

Thème 7 amiral Prudhomme Les Routes maritimes des Indes

Question 1

La France est-elle le seul pays européen à avoir créé une Compagnie des Indes ?

Question 2

À quelles contraintes est soumise la navigation des vaisseaux des diverses Compagnies des Indes dans l'océan Indien ?

Question 3

Répondez au questionnaire suivant :

	Vrai	Faux
1 Les moussons durent 2 mois		
2 À la même période, la direction des vents est la même au nord et au sud de l'équateur		
3 Les diverses compagnies des Indes utilisent des routes différentes		
4 La <i>Compagnie française pour le commerce des Indes orientales</i> donne des instructions de navigation précises à ses vaisseaux		
5 Le suivi de ces instructions résout tous les problèmes de navigation		
6 Il existe pour les vaisseaux plusieurs zones de navigation dangereuses		
7 La durée exacte de la navigation est prévisible		
8 Le passage par les îles de France et Bourbon est obligatoire à l'aller et au retour pour les Français		

Commentaire 1

La France n'est ni le seul, ni même le premier pays à avoir fondé une Compagnie des Indes. Ce sont les Provinces-Unies qui commencèrent en regroupant de petites organisations qui se faisaient concurrence, en 1602, sous le nom de *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (Compagnie unie des Indes Orientales) abrégé en VOC et disparue en 1799. Les Anglais fondèrent en 1612 la *Compagnie anglaise des Indes orientales* à laquelle mit fin en 1858 la révolte des Cipayes, en Inde. En France, après la création de compagnies sans lendemain, Colbert fonde, en 1664, la *Compagnie française pour le commerce des Indes orientales* dont l'objet était de « naviguer et négocier depuis le cap de Bonne-Espérance presque dans toutes les Indes et mers orientales ». Elle durera jusqu'en 1769, avant la création d'une nouvelle compagnie en 1785, à laquelle la Révolution française mettra un terme au bout de dix ans.

Commentaire 2

La navigation dans l'océan Indien est conditionnée à la fois par le système des moussons, dans la mesure où les vaisseaux ne peuvent avancer contre le vent, par les divers hauts fonds (zones d'eau peu profonde, dangereuses pour la navigation) où les bateaux risquent de s'échouer, et par la rareté des escales pour les rafraîchissements.

Commentaire 3

	Vrai	Faux
1 Les moussons durent 2 mois		X
2 À la même période, la direction des vents est la même au nord et au sud de l'équateur		X
3 Les diverses compagnies des Indes utilisent des routes différentes		X
4 La <i>Compagnie française pour le commerce des Indes orientales</i> donne des instructions de navigation précises à ses vaisseaux	X	
5 Le suivi de ces instructions résout tous les problèmes de navigation		X
6 Il existe pour les vaisseaux plusieurs zones de navigation dangereuses	X	
7 La durée exacte de la navigation est prévisible		X
8 Le passage par les îles de France et Bourbon est obligatoire à l'aller et au retour pour les Français		X

1 Deux périodes de mousson qui durent chacune six mois se partagent l'année et conditionnent impérativement les dates de départ et de retour, tout retard aux départs aller ou retour forçant les vaisseaux à rester sur place durant les six mois de la mousson contraire.

Lors de la mousson de mai à octobre, au sud de l'équateur jusqu'à 8°, les vents sont E-SE. Lors de la mousson de novembre à mai, toujours au sud de l'équateur jusqu'à 8°, les vents sont NO.

2 À la même période, les vents ne soufflent pas dans la même direction au nord et au sud de l'équateur : au nord, du 15 avril au 15 octobre, les vents sont de NE (contre SE) et du 15 octobre au 15 avril de SO (contre NO).

3 Si cinq routes sont possibles pour se rendre en Inde durant la mousson de SO, on en compte deux seulement pour la mousson de NE, mais les vents étant contraires, peu de vaisseaux appareillent alors. Ces routes peuvent être suivies indifféremment par les vaisseaux de chacune des trois compagnies, l'une ou l'autre étant toutefois privilégiée selon la date de départ, ou la nationalité d'appartenance (pour la route 5). Pour le retour, par mousson de NE, une seule route est possible. Pour naviguer d'Europe jusqu'en Chine et retour, une seule voie est possible dans chaque sens.

4 Le but étant de ramener les vaisseaux au port de départ dans le meilleur état possible et avec la cargaison entière, à des fins commerciales, la *Compagnie française pour le commerce des Indes orientales* donnait des recommandations de navigation extrêmement précises, et pour nous surprenantes comme celle de suivre le vol de certains oiseaux qui quittaient la terre le matin pour y retourner le soir ; suivre ces vols constituaient un renseignement précieux pour savoir où se trouvaient des îles recherchées qui devaient permettre de contrôler le cap. Les officiers de bord, de leur côté, étaient tenus de remplir fidèlement un journal de navigation, au jour le jour donc, qu'ils remettaient à leur hiérarchie dès leur retour à terre.

5 Suivre fidèlement ces instructions ne faisait pas échapper à tous les pièges de la navigation : les conditions météorologiques sont imprévisibles ; l'impossibilité de déterminer la position exacte du navire rendait parfois difficile le repérage des îles données comme points de repère, ou d'éviter les hauts fonds connus, en cas de dérive non contrôlée. De plus, dans l'océan Indien aussi sévissaient des pirates redoutables, en particulier ceux de la côte de Malabar.

6 Plusieurs zones de hauts fonds à redouter se répartissent dans l'océan Indien : ce sont celles de Nazareth, de Saya de Malha, des Seychelles et des Laquedives-Maldives.

7 S'il existait un temps moyen estimé, la durée de la navigation n'était pas prévisible avec une absolue rigueur, compte tenu des divers aléas mentionnés en 5. Il faut ajouter à cela le fait que l'océan Indien est soumis à un climat tropical avec, outre le système des moussons, une zone cyclonique et des vents violents que n'arrêtent aucune terre au niveau des 40^{es} hurlants, voire des 50^{es} rugissants.

8 Pour les vaisseaux français de retour d'Inde ou de Chine, le passage par les îles de France et Bourbon était obligatoire au retour seulement, afin que soit chargé à destination de la métropole le café dont ces îles avaient le monopole.