

*Introduction générale*  
**Une compagnie des Indes négligée  
par l'histoire récente**

« Il manque quelque chose à la prospérité d'un grand royaume, quand le commerce n'y fleurit pas à l'égal des autres possessions, et quand les particuliers par une mollesse dangereuse, négligent la plus noble manière de l'exercer et le plus légitime moyen de s'enrichir. [...] Entre tous les commerces qui se font dans toutes les parties du monde, il n'y en a point de plus riches ni de plus considérables que celui des Indes orientales<sup>1</sup>. » Ainsi s'exprime l'académicien Charpentier pour convaincre les fortunes du royaume d'investir dans le capital de la Compagnie des Indes orientales que Colbert crée en 1664. Après plus d'un demi-siècle de tentatives françaises dans l'Océan Indien, il s'agit d'avoir enfin accès aux onéreuses marchandises d'Orient qui ont fondé la prospérité hollandaise.

Pourtant, cette première Compagnie, doublement éclipsée dans le temps et dans l'espace, reste aujourd'hui un peu oubliée de l'histoire « coloniale » française. Dans la deuxième moitié du xvii<sup>e</sup> siècle, les Indes orientales demeurent dans l'ombre des Indes Occidentales que les grandes opérations maritimes, les profits avantageux et les escadres victorieuses consacrent véritablement. La période qui suit immédiatement la fin de la première Compagnie (à partir de 1706) et qui touche à la reprise malouine<sup>2</sup>, à la route pacifique<sup>3</sup>, ou à la Compagnie de Law<sup>4</sup> suscite également plus d'enthousiasme. Finalement, cette première Compagnie apparaît comme le brouillon disgracieux de la grande Compagnie du xviii<sup>e</sup> siècle qui profite de publications récentes<sup>5</sup>. De manière générale, la plupart des ouvrages consacrés aux relations franco-indiennes n'accordent qu'une partie toute relative

- 
1. CHARPENTIER, *Discours d'un fidèle sujet du Roi touchant l'établissement d'une compagnie française pour le commerce des Indes orientales*, Paris, 1965, p. 3 et 6.
  2. LESPAGNOL A., *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante sous Louis XIV*, Presses universitaires de Rennes, 1997.
  3. DAHLGREN E. W., *Les relations commerciales entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*. Tome 1 : *Le commerce de la mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris, 1909.
  4. FAURE E. *La banqueroute de Law*, Paris, Gallimard, 1977.
  5. HAUDRÈRE P., *La Compagnie des Indes au xviii<sup>e</sup> siècle*, 2 volumes, Les Indes Savantes, Paris, 2005.

au XVII<sup>e</sup> siècle. *Les relations entre la France et l'Inde de 1673 à nos jours*<sup>6</sup>, édité en 2002, ne laisse qu'une place tout à fait secondaire au XVII<sup>e</sup> siècle. Sur les trente-huit articles consacrés aux relations entre les deux espaces, seulement deux évoquent la présence française au XVII<sup>e</sup> siècle, et aucun n'est exclusivement consacré à la première Compagnie des Indes. On doit néanmoins relever le travail considérable de Romain Bertrand, *L'Histoire à parts égales*<sup>7</sup>, qui s'est attaché à confronter équitablement les sources orientales et occidentales, pour analyser la rencontre entre Européens et Insulindiens à la période moderne. Bien que son travail ne concerne ni notre période (essentiellement fin du XVI<sup>e</sup> siècle et début du XVII<sup>e</sup> siècle, donc avant l'arrivée française), ni notre espace (Asie du Sud-Est), ses recherches amorcent une autre façon de considérer et de comprendre les entreprises européennes en Asie.

Par ailleurs, si les Indes Occidentales caractérisent précisément « les îles d'Amérique », à l'inverse les Indes orientales, au XVII<sup>e</sup> siècle, désignent un ensemble assez flou, qui va de Madagascar à Macao en passant par les péninsules indienne, malaise et indochinoise. Il faut finalement attendre le début du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que la *Gallia Orientalis*<sup>8</sup> soit précisément définie autour des places de Pondichéry, Chandernagor, sur la côte de Malabar et dans les Mascareignes. Avant cela, pendant quarante ans, la Compagnie s'épuise à déterminer précisément son emprise spatiale. Finalement, la Compagnie des Indes, fruit de la volonté ministérielle, née de la déclaration du 27 août 1664, atteste d'une politique pourtant réfléchie et organisée qui vise à investir au nom du roi, des terres orientales mal définies et mal comprises. Bien sûr, les Français de la Compagnie de Colbert ne sont pas les premiers à poser un pied en Inde : la Compagnie des Indes orientales est le dénouement d'un long cheminement des tentatives françaises en Inde. À partir de 1601, de nombreuses compagnies se créent<sup>9</sup>, sans pour autant qu'il y ait de continuité entre la compagnie des marchands de Saint-Malo, Laval et Vitré, celle de Montmorency, la compagnie des cent associés, du Morbihan, ou de la nacelle de Saint-Pierre Fleurdelisée. Quel que soit le type de société constituée avant 1664, l'entreprise des Indes inspire de la méfiance, tant la route est longue, la sollicitation financière lourde et le profit incertain. Il s'agit donc toujours d'entreprises isolées les unes des autres qui échouent parce qu'elles n'appartiennent pas à un projet

6. CARREIRA E., « La factorerie de Surat et les ports de l'Inde portugaise (1668-1778) », WEBER J. (dir.), *Les relations entre la France et l'Inde de 1673 à nos jours*. Paris, Les Indes savantes, CRHMA, 2002, p. 23-37, MANTIENNE F., « Le commerce intra asiatique français aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *ibid.*, p. 49-71.

7. BERTRAND R., *L'Histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Seuil, 2011.

8. LINON CHIPON S., *Gallia Orientalis, Voyages aux Indes orientales, 1529-1722*, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, coll. Imago Mundi, 2003.

9. BARASSIN J., *Compagnie de navigation et expéditions françaises dans l'Océan Indien au XVII<sup>e</sup> siècle*, in *Océan Indien et Méditerranée*, 6<sup>e</sup> colloque d'histoire maritime, 1962, Paris 1964, p. 377-378.

global ni à une dynamique commune. Il faut toute l'énergie de Colbert et une impulsion étatique pour que soit créée en 1664, une Compagnie d'état, qui, malgré son retentissant échec financier, constitue le socle des prospères compagnies du XVIII<sup>e</sup> siècle. Malgré tout, force est de constater que de manière générale, la première Compagnie est perçue comme une entreprise globalement ratée, fruit de l'amalgame entre ses réalisations et son indéniable ratage économique. Pourtant, elle conserve une place fondamentale dans l'histoire des Français en Inde.

Il faut remonter au début du siècle dernier pour trouver des études qui traitent de cette première Compagnie des Indes : P. Kaepelin<sup>10</sup> en 1908, H. Weber<sup>11</sup> en 1904 et J. Sottas<sup>12</sup> en 1905, ont livré des études fouillées dans une période où la recherche historique est encore influencée par la question coloniale. Tous ont établi un rapport circonstancié, détaillé et chronologique des différents événements qui se produisent au XVII<sup>e</sup> siècle en Inde. Grâce à ces travaux, les faits sont globalement établis. À quelques précisions près sur le nom d'un navire ou d'un agent, les historiens s'accordent tous sur la chronologie. Ces trois ouvrages sont des références indispensables, mais sans esprit critique ni tentative de compréhension globale du phénomène. Il s'agit de lectures linéaires de l'histoire de la Compagnie qui ne s'attachent ni au quotidien, ni à la personnalité des agents. La Compagnie des Indes n'a pas profité depuis un siècle d'une recherche qui ne serait pas seulement événementielle.

La période siamoise (à partir de 1681) suscitant depuis vingt ans un certain enthousiasme, a été étudiée de diverses manières et sous plusieurs angles par M. Jacq Hergoualc'h<sup>13</sup>, F. Mantiennne<sup>14</sup>, D. Van der Cruysse<sup>15</sup> et A. Forest<sup>16</sup>. Ainsi, nous ne reviendrons donc pas trop précisément sur cet épisode, finalement assez court dans l'histoire de la Compagnie (1681-1688) et qui concerne une périphérie. Pareillement la période de l'amorce ratée de la Compagnie (1666 à 1674) a profité de recherches récentes<sup>17</sup> et de transcription de sources.

10. KAEPPELIN P., *La Compagnie des Indes orientales et François Martin, étude sur l'histoire du commerce et des établissements français dans l'Inde sous Louis XIV (1664-1719)*, Paris, Challamel éditeur, librairie maritime et coloniale, 1908.

11. WEBER H., *La Compagnie française des Indes 1604-1875*, Paris, A. Rousseau, 1904.

12. SOTTAS J., *Histoire de la Compagnie Royale des Indes orientales 1664-1719, une escadre française aux Indes en 1690*, Paris, Plon, 1905, réédition Rennes, La Découvrance, 1994.

13. JACQ-HERGOUALC'H M., *Étude critique et historique du Voyage de Claude Cèberet, envoyé extraordinaire du roi en 1687 et 1688*, Paris, L'Harmattan, 1992.

14. MANTIENNE F., *Les relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule indochinoise (XVII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Les Indes Savantes, 2001.

15. VAN DER CRUYSSÉ D., *Louis XIV et le Siam*, Paris, Fayard, 1991.

16. FOREST A., *Les missionnaires français au Tonkin et au Siam, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, Analyse comparée d'un relatif succès et d'un total échec*, Livre I, *Histoire du Siam*, Paris, L'Harmattan, 1998.

17. AMES J. A., *Colbert, Mercantilism, ans the french quest for Asian Trade*, Northern Illinois, University Press, 1996.

Notons aussi les travaux de Michel Verge Franceschi<sup>18</sup>, Daniel Dessert<sup>19</sup> Martine Acerra ou Jean Meyer<sup>20</sup> sur la Marine de Louis XIV, même si une fois encore, la flotte « indienne » fait l'objet de nombreuses imprécisions. Pareillement, la question des produits et des marchandises a été beaucoup abordée ces dernières années, tant sous l'angle technique que sur l'évaluation de leur impact<sup>21</sup>. Enfin, les difficultés financières et le système économique et matériel propres à la fin du règne du Grand roi restent remarquablement décrits par Fernand Braudel<sup>22</sup>.

Malgré tout, les principaux agents de la Compagnie n'ont pas de réelle visibilité. Les Duplex ou Mahé La Bourbonnais du xviii<sup>e</sup> siècle sont des figures emblématiques de la présence française dans la péninsule, de la même manière qu'un amiral Ducasse compte dans les Indes Occidentales. Mais dans les ouvrages consacrés aux Français des Indes<sup>23</sup>, les agents de la Compagnie au xvii<sup>e</sup> siècle sont souvent éclipsés par les missionnaires ou les militaires. L'étude la plus récente sur François Martin (si l'on excepte les biographies fantaisistes du xix<sup>e</sup> siècle) remonte à 1934 lorsque Henri Froidevaux rédige, dans une France encore tournée vers son empire colonial, l'introduction aux *Mémoires* de F. Martin. Pareillement, un ouvrage de 1938 traite du personnage de M<sup>me</sup> Marie Martin, née Cuperly<sup>24</sup>, mais il s'agit d'un récit légèrement romancé. On peut, par contre, se réjouir de la publication récente d'un mémoire de F. Caron<sup>25</sup> qui offre une réflexion assez récente sur le personnage lors de sa période au sein de la VOC, et particulièrement quand il se trouve au Japon. La publication et l'annotation par V. Bérinstain du mémoire de Georges Roques fait également figure d'exception<sup>26</sup>. Absolument rien n'a été entrepris sur André Boureau-Deslandes ni Louis Pilavoine qui, par leur longévité en Inde dans la direction des loges, restent des personnages centraux de la première Compagnie pour laquelle ils posent d'incontestables jalons dans la péninsule indienne. Enfin, les person-

18. VERGÉ-FRANCESCHI M., *Colbert, la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003 et *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, Du May, 1992.

19. DESSERT D., *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996.

20. MEYER J. et ACERRA M., *La grande époque de la Marine à voile*, Rennes, Ouest France, 1987.

21. BERINSTAIN V. présente et annoté entre autres la transcription du mémoire de Georges Roques : *La manière de négocier aux Indes, 1676-1691*, Paris, Maisonneuve et Larose, École française d'Extrême Orient, coll. Pérégrinations asiatiques, 1996. RAVEUX O., « Les Arméniens et la Méditerranée, médiateurs et techniques entre Orient et Occident dans l'indiennage au xvii<sup>e</sup> siècle », LE BOUËDEC G. et NICOLAS B. (dir.), *Le goût de l'Inde*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 44 à 51.

22. BRAUDEL F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. xv<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles*, Paris, Armand Colin, 1979.

23. FRÉMONT A., « Des aventures de quelques Français en Inde au xvii<sup>e</sup> siècle », VINCENT R. (dir.), *L'aventure des Français en Inde, xvii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle*, Paris, Pondichéry, Édition Kailash., 1998, p. 11 à 36, et HAUDRÈRE H., « La Compagnie des Indes », *ibid.*, p. 37-58.

24. GAEBELÉ Y., *Une Parisienne aux Indes au xvii<sup>e</sup> siècle*, Pondichéry, Société de l'histoire de l'Inde Français, 1937.

25. CARON F., *Le puissant royaume du Japon, la description de François Caron*, traduction, introduction et notes de J. et M. PROUST, Chandaigne, Paris, 2003.

26. BERINSTAIN V., *op. cit.*

nages de second ordre, la foule des marchands, sous-marchands, commis, officiers et marins, n'ont jamais fait l'objet d'une quelconque étude.

Pareillement, l'étude de l'assise spatiale souffre de véritables lacunes. Si Lorient a bénéficié de réflexions récentes, elles touchent essentiellement le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>27</sup>. Les ouvrages qui traitent du XVII<sup>e</sup> siècle sont extrêmement détaillés mais anciens<sup>28</sup> et sont menés dans un cadre breton. La naissance de cette cité *ex-nihilo* est essentiellement perçue au XVII<sup>e</sup> siècle dans son rapport avec Port-Louis. Par ailleurs, les études sur Pondichéry s'attachent essentiellement à son épanouissement au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup> et peu d'entre elles s'intéressent à la période d'avant 1699. Surat reste la grande oubliée des chercheurs, probablement par manque de source et parce que son importance tend à diminuer au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>30</sup>. La dimension de premier comptoir historique de la Compagnie n'est pas véritablement traitée, alors que l'avenir de la structure y est en jeu pendant plus de quinze ans. Chandernagor, encore très actif au XVIII<sup>e</sup> siècle, n'a pas fait l'objet non plus de publication récente. Ainsi, la naissance de ces loges, que l'on doit indubitablement aux agents de la première Compagnie, est souvent, sinon passée sous silence, au moins minimisée.

## Les archives de la Compagnie

Tout cela s'explique bien sûr parce que les archives du XVII<sup>e</sup> siècle sont moins bien organisées et plus lacunaires que celles du XVIII<sup>e</sup>. Néanmoins les sources disponibles restent assez denses. Les six registres du Fonds ministériel des Archives nationales d'outre-mer (C<sup>2</sup>62 à C<sup>2</sup>67)<sup>31</sup> constituent le corpus principal des sources. Elles rassemblent 265 pièces, soit 1 500 feuillets qualitativement et quantitativement inégaux. Ainsi la série C<sup>2</sup>62 (qui malheureusement semble avoir perdu des feuillets dans son transfert à Aix-en-Provence) couvre une période de dix ans (1664-1674) alors que le registre C<sup>2</sup> 67 ne rassemble que trois années d'exercice et comporte bien plus de courriers. Par ailleurs, bien que ces six registres couvrent l'ensemble de la période, les années 1675 à 1678 sont totalement démunies de document. On y trouve quelque deux cent cinquante lettres que les comptoirs envoient à la Chambre générale, de teneur et longueur différentes, réparties inégalement parmi les

27. CÉRINO C. (mémoire de maîtrise), *Lorient et la Marine royale 1700-1719*, Rennes 2, 1991. LE BOUËDEC G., *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée*, Lorient-Paris, Librairie de l'Inde, 1994.

28. JÉGOU F., *Histoire de la Fondation de Lorient*. Tome 2, *Lorient : port de guerre*, Lorient, Lemard, 1870, et BUFFET H.-F., *Lorient sous Louis XIV*, Rennes, Oberthur, 1927 et BUFFET H.-F., *Vie et société au Port Louis des origines à Napoléon III*, Rennes, Bahon-Rault, 1972.

29. DELOCHE J., *Le vieux Pondichéry, 1673-1824, revisité d'après les plans anciens*, Pondichéry, 2005.

30. CHOUKROUN S., *L'expansion européenne en Inde à l'époque moderne, rivalités européennes et relations entre Européens et asiatiques dans la ville de Surat aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, mémoire de DEA, université de Provence, 1995 et article de CARREIRA E., *op. cit.*

31. FR, ANOM, COL, C<sup>2</sup> 62 à C<sup>2</sup> 69.

années. Généralement il s'agit des lettres générales des comptoirs envoyées au ministre ou aux directeurs généraux et plus rarement de lettres échangées entre les différents responsables. Ce fonds offre de manière plus marginale les textes des différentes capitulations et traités avec les Hollandais et une proportion non négligeable de mémoires divers et variés, touchant les Hollandais de Batavia, la sortie du Gange et quelques relations d'escadre (La Haye et Serquigny). On y trouve également certains ordres du Moghol sur l'interdiction du commerce, quelques états (trop rares malheureusement) des employés et des marchandises dans les comptoirs, les journaux de Pondichéry de 1701 et 1702, une vente des effets d'un employé défunt et quelques procès-verbaux. Tous ces documents offrent une vision de l'intérieur des comptoirs et constituent le cœur principal de cette étude.

Par ailleurs, les *Mémoires* de François Martin<sup>32</sup>, rassemblés en trois volumes, détaillent sur près de 1 600 pages, presque au jour le jour, trente ans de vie quotidienne dans les comptoirs indiens (1665-1694). Ils constituent le nécessaire complément des archives ministérielles et compensent les grosses lacunes des années 1675-1679. Dans une moindre mesure, le considérable journal de Barthélémy Carré<sup>33</sup>, la relation de voyage de J-B. de l'Estra<sup>34</sup>, les deux volumes de Charles Dellon<sup>35</sup> et les mémoires de Bellanger de l'Espinay<sup>36</sup> couvrent 2 000 pages et dix années des Indes. Le *Journal du Siam* de l'abbé Choisy<sup>37</sup>, les *Mémoires* de Forbin<sup>38</sup> ou le *Journal* de Céberet permettent de saisir l'espoir, la désillusion indienne et le fourvoiement siamois. Les journaux de l'écrivain Challe<sup>39</sup> ainsi que l'anonyme journal du navire le *Breton* offre un éclairage singulier des escadres La Haye (1670-74) et Duquesne (1690-91). Enfin, *Le voyage du sieur Luillier*<sup>40</sup>, heureusement numérisé récemment, éclaire notre année charnière : 1703. Le croisement des sources officielles et personnelles permet de saisir la couleur d'une époque et la tonalité d'une région, faisant émerger des personnalités et des quotidiens. Tous ces documents donnent les clefs d'une certaine réalité de la première Compagnie des Indes orientales.

32. MARTIN F., *Mémoires*, 3 volumes, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises, 1932.

33. CARRÉ B., *Le courrier du roi en Orient. Relations de deux voyages en Perse et en Inde, 1668-1674*. Présenté et annoté par VAN DER CRUYSE D., Paris, Fayard, 2005.

34. *Voyage de François de l'Estra aux Indes orientales (1671-1675)*, introduction, transcription et notes de D. Van der Cruysse, Paris, Chandeigne, 2007.

35. DELLON C., *Relation d'un voyage des Indes orientales. Traité des maladies particulières aux pays Orientaux et dans la route, et leurs remèdes*, Paris, 1685.

36. *Mémoires de L.A. Bellanger de l'Espinay sur son voyage aux Indes orientales, 1670-1675*, Vendôme 1895, réédité Kessinger Publishing, 2011.

37. CHOISY F. T. de, *Journal du voyage de Siam*, présenté et annoté par D. Van der Cruysse, Paris, Fayard, 1995.

38. *Mémoires du comte de Forbin, 1656-1733*, Paris, Mercure de France, coll. Le Temps retrouvé, 1993.

39. CHALLE R., *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales*, Paris, Mercure de France, coll. Le temps retrouvé, 2 tomes, 2002.

40. LUILLIER, *Voyage du sieur Luillier aux Grandes Indes, avec une instruction pour le commerce des Indes orientales*, Paris, 1705.

La série C<sup>2</sup> 3 à 9, proprement consacrée aux Assemblées Générales et délibérations qui se déroulent à Paris est nécessaire<sup>41</sup>, car les lettres patentes, textes de lois, traités et déclarations propres au commerce indien permettent de mesurer la dimension politique et administrative de la structure<sup>42</sup>. Rassemblés et augmentés par DERNIS<sup>43</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, ces documents permettent de suivre le cheminement législatif compliqué de la Compagnie, bien que ces différents textes soient parfois lacunaires (le bail de Lorient en 1703 par exemple n'apparaît pas). Par ailleurs, la série E du Fonds Ministériel des ANOM, intitulée *Personnel colonial ancien*, s'attache essentiellement aux agents du XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle est très approximative sur les employés de la première Compagnie, les filiations sont mal comprises, les papiers classés sans logique avec de nombreux soucis d'homonymie qui surgissent naturellement dans une Compagnie encore mal installée. Les archives de la première Compagnie manquent, comme la structure elle-même, d'organisation et de rigueur. Les séries notariées P et O des archives rapatriées des ANOM commencent très tardivement : en 1699 pour Pondichéry et 1701 pour Chandernagor et concernent peu des agents qui font l'apprentissage des Indes.

Au Service historique de la défense, département Marine, à Lorient, sont conservées les lettres échangées entre le commissaire ordonnateur du port et le cabinet du ministre de la Marine<sup>44</sup>. Cette série donne non seulement à la ville naissante de Lorient une consistance, mais elle permet également d'en saisir l'évolution. Malheureusement, ces archives ne deviennent exploitables ou véritablement intéressantes qu'à partir de 1695. Enfin, le fonds privé Boisanger<sup>45</sup>, rassemble presque une année de correspondances entre le directeur député de Lorient et la Chambre générale de Paris en 1703. Il est particulièrement précieux parce qu'il met en lumière le type de relations qui unit le port de la Compagnie et le Bureau. Cette correspondance permet d'établir une lecture comparée des Indes et de la France dans les premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle. Tous ces documents apportent un nouveau regard sur la première Compagnie royale des Indes orientales. Le travail de dépouillement a visé à saisir la couleur de l'Inde et des comptoirs français de la péninsule au XVII<sup>e</sup> siècle afin de s'approprier un langage, un état d'esprit à travers ce que les documents livrent mais aussi par le biais de ce qu'ils taisent.

41. FR, ANOM, COL, C<sup>2</sup> 3 à C<sup>2</sup> 9.

42. FR, ANOM, COL, F 2 A 12.

43. DERNIS, *Recueil ou collection des titres, déclarations, arrêts, règlements et autres pièces concernant la Compagnie des Indes orientales, précédé d'un avertissement historique sur l'île de Madagascar*, 2 tomes, 1755-1756.

44. Service historique de la Marine, Lorient, 1 E 4.

45. Transcription de la copie des correspondances entre le directeur de Lorient, Charles Bréart de Boisanger, et les directeurs généraux de la Compagnie royale des Indes orientales, de la mi-janvier au 9 novembre 1703. Annexe du mémoire de maîtrise de Marie MENARD intitulé *1703, le crépuscule de la Compagnie royale des Indes orientales*, université de Bretagne Sud, Lorient, 2002.



## Un nouveau regard sur la Compagnie

La période commence nécessairement en 1664 quand la Compagnie est créée (même si les premiers navires ne touchent les côtes indiennes qu'en 1668). Il est plus difficile de choisir la date de la fin, mais 1704 paraît cohérent, car l'année 1703 marque le paroxysme de l'écartèlement de la Compagnie, incarné par le renoncement français et la continuité indienne. 1704 amorce la seconde étape de la Compagnie en Inde, celle de la « pérennisation » après l'expérimentation. La période se clôt quand la Compagnie s'affermir en Inde et trouve une identité qu'elle a mise une génération à acquérir.

Il a fallu renoncer ici à traiter de la totalité de la Compagnie. D'abord, intégrée dans la grande réforme de la Marine décidée par Colbert, la Compagnie est une structure maritime : elle possède ses propres vaisseaux, son personnel de mer, ses espaces de construction et de réparation de la flotte. Les parties de la thèse<sup>46</sup> touchant à l'histoire de la détermination de la route euro-asiatique, au choix des navires, aux conditions de vie des marins au XVII<sup>e</sup> siècle, aux stratégies maritimes et à leurs conséquences, n'apparaîtront pas dans cet ouvrage qui a pris le parti de se concentrer sur les agents et les comptoirs des Indes. Ensuite l'emprise, les ramifications dans les provinces via les chambres particulières, l'émergence du port de Lorient et de la maison Chézine à Nantes, sont abordés sans être détaillés, car l'objectif ici est de se concentrer sur les personnages et événements de la péninsule indienne. Nous n'avons conservé de Madagascar que son renoncement qui incarne d'une certaine manière la « préhistoire » de la Compagnie. La Chine n'est abordée qu'en tant que projet et la Perse uniquement dans le cadre de la transmission du courrier. Pareillement, la lecture financière et institutionnelle n'est pas au cœur de cette étude car les documents législatifs et administratifs répondent à une lecture franco-française de la Compagnie des Indes, en fournissant une histoire par le haut et par les chiffres, qui ne met en évidence que l'échec de la structure.

Car effectivement, la Compagnie de Colbert est un indéniable échec financier et économique : dotée d'un capital initial de quinze millions de livres, la Compagnie est, bien avant la fin de son monopole, totalement ruinée. Nous proposons donc ici de réfléchir aux raisons structurelles et conjoncturelles de cet insuccès, mais pas seulement. Entité équivoque, la **Compagnie royale de France** est l'œuvre d'un ministre ambitieux et d'un roi confiant et naît dans une France jalouse du prestige commercial de la Hollande. Elle est à la fois dirigée par des hommes d'argent (pour qui la Compagnie n'est qu'un projet parmi d'autres) et exploitée par des hommes de négoce expatriés (pour lesquels elle est au cœur d'un quotidien doulou-

46. MÉNARD-JACOB M., *Les jours et les hommes de la première Compagnie royale des Indes orientales (1664-1704)*, 2 vol. thèse soutenue en janvier 2012 à Lorient, université de Bretagne Sud.

reux). **Entreprise sans expérience**, elle s'implante dans un espace dont les frontières n'ont pas été définies en amont. Répartis entre la France et les Indes, les directeurs du Bureau (financiers, marchands et officiers), les agents des Indes, (majoritairement issus du négoce) et les marins de la Compagnie n'ont pas les mêmes priorités, ni une perception commune du temps et de l'espace. Finalement, François Martin en Inde, Bréart de Boisanger à Lorient, Jacob Blanquet de La Haye à Ceylan où Nicolas Soulet à Paris font ensemble l'expérience d'une structure nouvelle qui n'a pas de précédent en France. Alors que les agents de France évoluent au sein d'une Chambre générale sans cesse en rupture qui ne parvient pas à adopter une ligne de conduite claire, les marins et les marchands des Indes tentent de créer dans la péninsule une continuité. C'est cette continuité, cette permanence que nous nous proposons d'étudier afin de montrer la Compagnie des Indes de l'intérieur et de mettre en exergue ce qu'il en reste après sa liquidation.

Ainsi, plutôt que parler d'un échec global, nous y voyons plutôt l'histoire d'une remise en cause. Remise en cause géographique d'abord puisque le projet initial s'articule autour de Madagascar. Les agents de la première Compagnie ont la lourde tâche, après l'abandon de la grande île, de délimiter précisément les Indes orientales (qui ne le sont pas dans la déclaration de 1664) et de circonscrire un espace au sein duquel Hollandais et Anglais ont déjà établi leurs jalons. Il faut ainsi quarante ans pour borner un espace, définir l'identité spatiale de la Compagnie et choisir le pôle d'exploitation. Entre les Indes orientales telles qu'elles sont perçues en 1664 et la péninsule indienne telle qu'elle est exploitée en 1704, il faut passer par une phase de tâtonnements, de désillusions, de tentatives plus ou moins heureuses dans des périphéries. Ce premier ajustement en entraîne d'autres : adaptations commerciale, maritime, politique...

L'objectif est donc de se concentrer sur la construction de la Compagnie à travers le vécu et l'action de ses agents envoyés aux Indes, car cette masse hétérogène et laborieuse est au cœur de l'entreprise asiatique. Les attermoissements constituent donc un épisode nécessaire. Il s'agit ici de livrer une vision des Indes *par* les hommes des Indes qui inventent pendant quarante ans l'identité de la structure. Les agents font d'abord **l'apprentissage de leur Compagnie** car le rôle même du marchand est indéterminé : les Français engagés en France partent dans une perspective de négoce, alors que les compétences qu'ils déploient vont bien au-delà du simple exercice commercial. Ils doivent apprendre à vivre ensemble dans les loges et s'inventer un *modus vivendi* français. Il y a donc bien l'apprentissage du vivre ensemble en terre étrangère, avec l'émergence d'un microcosme social qui rassemble agents et familles de la Compagnie, Français des Indes, Indiens et Européens. L'histoire de la première Compagnie est donc bien

celle d'une initiation qu'il convient de détailler sans amoindrir son impact ni amplifier ses mérites.

Ensuite, les agents font **l'expérience de l'Inde**, en apprenant à circonscrire l'espace, à le comprendre et à le maîtriser. Une expérience d'autant plus douloureuse qu'elle se fonde alors même qu'un fossé toujours plus profond se creuse entre les comptoirs et le Bureau parisien qui ne parviennent pas à avoir une communication efficace. La mer, loin de fonder le lien nécessaire entre les deux pôles, est devenue une frontière au-delà de laquelle s'affirme un nouvel espace-temps propre à l'Inde. Les agents ont la responsabilité d'établir des comptoirs, places françaises en terre indienne, au sujet desquels rien n'a été imaginé. Entre la renonciation à la colonie et l'affirmation du comptoir, il s'agit vraiment de s'interroger sur la nature de l'établissement en Orient qui, de toute manière, reste soumis à la métropole à laquelle il doit être utile. C'est ainsi que se construisent les comptoirs en devenir que sont, au XVII<sup>e</sup> siècle, Pondichéry, Ougly et Surate. L'expérience de l'Inde se déroule à contretemps de la métropole, un contretemps dont les années 1693 et 1703 sont emblématiques.

Ce décalage entre métropole et comptoirs ne permet pas à la Compagnie de résister au **poids des conjonctures**. Les guerres d'Europe et les conflits des Indes donnent ainsi le coup de grâce à la Compagnie telle qu'elle avait été créée par Colbert en 1664. Les directeurs des Indes ne parviennent pas à se situer sur l'échiquier politique de la péninsule indienne, car les Français découvrent un rapport de force indien qui répond à d'autres enjeux, en temps de paix comme de guerre. Pour le comprendre, il faut s'attacher à l'appréhension de l'Autre et des autres, apprendre à comprendre, non pas un, mais plusieurs autres fonctionnements sociaux, religieux, politiques et commerciaux. Conçue pour s'épanouir en temps de paix, la Compagnie des Indes ne résiste pas à la Guerre de Succession d'Espagne, déclarée en 1701, et sombre institutionnellement dans les premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle.