



LE BEAUMONT, NAVIRE DE LA COMPAGNIE DES INDES

FICHE DÉCOUVERTE

1488 : Bartolomeu Diaz franchit le Cap de Bonne Espérance.

1497-1499 : voyage de Vasco de Gama du Portugal jusqu'en Inde en contournant l'Afrique.

1510 : les Portugais s'emparent de Goa sur la côte occidentale de l'Inde

1529 : les frères Parmentier quittent Dieppe pour Taprobane (Sumatra) pour y chercher des épices. Ils meurent à leur arrivée et l'équipage n'atteindra jamais le Cathay (Chine).

1594 : début du commerce entre l'Angleterre et l'Inde

1596 : arrivée des Hollandais aux Indes orientales.

La Compagnie des Indes

Après avoir longuement exploré de nouveaux territoires, plusieurs pays d'Europe comme la Hollande, l'Angleterre et la France ont engagé une politique commerciale avec ces terres offrant des produits exotiques.

De riches négociants se sont alors associés pour construire et équiper des navires afin d'acheter des marchandises, de les disposer dans des entrepôts et de les revendre en faisant des bénéfices.

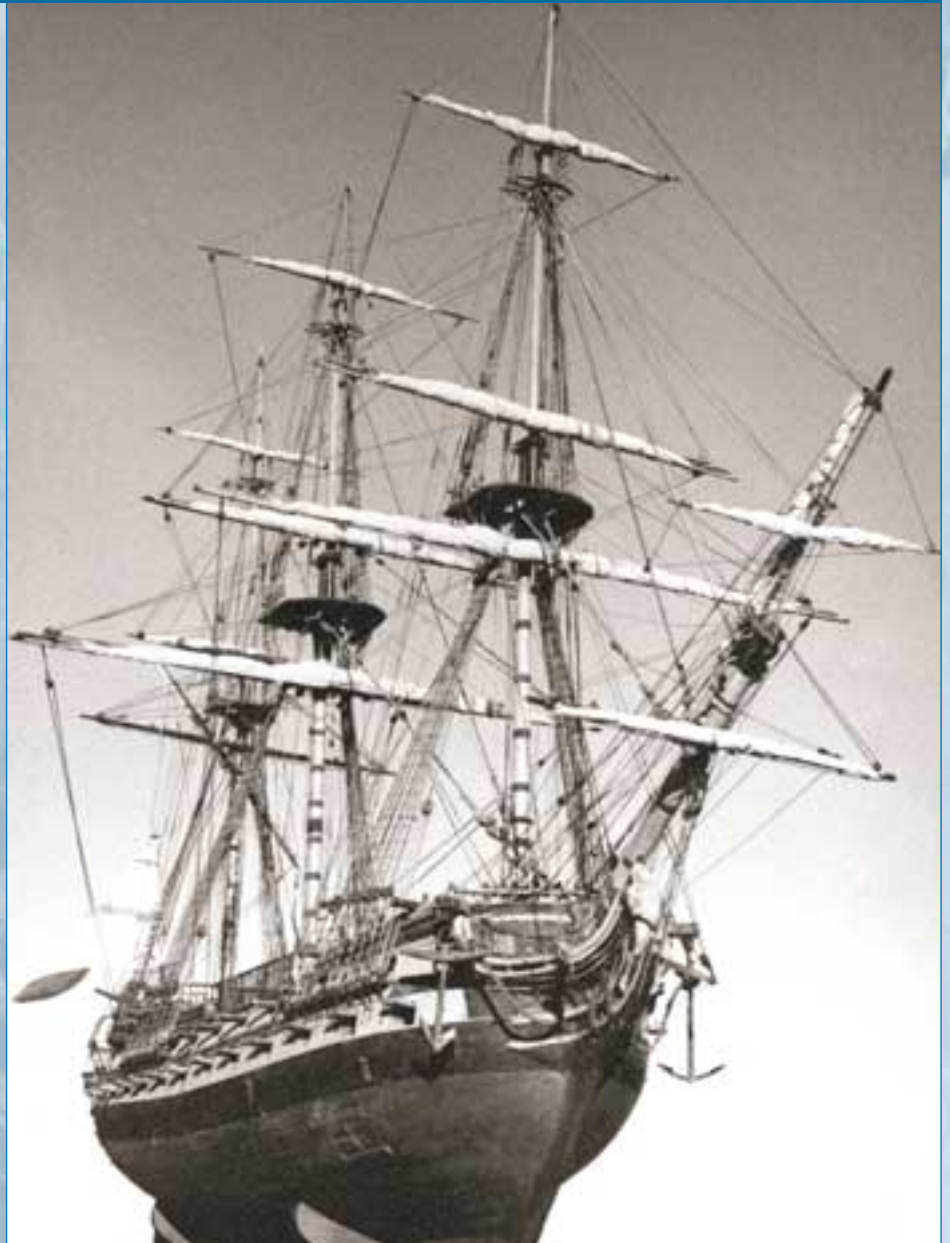
Au XVIII^e siècle, « les Indes » désignent des terres lointaines et cela depuis « l'erreur » de Christophe Colomb.

On distingue alors :

Les Indes occidentales à l'ouest du cap de Bonne Espérance, **les Indes orientales**, les terres situées à l'Est.

En France, il y a eu plusieurs tentatives de création de compagnies commerciales vers les Indes : à l'initiative d'Henri IV, puis sous Louis XIV, Colbert crée en 1666 « La Compagnie des Indes Orientales qui connaîtra des revers de fortune. Elle se subdivisera en petites compagnies et leur appellation change selon la destination des voyages commerciaux. À Dieppe, il y avait déjà « La Compagnie du Sénégal », dotée de privilèges par Richelieu qui fut très active en Afrique au début du XVII^e siècle.

De 1719 à 1769, c'est l'âge de la Compagnie Perpétuelle des Indes. Sous l'impulsion d'un banquier anglais, John Law, des



Le Beaumont, maquette du XVIII^e siècle.

facilités sont faites aux petits actionnaires pour investir. De nombreux navires sont construits, dont le Beaumont, le commerce avec l'Orient est florissant ; c'est un âge d'or.

En 1789, les cahiers de doléances du Tiers État de la circonscription de l'Ouest demande la suppression de ces compagnies à privilèges.

Ces compagnies auront néanmoins permis de tracer des routes commerciales avec l'Extrême Orient. Les moyens

financiers mis en œuvre dans cette aventure ont permis à la navigation à voile de progresser : construction, instruments de navigation, cartographie, mais aussi études scientifiques des pays avec lesquels s'étaient établis des liens commerciaux. Cette entreprise donne aussi un second souffle aux voyages d'explorations dont le plus connu est sans doute celui de La Pérouse en 1785-1788.



LE BEAUMONT, NAVIRE DE LA COMPAGNIE DES INDES

FICHE DÉCOUVERTE

La maquette du navire le Beaumont fait partie d'un don qui permet l'ouverture d'une salle dite de Marine au Château-Musée. Le véritable navire fut construit sur les chantiers de Port-Louis et lancé le 24 décembre 1762. C'était un bateau de 900 tonneaux sur lequel travaillait un équipage d'environ 160 personnes. Il possédait une vingtaine de canons. La présence de ses sabords prouve qu'il fut d'abord utilisé comme navire de guerre, puis reconverti au commerce dès 1763. Sa première destination commerciale était la Chine. Il se rendit ensuite aux Indes, puis à nouveau en Chine entre 1763 et 1768.

Un navire de la Compagnie des Indes

Les navires de la Compagnie des Indes étaient construits sur le site de l'Enclos à Port Louis. Le Beaumont qui jaugeait 900 tonneaux (un tonneau = 2,83 m³) mesurait 41,80 m de l'étrave à l'étambot et 11,66m de large. Il offrait un tirant d'eau de 5,83m, ce qui est peu, mais les bateaux de la Compagnie des Indes devant remonter des détroits comme celui du Gange ou de Malacca, ainsi que la rivière de Canton, devaient pouvoir se déplacer en eau peu profonde.

Les navires de commerce possédaient quatre niveaux :

La cale où étaient entreposées les vivres

L'entrepont où l'on regroupait les noirs destinés à être vendus dans l'île de Bourbon (aujourd'hui l'île de la Réunion).

Le second pont où logeaient les matelots : les hamacs étaient tendus à l'abri sous les gaillards d'avant et d'arrière.

Les manœuvres se faisaient à partir du pont principal et sur le pont supérieur, les gaillards et la dunette.



Les gréements

Les mâts sont au nombre de quatre : grand mât, mât de misaine, mât d'artimon, et beaupré.

Les vergues sont reliées perpendiculairement aux mâts, elles supportent les voiles. Roulées elles sont ferlées, si on les déroule, on déferle les voiles.

Des cordages fixes assurent la tenue du mât (les haubans). D'autres doivent être mobiles afin d'orienter les vergues selon le vent et de régler les voiles.

À mi-chemin (la jointure) de la hauteur du mât, on trouve une plate-forme : la hune. Celle-ci peut être un point d'observation pour les gabiers, mais aussi un endroit où l'on dépose les voiles. Quelquefois la hune est à 60 mètres au-dessus du pont ! On parvient à la hune par le « trou du chat » ou par les enfléchures, sortes d'échelles de cordes pour grimper dans la voilure.



L'avant du navire : la proue, s'orne presque toujours d'une figure sculptée, celle-ci est emblématique pour l'équipage. C'est à l'arrière du navire, la poupe, que l'on trouve le « château », endroit où logent les officiers et les quelques voyageurs aisés. Celui-ci est muni de fenêtres, balcons et balustres abondamment décorés et peints de couleurs vives. La coque du Beaumont est dotée de sabords qui sont de petites ouvertures pour laisser passer la gueule du canon. Les navires de cette époque pouvaient passer du statut de bateau de commerce à celui de navire de guerre et réciproquement. En temps de paix, les sabords restent fermés.





LE BEAUMONT, NAVIRE DE LA COMPAGNIE DES INDES

FICHE PÉDAGOGIQUE

QUELQUES REPÈRES

Les grandes routes

Ce sont des routes commerciales reliant l'Extrême Orient à l'Europe. Elles existent depuis l'Antiquité.

La route de la soie : elle rejoignait la Chine (le Cathay) à l'Europe en se ramifiant suivant différents itinéraires. La principale route terrestre prenait sa source à Changan (aujourd'hui Xi'an) et traversait l'Asie centrale jusqu'à la Méditerranée orientale. La soie était trop fragile pour supporter les conditions difficiles du transport par la mer. Il a fallu de gros navires et des progrès dans le conditionnement pour que cela soit possible.

La route des steppes : elle bifurquait vers le Nord et rejoignait Byzance par la Mer Noire. On pouvait aussi emprunter la grande route de l'Inde, par laquelle transitaient les épices du Penjab. Celle-ci rejoignait la route des épices à Bactre, au nord de la Perse. Entre 10 av. JC et 1500, cette route a constitué un important canal de communication commercial entre les civilisations orientales et occidentales.

La route de l'encens : elle partait de l'Afrique orientale, de la côte sud de l'Arabie et retrouvait la route de la soie à Damas.

La route des épices : elle était la principale rivale de la route de la soie. C'était une voie essentiellement maritime qui partait des côtes de la Chine, passant par Bornéo, Sumatra et l'Inde, elle rejoignait ensuite l'Arabie et empruntait la Mer Rouge. À partir de là, toutes ces routes convergeaient vers l'Europe.

Devenues peu sûres au moment des grandes invasions barbares, ces routes ont retrouvé leur activité entre le VII^e et le XI^e siècle avec l'établissement de la civilisation arabe. Le commerce reprenant, et avec lui les échanges culturels, cela a permis aux innovations techniques dues à une maîtrise plus avancée des sciences, de l'astronomie et des mathématiques en Orient, de parvenir jusqu'en Europe.

Ces grandes découvertes ont poussé les explorateurs portugais, espagnols et français à s'aventurer sur les océans. La recherche des épices était leur principale motivation.

Après une phase d'exploration, vint le temps du commerce, et des compagnies commerciales, comme la Compagnie des Indes, se mirent en place.



Pistolet d'abordage, France, modèle 1849.

Une proposition de travail pédagogique

Le Port de Dieppe au XVIII^e siècle

Après le bombardement de 1694, le port de Dieppe se relève de ses ruines. La pêche demeure l'activité principale. Les campagnes se déroulent suivant les saisons de façon très réglementée : harengs, raies, maquereaux, cependant, tout au long du XVIII^e siècle, cette activité ô combien nourricière pour la ville qui connaît la disette sera interrompue par les guerres qui l'ont ponctué. Que ce soit la Guerre de succession d'Autriche, la Guerre de Sept Ans, ou plus tard la guerre de l'Amérique qui se solde par le Traité de Paris, les frégates anglaises, dressées contre le royaume de France, croisent invariablement au large de Dieppe et la pêche est suspendue. Tous les ports de la Manche sont touchés et les plus riches envoient des corsaires pour aborder les vaisseaux ennemis.

En 1746, un navire de course, La Serionne, venant de Dieppe, portant 12 canons, 8 pierriers, 12 fusils et 8 pistolets s'empare de l'Albany, un brick anglais. D'autres bâtiments comme La Rusée et La Dauphine amènent leurs prises dans le port. Ce dernier continuait à être difficile d'accès et les conflits le privaient de travaux importants. Les tempêtes menaçaient de détruire les jetées de bois et les maisons du Petit Veules, tandis que le galet s'amoncelait à l'entrée du chenal et formait des pouliers. Il faudra attendre le XIX^e siècle pour qu'une politique portuaire ambitieuse soit menée.



Carte des routes entre l'Asie et l'Europe (© Droit réservé).



LE BEAUMONT, NAVIRE DE LA COMPAGNIE DES INDES

FICHE PÉDAGOGIQUE

La maquette du Beaumont est suffisamment grande et détaillée pour que l'on puisse animer un travail de présentation du navire.

Une animation autour du Beaumont

Une présentation des différents éléments de ce voilier peut être faite et les enfants seront invités à dessiner, selon les intentions pédagogiques du professeur, une partie ou le navire entier. Profitons de la visite au musée devant cette maquette très lisible pour initier les élèves à la pratique du dessin qui permet de mettre en œuvre ses capacités d'analyse et aiguise le regard. Puis, les termes ci-contre pourront être replacés dans le contexte du croquis.

Des grandes découvertes aux routes commerciales

À partir d'un travail sur la Compagnie des Indes et la Route des Épices, il est possible de proposer aux élèves une animation sur l'évolution des produits rapportés par les vaisseaux depuis le XVI^e siècle.

Tout d'abord, il convient de partir des Grandes Découvertes et de situer cette aventure autour du portulan de 1546 de Pierre Desceliers, en insistant sur le partage du monde entre Espagnols et Portugais, et la façon dont les marins haut-normands ont dès lors envisagé « l'aventure maritime ». Le voyage des Frères Parmentier en 1529 pourra être plus précisément retracé.

Une étude de la maquette de la Dauphine permettra en partant de celle-ci, d'évoquer la condition des marins et les difficultés rencontrées à bord.



Vaisselle en porcelaine de la compagnie des Indes.



Maquette de navire : Ex voto provenant de l'église St Rémy, début XIX^e siècle.

Des termes à replacer sur un schéma de voilier :

- | | |
|-------------------|------------------|
| - Poupe | - Grand mât |
| - Proue | - Mât de Beupré |
| - Gouvernail | - Mât d'artimon |
| - Sabord | - Mât de misaine |
| - Figure de proue | - Hune |
| - Pavillon | - Haubants |

Les produits exotiques rapportés en Europe

Cette animation débouchera ensuite sur les marchandises rapportées d'Orient, tout d'abord, les épices que les enfants ne connaissent pas vraiment. Un atelier de connaissance des épices peut être mis en place.

Ensuite, il est possible de travailler sur ce que chaque continent a apporté à l'Europe entre le XVI^e et le XVIII^e siècles :

De la Chine : porcelaine, thé, soieries et papier peints (à la mode à cette époque)

Des Indes : des épices, du café, des cauris (coquillages servant de monnaie pour payer les esclaves), le salpêtre (sel de pierre).

D'Afrique : de l'ivoire ou morfil, de l'or, de la gomme arabique, ... et des esclaves.

Un travail sur le commerce triangulaire et l'esclavage peut être envisagé à partir de ces éléments.

Voir aussi : « Voyage aux Indes » dossier pédagogique du Musée de la Compagnie des Indes de Port-Louis.