

Introduction

Gérard LE BOUËDEC

Comme le souligne Maxine Berg, l'histoire des Compagnies des Indes est, et demeure, dans les pays qui en furent dotés, un champ de recherches spécifique qui est souvent resté en marge d'une historiographie des aires culturelles, et notamment de celle de l'Asie, particulièrement dynamique. Il n'en demeure pas moins que la reconstitution de la trajectoire des manifestations scientifiques et des publications des vingt-cinq dernières années permet de comprendre l'intérêt d'une nouvelle synergie.

Dans les années 1970-1980 en France, c'est à la fois la fin des grandes thèses sur le grand commerce maritime¹ et le début d'un cycle d'une histoire renouvelée de la Marine de Guerre depuis Louis XIV avec, notamment, des thèses sur les arsenaux. C'est à l'articulation de ces deux champs de recherche que se situe la grande œuvre de Philippe Haudrère² complétée par les travaux de Gérard Le Bouëdec³ sur la seconde Compagnie des Indes. C'est aussi à un an près la date de parution de la thèse de Jacques Weber⁴ sur les établissements français en Inde au XIX^e siècle. Cette exploration des compagnies des Indes, qui se focalise surtout sur la seconde Compagnie et sur le XVIII^e siècle, se confirme dans les deux décennies suivantes. Sous la direction de Philippe Haudrère⁵, le colloque franco-anglais de 1994 à Lorient réunit les Français, les Anglais et les Hollandais sur le thème des Flottes des compagnies des Indes (1600-1857). La même année, Michel Morineau⁶ publie un « Que sais-je ? » où la place de la Compagnie unie des Indes orientales (*Vereenigde Oostindische Compagnie*), VOC, créée par les Hollandais, est centrale. Philippe Haudrère lui-même publie, en 2006, un ouvrage de synthèse sur l'ensemble des Compagnies

1. La thèse d'André LESPAGNOL, particulièrement importante pour notre sujet, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, l'Ancre de Marine, n'est publiée pour la première fois qu'en 1990.
2. HAUDRÈRE P., *La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)*, Librairie de l'Inde, 1989.
3. LE BOUËDEC G., « Les approvisionnements de la Compagnie des Indes, 1737-1770 », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, 1982, Sedes, p. 377-412.
4. WEBER J., *Les établissements français en Indes au XIX^e siècle (1815-1914)*, Librairie de l'Inde, 1988.
5. HAUDRÈRE P., *Les flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, Service Historique de la Marine, 1997. En 1991, il avait aussi publié, *La Bourdonnais, marin et aventurier*, chez Desjonquères.
6. MORINEAU M., *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e-XIX^e siècle)*, PUF, 1994.

des Indes européennes⁷. Cette histoire des compagnies, dans une perspective européocentrée, connaît un vrai succès de librairie avec l'ouvrage de Philippe Haudrère et Gérard Le Bouëdec paru chez Ouest-France en 1999 et qui, depuis lors, a connu plusieurs retirages et éditions dont la dernière, en 2010, complétée par une édition de poche du texte en 2011⁸. Dans le prolongement des « Rendez-vous de l'Histoire de Blois » en 2011 consacrés à L'Orient, où les compagnies des Indes ont encore bénéficié d'une réelle attractivité auprès du public, paraît chez Gallimard, sous la direction de René Estienne⁹, une nouvelle *Histoire des compagnies des Indes françaises*, alors que 2014 va coïncider avec le 350^e anniversaire de la création, par Colbert, de la première Compagnie des Indes. L'ouvrage, publié sous la direction de Philippe Le Tréguilly et Monique Morazé en 1995, *L'Inde et la France, deux siècles d'histoire commune*, avec comme sous-titre: *Histoire, sources, bibliographie*¹⁰, tout comme celui sous la direction de Jacques Weber¹¹ en 2002, intitulé: *Les relations entre la France et l'Inde de 1672 à 2001*, témoignent à la fois d'une volonté de présenter une approche plus globale d'une histoire fragmentée et d'un souci de dépasser le cadre des compagnies en mettant en scène d'autres acteurs, voyageurs, aventuriers et surtout missionnaires. Le changement de perspective, alors que Romain Bertrand¹² publie dans la *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* son article, « Rencontres impériales. L'histoire connectée et les relations asiatiques », s'inscrit dans un projet européen Asialink, de 2006 à 2010. Le programme, intitulé « *The Europe-South Asia Heritage* », piloté par l'université Jawaharlal-Nehru de New-Delhi et auquel participent les universités de Dhaka (Bangladesh), de Moratuwa (Sri Lanka), de Bretagne-Sud (Lorient), Warwick (Royaume-Uni), Leiden (Pays-Bas), Lisbonne (Portugal), porte notamment sur l'impact culturel et sociologique des échanges entre L'Inde et la France. Les résultats scientifiques présentés dans un livre au titre expressif « Le Goût de l'Inde¹³ » et dans un film intitulé « *Lorient: Gate of India* » avec un sous-titre, « À la rencontre de l'Inde¹⁴ », inverse finalement les perspectives, mêlant effet retour, acculturation, transfert de technologies, renouvellement des savoirs sur l'Inde, réévaluation des civilisations asiatiques¹⁵. Ce temps d'incubation, nourri par des travaux

7. HAUDRÈRE P., *Les compagnies des Indes orientales*, Desjonquères, 2006.

8. HAUDRÈRE P., LE BOUËDEC G., *Les compagnies des Indes*, Ouest-France, 1999, 2001, 2005, 2010, 2011.

9. ESTIENNE R., (dir.), *Les compagnies des Indes*, Gallimard-ministère de la Défense-DMPA, 2013.

10. LE TRÉGUILLY P., MORAZÉ M. (dir.), *L'Inde et la France, Deux siècles d'histoire commune, xvii^e-xviii^e siècles*, Histoire, sources, bibliographie, CNRS Éditions, 1995.

11. WEBER J., (dir.), *Les relations entre la France et l'Inde, de 1672 à 2001*, Les Indes savantes, 2002

12. BERTRAND R., « Rencontres impériales. L'Histoire connectée et les relations euro-asiatiques », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 54-4bis, supplément 2007, p. 69-89.

13. LE BOUËDEC G., NICOLAS B. (dir.), *Le Goût de l'Inde*, PUR-musée de la Compagnie des Indes, 2008.

14. L'auteur est Nikhil PADGAONKAR. Il est en libre accès, avec les autres films des partenaires sur le site Web de l'université Jawaharlal-Nehru de New-Delhi.

15. Cette perspective se retrouve dans le colloque qui s'est tenu à Gand, du 21 au 23 juin 2012: « *Crossroads between empires and peripheries. Knowledge, transfer, product exchange and human movements in the Indian Ocean World* »

de doctorants, permet de s'engager sur un renouvellement du discours qui dépasse celui sur les compagnies des Indes.

La première mondialisation et l'océan Indien : du cap de Bonne-Espérance au Japon

L'interconnexion des échanges

Le développement des exportations de thé chinois et de café (Moka, Java, Bourbon) est indissociable de l'explosion des importations de sucre antillais. Or, la croissance exponentielle de la consommation de sucre s'appuie sur un système de production de plantation à main-d'œuvre servile à partir de la fin du XVII^e siècle et détermine une intensification de la traite des Noirs africains. En outre, la traite et les Antilles offrent des marchés alternatifs. Les toiles bleues, guingans et guinées, servent au troc d'acquisition des captifs africains. Les toiles peintes et teintes, frappées par la prohibition en Europe trouvent un marché dans les colonies américaines, aux Antilles et en Amérique espagnole. Mais les compagnies se trouvent confrontées à la quasi-absence de marché en Asie pour les produits européens. Les comptoirs ne sont pas des colonies de peuplement et les populations asiatiques ne sont guère attirées par les productions du Vieux Continent comme les draps que la Chambre générale de la première Compagnie continue de charger sur les vaisseaux. Dans ces conditions, aucune compagnie n'a pu échapper au chargement de piastres issues du continent ibéro-américain. C'est le premier poste de dépenses de la Compagnie française (48 %). Les métaux précieux représentent entre 65 et 90 % de la valeur des cargaisons aller. Om Prakash insiste alors sur le processus de monétarisation de l'économie indienne et même sur la dépendance indienne des exportations des cotonnades, sources majeures de l'entrée des métaux précieux refrappés en roupies, qui sont investies dans l'économie indienne, taxant de ridicule l'hypothèse de leur détournement dans le domaine religieux. Son discours sur le partenariat économique tranche avec la dénonciation par certains universitaires du pillage des compagnies des Indes responsable du sous-développement dont se seraient protégés, par la fermeture, le Japon et la Chine¹⁶.

Les marchés des textiles, le développement industriel et l'Inde

Le premier marché porteur est sans nul doute celui du marché des colonies hispano-américaines qui offre, faute d'une réponse industrielle espagnole, un débouché, via Cadix, à l'ensemble de l'industrie européenne

16. ISLAM S., professeur à l'université de Dhaka, dans une communication prononcée en 2009 lors d'une session du programme *Asia Link* au Bangladesh, intitulée : « The maritime contact and competition between Europe and Asia in the Age of the East Indian companies : an analysis »

et notamment aux toiles de lin de Bretagne et de Normandie ou aux textiles de luxe lyonnais¹⁷. Ce marché soutient la croissance du secteur textile européen et alimente en retour, en piastres, l'économie du privilège que constitue le commerce de l'océan Indien.

Le marché européen, séduit et fasciné que ce soit par les toiles blanches et les mousselines ou surtout par les toiles de couleurs et chittes, soutient le développement de l'industrie indienne du Gudjarat, du Bengale et de Coromandel. C'est ce que nous avons montré dans « le Goût de l'Inde » et qui constitue le cœur de la recherche de Maxine Berg qui parle d'une production de masse, confirmé par le diagnostic d'Om Prakash. Ne dit-il pas que les exportations européennes représentent en moyenne 10 % de la production ? Ainsi la demande européenne aurait le double intérêt de favoriser une industrie indienne qui dispose d'un réservoir de main-d'œuvre très souple et de contribuer à la monétarisation de l'économie. Mais le savoir-faire dans la fabrication des indiennes, le secret de la coloration par impression, sont captés, maîtrisés puis acclimatés en France et en Europe. C'est l'histoire d'une délocalisation à l'envers. Nous sommes devant un processus majeur de transferts de technologies non plus intra-européens, comme ceux organisés vers la France par Colbert, mais entre l'Orient et l'Europe. La technique du garançage/mordançage fut d'abord transmise dans l'empire perse et l'empire ottoman, importateurs d'indiennes depuis le Gudjarat, le Rajputana, le Rajasthan dont les principaux centres étaient Ahmadabad, Sironj et Burhanphuret. Les importateurs persans et ottomans acquièrent les secrets de la coloration si bien que les centres notamment de Diyarkbakir, d'Alep et Smyrne exportent vers l'Europe des *chafarkanis*, qui sont des imprimés à fond rouge ou violet et à petite fleur blanche. C'est la diaspora arménienne qui joue le rôle de transmetteur. Les toiles d'Alep sont alors exportées vers l'Europe ce qui démontre que, si la route du commerce de l'Inde passe par le cap de Bonne-Espérance, la transmission du savoir-faire se fait toujours via la Méditerranée. Vers 1670, les Arméniens s'installent en Europe et c'est le début de l'implantation de la fabrication des toiles « à la façon des indiennes » ou « à la façon d'Alep », fin XVII^e siècle, début XVIII^e siècle, principalement à Marseille qui jouit du statut de port franc. L'indiennage devient alors un secteur majeur de l'industrialisation. En fait, l'implantation de manufactures d'indiennage, vers 1750, est plus tardive que dans d'autres pays européens. Mais, dès 1785, on en compte cent quatre-vingt-cinq. La croissance est telle que cette industrie cotonnière devient un secteur leader de la révolution industrielle au XIX^e siècle dont fut victime l'industrie des fibres européennes qui avait fourni le marché

17. Le GOUIC O., *Lyon et la mer au XVIII^e siècle, connexions atlantiques et commerce colonial*, PUR, 2011. p. 273-316.

hispano-américain, pourvoyeur en piastres, ces dernières permettant alors d'acquérir les cotonnades indiennes¹⁸.

***L'innovation en matière de consommation :
L'Asie sur les tables, dans les gardes robes et dans le décor de la maison***

À partir du xvi^e siècle, l'Asie est à l'origine de l'innovation en matière de goût. C'est d'abord la mode des épices. Aux xvii^e et xviii^e siècles, c'est la mode des boissons chaudes sucrées (thé, café). Mais le succès des textiles de coton auprès des élites puis, progressivement d'une grande partie de la population, témoigne d'une fascination particulière pour les indiennes. Dès 1670, le Bourgeois Gentilhomme de Molière se fait faire un habit en indienne car telle est la mode chez les gens de qualité. Un siècle plus tard, en 1768, Louis Simon, simple étaminier, dans le village de La Fontaine Saint-Martin dans le Maine, fait cadeau à sa future épouse d'un mouchoir de cou en mousseline, d'un casaquin de toile de picot à fleurs et d'une jupe de ciamoise à grandes et petites rayures¹⁹. Nous rencontrons ces nouveaux produits dans les hardes des gens de mer qui reviennent de l'océan Indien, sur les étals des boutiquiers, dans les stocks des négociants, et jusque dans l'intimité des foyers²⁰. En fait, dans la seconde moitié du xviii^e siècle, le coton se porte davantage dans les dessous et prend de l'importance dans le décor, les literies et le linge des intérieurs. Les plus aisés portent plutôt des satins et des taffetas. En revanche, les catégories moyennes, ou plus modestes, l'affichent plus volontiers sur les dessus, du moins quand la prohibition n'en fait plus un délit. Les toiles blanches, surtout les plus fines, servent à l'habillement et fournissent un linge de maison de qualité. Le succès de la mousseline dans la toilette féminine, qui laisse deviner le corps, explique l'explosion des importations. Les plus belles toiles imprimées françaises viennent de Mazulipatam avec un répertoire essentiellement floral pour les habits, les grandes tentures ou palempores, les couvre-lits. Les toiles de coton colorées par tissage servent à la production de mouchoirs de col. L'étude de cette culture matérielle issue de l'Asie et les cycles de la mode sont au cœur d'un programme européen de recherche que dirige Maxine Berg, à l'université de Warwick²¹.

18. C'est ce que montrent les articles de FUKASAWA K., RAVEUX O., CHASSAGNE S., dans LE BOUËDEC G., et NICOLAS B. (dir.) *in, Le Goût de l'Inde*, PUR, 2008, p. 34-61.

19. FILLON A., *Les Trois bagues aux doigts, amours villageois au xviii^e siècle*, Paris Robert Laffont, 1989, p. 173.

20. LE BOUËDEC G., « La culture océan Indien dans le Pays de Lorient au xviii^e siècle », *in* WEBER J. (dir.), *Les relations entre la France et l'Inde de 1673 à nos jours*, Les Indes savantes, 2002, p. 221-232. Margoline-Plot E., *Les pacotilles d'indiennes, la boutique et la mer, organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au xviii^e siècle*, thèse d'histoire, université de Bretagne-Sud, 2014

21. Elle a organisé à Venise, du 11 au 13 janvier 2013, un colloque intitulé : « *Goods from The East: Trading Eurasia 1600-1830* ».

L'état

Il est tentant d'insister sur l'innovation que constituent ces sociétés par actions pour financer le commerce asiatique. Ce mode de financement était le seul qui permettait de relever le défi financier du commerce de l'océan Indien. Mais il est plus judicieux de montrer quelles relations ces compagnies à charte, qui obtiennent de leur gouvernement le monopole des échanges entre leur pays et l'océan Indien, en disposant d'une véritable délégation de la puissance publique, entretiennent avec l'État initiateur et dispensateur de cette économie du privilège²². Toutes les compagnies sont liées à l'État, mais en France, les compagnies sont des administrations d'État. La place des actionnaires, des syndics et des directeurs n'a plus rien de commun avec la VOC. Le commerce des Indes renforce l'État. Et l'État, c'est la Marine dont elle est un outil majeur d'intervention. À partir de Colbert, c'est d'abord un secrétariat d'État de la guerre maritime au cœur des conflits sur le front maritime et un entrepreneur industriel de la construction navale de navires de guerre. Mais c'est aussi un secrétariat d'État à la marine marchande et aux colonies. Il ne faut donc pas opposer Marine et Compagnie, ce sont les deux volets d'une même politique gérée par le même ministre, et au plus haut niveau, surtout quand Colbert le cumule avec le Contrôle général. C'est ensuite une administration qui encadre tous les usages du domaine maritime et par conséquent tous les usagers qui ont un rapport à la mer quel qu'il soit, et donc ceux des ports. C'est enfin une institution qui encadre et contrôle les gens de mer et les professions ouvrières des arsenaux à travers le système des classes – avant qu'il ne s'appelle Inscription maritime. Les compagnies des Indes illustrent le caractère structurel d'économie mixte de l'économie maritime ultramarine, ce compromis, État-économie privée, qui se met en place dès la fin du XVII^e siècle et qui s'observe aussi dans le financement de la Course, dans l'organisation du système de l'exclusif qui régit le commerce antillais, et révélé par le développement d'un secteur militaro-industriel au service de la Marine. Or, cette orientation se confirme aux XIX^e et XX^e siècles²³.

De la même manière, les échanges asiatiques ne se réduisent pas à cet axe Asie-Europe, véritable pompe aspirante des productions locales, quand

22. LE BOUËDEC G., *Les compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège: le monopole, l'État, une ville port entreprise*, colloque « Die Ökonomie des Privilegs westeuropa 16-19 Jahrhundert », Goethe-Universität Frankfurt, 30 juin-2 juillet 2011 dans GARNER G., *L'économie du privilège*, Klosterman, Francfort 2014, p. 465-494.

23. Cette thèse est développée dans plusieurs articles de LE BOUËDEC G., « Les enjeux du cabotage européen (XVI^e-XIX^e siècle) »; BUCHET C., MEYER J., POUSSOU J.-P. (dir.), *La puissance maritime*, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2004, p. 377-394; « Intra-european coastal shipping from 1400 to 1900. A long forgotten sector of development », dans *A Deus Ex Machina Revisited, Atlantic Colonial Trade and European economic development*, EMMER P. C., PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., ROITMAN J.V., Brill Academic Publisher, 2006, p. 89-107. Et « *La flotte française* », dans *La France, la terre et la mer*, (sous la direction) CABANTOUS A., LESPAIGNOL A., PÉRON P., Fayard, 2005, p. 509-513.

la circulation des échanges dans l’océan Indien tisse une toile complexe bien antérieure, comme le montrent Philippe Norel et Philippe Beaujard²⁴ dont il faut saluer l’ouvrage monumental et fondamental sur les Mondes de l’océan Indien, à la présence européenne et sur laquelle s’est greffé un commerce européen qui développa un commerce d’Inde en Inde qui ne saurait être la seule expression du commerce intra-océan Indien. Ainsi Hiro Kimizuka montre que le Japon, d’une part, se ferme au xvii^e siècle aux relations commerciales avec les Européens, en expulsant les Portugais tout en laissant la porte entrouverte aux Hollandais à Deshima, et d’autre part, entretient des relations commerciales et maritimes particulièrement denses avec la Chine et la Corée.

Nous sommes victimes d’une projection européenne de l’Asie. Il faut donc dépasser le cadre trop restreint des compagnies et faire évoluer notre questionnement pour une nouvelle synergie entre l’histoire des aires culturelles et celle du commerce avec l’océan Indien.

La rencontre entre les européens et les sociétés asiatiques (xvi^e-xviii^e siècles)

La présence européenne n’a guère dépassé simultanément les quinze à seize mille individus au milieu du xviii^e siècle, ce qui permet de dire, et c’est une litote, qu’elle n’était pas dans un rapport de force politique et intellectuel pouvant empêcher l’expression locale en langues vernaculaires, arabe, indiennes, javanaise, malaise, chinoise et japonaise dont les traductions, aujourd’hui disponibles, viennent relativiser les récits des capitaines, marchands, missionnaires, réduisant en tout cas à néant les images d’Épinal du rouleau compresseur européen déferlant sur l’Asie²⁵.

Dans l’océan Indien, en 1664, même s’il ne faut pas oublier les initiatives antérieures, les Français arrivent bien tardivement dans un monde dominé exclusivement, pendant un siècle, par les Portugais et que les Hollandais et les Anglais se sont déjà largement appropriés au xvii^e siècle. Mais, et c’est un aspect souvent négligé que les travaux des historiens de l’histoire interconnectée euro-asiatique²⁶ mettent en valeur, les soi-disant empires coloniaux européens ne sont que des réseaux de comptoirs et d’escales établis sur le littoral de l’océan Indien tolérés, après obtention de privilèges sous forme de firmans, en Inde par le Grand Moghol et ses grands féodaux,

24. Beaujard P., *Les mondes de l’océan Indien* : t. 1 : *De la formation de l’État au premier système monde afroeurasien (iv^e millénaire avant J.-C.-vi^e siècle après J.-C.)*, 623 p., t. 2 : *L’océan Indien au cœur des globalisations de l’Ancien Monde (vii^e siècle-xv^e siècle)* 797 p., Armand Colin, 2012.

25. SUBRAHMANYAM S., *The career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge University Press, 2002. *L’empire portugais d’Asie, 1500-1700. Une histoire économique et politique*, Maisonneuve et Larose, 1999.

26. BERTRAND R., « Rencontres impériales. L’histoire connectée et les relations euro-asiatiques », *Revue d’Histoire moderne et contemporaine*, 2007/5, n° 54-55, p. 69-89.

même s'ils autorisent les Européens à les fortifier, ou très encadrés en Chine. Dans tous les cas, l'obtention d'un privilège d'installation s'accompagne de lourdes taxes. L'extension du territoire de Pondichéry (1697, 1740, 1750) est négociée avec le Nabab d'Arcatte contre paiement d'un droit annuel. À Chandernagor, l'installation est obtenue en 1673 auprès du Nabab du Bengale et à Mahé, en 1721, auprès du souverain local, Bayanor²⁷. La présence des compagnies n'a pas du tout mis fin à l'organisation politique locale. L'Inde est sous la tutelle du Grand Moghol auquel les compagnies versent un tribut. De plus, elles doivent toutes composer avec les souverains locaux, sultans, nababs, rajahs.

L'affaiblissement du pouvoir du Grand Moghol, au XVIII^e siècle, libère les ambitions des souverains locaux, comme les sultans de Mysore, et voit s'élever la puissance Mahratte. Cette instabilité politique présente à la fois un risque mais ouvre également de nouvelles perspectives. On voit donc bien l'ambiguïté du statut des compagnies, entreprises de commerce qui détiennent une délégation de la puissance publique et des troupes sur des territoires pour lesquels elles paient, ou pas, des tributs reconnaissables d'une tutelle plus virtuelle que réelle, ce qui les oblige à entretenir des relations complexes avec des souverains souvent prêts à se révolter ou à s'émanciper. Les différentes compagnies ont multiplié des initiatives en direction de l'Indochine, du Japon et de la Chine. Elles n'ont pas réussi à obtenir des concessions comme en Inde et en Insulinde. Le comptoir de Canton n'est qu'un marché spécial pour étrangers dont nous reparlerons.

Que faut-il entendre par interconnected history ?

Il ne faut pas se contenter d'une histoire des regards croisés qui consisterait à rechercher dans les sources extra-européennes des informations pour compléter le corpus de celles dressées à partir des sources européennes pour aboutir à l'élaboration d'une grille parallèle des contacts entre Occidentaux et Orientaux. En effet, comme le souligne Romain Bertrand, il serait erroné de vouloir limiter l'histoire des peuples et des états asiatiques aux seules rencontres euro-péo-asiatiques²⁸. Dépasser le cadre du champ des compagnies s'impose mais cela passe sans aucun doute par une meilleure synergie avec ceux qui travaillent sur l'aire culturelle de l'océan Indien²⁹.

Les questionnements sur le rapport à la mer des sociétés asiatiques, la place de l'État, le rapport au profit, l'organisation des circuits d'échanges

27. HAUDRÈRE P., *La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)*, Librairie de l'Inde, 1989, p. 297-321.

28. BERTRAND R., *Histoire à part égales*, Le Seuil, 2011.

29. GIPOULOUX P., *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI^e-XXI^e siècles*, Éditions du CNRS, 2009; DE VIENNE M.-S.; *Les Chinois en Insulinde. Échanges et sociétés marchandes au XVIII^e siècle d'après les sources de la VOC*, Les Indes savantes, 2009.

et des réseaux portuaires, l'impact des conflits sur la conjoncture économique doivent permettre d'envisager l'étude de la rencontre en privilégiant la petite échelle autour du jeu des acteurs. Or, cette focalisation sur les acteurs ouvre de nouvelles perspectives de recherche aux Historiens qui sont entrés en contact avec l'océan Indien par les flottes des compagnies, en offrant la possibilité de prendre comme problématique majeure, l'apprentissage de la rencontre.

L'intérêt de l'article de Lisa Hellman est de montrer qu'une étude, fine et fragmentée, de l'espace cantonais, pourtant réputé hermétique – la ville proprement dite, le quartier des factoreries, les navires ancrés dans l'estuaire de la rivière des Perles, l'espace estuarien où naviguent de frêles embarcations locales et les îles de Wampou, où sont mouillés les navires des compagnies européennes et installés les entrepôts européens durant le temps des transactions – permet d'identifier des relations sociales, entre Européens des différentes compagnies, entre Européens et marchands chinois, entre les équipages et la population chinoise vivant sur les embarcations, dans les îles ou sur les rives.

La factorerie hollandaise de Deshima, dans la baie de Nagasaki au Japon, relève du même type de rapport entre Occidentaux et Orientaux. Nathalie Kouamé présente ainsi l'impossible colonisation du Japon, car ce sont les Japonais qui ont toujours fixé les règles. Des relations se sont nouées entre le Japon et les Portugais, au XVI^e siècle, dans une période d'éclatement du paysage politique à l'avantage des marchands et des jésuites. La réunification du Japon dans les années 1580, sous la houlette d'un pouvoir fort, change la donne. Hideyoshi conçoit des projets impérialistes en direction de la Chine, Taiwan, Manille, qui s'inspirent de la conduite des Européens en Asie. Ainsi, il est essentiel de rappeler que la chronologie a ici son importance. Une focalisation trop forte sur le XVIII^e siècle, faute d'une historiographie renouvelée notamment sur la première Compagnie des Indes³⁰, fait oublier les conditions même de l'installation des Européens aux XVI^e et XVII^e siècles et croire que l'océan Indien n'est plus qu'un nouveau terrain de jeu des rivalités européennes.

L'apprentissage de l'Inde par les Européens en Inde (XVI^e-XVIII^e siècles)

Les nouveaux travaux sur la première Compagnie des Indes viennent rappeler opportunément que ce demi-siècle fut le temps difficile de l'apprentissage des Français en Inde. Marie Menard-Jacob souligne le décalage entre les représentations initiales des membres de la Chambre générale, les récits de voyages de ceux qui passent, comme Tavernier,

30. MENARD-JACOB M., *Les jours et les hommes de la première compagnie des Indes orientales 1664-1704*, thèse d'Histoire, université de Bretagne-Sud, 2011.

Bernier, Chardin et Le Boullaye, et la réalité à laquelle sont confrontés ceux qui restent pour faire fonctionner les comptoirs. Elle montre que les directeurs arrivant de France sont quasi condamnés à l'échec et, que ceux qui ont pu construire une carrière aux Indes, ont de meilleurs résultats car ils ont appris ou commencé à apprendre la navigation, le pays, la société, les pouvoirs et les pratiques commerciales. Ce monde de marchands, sous-marchands et commis, ne vit pas enfermé dans le comptoir. Certains ont pour épouses des femmes métisses – se pencher sur la place des femmes est important – et leurs partenaires commerciaux et financiers sont au quotidien les Banians et les Shiraf. Tolérés au nom de privilèges octroyés, les relations avec les pouvoirs locaux comme le roi de Golconde ou de Bijapour ou plus distantes, comme avec le Grand Moghol ou Shivaji Raji, exigent une véritable initiation que les dirigeants de la Compagnie vont rechercher dans ce monde de la marge que composent ces médecins (Saint-Jacques de la Palisse, Destremeau, Manucci), ces marchands indépendants comme Junet ou Guesty, ces ambassadeurs officieux que sont les membres de la famille L'Estoile à Ispahan, voire certains voyageurs, qui ont acquis une certaine compréhension de ce monde qui leur échappe encore. Revisiter les sources de la seconde Compagnie pour mesurer le niveau d'apprentissage, ou plutôt d'expérience, capitalisé des représentants de la seconde Compagnie permettrait de mettre en perspective cette initiation et, au final, cette maîtrise ou non de la compréhension de l'Inde en se focalisant sur un objet ou autour d'un scénario. Les archives des notaires de Pondichéry, Chandernagor et même des Mascareignes, qu'exploite Kevin Le Doudic, permettent d'accéder à la connaissance de cette communauté résidente temporaire ou qui s'inscrit dans la durée avec de véritables dynasties. Elle se compose de militaires, de personnels administratifs et marchands, de navigants et d'une gamme de métiers nécessaires au fonctionnement quotidien du comptoir. Ces papiers notariés nous permettent de saisir, à l'échelle des cultures matérielles familiales, la rencontre entre l'Orient et l'Occident. L'examen des inventaires, après décès, révèle un environnement partagé entre leurs racines européennes et la nécessité de composer avec l'Asie. À partir des années 1735-1740, on relève dans les intérieurs des collections d'objets d'art de Chine et d'Inde. Alexandra Curvelo évoque l'univers luso-asiatique (ou indien) pour qualifier le resserrement des liens culturels entre les Portugais et les peuples de l'Asie, n'hésitant pas à employer le terme de société hybride. C'est à travers les arts décoratifs que se révèle le mieux le syncrétisme culturel et artistique d'autant que les Luso-Indiens confient à des artisans indiens le soin de réaliser le mobilier, les bijoux, les textiles mais aussi les décors des églises. Ces derniers sont même envoyés au Portugal pour y fabriquer lesdits produits qu'il n'est plus alors nécessaire d'importer.

Ainsi, cet ouvrage a une ambition triple. Montrer la réalité de la mondialisation, qui n'est autre qu'une maritimisation du monde, à la fois

en Europe (l'innovation en matière de goût nous vient d'Asie) et en Asie (la monétarisation et l'industrialisation de l'Inde) mais en soulignant que les échanges vers l'Europe ne sont qu'une échappée belle d'une économie maritime particulièrement dynamique du cap de Bonne-Espérance au Japon depuis de nombreux siècles, pour ne pas dire des millénaires. Réexaminer le concept de rencontre entre Européens et Asiatiques. Et enfin, prendre conscience que la porte fut parfois seulement entrouverte en Chine, voire se referma au Japon quand elle ne fut pas forcée comme en Inde et en Asie du Sud-Est. Il n'en demeure pas moins que dans les comptoirs de l'Inde, les petites communautés européennes, à la faveur du délitement des pouvoirs centraux, apprennent à se mouvoir dans un environnement où les influences culturelles ont marqué leur culture matérielle.