantier » est devenu une véritable ville qui compte 7000 habitants, 15 000 en 1755. Lorient est né, ainsi baptisé du nom du premier bateau construit par la Compagnie, le Soleil d'Orient. Un nom qui en dit long sur la vocation initiale de la ville, résolument tournée vers le commerce avec l'Asie. Dans les années 1730 et 1740, des règles d'urbanisme très strictes sont définies et de nouveaux bâtiments construits.

Dirigée par une poignée de « hauts fonctionnaires » - des « officiers » dans la titulature d'ancien régime -, la Compagnie française des Indes orientales recrute chaque année, pour ses campagnes, entre 1000 et 2000 marins, des Bretons pour l'essentiel, et plus particulièrement

des malouins, gens de mer réputés s'il en est. Les marins ayant le droit de ramener des marchandises des Indes et de les revendre en France pour leur compte personnel, la Compagnie ne connaît aucune difficulté de recrutement ! Celle-ci engage également chaque année entre 20 et 25 officiers, la plupart venus de Bretagne là encore. 2000 hommes tout au plus et une poignée de vaisseaux sillonnent ainsi les mers du globe pour le compte de la Compagnie.

Car l' « empire » commercial de cette dernière est très étendu. A tout seigneur tout honneur, il y a d'abord l'Asie. Les comptoirs les plus importants sont en effet situés en Inde. A Pondichéry en premier lieu. Les Français s'y installent dès 1673 à la suite d'un accord avec les autorités locales. Si le site est médiocre pour la navigation, il se révèle en revanche excellent pour le commerce. Situé à l'embouchure d'une rivière, il permet en effet d'accéder à l'intérieur du pays, et notamment à Karikal, une « loge » de la Compagnie située au cœur d'une région très fertile et dont les tisserands produisent des toiles bleues destinées au commerce avec l'Afrique occidentale. A Pondichéry, qui comporte un port, une factorerie et un fort, la Compagnie construit beaucoup au XVIIIème

siècle, des églises notamment, mais aussi un hôtel de la monnaie et un somptueux hôtel pour loger les services de la Compagnie. Celle-ci possède également un comptoir à Chandernagor, sur un cours d'eau donnant accès à la riche province du Bengale. De Chandernagor dépendent cinq loges où sont achetées les soies, les mousselines et les cotonnades indiennes. En Inde enfin, la Compagnie est installée à Mahé, sur la côte occidentale, au cœur d'une région productrice de poivre. L'établissement est complété par une loge située à Moka, au bord de la Mer Rouge, vouée au commerce du café. Bien implantée en Inde, la Compagnie est en outre présente en Chine, à Canton, sur une île réservée pour elle et baptisée, pour cette raison, l'île des Français. Elle l'est également sur l'île Bourbon (La Réunion) où s'effectuent les relâches et les réparations des navires en route pour les Indes. Disposant de sols très riches, l'île est mise en valeur par la Compagnie à partir du milieu du XVIIIème siècle. Enfin, la Compagnie contrôle une partie du trafic avec l'Afrique occidentale. Elle détient ainsi le monopole du commerce entre le Cap Blanc au nord et la rivière de Sierra Léone au sud. Elle dispose à cet effet d'installations permanentes au Fort-Louis, à l'embouchure du fort Sénégal, et

sur l'îlot de Gorée. Trois cents personnes tout au plus assurent les activités commerciales dans les différentes zones où la Compagnie est implantée.

Procurer « les épiceries, drogues et autres choses que nos provinces ne produisent pas, dont nous ne pouvons nous passer et que nous serions absolument obligés de tirer de nos voisins si nous cessions d'aller les chercher nous-mêmes » : rappelée par l'un de ses caissiers au début du XVIII^{ème} siècle, la vocation de la Compagnie française des Indes Orientales est d'abord commerciale. De fait, chaque année, ses vaisseaux transportent jusqu'en France une grande variété de produits. Du café et du thé d'abord, dont les quantités ne cessent de croître : 100 000 livres-poids à la fin du XVII^{ème} siècle, 2 millions un demi-siècle plus tard pour le thé, précise ainsi Philippe Haudrère. Mais aussi du poivre - 500 000 livres par an -, très utilisé pour la conservation des viandes et la fabrication des pâtés. Ou bien encore du salpêtre, du bois de teinture et des cauris, ces petits coquillages issus des Maldives avec lesquels on achète, en Afrique, les esclaves. De la côte occidentale d'Afrique, la Compagnie rapporte également, outre des esclaves, de la gomme arabique et de l'or.

Mais les marchandises les plus nobles, les plus demandées, ce sont les porcelaines de Chine, dites « Compagnie des Indes », dont on peut encore admirer de superbes exemplaires dans le très intéressant Musée de la Compagnie des Indes, à Port-Louis près de Lorient. Entre la fin du XVII^{ème} siècle et les années 1770, le nombre de pièces passe de 150 000 à 300 000. Autres marchandises très demandées, les cotonnades, soieries et autres mousselines venues de Chine et d'Inde. Il en reste, là encore, de très beaux spécimens au musée de la Compagnie. Ces marchandises ont beau être frappées d'un droit d'entrée de 3% elles suscitent régulièrement la colère des industriels et des artisans français. En 1714 ainsi, les Lyonnais obtiennent l'interdiction des importations de soies chinoises et du Bengale, une mesure qui sera atténuée quelques années plus tard. De même, pour protéger les manufactures françaises de cotonnades, les taxes sur les cotonnades étrangères sont portées à 15%. Mais l'efficacité de ces mesures est réduite en raison de la contrebande, très répandue au XVIII^{ème} siècle. Une fois arrivés en France, les produits d'Inde, de Chine et d'Afrique font l'objet de ventes publiques qui se tiennent à Lorient. Affluent alors vers la ville



des négociants venus de tout le Royaume. Cette activité commerciale suscite elle-même l'apparition de nouveaux acteurs économiques - chantiers privés, commissionnaires, courtiers, maisons de négoce, fournisseurs divers - et de toute une vie sociale - cabarets, auberges, théâtre... - qui contribuent à l'essor de Lorient.

La Compagnie fut-elle rentable ? Sans aucun doute, le taux de profit, d'après Philippe Haudrière, s'établissant chaque année autour de 4 à 6%. Au fil des années cependant, la baisse des prix de vente - provoquée elle-même par la concurrence croissante des productions nationales - tend à réduire les taux de profit. La suspension du monopole du commerce, en 1769, atteint durement la Compagnie qui, à ce moment, emploie plus de 3000 personnes. Contrôlée par des armateurs privés, la nouvelle compagnie créée en 1785 connaît cependant une brève embellie. Avant d'être définitivement emportée par la tourmente révolutionnaire...

Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com