



La Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes

Citadelle de Port-Louis

N°10

Février 2024

Edition périodique de l'Association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes - 7 rue de la Chênaie 56530 GESTEL



Vaisseau du XVII^{ème} siècle - Vitrail de l'Église Saint Aubin – Neuville-lès-Dieppe

Sommaire

Éditorial page 2
Sophie Palant-Le Hégarat

Cadran solaire d'Augsbourg à platine hexagonale
Brigitte Nicolas page 2

La préhistoire de la Compagnie des Indes
Guillaume Lelièvre page 4

Comment la Cie Hollandaise des Indes Orientales a-t-elle pu dominer le commerce avec l'Asie pendant plus d'un siècle ?
Michel Fouquin page 11

Vie de l'Association page 17

Adhésion aux Amis du Musée de la Compagnie des Indes :	
Cotisation individuelle	30 €
Cotisation couple	40 €

Directeur de la publication	Georges Hesters
Rédacteur en chef, mise en page	Guy Tournier
Comité de rédaction	Marie-Françoise Breton Claude Chrestien Gérald Hussenot Desenonges



Editorial

Sophie Palant-Le Hégarat
Adjointe, déléguée à la Culture et au Patrimoine
Ville de Lorient

Chers amis du musée,

Lors de votre assemblée générale je vous ai exposé la décision de maintenir le Musée de la Compagnie des Indes dans l'écrin de la citadelle en nouant une collaboration plus prégnante avec le Musée national de la Marine.

Accompagnés par un cabinet, nous avons débattu - Président du Musée national de la Marine et Maire de Lorient avec leurs équipes respectives - de multiples options thématiques et temporelles envisageables.

La volonté commune est d'avoir un parcours alliant les deux collections et proposant deux narrations couvrant les deux facettes de la compagnie des indes et de l'histoire maritime, vues à travers le prisme de la rade de Lorient.

Nous construisons donc un projet dans lequel les deux musées devraient se faire écho - le Musée de la Compagnie des Indes poursuivant et développant son traitement de l'histoire de la compagnie des indes et le Musée national de la Marine se consacrant au fait maritime (techniques de constructions navales et de navigation et évolution de la rade) avec un discours favorisant le dialogue entre les collections qui sont présentées ; ceci dans un cadre chronologique cohérent avec des jalons communs, sur une période du XV^e et XVI^e siècle à la deuxième guerre mondiale, avec une ouverture post 1945.

À ce jour, le cabinet poursuit son accompagnement en interrogeant les collections, un comité scientifique vient d'être constitué, il était en attente de validation du nouveau directeur du Musée national de la Marine qui vient de prendre ses fonctions.

Les premières propositions devraient nous être présentées avant l'été. C'est alors que le comité de pilotage sera réuni pour partage.

La cible de réalisation est fin 2025/début 2026.

Nous connaissons votre profond attachement à notre musée et saluons le soutien précieux que vous lui apportez, et comme nous nous y sommes engagés avec Monsieur le Maire, les Amis du Musée de la Compagnie des Indes seront représentés au sein du comité de pilotage.

--: --

Cadran solaire d'Augsbourg à platine hexagonale

Don des Amis du Musée de la Compagnie des Indes



Brigitte Nicolas
Conservatrice en chef du patrimoine
Directrice du musée de la
Compagnie des Indes

--: --

L'heure à la mer

Le parcours permanent du musée de la Compagnie des Indes est riche d'une salle appelée vie à bord, sciences de la navigation. Des instruments scientifiques y sont exposés : sextant, octant, compas, etc. Curieusement, aucun système pourtant indispensable à la connaissance de l'heure et donc à celui de la vitesse, de la position et de la route du navire, n'est présent dans les collections. Le calcul de l'heure pour les voyageurs et, particulièrement les marins en mer, a toujours été une préoccupation majeure. Différents instruments et observations astronomiques permettent de mesurer le temps sur un bateau avant l'invention du chronomètre à ressort (John Harrison 1693-1776 – Ferdinand Berthoud 1727-1807). Le plus simple est resté pendant longtemps le sablier, peu sensible aux mouvements d'un navire.

Néanmoins les marins et les voyageurs emportaient également dans leurs sacs des cadrans solaires dont l'utilité se révélait une fois à terre, à destination et dans les escales.

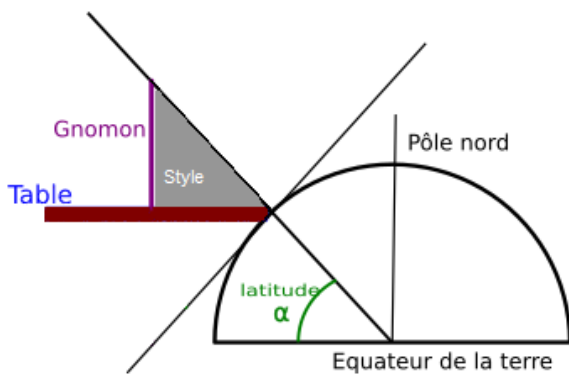


Aussi, la recherche de cadrans solaires de différentes natures est-elle un objectif de la politique d'acquisition du musée de la Compagnie des Indes.

L'heure au soleil

À l'origine, un simple bâton planté verticalement permettait de connaître l'heure au soleil par l'ombre portée. Ce bâton, nommé gnomon (nom d'origine grecque), a donné naissance à la science des cadrans solaires, la gnomonique. En inclinant ce bâton parallèlement à l'axe de la terre, la lecture de l'heure devint plus fiable, corrigeant ainsi les variations des mouvements de notre astre et de sa distance au soleil. L'ombre triangulaire de ce bâton incliné prit le nom de « style ».

Les cadrans solaires verticaux ou horizontaux, fixes, sont répandus sur divers monuments avec leur style correctement orienté en fonction de la latitude du lieu. Les cadrans solaires diptyques portatifs constitués de deux tables et d'une ficelle reprennent la même fonction. En orientant la table au nord dans l'axe du méridien, grâce à une boussole intégrée, le style, c'est-à-dire l'ombre formée par la ficelle, permet de lire l'heure sur l'une ou l'autre des tables.



Le cadran solaire équatorial ou équinoxial de poche, que l'Association des Amis du Musée a offert au Musée, permet d'orienter la table, formée par un anneau, parallèlement à l'équateur avec un gnomon perpendiculaire en son centre. À midi, avec la platine (base dans laquelle est la boussole) correctement orientée au nord dans l'axe du méridien, l'ombre du style indique XII heures sur le cercle incliné parallèlement à l'équateur selon la latitude du lieu.

L'ombre se déplace de droite à gauche du style, du matin à l'après-midi, sur une graduation des heures indiquée par tranche de 30°, en chiffres romains sur l'anneau (ou table) et en chiffres arabes à l'intérieur.



Don des amis du Musée de la Cie des Indes

G. Broudic - Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

L'anneau formant la table se rabat ou se déploie. Le gnomon est une aiguille fine, soudée perpendiculairement sur une traverse diamétrale de l'anneau mobile. Un arc articulé gradué, sur le côté, permet le réglage de l'inclinaison de l'anneau selon la latitude indiquée en degrés, de 10° à 90°. Une boussole, au fond mobile, est fixée au centre de la platine pour indiquer l'axe nord-sud. La boussole est ornée dans son fond d'une petite rose des vents et gravée d'indications aux quatre points cardinaux : SEPTENTRIO, ORIENS, MERIDIES, OCCIDENS. Le verre protégeant la boussole présente une bulle de fabrication confirmant son ancienneté. Une petite potence, joliment chantournée et décorée de dessins floraux, soutient une masselotte faisant office de fil à plomb, destiné à vérifier la position horizontale de la platine.



G. Broudic - Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient



Sur la platine octogonale des points cardinaux sont gravés en abrégé (Sydwejt, WSW, WES, NW ? NWEFT, NordWeft, NNW, NORD, NNO, NordOft, ONO, OST, OSO, SydOft, S, etc.). L'envers de la platine est gravé d'un motif floral en son centre. Un mécanisme permet de bloquer l'aiguille de la boussole. Cette dernière est fixée par trois vis en laiton. La platine repose sur trois pieds en demi-ballustré.

L'objet est protégé par un boîtier octogonal en bois revêtu de cuir brun. Le dessus porte une inscription « 80 » en peinture rouge, vraisemblablement un numéro d'inventaire. L'intérieur est capitonné d'un tissu beige. Le fermoir est en laiton.



G. Broudic - Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

A l'intérieur du couvercle, une plaque de laiton gravée indique la latitude de quelques villes. On distingue le nom de capitales européennes (Lisbon 39°, Madrit 40°, Rom 42°, Constant 43°, Belgr 44°, Venedig Florenz 45°, Osen 47°, Vien Miadren 48°, Regesp 49°, Pragfrandij & Main 50°, Leibz, Dresden 51°, Londo Amfterd 52°, Lubeck 53°, Danzig 54°, Moscou, Stockbo 57°). A la suite de l'énumération des villes se trouve l'inscription : « LT Mull Augs ».



G. Broudic - Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

La famille Vogler est à l'origine de ce type d'horloge solaire équatoriale, usuellement appelée "horloge d'Augsburg" (Bavière), en liaison avec son lieu de

fabrication. À cette époque, ce type d'horloge solaire était suffisamment précis pour satisfaire le besoin des voyageurs de mesurer le temps. Différents types de cadrans solaires de poche en bois, laiton ou en ivoire, sont produits jusqu'au début du XVIII^{ème} siècle. Les cadrans solaires de poche dieppois en ivoire sont les plus sophistiqués.

Des cadrans solaires portatifs sont exposés dans de nombreux musées de marine. A noter qu'un cadran solaire signé Ludwig Theodor Muller est conservé à la bibliothèque de l'Observatoire de Paris ainsi qu'au musée du Louvre

Des cadrans solaires signés LTM (Ludovic Theodatus Muller ou Ludwig Theodor Muller) sont également conservés à la bibliothèque de l'observatoire à Paris, au British Museum et au musée du Louvre.

--:--

La préhistoire de la Compagnie des Indes

Les Français dans l'océan Indien avant 1664

Guillaume Lelièvre

Docteur en histoire, Université de Caen



La préhistoire de la Compagnie des Indes orientales 1601-1622. Guillaume Lelièvre Presses Universitaires de Caen

Le contexte géopolitique

À partir de la création par Colbert de la Compagnie des Indes en 1664, l'histoire des Français dans l'océan Indien est bien connue. Mais l'on oublie en général que lors de la période antérieure, plusieurs tentatives ont été menées vers les Indes orientales : c'est « la préhistoire de la Compagnie des Indes ».



Les Portugais sont les premiers Européens, à la toute fin du XV^{ème} siècle et au début du XVI^{ème}, à s'insérer dans le fructueux commerce des Indes orientales. Ils tirent alors de leur empire dans l'océan Indien d'immenses profits, qui s'ajoutent à ceux provenant du Brésil et des côtes africaines. En tant que premiers découvreurs officiels de ces régions, ils se prétendent les seuls habilités à y commercer et entendent en exclure les autres prétendants, s'appuyant pour cela sur les bulles pontificales et les accords avec la Castille du siècle précédent (notamment le traité de Tordesillas en 1494¹). Les Français, et surtout les Normands et les Bretons, s'opposent fermement à ces arguments et leurs corsaires capturent de nombreux navires portugais dans l'Atlantique, malgré l'alliance officielle des deux pays, en vertu de laquelle en 1521 François I^{er} interdit à ses sujets de naviguer dans les eaux théoriquement portugaises. Malgré cela, dans le premier tiers du XVI^{ème} siècle, les Français effectuent plusieurs tentatives afin d'essayer de prendre part au commerce des épices.

Premières expéditions

Dès 1503, un capitaine d'Honfleur, Binot Paulmier de Gonneville, émerveillé par les épices et autres richesses vues sur les quais de Lisbonne, lève l'ancre à destination des Indes orientales, mais une tempête fait aborder son navire, l'*Espoir*, sur les côtes du Brésil.

Entre 1524 et 1528, l'explorateur florentin Giovanni Verrazano, au service de François I^{er}, entreprend trois voyages sur les côtes de l'Amérique visant à découvrir un passage à travers ou aux confins du nouveau continent, afin d'atteindre les fabuleuses îles aux épices par une route autre que celle des Portugais, qui contournait l'Afrique. Lors du premier voyage, en 1524, Verrazano explore la majeure partie de la côte Est des actuels États-Unis.

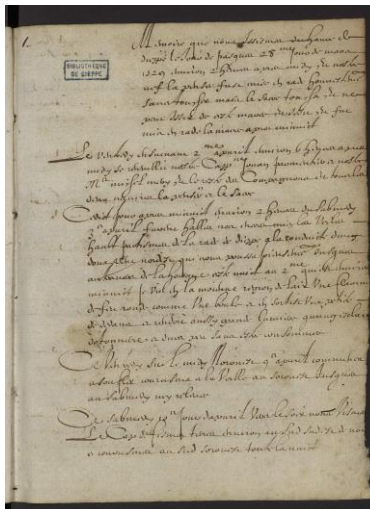
Sa seconde expédition quitte Honfleur en 1526. À la suite d'une tempête ou d'une mutinerie, l'un des navires, la *Barque de Fécamp*, pénètre dans l'océan Indien et accoste à Sumatra, puis s'échoue à

Madagascar. Douze survivants parviennent en juillet 1528 sur l'île de Mozambique, où ils sont capturés par les Portugais.

Parallèlement, une autre expédition serait partie de Normandie en 1526 ou 1527. Elle comprend la *Marie de Bon Secours*, qui atteint en mai 1528 le port de Diu, sur la côte occidentale de l'Inde, où le navire et son équipage sont capturés par le sultan du Gujarat, ainsi que deux autres navires, dont l'un fait naufrage à Sumatra tandis que l'autre aurait abordé à Madagascar. Verrazano part une troisième fois de Normandie en 1528 mais trouve la mort aux Antilles.

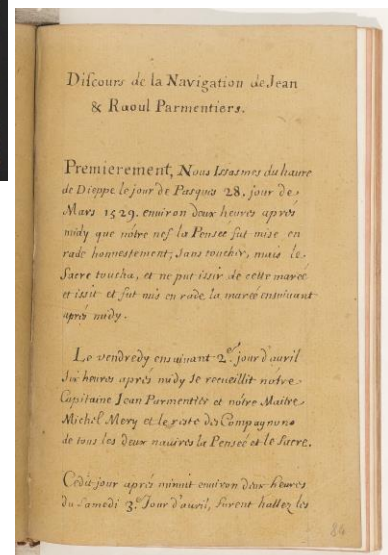
L'expédition de 1529 : le rôle des Dieppois

Au printemps 1529, deux navires de Dieppe, le *Sacre* et la *Pensée*, commandés par les frères Jean et Raoul Parmentier pour le compte du célèbre armateur Jean Ango, partent vers les Indes orientales par la route du cap de Bonne-Espérance.



Médiathèque Jean Renoir de Dieppe

BnF, ms. nouvelles acquisitions. fr. 7510

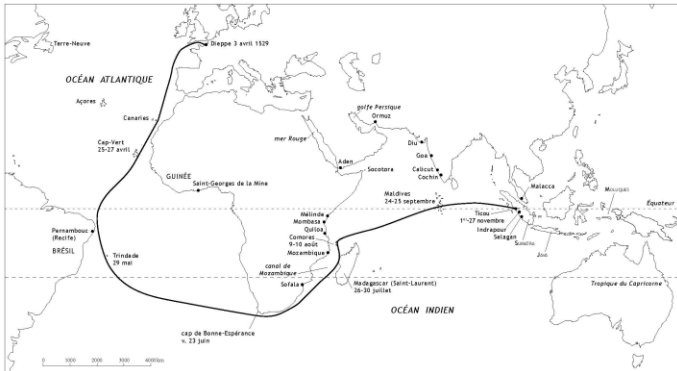


¹Dans le cadre des « Grandes Découvertes », le pape Alexandre VI, divise le monde entre une zone réservée à l'Espagne et une zone réservée au Portugal. Il définit donc une ligne de partage selon un méridien situé à 370 lieues (1 770 km) à l'ouest des îles du Cap-Vert. Les territoires

situés à l'ouest de ce méridien sont dévolus à la couronne de Castille et les territoires situés à l'est, à la couronne de Portugal, avec l'Afrique et le Brésil.



Partis de Dieppe le 3 avril 1529 et guidés par un pilote portugais expérimenté, les deux navires, après quelques courtes escales dans l'archipel du Cap-Vert, à Madagascar, aux Comores et aux Maldives, jettent l'ancre le 31 octobre devant Ticou, sur l'île de Sumatra.



Carte du voyage aller du *Sacre* et de la *Pensée* 1529

Selon le récit d'un officier de l'expédition, Pierre Crignon, après un accueil d'abord amical et même la conclusion d'une alliance, les contacts avec la population locale se sont tendus et le commerce est devenu extrêmement difficile. La mauvaise volonté des indigènes est mise en avant, y compris celle du sultan et de ses officiers, décrits comme étant naturellement très durs en affaires, malhonnêtes et qui marchandent beaucoup trop. Dans une ambiance hostile et menaçante, des otages sont échangés et plusieurs indigènes auraient même été exécutés par les Français. Ceux-ci embarquent finalement, mais sont décimés par les fièvres : les frères Parmentier, entre autres, y succombent. Après encore quelques escales infructueuses sur la côte de Sumatra, il est décidé de rentrer en France.

Un document méconnu daté de 1539, le *Discours d'un grand capitaine de Dieppe*, apporte, entre autres, un témoignage quelque peu différent sur le séjour des Dieppois à Sumatra². Les aspects négatifs du voyage n'y apparaissent pas, au contraire : les indigènes sont décrits comme accueillants, ouverts au commerce et fiables. La conclusion est encourageante et positive,

² Voir sur la toile : l'édition en ligne

<https://www.unicaen.fr/recherche/mrsh/ramusio/accueil.html>.

Voir également l'étude historique qui lui est liée :

G. Lelièvre, « Le *Discours d'un grand capitaine de Dieppe*. Traduction et édition d'un document normand de 1539 », *Annales de Normandie*, 69^e année, n°2, juillet-décembre 2019, p. 57-100 ; disponible sur HAL ([https://hal.archives-](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03410346)

laissant croire que le voyage s'est très bien déroulé et que les navires sont rentrés sans encombre en France chargés d'épices, ce qui s'avère pour le moins éloigné des événements décrits par Crignon. Il n'est pas fait mention, par exemple, des difficultés à commercer et des tensions avec les indigènes, pas plus que de la mort, à cause du scorbut et des fièvres, de nombreux membres d'équipage, et en particulier des deux capitaines.

Cela s'explique par le fait que le *Discours d'un grand capitaine de Dieppe* est en réalité, selon moi, un plaidoyer pour la liberté du commerce, commandité par des marchands normands afin de convaincre François I^{er} de les autoriser à commercer au Brésil, en Guinée et aux Indes Orientales, c'est-à-dire sur des terres officiellement réservées aux Portugais³.

Quoi qu'il en soit, dans les années et même les décennies qui ont suivi, aucune suite ne semble avoir été donnée à l'expédition du *Sacre* et de la *Pensée*, qui semblait pourtant assez prometteuse, sans que l'on n'y trouve une véritable explication.

Même si les contacts noués à Sumatra ont été assez difficiles et que le tribut humain a été lourd, une modeste cargaison d'épices a tout de même été rapportée. Grâce à leur pilote portugais, les Dieppois ont acquis une expérience inédite et recueilli des informations nautiques d'une importance fondamentale, qu'ils sont désormais en mesure d'exploiter. La route des Indes orientales paraît donc ouverte.

Les ambiguïtés royales

Mais dans le royaume de France, le contexte s'avère pour le moins instable. En plus de l'action néfaste de l'amiral de France Philippe Chabot – corrompu – et des agents portugais, les circonstances politiques, militaires et diplomatiques ont souvent pesé trop lourd pour que la politique maritime du roi soit marquée par la continuité. Au contraire, elle connaît de fréquents revirements : par crainte de la puissance

[ouvertes.fr/hal-03410346](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03410346)) et sur CAIRN

(<https://www.cairn.info/revue-Annales-de-Normandie-2019-2-page-57.htm>).

³ François I^{er} déclare à propos du traité de Tordesillas : « ... *le soleil luit pour moi comme pour les autres. Je voudrais bien voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde.* »



grandissante de son rival Charles Quint, François I^{er} s'emploie avant tout à ménager la susceptibilité de son allié le roi du Portugal Jean III.

Ainsi en 1531, puis à nouveau en 1536, 1537 et 1538, le roi ordonne l'interdiction des armements pour la Guinée ou le Brésil, et évidemment au-delà, c'est-à-dire aux Indes orientales, mais ce besoin de renouveler les interdictions royales prouve justement, à mon sens, qu'elles n'étaient pas respectées. On trouve en effet dans les archives normandes de nombreuses traces d'armements et de navires revenus chargés de Guinée et du Brésil. Sans exclure totalement la possibilité d'autres voyages aux Indes orientales dont la trace n'aurait pas été conservée, dans l'état actuel des connaissances on ne peut que constater un long intermède de soixante-dix ans avant une nouvelle tentative, dans un contexte différent.

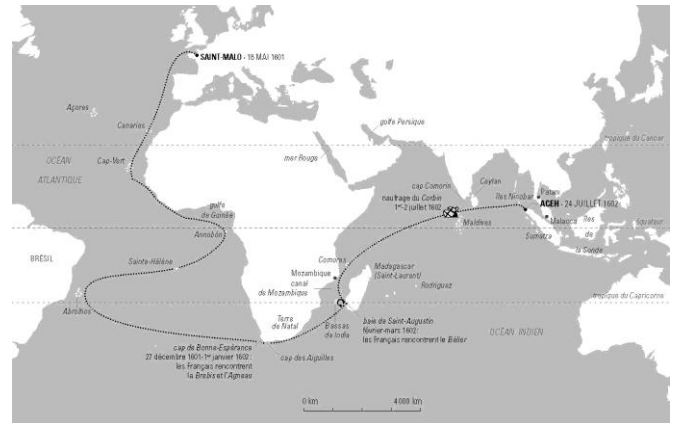
Nouvelle tentative de marchands bretons

À partir de l'extrême fin du XVI^{ème} siècle, les Anglais et les Néerlandais viennent concurrencer les Portugais dans l'océan Indien. Les Français, avec quelque peu de retard, se lancent alors à leur tour dans cette course aux épices. Ces épisodes oubliés de l'histoire maritime française nous sont connus grâce à des récits de voyages français dignes de romans d'aventures, mais aussi des récits de voyages anglais et néerlandais, ainsi que grâce à des documents d'archives contemporaines.

La première tentative a lieu en 1601 ; il s'agit d'une entreprise indépendante, financée par des marchands de Saint-Malo, Vitré et Laval. Son objectif est d'atteindre les îles aux épices et ainsi d'aller « puiser à la source », comme le dit l'un des rescapés, François Pyrard de Laval.

Le *Croissant* et le *Corbin* quittent Saint-Malo sous le commandement de Michel Frotet de la Bardelière le 18 mai 1601.

Ils s'engagent par incompétence et inexpérience dans le golfe de Guinée et sont alors contraints de faire des escales sur les îles d'Annobon puis de Sainte-Hélène,



Le voyage aller du *Croissant* et du *Corbin* (1601-1602)

notamment à cause des nombreux malades du scorbut. Puis, alors qu'ils devaient passer à l'est de Madagascar, ils s'engagent contre leur gré dans le canal de Mozambique, où ils sont pris dans une terrible tempête qui les sépare. Ils se retrouvent finalement dans la baie de Saint-Augustin à Madagascar, mais l'escale s'avère dévastatrice à cause des fièvres qui causent une quarantaine de morts.



Le naufrage du *Corbin* aux Maldives (*Histoire générale de la marine française*, par le prince de Joinville, 1847 ; source : Gallica)

Le *Croissant* et le *Corbin* repartent mais doivent faire une nouvelle escale aux Comores. Puis la traversée de l'océan Indien s'avère pénible, jusqu'au naufrage du *Corbin* sur les écueils des Maldives en juillet 1602.

Le *Croissant* atteint le port d'Aceh, sur l'île de Sumatra, le 24 juillet 1602. Après un bref séjour de quatre mois, il repart avec une faible cargaison d'épices, mais fait naufrage au large de la péninsule ibérique le 23 mai 1603. Les quelques rescapés sont



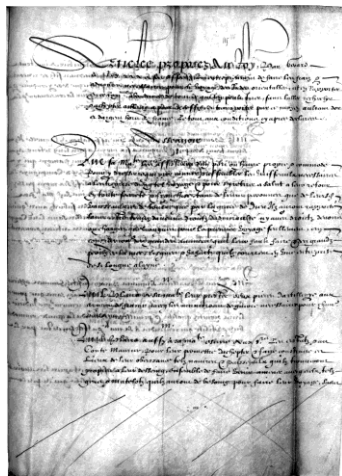
recueillis par des navires néerlandais et regagnent leur pays à l'été suivant.

Création de la première Compagnie française des Indes orientales (1604)

Un bras de fer franco-néerlandais

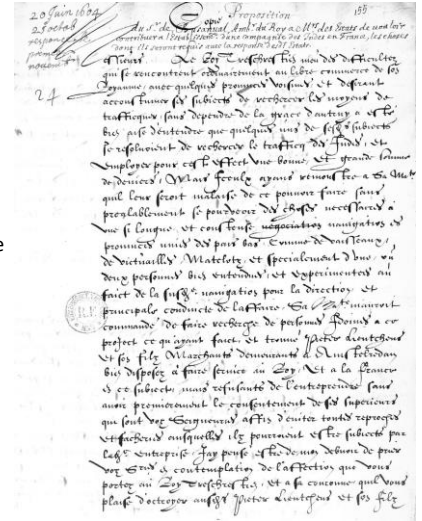
À ce moment en France, certaines personnes désirent créer une grande compagnie, sur le modèle des Anglais et des Néerlandais, qui avaient respectivement fondé l'East India Company en 1600 et la VOC en 1602. Quelques marchands français s'associent avec des marchands flamands, avec un marchand d'Amsterdam nommé Pierre Lintgens, et avec un capitaine flamand, Gérard Le Roy. Ils soumettent les statuts d'une société au roi Henri IV, qui les approuve le 1^{er} juin 1604, donnant ainsi naissance, soixante ans avant celle fondée par Colbert, à la première Compagnie française des Indes orientales, totalement oubliée par l'histoire, mais dont l'existence – agitée – est prouvée par des documents de l'époque.

Cependant, fonder une compagnie ne suffit pas. Le principal obstacle ensuite est de recruter des marins compétents et expérimentés, et de faire construire ou acheter des navires capables d'effectuer ce long voyage. Tout cela ne peut alors se trouver qu'aux Provinces-Unies, officiellement alliées de la France, et le roi sollicite à plusieurs reprises l'autorisation pour Pierre Lintgens de mener ces opérations, mais sans succès.



Statuts proposés à Henri IV par Gérard Le Roy et ses associés (BnF, Dupuy 318, f°115)

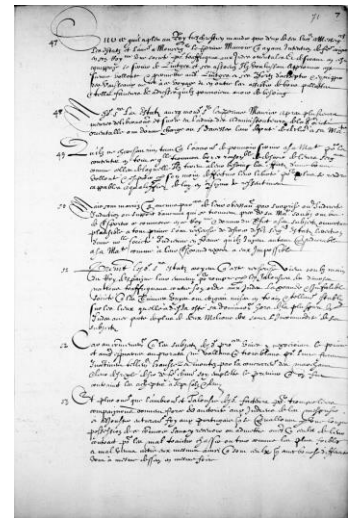
Dès le 25 octobre 1604, à la demande du roi, son ambassadeur aux Provinces-Unies, Buzanval, demande l'accréditation de Lintgens aux États généraux, qui refusent poliment.



Proposition du s' de Busanval aux États généraux, 25 octobre 1604 (BnF, ms. fr. 16738, f° 155)

Les Néerlandais mènent en fait un double jeu politique car d'un côté, ils sont alliés à la France et à Henri IV, qui les a toujours soutenus dans leur lutte pour obtenir leur indépendance contre l'Espagne. Mais de l'autre côté, ils font toujours primer leur intérêt commercial avant toute autre considération. Le roi de France insiste en écrivant personnellement à plusieurs reprises aux États généraux des Provinces-Unies, au stathouder Maurice de Nassau et au Grand Pensionnaire⁴ Johan Van Oldenbarnevelt, toujours sans succès.

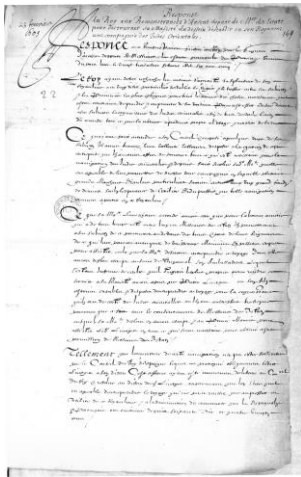
En février 1605, l'ambassadeur des Provinces-Unies à Paris, Aersens remet un mémoire qui contient le refus peu déguisé des Provinces-Unies de coopérer au succès d'une compagnie française des Indes orientales, auquel Henri IV répond le jour même longuement.



Mémoire remis par Aersens à Sillery et Jeannin, 23 février 1605 (BnF, Baluze 293, f° 71)

⁴ Maurice de Nassau et Johan Van Oldenbarnevelt étaient alors les deux principaux personnages des Provinces-

Unies, le premier étant le « chef » militaire qui dirigeait la politique étrangère et le second le « chef » civil



Response du Roy aux remontrances d'Aersens, 23 février 1605 (BnF, ms. fr. 16738, f° 149)

Le roi revient à la charge à plusieurs reprises en 1605 et en 1606, mais il se heurte invariablement au refus des Néerlandais, qui n'entendent pas favoriser le développement d'une compagnie concurrente aux Indes orientales, alors qu'ils commencent justement à y prendre pied face aux Portugais, et que les Anglais tentent également de s'y établir.

Marguerite, commandée par un marchand rouennais, Augustin de Beaulieu



Portrait de Beaulieu. (Rijksmuseum Amsterdam)

Outre leur opposition diplomatique, les États généraux publient le 9 septembre 1606 un édit interdisant à leurs compatriotes de servir sur les navires concurrents.

Quand Pierre Lintgens meurt cette même année 1606, Henri IV nomme Gérard Le Roy capitaine général de la flotte royale des Indes Orientales.

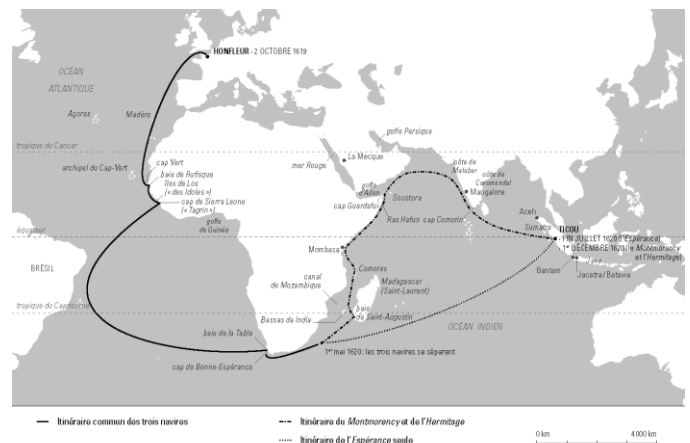
La première expédition de la Compagnie (1616-1618)

Mais la situation n'évolue pas, car la grande affaire en Europe à ce moment est la négociation d'une trêve entre les Provinces-Unies et l'Espagne, signée finalement en avril 1609 pour douze ans. Puis en 1610 Henri IV est assassiné, ce qui porte un terrible coup à la Compagnie puisqu'il en était un fervent soutien.

En 1611, son privilège, qui était de quinze ans au départ en 1604, est renouvelé par anticipation pour douze ans. Mais en 1615, aucun navire n'est encore parti. Des marchands rouennais mécontents demandent alors que le monopole leur soit transféré. Finalement, les deux sociétés⁵ sont fusionnées par lettres patentes du 2 juillet 1615.

Enfin, au printemps 1616 la première expédition de la Compagnie part de Dieppe, sous la direction d'un capitaine de la marine royale, Charles De Nets, qui commande le *Montmorency*, accompagné par la

Les deux navires quittent Dieppe le 16 avril 1616. Après deux escales dans l'archipel du Cap-Vert puis au sud-ouest de l'Afrique, ils parviennent en février 1617 à Bantam, un des grands centres du commerce des épices, sur l'île de Java. Mais les Néerlandais, déjà puissamment établis, se montrent très hostiles et capturent une partie des équipages en vertu de l'édit des États généraux de 1606 déjà évoqué. Le reste du séjour se déroule dans une ambiance menaçante, car les Néerlandais bénéficient d'une écrasante supériorité militaire et navale. Le sultan de Bantam accueille favorablement les Français, mais reste prudent et mesuré car il craint la puissance des Néerlandais.



Le voyage aller du *Montmorency*, de l'*Espérance* et de l'*Hermitage* (1619-1620)

⁵ Celle fondée en 1604 et celle des marchands rouennais



Faute d'effectifs suffisants, la *Marguerite* est vendue au sultan, et le *Montmorency*, parti de Bantam le 22 décembre 1617, rentre seul à Dieppe à l'été 1618 avec une cargaison modeste. L'opposition diplomatique des Néerlandais en Europe s'est transformée en hostilité déclarée aux Indes Orientales.

Tentative des Malouins (1616-1619)

Indépendamment de l'activité de la Compagnie, une autre expédition quitte la Bretagne en 1616. Des marchands de Saint-Malo, se posant en continuateurs de leurs prédécesseurs partis en 1601, s'associent à des marchands zélandais et anversoïses et obtiennent une exception au monopole de la Compagnie. Le *Saint-Michel* et le *Saint-Louis* partent sous le commandement d'un marchand d'origine flamande installé à Saint-Malo, Louys Heyns et un comptoir est établi à Pondichéry en 1617, plus d'un demi-siècle avant celui qui est devenu célèbre par la suite. Après un passage par Aceh, les équipages sont décimés par les maladies dans le détroit de Malacca. Les navires arrivent finalement au large de l'île de Java à la fin de l'année 1617, manquant de très peu le *Montmorency*, qui venait de repartir de Bantam. Ils sont interceptés l'un après l'autre par les Néerlandais, toujours en vertu de l'édit publié par les États généraux en 1606, qui venait d'être renouvelé en 1616. À nouveau, les membres néerlandais des équipages sont faits prisonniers. Seul le *Saint-Louis* parvient à Bantam, où un comptoir est établi. Le navire rentre à Saint-Malo en mai 1619 avec une trentaine d'hommes et une riche cargaison.

La seconde expédition de la Compagnie (1619-1622)

Quelques mois après le retour du *Saint-Louis*, la Compagnie arme une seconde expédition, avec trois navires : le *Montmorency*, l'*Espérance* et l'*Hermitage*, qui partent de Honfleur le 2 octobre 1619 sous le commandement d'Augustin de Beaulieu.

Pendant que le *Montmorency* et l'*Hermitage* font escale à Madagascar et aux Comores et remontent le long des côtes de l'Afrique orientale, l'*Espérance* atteint Ticou, sur l'île de Sumatra. Puis, en se dirigeant vers Bantam, elle est capturée par un navire néerlandais, tandis que l'équipage est décimé par les maladies. Libérée, elle parvient à Jacatra⁶. Puis, rejointe par l'*Hermitage*, l'*Espérance* atteint enfin Bantam en janvier 1621. Les Français y rencontrent les Malouins restés là en 1618, grâce auxquels ils complètent leur cargaison de poivre, moyennant la vente de l'*Hermitage*. L'*Espérance* est ensuite menée de force par les Néerlandais à Batavia, où elle disparaît dans un incendie. Le *Montmorency*, lui, avait enfin atteint Sumatra, où Beaulieu avait essayé de charger du poivre, sans grand succès. Il rentre au Havre en décembre 1622 avec une modeste cargaison.

Le retour en France du *Montmorency* marque pour longtemps la fin des expéditions françaises dans ces régions, qui connaissent alors un nouvel intermède d'un demi-siècle, jusque dans les années 1670.

L'héritage de cette première compagnie

La décennie 1630-1640 est toutefois marquée par un certain nombre de voyages isolés dans l'océan Indien, dont on sait peu de choses, sinon qu'ils ont été entrepris en majorité par des Normands, en particulier par des Dieppois, et qu'ils visaient principalement Madagascar, ainsi que l'île de la Réunion et l'île Maurice, où l'on pouvait charger du bois. Un capitaine dieppois nommé Rigault obtient avec ses associés la concession pour dix ans du privilège du commerce à Madagascar et dans les îles voisines. Le 30 avril 1642 est constituée officiellement une nouvelle Compagnie des Indes orientales. Un premier établissement est fondé dans la baie de Sainte-Luce, puis un second à Fort-Dauphin, qui subsiste jusqu'en 1674.

Bien avant les années 1660-1670, les Français ont donc bel et bien tenté de prendre part au commerce

⁶ L'actuelle Djakarta, aujourd'hui capitale de l'Indonésie, était en 1619 Batavia, la capitale des Néerlandais.



des Indes orientales, même si on ne peut qu'établir un constat d'échec, dû à des causes multiples.

Citons, entre autres, un flagrant manque d'expérience et de moyens financiers, navals et humains, un manque d'intérêt pour les affaires maritimes, diverses rivalités, un certain retard par rapport aux concurrents, l'absence en haut lieu d'une volonté politique durable et ferme, mais aussi d'une marine digne de ce nom, l'hostilité des Néerlandais déjà puissamment établis, etc. Bref, des entreprises trop timides, trop isolées, avec des moyens très insuffisants. Enfin, on peut envisager que de nombreux marchands français, insérés avec profit dans le circuit d'échanges qui s'était mis en place entre l'Espagne et ses dépendances américaines, se satisfaisaient largement de cette situation et ne voyaient pas d'intérêt à investir dans des expéditions lointaines très risquées et qui se heurteraient à la concurrence déjà établie. Certains préférèrent aussi sans doute tourner ou intensifier leur activité vers l'Amérique du Nord, avec la pêche à la morue et la traite des fourrures, plus proches géographiquement, et moins dangereuses.

Malgré les échecs, tous ces hommes partis vers les Indes orientales ont été des précurseurs. Il me paraissait juste de sortir de l'oubli ces tentatives infructueuses effectuées plusieurs décennies avant les véritables débuts de la Compagnie des Indes.

--:--

Comment la Cie Hollandaise des Indes orientales a-t-elle pu dominer le commerce avec l'Asie pendant plus d'un siècle ?

Michel FOUQUIN

Ancien Directeur-Adjoint du CEPII, professeur associé en économie internationale à l'université Paris 1 Panthéon Sorbonne, et chargé de cours à Sciences-Po Paris et à la Faculté des Sciences Sociales et Économiques.

Le commerce des épices : une histoire ancienne

Dès le troisième millénaire avant notre ère, les Pharaons d'Égypte et les Rois de Sumer s'intéressent au commerce de l'encens et de la myrrhe provenant du Yémen. Plus tard le Pharaon Nécho II (610-595 av.n.è.) a de grandes ambitions, il entreprend de creuser un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge, ancêtre du canal de Suez⁷, par ailleurs il s'allie aux Phéniciens pour explorer les côtes orientales de l'Afrique. Ses navires, selon Hérodote, auraient même réussi à contourner l'Afrique dès cette époque.

Les Grecs et les Romains connaissent les routes qui mènent à l'Inde et développent le commerce avec cette région. Ils utilisent les épices dans leur cuisine dès les débuts de notre ère. La chute de l'empire Romain d'Occident, puis la conquête arabo-musulmane coupe, pour plusieurs siècles, l'Occident du commerce des épices jusqu'à ce que les croisades rétablissent, de la manière que l'on sait, les échanges avec le Moyen-Orient. Quand les croisés sont de retour en Europe, ils cherchent à se procurer ces épices, auxquelles ils ont pris goût, même à un prix exorbitant; on dit que la valeur du poivre atteignait parfois celui de l'or. Les marchands vénitiens qui ont

⁷Le canal des pharaons est un ancien canal creusé dans l'Égypte antique pour assurer la liaison entre le Nil et la mer Rouge.



installé des comptoirs à Alexandrie, négocient avec les marchands musulmans, juifs et chrétiens qui contrôlent le commerce avec l'océan Indien. Les vénitiens acquièrent le monopole pour l'Europe du commerce des épices.

Ce sont les Portugais qui, ayant achevé leur Reconquista⁸, cherchent à briser le blocus arabo-islamique et le monopole vénitien sur le commerce des épices ; en explorant dès 1430 une voie maritime de contournement du monde islamique et de l'Afrique pour atteindre l'Inde. Ils découvrent au passage les sources de l'or africain qui financera en partie la suite de leur exploration. Après soixante-huit années d'efforts, les navigateurs portugais atteignent les Indes en 1498. Ils poursuivront ensuite leur exploration jusqu'à atteindre le Japon en 1543. Une des faiblesses majeures de la conquête portugaise est qu'elle est largement voulue par les ambitions de lutte contre l'Islam des rois portugais, les marchands n'y jouent donc qu'un rôle secondaire.

Les Hollandais entrent en scène

Avec les Hollandais qui chasseront progressivement les Portugais de l'océan Indien, on entre dans une autre dimension où la recherche du profit guide l'exploration.

Les Provinces-Unies acquièrent leur indépendance après 40 ans d'années de guerre contre l'Espagne catholique⁹. Leur première fortune vient de la pêche au hareng dans la mer Baltique qu'ils dominent grâce à une flotte de pêche moderne. Ils font du hareng un produit standard qui s'exportera dans toute l'Europe. Cette pêche leur permet de former un réservoir de marins aguerris aux mers les plus rudes. Ils disposent dès le début du XVII^{ème} siècle de la première marine de guerre d'Europe



Le *Batavia*, réplique

Rapidement aussi les Hollandais imposent leur quasi-monopole sur le transport maritime, allant de la Russie et des pays scandinaves jusqu'au Portugal.

Dans les années 1590, les prix du poivre explosent, parce que ni les Vénitiens ni les Portugais ne sont capables de répondre à la forte croissance de la demande européenne et c'est ainsi que plusieurs groupes de marchands hollandais décident de se lancer à l'assaut du marché asiatique en 1595, soit avec plus d'un siècle de retard sur les Portugais. Très vite, ils constatent que les Portugais sont mal organisés et assez inefficaces. Ils prennent connaissance de l'existence du commerce des épices qu'ils découvrent en venant chercher à Lisbonne le sel qui leur est nécessaire à la conservation des harengs. Des agents commerciaux hollandais se sont aussi installés à Lisbonne où ils disposent d'un bon observatoire. De plus, les Portugais emploient sur leurs bateaux des marins hollandais qui transmettent par la suite le détail des routes suivies par les navigateurs portugais ainsi que leurs techniques de négociation avec les marchands locaux. Les Portugais se méfient des Hollandais qui sont tenus à l'écart du commerce des épices. Ils vendent leurs épices à Anvers qui faisait partie des Pays-Bas par l'intermédiaire d'un syndicat de marchands-banquiers dominés par des familles allemandes,

⁸Les prémices de la reconquête chrétienne contre les maures, qui occupaient la péninsule ibérique, débutent dès 718 dans les Asturies espagnoles puis se poursuivent en Galice durant 150 ans. Porto est libéré en 868, Coimbra en 878, Lisbonne en 955.

⁹1581 Acte de La Haye. Acte constitutionnel des États Généraux des Pays-Bas.



comme les Fugger et les Welser¹⁰, qui, de longue date, relayaient les Vénitiens pour leurs exportations en Europe.

Les premières tentatives des hollandais pour développer le commerce avec les Indes sont des échecs. Les marchands cherchent à financer leurs bateaux selon le système ancien de la « Commanda » connu dès l'antiquité grecque: des investisseurs s'entendent pour financer un bateau, armé pour quelques mois, qui sera confié à un capitaine chargé d'acheter et de transporter des marchandises. Les profits, quand il y en a, sont répartis au retour du bateau, après la revente des cargaisons. L'association est ensuite dissoute. Le problème du commerce avec les Indes, c'est qu'il faut compter deux ans au minimum pour faire l'aller-retour entre l'Europe et les Indes, que les naufrages sont nombreux et enfin que les bateaux au retour se font concurrence pour écouler leurs marchandises.

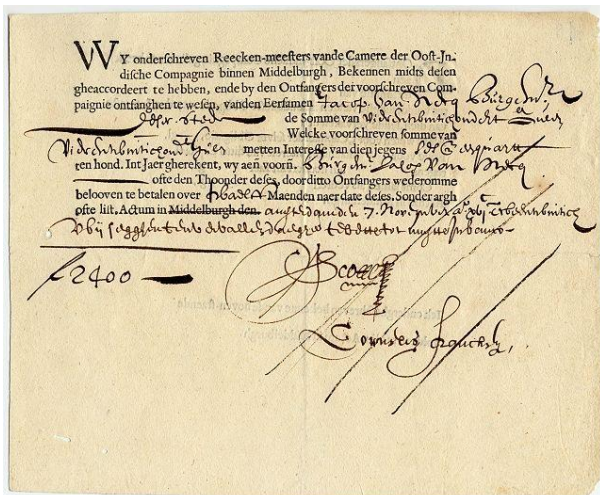
Globalement, c'est un échec financier. L'idée vient alors de créer une compagnie pour plusieurs années qui aura le monopole du commerce avec les Indes et qui financera plusieurs bateaux simultanément et organisera des convois de navires. Le financement se fait par la vente d'actions auprès des investisseurs dont le nombre ira croissant dans le public.

acheter ou revendre les actions de la compagnie sur une bourse locale à un prix variable. La compagnie a de fait une durée de vie illimitée, sauf en cas de faillite. La compagnie prospérera de manière exceptionnelle de 1602 à 1730, les dividendes représenteront un rendement annuel moyen supérieur à 30 % du capital investi. Elle déclinera ensuite du fait de son incapacité à se réformer et de la concurrence franco-anglaise, elle finira sa vie par une banqueroute en 1800.

La Vereenigde Oost-Indische Companie (VOC)



La VOC est une compagnie à capitaux privés qui reflète la structure décentralisée des Provinces-Unies, qui sont toutes actionnaires de la compagnie et en partagent la direction à proportion de leur contribution financière. Les bourgeois d'Amsterdam détiennent 50% du capital et la Zélande¹¹ 25%, les quatre autres provinces (Rotterdam, Delft, Hoorn, Enkhuizen) se partagent à égalité le reste. Amsterdam dispose de huit postes de direction représentant les investisseurs sur un total de dix-sept (les Herren XVII selon la terminologie néerlandaise), huit autres représentent les petits investisseurs plus un poste tournant. Le capital initial est de 6 424 588 florins apportés par plus de mille huit cents investisseurs, dont deux cents se partagent la moitié du capital. Soixante d'entre eux parmi les plus importants participent à l'élection des dix-sept directeurs choisis dans leur groupe. Chaque petit investisseur est responsable des dettes de la VOC à hauteur de son investissement, ce qui n'est pas le cas des gros investisseurs. C'est une compagnie permanente à la différence des précédentes compagnies dont l'existence était souvent limitée au



Action de la VOC

Ces actions font l'objet de transactions permanentes : l'investisseur peut, à tout instant ou presque,

¹⁰Familles de marchands et de banquiers d'Augsbourg. Ils sont à l'origine de la pratique moderne de la banque et de la finance.

¹¹Province maritime du sud-ouest des Pays-Bas



financement d'un voyage et qui était dissoute ensuite après partage des bénéfices, s'il y en avait. Dès l'origine les actions de cette compagnie sont cotées en bourse; c'est une des premières sociétés par actions d'Europe¹². Le marché de ses actions se révèle extrêmement actif et servira de modèle au développement d'un véritable marché des capitaux.

Les premières expéditions de la VOC s'attaquèrent frontalement aux Portugais sur les lieux de production à la recherche des épices (clous de girofle, noix de muscade et poivre bien sûr) dans les îles Moluques, à l'est de l'archipel indonésien.



Archipel des Moluques

Les résultats décevants conduiront les directeurs à décider d'une implantation commerciale et militaire permanente avec un gouverneur général doté de la responsabilité économique et militaire des opérations.

En ce sens la VOC symbolise le colonialisme européen, qui combine de manière étroite les objectifs marchands qui sont premiers et les pouvoirs régaliens de faire la guerre et d'exercer la justice et la police au profit des colonisateurs, et c'est aussi un

symbole du capitalisme qui transforme l'épargne d'un pays en investissement productif.

La stratégie d'intégration de la filière des épices

La Hollande s'attaque par la force aux possessions portugaises en Asie et en prend possession progressivement. Les Hollandais tirent les leçons du double échec partiel des Portugais. D'une part ils n'ont pas su contrôler efficacement et durablement le commerce avec l'océan Indien. Les commerçants musulmans ont choisi de contourner les Portugais, soit pour les routes maritimes en passant au large à l'ouest de l'archipel indonésien, soit par les routes terrestres dites routes de la soie. D'autre part, les marchands portugais ne parviennent pas à répondre à la demande croissante d'épices en Europe.

C'est la raison pour laquelle les Hollandais s'efforcent de prendre le contrôle des sources même de la production des épices, ce qui les amènera ensuite à développer leurs propres plantations et à s'octroyer le monopole de la production et de la distribution de certaines épices, puis à passer à la conquête progressive en profondeur de ce qui deviendra les Indes Néerlandaises. La méthode est brutale. Elle est poussée à l'extrême dans le cas de la culture de la noix de muscade. Celle-ci exige des conditions très particulières de climat et de sol qui en limite naturellement l'extension à quelques îles de l'archipel de Banda. Dès lors il est possible d'envisager un monopole absolu de ces îles. Les Hollandais n'hésitent pas vers 1621 à massacrer et à déporter la population de ces îles pour la remplacer par des esclaves et des planteurs hollandais, puis à détruire toutes les plantations existantes sur les îles voisines qu'ils ne contrôlent pas. Le monopole tiendra deux siècles. Des conditions similaires existaient pour la production de clous de girofle sur

¹² En 1372 la première société par actions est créée en France : la Société des moulins de Bazacle (région de Toulouse), son capital est divisé en actions librement cessibles au prix du marché par leurs détenteurs et donne droit au versement d'un dividende ; le conseil général des actionnaires, qui est une sorte d'assemblée générale, se

réunit chaque année pour approuver les comptes, prendre les grandes décisions d'investissements et élire le conseil d'administration qui choisit le dirigeant de l'entreprise. Les salariés ont droit à une participation aux bénéfices. Cette société surviva jusqu'en 1946.



l'île d'Amboine¹³. Initialement occupée par la compagnie de commerce anglaise, elle sera conquise par les Hollandais qui organiseront en 1623 le meurtre judiciaire de neuf Anglais, de dix Japonais et d'un Portugais, employés locaux de la Compagnie anglaise, soupçonnés de préparer une attaque contre les Hollandais. Ces meurtres serviront de prétexte à Cromwell pour déclencher la première guerre anglo-hollandaise.

Plus globalement, les Hollandais conçoivent qu'il leur faut assurer une présence militaire permanente. C'est la stratégie musclée mise en œuvre par Jan Pieterszoon Coen ¹⁴ nommé gouverneur général en 1619.



Jan Pieterszoon Coen

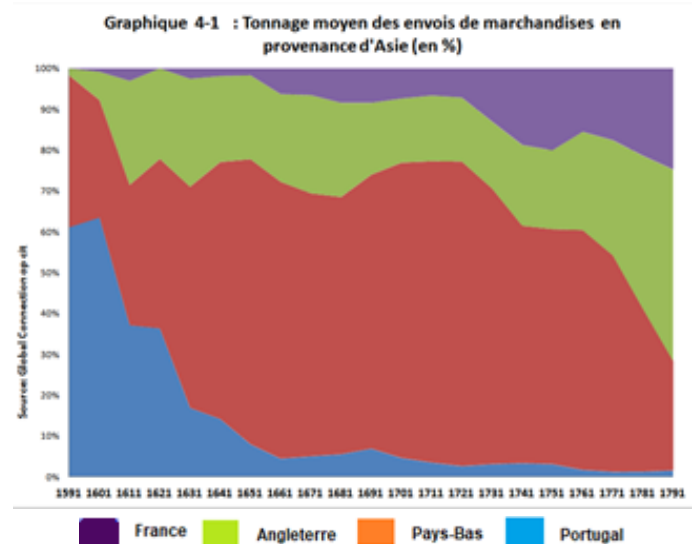
Il parvient à convaincre les dirigeants de la VOC de la nécessité de prendre aussi le contrôle d'un commerce intra-asiatique extrêmement dense et potentiellement très profitable. Ce commerce permettra, dit-il, d'autofinancer la présence militaire de la Hollande dans l'océan Indien. On estime ainsi qu'avant l'arrivée des Portugais, l'Inde consommait la moitié des épices produites dans les îles, l'autre moitié étant destinée à la Chine, faisant de l'archipel indonésien la plaque tournante du commerce intra-asiatique.

¹³ Aujourd'hui nommée Ambon, dans l'archipel des Moluques.

¹⁴ Jan Pieterszoon Coen (1587-1629) officier de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC), nommé en 1618 gouverneur général des Indes néerlandaises, puis en 1627 pour un second mandat pendant lequel il mourra, lors d'une attaque de Batavia. Artisan moteur de l'expansion commerciale des hollandais en Indonésie, au détriment progressif des portugais. Il est

Dans cette logique la VOC poursuivra sa conquête du commerce asiatique en remplaçant les Portugais au Japon pour le commerce avec la Chine. Le prosélytisme religieux des Portugais inquiétait les dirigeants japonais. Sur ce point les Hollandais les rassureront. Après avoir subi de sanglantes défaites face à la marine chinoise¹⁵ en tentant plusieurs fois de s'imposer par la force sur les côtes du continent chinois, les Hollandais sont contraints d'accepter un compromis : la Chine accepte de les laisser s'installer quelque temps sur l'île de Formose (actuelle Taiwan). Au cœur du système hollandais se trouve Batavia, ex-Malacca qui fut d'abord rasée par Coen en 1619 pour fonder une ville nouvelle, quartier et entrepôt général de la Compagnie hollandaise où devaient passer tous les navires de commerce opérant dans la région. On retrouve là l'organisation autour d'une seule plaque tournante visant à gérer la multilatéralisation du commerce.

Les Hollandais disposent alors d'un réseau de comptoirs de commerce qui va de la Perse jusqu'au Japon. Pour compléter le tout et assurer le ravitaillement de leur flotte, ils développent leur implantation autour du Cap qui deviendra une colonie de peuplement.



réputé pour son caractère fort et cruel mais tout entier à assurer par tous les moyens le monopole de la VOC sur le commerce des épices, en recourant à la guerre contre les espagnols, les anglais, les portugais et les populations indigènes.

¹⁵ Conflits sino-néerlandais (1620 à 1670) entre la Chine de la dynastie Ming et la Compagnie Néerlandaise des Indes orientales.



La concurrence anglo-française sape les bases de l'Empire hollandais d'Asie

La domination du commerce asiatique, mesurée en termes de volume transporté, (cf graphique ci-dessus) par les Hollandais durera de 1631 à 1781, soit 150 ans avant qu'ils ne soient supplantés par les Anglais. La présence anglaise, de quasi inexistante avant 1591, s'accroît rapidement comme celle de la Hollande, jusqu'à atteindre une part de marché de 10% en 1611, part qui stagne ensuite jusqu'en 1761.



Un accord de défense est signé avec l'East Indian Company¹⁶ (EIC) en 1619 contre les Portugais, qui prévoit un partage des charges de défense (entretien des forts) en échange d'un tiers du commerce des épices. De fait les marchands anglais sont aux mains des Hollandais qui manipulent à leur guise les prix et les quantités d'épices commercialisées.

Ce n'est qu'à partir de 1761 que l'Angleterre prend nettement l'ascendant sur la Hollande pour atteindre 50% de part de marché en 1791. La position française, inexistante jusqu'en 1651, atteint alors 10% des volumes transportés, elle accroît sa part nettement à partir de 1731 pour atteindre 25% à la veille de la Révolution, soit presque autant que les Hollandais qui sont sur le déclin.

En revanche si l'on se sert des données en valeur (voir tableau1), l'avance hollandaise est moins nette : le rattrapage des Anglais est nettement plus rapide.

Le chiffre d'affaires anglais oscille entre 36 % et 96 % du chiffre hollandais de 1661-1670 à 1721-1730, puis dépasse celui de la Hollande de 1731 à 1760.

Tableau 1: Comparaison du chiffre d'affaires des compagnies de commerce anglaise et hollandaise (milliers de Pesos)¹⁷

	VOC	EIC	Ratio EIC/VOC
1661-1670	1 203,3	437,2	36,3
1671-1680	1 288,3	1 215,8	94,4
1681-1690	1 704,0	1 634,7	95,9
1691-1700	1 662,6	744,2	44,8
1701-1710	2 072,6	1 161,4	56,0
1711-1720	2 445,0	2 056,7	84,1
1721-1730	3 315,6	2 723,2	82,1
1731-1740	2 670,3	2 820,3	105,6
1741-1750	2 802,1	3 345,0	119,4
1751-1760	3 418,3	3 348,2	97,9

Source : Niels Steensgaard. 1990. The Growth and Composition of the Long -distance trade of England and the Dutch Republic before 1750, op.cit. page 102. Cambridge University Press-152 in The rise of merchant empires: long-distance trade in the early modern world, 1350-1750. Edité by James D. Tracy. Cambridge University Press ; données pour la VOC corrigées par l'auteur. Taux de change et mise à jour des valeurs d'après Bruijn et Ali.

Le contenu des échanges réalisés par les deux compagnies diffère nettement. Pour la Hollande, les épices et le poivre dominant de 1619 à 1650, avec plus de 70% des importations mesurées au prix d'achat (Niels Steensgaard op.cit.), tandis que la compagnie anglaise – pour laquelle les données fiables ne sont disponibles que depuis 1664¹⁸ – importe pour plus de 60% des produits textiles, hors soieries, de 1664 à 1740. Les soieries représenteront plus de 10% des volumes importés à la fin du XVII^{ème} siècle. La répartition géographique des deux

¹⁶Compagnie anglaise des Indes orientales.

¹⁷ La pièce de huit est appelée piastre espagnole en français, *real de a ocho* ou *peso* en espagnol.

« Pendant plus de deux cents ans les pesos issus des Monnaies (NDLR les Hôtels des monnaies) américaines furent les maîtres indiscutables des marchés monétaires internationaux et le doublon de huit pour l'or, les pesos ou

real de huit pour l'argent, furent les symboles tangibles de la richesse, du pouvoir et de l'influence du Nouveau Monde sur le commerce de l'époque » Humberto Burzio *Dictionnaire de la monnaie hispano-américaine*
¹⁸ Date de création de la première compagnie des indes françaises.



concurrents semble aussi indiquer un certain partage des territoires, les Anglais se concentrent davantage sur les Indes tandis que les Hollandais sont plutôt axés sur l'Asie du Sud-Est.

Selon les statistiques de l'East Indian Company, en 1664, l'Asie du Sud-Est ne représentait que 10% des importations de la compagnie, le reste se partageant entre Bombay (36%), Madras (35%) et le Bengale (18%). À partir de 1681 la part de l'Asie du Sud-Est devient négligeable pour l'Angleterre jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle.

À cette époque aussi le commerce du poivre est sur le déclin, du fait de l'abondance des approvisionnements qui provoque une forte baisse des prix, tout cela au détriment des Hollandais.

--:--

Vie de l'Association

Rencontre amicale de début d'année

Nous avons organisé notre repas de début d'année au Restaurant Le Byblos. Quarante d'entre vous ont répondu à cette invitation.



Voyage d'études à Nantes

Nous organisons un voyage à Nantes pour découvrir l'exposition *Gengis Khan* au Château des Ducs de Bretagne.

La journée se poursuivra par la visite du prestigieux Musée des Arts.

Nous comptons sur vous pour vous inscrire à cette belle journée.

Vous pouvez télécharger cette fiche d'inscription sur notre site internet – rubrique « Voyages et visites ».

Jeudi 25 Avril 2024

VOYAGE D'ÉTUDES
Château des Ducs de Bretagne
Exposition Gengis Khan
Le Musée d'Arts de Nantes

Amis du Musée de la COMPAGNIE des INDES

Départ en car LORIENT : 7h45 « La Base », en face de la cité de la Voile Éric Tabarly
Note : Pour le bon déroulement de la journée, merci d'être ponctuel

Château des Ducs de Bretagne

1^{er} groupe 10h10
 2^{ème} groupe 10h30

Des plaines de Mongolie à l'extrême sud de la Chine, de l'océan Pacifique aux confins du Moyen-Orient, Gengis Khan et son armée mongole vont édifier, au cours du 13^e siècle, un immense empire

Durée de la visite accompagnée 1h30 environ.

12h30 Déjeuner à Proximité du Château

14h15 Le Musée d'Arts de Nantes
 À 15 minutes maximum à pieds

1^{er} groupe 14h30
 2^{ème} groupe 14h40

Visite guidée, des primitifs italiens à l'art contemporain - 1h30 environ

Retour à Lorient vers 19h00

ATTENTION : bien lire ci-dessous les instructions pour s'inscrire

Indiquez dans votre mail : Nom Prénom
 Nom Prénom

Coût de la journée : 80 € par participant (Car, visites, déjeuner inclus et boissons)

Réservation limitée à 50 personnes
 Règlement par chèque à l'ordre de « AMACI »
 à confirmer et à envoyer avec le bulletin d'inscription avant le 31 Mars
 à notre trésorière : Patricia LABOURGADE - 2 rue de Kerverot-56100 LORIENT
 Remarque : si le nombre d'inscrits est inférieur à 40, nous vous informerons de son annulation

ATTENTION, nous devons régler les établissements et confirmer 25 jours avant la visite. Après la date du 31 Mars vos chèques seront encaissés et nous ne pourrons plus procéder au remboursement pour votre inscription

Ce document est téléchargeable à partir de notre site : www.amis-musee-cie-indes.org

