

numéro

15

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Pêches et pêcheries  
en Europe occidentale  
du Moyen Âge à nos jours*

Varia Le Bouédec – 979-10-231-1885-8



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
  29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
    28. *Sortir de la guerre sur mer*
      27. *Mer et techniques*
  26. *Financer l'entreprise maritime*
    25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
    21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
  19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
    16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
    14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
    8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
      7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
        6. *Les Français dans le Pacifique*
    5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
    4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
      - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
    1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

**Revue  
d'histoire  
maritime**

**15**

**Pêche et pêcheries en Europe  
occidentale du Moyen Âge**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-833-5  
PDF complet – 979-10-231-1869-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1870-4  
Introduction – 979-10-231-1871-1  
Daire & Langouët – 979-10-231-1872-8  
Bochaca, Arízaga Bolumburu & Gallicé – 979-10-231-1873-5  
Zysberg – 979-10-231-1874-2  
Michon – 979-10-231-1875-9  
Poulsen – 979-10-231-1876-6  
Sauzeau – 979-10-231-1877-3  
Schokkenbroek – 979-10-231-1878-0  
Levasseur – 979-10-231-1879-7  
Fichou – 979-10-231-1880-3  
Perrin – 979-10-231-1881-0  
Pencalet-Kerivel – 979-10-231-1882-7  
Boisson – 979-10-231-1883-4  
Varia Lesueur – 979-10-231-1884-1  
**Varia Le Bouëdec – 979-10-231-1885-8**  
Varia Blondy – 979-10-231-1886-5  
Chronique Hiet-Guihur – 979-10-231-1887-2  
Chronique Laget – 979-10-231-1888-9  
Comptes rendus, masters et thèses – 979-10-231-1889-6

Mise en page (2012) : Compo-Méca  
Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

## SUP

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

# SOMMAIRE

<b>Éditorial</b> .....	5
Jean-Pierre Poussou	

## DOSSIER

<b>Introduction</b>	
Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau.....	9
<b>Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines</b>	
Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët.....	23
<b>Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge</b>	
Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu et Alain Gallicé .....	45
<b>Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)</b>	
André Zysberg.....	73
<b>Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII<sup>e</sup> siècle</b>	
Bernard Michon.....	103
<b>Orange brille : les nombreuses tentatives pour imiter le modèle des pêcheries néerlandaises du hareng en mer du Nord et dans la Baltique (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)</b>	
Bo Poulsen .....	131
<b>Les pêches du littoral saintongeais, de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860)</b>	
Thierry Sauzeau.....	161
<b>Une activité maritime néerlandaise au XIX<sup>e</sup> siècle : la chasse à la baleine et au phoque</b>	
Joost C. A. Schokkenbroek.....	183
<b>Naissance et développement de l'ostréiculture : l'exemple breton (1840-1939)</b>	
Olivier Levasseur.....	197

<b>La pêche sardinière et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique (1852-1914)</b>	
Jean-Christophe Fichou.....	221
<b>La pêche thonière en Sud Bretagne (1850-1943)</b>	
Michel Perrin .....	237
<b>La pêche langoustière française sur les côtes d’Afrique de l’ouest : Innovations et adaptations face aux mutations du xx<sup>e</sup> siècle</b>	
Françoise Pencanalet-Kerivel.....	265
<b>Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939)</b>	
Pascal Boisson .....	287

#### VARIA

<b>La refondation de la défense des colonies françaises après 1763 et sa mise en œuvre lors de la guerre d’Indépendance américaine</b>	
Boris Lesueur.....	307
<b>Lorient ou la réussite improbable d’une invention maritime (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)</b>	
Gérard Le Bouëdec .....	335
<b>L’Heptanèse et Malte sous domination britannique</b>	
Alain Blondy .....	357

#### CHRONIQUES

<b>Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions Étrangères, 1660-1791</b>	
Évelyne Hiet-Guihur .....	369
<b>La perception de la mer dans l’Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (xiii<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle environ)</b>	
Frédérique Laget .....	375
<b>Comptes rendus</b> .....	385
<b>Masters et thèses</b> .....	395

*Varia*





## LORIENT OU LA RÉUSSITE IMPROBABLE D'UNE INVENTION MARITIME (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES)

*Gérard Le Bouëdec*  
*UMR CERHIO, Université de Bretagne Sud*  
*Directeur du GIS d'Histoire maritime*

De la reconstitution de façon approfondie grâce aux nombreux travaux de recherche récents<sup>1</sup> de la trajectoire lorientaise des origines à 1940, il ressort que Lorient, depuis son invention par la compagnie des Indes, présente un profil très largement monolithique donc fragile. Sa dépendance de l'entreprise, qu'elle soit la compagnie des Indes ou la Marine, l'expose à des crises conjoncturelles et structurelles et des corrections de trajectoires, des ajustements, des reconversions. Or, l'essentiel à retenir, c'est la capacité lorientaise à rebondir, à gérer les ajustements, les reconversions. Cette idée est essentielle pour comprendre le propos de cet article.

Le rapport à l'État est la clef de compréhension de cette histoire. Et l'État c'est la Marine dont on a oublié le poids considérable jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. 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 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. Écrire cela, c'est aussi souligner que l'avenir de Lorient échappe très largement

<sup>1</sup> Gérard Le Bouëdec, Catherine Soubeiroux, « Lorient, une trajectoire maritime, les apports récents de la recherche », dans Gilles Gosset, Bernard Garnier, Alain Hugon, Leïla Maziane, Elisabeth Ridet (dir.), « Des Galères méditerranéennes aux rivages normands », Recueil d'études en l'honneur d'André Zysberg, *Cahier des Annales de Normandie*, Caen, 2011, n° 36, p. 267-281.

aux Lorientais et qu'il se décide ailleurs : à Versailles sous l'Ancien Régime, et à Paris depuis, en fonction de considérations internationales.

Il faut éliminer toute idée de création, de fondation de Lorient d'autant que ces termes suggèrent un projet urbain qui n'existe pas à l'origine. Le choix effectué alors est celui d'un site de chantier de construction. Plus que l'invention, c'est la pérennité de l'implantation qui est essentielle. Le travail de l'historien est donc de rechercher quels sont les atouts de cette implantation dans la mesure où l'invention a été pérennisée, et d'essayer de mesurer la part de l'État et le jeu des acteurs locaux.

#### L'INITIATIVE DE L'ÉTAT COMPAGNIE/MARINE

336

Dans une économie du privilège, où l'État est le dispensateur des monopoles, les compagnies des Indes françaises n'ont jamais pu, à l'instar de la compagnie des Indes hollandaise, dont elles s'inspirent, être des sociétés par actions fonctionnant avec une très large autonomie. Elles ont toujours été des administrations d'État très révélatrices du partenariat État/entreprise privée qui caractérise l'économie maritime en France jusqu'à aujourd'hui<sup>2</sup>. En effet, les compagnies françaises, tout en se référant au modèle hollandais, n'ont jamais réussi à être de véritables sociétés par actions avec un corps d'actionnaires qui cherche à éviter un contrôle trop serré de l'État. Le capital social de 15 millions de la première compagnie ne fut réellement couvert qu'à hauteur de 4,5 millions. Ce n'est pas une compagnie de marchands du fait de l'abstention de négociants qui au final ne représentent que 26 % des souscriptions : c'est vraiment une compagnie royale. La maison royale, la cour, les manieurs de l'argent du roi, le monde des offices des grandes institutions de la capitale et de la province ont couvert les trois quarts du capital. Et l'on peut dire que c'est une compagnie parisienne aux deux tiers<sup>3</sup>. Si l'on observe la seconde compagnie qui survit à la liquidation du système de Law, qui était un vaste projet de remise à flot des finances publiques, même si le capital social d'origine négociante est plus important, nous sommes dans une société par actions rentières, selon la volonté de Law. Il s'agit de rassurer les actionnaires en leur garantissant une rente fixe. Cette action est le seul effet au porteur coté en bourse, mais la bourse n'est pas utilisée pour drainer de nouveaux capitaux. Son cours n'est pas du tout un baromètre de la santé

2 Gérard Le Bouëdec, « Les compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège », colloque *L'Économie du Privilège*, université Goethe de Francfort et Institut français en Allemagne, 30 juin-2 juillet 2011, à paraître.

3 Philippe Haudrère, « Les actionnaires de la première compagnie des Indes orientales », dans *Les Passions d'un historien*, Jean-Pierre Poussou, Paris, PUPS, 2010, p. 589-610.

de la compagnie<sup>4</sup>, et celle-ci n'a même pas les fonds de roulement suffisants pour payer les dividendes. Ce sont les revenus de la Ferme des tabacs, autre monopole d'État, qui rémunèrent les actionnaires. Plus globalement, l'État est le bailleur de fonds, sous différentes formules, de l'octroi de nouveaux privilèges à la garantie des emprunts émis.

Sous Colbert, le roi étant le principal actionnaire et les deux tiers des actions ayant été acquises à la demande du contrôleur général par les membres de la cour, des cours souveraines ou des financiers, les assemblées générales se tiennent en présence du roi. Les décisions sont prises sans discussion, sous la dictée du ministre, et les comptes sont contrôlés par des commissaires nommés par le roi. Lors de la restructuration de la compagnie par Seignelay, en 1684, la Maison royale est représentée au conseil de la compagnie par Morel de Boisteroux, directeur du commerce avec les pays étrangers au Secrétariat d'État de la Marine, avec un portefeuille d'actions de 40 000 livres, et trois membres du Conseil du Roi, Rouillé, Nicolas de la Reynie, et surtout Pussort, l'oncle de Colbert<sup>5</sup>. La seconde compagnie des Indes malgré une présence plus affirmée du négoce reste une administration sous l'autorité du contrôleur général, la présence des commissaires issus du conseil d'État rassurant les actionnaires rentiers sur l'engagement de l'État mais, lors de la restructuration de 1730 par le contrôleur Orry, qui est essentiel pour le développement de Lorient, un commissaire du roi fut introduit dans l'administration de la compagnie. Le contrôleur général Orry ne pouvant assumer seul le contrôle de la gestion nomma avec ce titre, Peyrenc de Moras, un des bénéficiaires du système, et, en 1732, son propre frère Jean Orry de Fulvy. À partir de 1745, le pouvoir royal est représenté par deux commissaires, le ministre lui-même, et successivement Jean Baptiste Machault (1746-1754), Moreau de Séchelles (1754-1756), Boullongne (1756-1759), Bertin (1760-1764). En participant jusqu'aux comités restreints, celui des caisses et celui des affaires des Indes, la surveillance ne se limite pas aux grandes orientations et décisions mais touche le fonctionnement au quotidien<sup>6</sup>. Dans ces conditions la place des actionnaires, des syndics et des directeurs n'a plus rien de commun avec la VOIC. Tenus à l'écart sous la première, ils le sont aussi sous la seconde. Jusqu'en 1745, les actionnaires rentiers ne furent pas réunis en assemblée générale. Quant aux directeurs, ils furent tous nommés sans consultation des actionnaires par le pouvoir royal parmi les Mississipiens, le

4 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> (1719-1795)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, p. 164

5 Philippe Haudrère, « Les Actionnaires de la première compagnie », art. cit, p. 593.

6 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes, op. cit.*, p. 132 et p. 199.

haut personnel de la compagnie, les négociants-armateurs des grands ports, les protégés des ministres, et les familles du personnel déjà en place<sup>7</sup>.

La fonction marchande a du mal à s'émanciper de la fonction militaire. Elle est dominante quand le contexte international est celui de la paix, et nous ne voyons alors que l'État-compagnie ; elle est marginalisée quand la France se trouve en guerre, celle-ci ayant depuis le milieu du xvii<sup>e</sup> siècle un caractère maritime affirmé, et c'est alors l'État-Marine qui s'empare des installations de Lorient. En 1685, en relançant l'établissement lorientais, Seignelay, n'a qu'un souci : y développer un port-arsenal intermédiaire entre Rochefort et Brest. La militarisation du site est telle que la compagnie des Indes devient l'intruse<sup>8</sup>. De plus, contrairement aux affirmations royales sur la protection des flottes de la compagnie, l'océan Indien n'a jamais été une priorité pour la Marine royale : les compagnies n'ont jamais pu s'appuyer sur des bases militaires solides<sup>9</sup>. Il en résulte que leurs navires sont des navires marchands armés. Le navire de l'océan Indien garde plus que tout autre un caractère militaire dans la mesure où il dispose d'une artillerie de défense installée au niveau du deuxième pont. Le nombre de canons évolue d'une pièce pour 21 tonneaux dans les années 1730 à une pièce pour 33 ou 38 tonneaux pour les deux dernières décennies de la seconde compagnie. Lors de la guerre de Sept Ans, les ingénieurs du roi viennent à Lorient pour adapter le navire de la compagnie et en faire un navire de guerre proche des 64 et 74 canons<sup>10</sup>. Concilier les impératifs de la guerre et du commerce aboutit à faire des navires lourds et peu maniables, coûteux, et finalement incapables d'échapper à leurs poursuivants, et peu commodes pour le commerce<sup>11</sup>. Lorient et les comptoirs de l'Inde sont des cibles lors des guerres de la Succession d'Autriche et de

338

7 *Ibid.*, p. 177.

8 Gérard Le Bouëdec, « Modèles de développement, politique d'aménagement portuaire et urbain à Lorient, 1666-1939 », dans Anne Lise Pierry-Lévy, John Barzman et Éric Barré (dir.), *Environnements Portuaires*, Le Havre/Rouen, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2003, p. 139-150.

9 Étienne Taillemite, « La stratégie navale française dans l'océan Indien au xviii<sup>e</sup> siècle », dans Philippe Haudrère, *Les Flottes des compagnies des Indes, 1600-1857*, Vincennes, Service historique de la marine, 1996, p. 319-325.

10 René Estienne, *Les Armements au long cours de la deuxième compagnie des Indes*, Vincennes, Service historique de la marine, 1996. Ces tableaux font apparaître notamment le nombre de canons de chaque vaisseau de la compagnie.

11 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 87 ; Philippe Haudrère, « La compagnie des Indes, le poids de l'État », dans Philippe Le Tréguilly, Monique Morazé (dir.), *L'Inde et la France, Deux siècles d'histoire commune, xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle, Histoire, sources, bibliographie*, Paris, CNRS Éditions, 1995, p. 19.

Sept Ans<sup>12</sup>, et ces conflits sont triplement catastrophiques pour la compagnie par les destructions occasionnées sur Lorient et ses comptoirs, par la perte des bâtiments interceptés par les Anglais et par la paralysie du trafic. Ces deux guerres lui ont coûté plus de 150 millions pour un chiffre d'affaires annuel de 20 à 25 millions, ce qui se traduit par un endettement lourd et dont elle ne se relève pas après la guerre de Sept Ans.

#### L'INVENTION DU LIEU DIT ORIENT EN 1666 OU L'INVENTION D'UN COMPTOIR DU COMMERCE AVEC L'OcéAN INDIEN

Il fallait organiser une assise territoriale française opérationnelle : à partir de 1664, la compagnie est à la recherche d'un simple chantier de construction navale.

##### Un choix de recours

La première compagnie des Indes est de 1664, or le choix du site de la rade de Port-Louis date de 1666, ce qui signifie qu'il ne s'agit que d'une solution de recours après l'échec des premiers projets, dont ceux du Havre, de Paimboeuf et de Bayonne. En effet, l'invention de Lorient relève de la politique de l'État. Non seulement il s'agit de reprendre en main le pays, mais également d'affirmer la puissance française sur l'échiquier européen.

Cette orientation présente deux volets indissociables. La dimension commerciale du volet économique inspirée par le mercantilisme se traduit par une politique d'expansion coloniale, dont les instruments sont des compagnies à monopole, et par une politique douanière protectionniste. Ce volet commercial est anti-hollandais et anti-anglais car, dans l'esprit de Colbert, il n'y a pas de croissance globale dont peuvent profiter tous les pays. En effet, la croissance de l'un ne peut se développer qu'au détriment de celle des autres. Le volet militaire est dans ces conditions évident. Dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, tous les pays européens se dotent d'une marine de guerre spécialisée, ce qui signifie que l'État doit disposer d'arsenaux, de ports militaires en eau profonde, et d'un système de recrutement des équipages.

C'est dans ce contexte qu'une commission parcourt, en 1663-1665, le littoral atlantique pour identifier les sites les plus appropriés pour implanter un arsenal et y établir un mouillage. Contrairement à une lecture erronée, la rade

12 Gérard Le Bouëdec, « Les compagnies des Indes », *Questions internationales*, n° 37, mai-juin 2009, p. 109-115.

de Port-Louis n'est pas inconnue : Port-Blavet est intégré dans les circuits du cabotage européen et a participé à la phase pionnière morutière terre-neuvière au xvi<sup>e</sup> siècle. La citadelle du Port-Louis est une des pièces du système défensif atlantique, mais le diagnostic sur la rade de Port-Louis est mitigé : la Marine préfère la vallée de la Charente et Rochefort. Ce n'est donc pas l'État-Marine mais l'État-compagnie qui s'approprie le dossier d'expertise de la rade de Port-Louis au secrétariat d'État de la Marine.

*Quels sont les atouts de cette implantation ?*

340 Il faut éliminer a priori, en 1666, l'explication régionale et ne pas phosphorer sur les ressources de la province et du marché breton. De même, invoquer le poids d'un milieu négociant port-louisien n'a pas de sens. De ce point de vue, Saint-Malo et Nantes eussent été plus judicieux, mais à l'époque le monde négociant n'y croit pas ou n'a pas l'envergure nécessaire. C'est une entreprise paraétatique abandonnée par les négociants. Aussi faut-il privilégier les arguments stratégiques. En période de conflit maritime, le site offre un double avantage : c'est un mouillage d'abri protégé par un rideau d'îles (Belle-Île, Houat, Hoëdic et Groix) et par la citadelle de Port-Louis ; sur la côte sud de la Bretagne, la rade est ouverte directement sur les routes atlantiques, et c'est essentiel. D'ailleurs, dès 1675, l'implantation du Havre, trop exposée aux menaces de la Navy, est abandonnée. Durant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne, et surtout à partir de 1692, la Manche est interdite à la Marine et les corsaires malouins sont trop heureux de pouvoir se réfugier dans la rade à de nombreuses occasions ; quand ils reprennent à leur compte après 1706 les activités de la compagnie en pleine guerre, ils conservent le site de la rade<sup>13</sup>.

Eu égard à sa mission initialement définie de construction et d'armement, Port-Louis dispose des ressources en matières premières, avitaillement et cargaison de l'hinterland de Nantes, dont il est une sorte d'avant-port<sup>14</sup>, et se positionne sur la rocade européenne des routes du bois, du fer et du chanvre des flottes de l'Europe baltique qui descendent le long du littoral atlantique. Ces arguments stratégiques sont déterminants durant le règne de Louis XIV. En 1685, Seignelay, en relançant l'établissement lorientais, n'a que le souci d'y développer un port-arsenal intermédiaire entre Rochefort et Brest. Le chantier de Lorient s'inscrit dès lors dans un dispositif qui se pérennise comme annexe de Brest.

13 G. Le Bouëdec, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1999, p. 82-85.

14 Voir la réflexion de Bernard Michon sur l'aire portuaire nantaise dans, *Le Port de Nantes au xviii<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2011.

C'est bien Denis Langlois, directeur de la compagnie, en véritable Remus ou Romulus, qui délimite, en août 1666, les 15 journaux et 7 cordes du site initial du Faouëdic, un territoire situé sur une sieurie appartenant au sieur de Kéranguen, dont une partie est achetée par Pierre Dondel, mais qui relève des princes de Rohan-Guémené, et que le roi s'approprie, déclenchant un contentieux Rohan/État qui ne trouve son épilogue qu'en 1783<sup>15</sup>. La compagnie y construit progressivement la cale puis les cales, les baraques, le magasin général, les forges, la tonnellerie, la chapelle, la corderie adossée au mur de séparation avec les landes du Faouëdic du village de Kervérot<sup>16</sup>, la boulangerie et le moulin, la poudrière. Mais dès 1687/1689, c'est la Marine qui réorganise l'espace séparant arsenal et baraques. D'ailleurs quand l'écrivain du port, Jean Le Vasseur de Merville, nommé prévôt le 1er janvier 1693, tente d'appliquer la justice du roi et souhaite dresser une potence dans l'enclos, la compagnie s'insurge contre la Marine, ce qui atteste de l'inversion progressive du rapport de forces Marine/compagnie.

C'est un territoire hybride comme le dénomme Marie Ménard<sup>17</sup>, comme les hommes qui le dirigent, qui sont à la fois de France et d'Inde, de la Marine et de la compagnie. Deux hommes illustrent cette confusion institutionnelle et fonctionnelle : Claude Cébéret et Jean Le Mayeur. Le premier, directeur général de la compagnie, qui avait fasciné Madame de Sévigné par le récit de son voyage aux Indes, est nommé cette même année 1689, par Seignelay, ordonnateur du port ; il prend la décision de cloisonner le magasin général en dix entrepôts au nom du roi dont il est ordonnateur mais aux frais de la compagnie dont il est encore directeur. Le second, capitaine du port en 1703, a un double passé. Il est agent de la compagnie de 1687 à 1701 et navigue à quatre reprises comme capitaine à destination des Indes, mais, à l'origine, c'était un écrivain de marine de Toulon, devenu enseigne à Brest, capitaine du Port-Louis en 1690 puis, après ses voyages aux Indes, capitaine du port de Lorient. De même l'amiral Nerzic, dans sa thèse sur les armements mixtes durant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne<sup>18</sup>,

15 Sophie Hascoët, *La Renaissance des Rohan-Guémené en Bohême (1782-1846)*, mémoire de master 2, université de Bretagne Sud, 2008, recherche effectuée à partir des Archives des Rohan conservées à Decin.

16 La couverture végétale du site du Faouëdic sur la paroisse de Ploemeur, près du village de Kervérot, est une lande associant des ajoncs, des fougères et du genêt.

17 Cet aspect est développé dans la thèse de Marie Ménard, *Les Jours et les Hommes de la première compagnie des Indes orientales, 1664-1704*, thèse, université de Bretagne Sud, janvier 2012.

18 Jean Yves Nerzic, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'Arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1689, 1702-1713)*, Milon-La Chapelle, Édition H et D, 2010.

considère que ce qu'il appelle « les armements Sottas » ne sont ni plus ni moins que des armements mixtes associant des navires de la Marine sous forme de bâtiments d'escorte et de transports, et des bâtiments de la compagnie comme le souligne la dénomination d'escadre de ces flottes, de Duquesne-Guitton (1690), Dandenne (1692) ou Serquigny (1695), Fontenay (1703). Profitant de la courte période de paix entre 1699 et 1701, la compagnie et son directeur, Thomas Bazin, se réapproprient le site de Lorient, reprennent le contrôle de l'Hôtel des directeurs et renvoient la Marine à Port-Louis. En effet, 1703 constitue le début de la fin de la compagnie. Ponchartrain, tutelle de la Marine et de la compagnie, demande à l'ordonnateur de la Marine, Mauclerc, une évaluation de tous les établissements de la compagnie, soit 127 760 livres tournois, contestée par le député directeur de la compagnie à Lorient, Boisanger, qui avance le chiffre de 268 000. Au final, en 1703, la compagnie cède, pour un loyer de 5000 livres-tournois, toutes ses installations à la Marine, les Malouins reprenant progressivement les activités commerciales de la compagnie à leur compte. C'est essentiel, car c'est la Marine qui se trouve en charge de Lorient pendant toute la difficile fin du règne de Louis XIV et le début de la Régence.

#### Un embryon de ville porté par la Marine

Depuis 1666, le chantier est progressivement envahi par des constructions en bois, baraques et casernes, où sont logées les familles. C'est, selon la définition de Clairambault, « une peuplade d'ouvriers nécessaires au roi ». Ce sont des salariés de la compagnie et de la Marine, ouvriers, journaliers, marins, soldats, des artisans, des cabaretiers, commerçants de l'alimentation. Le développement rampant d'un campement intégré au chantier fait que 137 cabanes sont répertoriées. Mais, en 1699, Thomas Bazin, directeur de la compagnie, prend la décision de ne conserver dans l'enclos que les personnels de la compagnie et d'expulser hors les murs tous les autres, sur les landes du Faouëdic. On assiste donc à un dédoublement du bourg. C'est ce « bidonville », sorti de l'enclos, qui constitue l'ébauche d'une ville. Jean Marc Théraud<sup>19</sup> a bien montré que les maisons en pierres sont l'exception, qu'il s'agit de cabanes avec des murs de torchis, et que le marché de l'immobilier, qui se limite à des locations de terrains sur lesquels on aménage des logements souvent précaires, ne concerne guère de véritables habitations.

<sup>19</sup> Jean Marc Théraud, *État des fortunes immobilières à Lorient, 1700-1730*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1991.



Le développement de ce bourg au milieu des landes, qui fait indubitablement penser à ceux du Far West américain, se fait alors que le site est à la dérive. La compagnie a cédé aux Malouins l'exercice du commerce asiatique. La Marine paraît épuisée et, faute d'argent, la main-d'œuvre n'est plus rémunérée. La crise sociale est particulièrement aiguë, et l'avenir même du site est en jeu. Mais la Marine, en tant qu'institution, porte à bout de bras le bourg hors-enclos. Des décisions fondamentales sont prises. Elle fait part à son ordonnateur à Lorient, Clairambault, de son souci de définir des règles d'urbanisme avec un plan d'alignement des rues ; les questions de défense ne sont pas oubliées puisque la conception, la dimension et l'implantation de l'enceinte sont fixées. Pour l'essentiel, le plan de Robelin fils<sup>20</sup> fixe les lignes directrices qui seront mises en œuvre quelques décennies plus tard. Elle essaie de clarifier les compétences respectives des diverses juridictions qui veulent intervenir sur Lorient : la justice royale de la Sénéchaussée d'Hennebont, la justice seigneuriale de Pont-Scorff du prince de Guémené, et la juridiction de la Marine avec son prévôt. La création de la paroisse Saint-Louis intervient en 1709, malgré les oppositions du curé de Ploemeur, car les effectifs de la trêve de Ploemeur ne cessent de gonfler : 6 000 habitants. Lorient, qui disposait néanmoins d'une assemblée générale de paroisse depuis 1702, est donc dotée définitivement de cette première forme d'organisation politique. Cette année 1709, c'est à la fois la mise en place d'une paroisse autonome, avec ses premiers registres paroissiaux, et la pose de la première pierre de l'église de Lorient hors les murs de l'enclos, la compagnie étant exclue de la paternité de cette église – quel symbole ! – qui échoit à Dondel, sénéchal de la Sénéchaussée de Vannes et premier « spéculateur sur le marché foncier des landes du Faouëdic », au Prince de Rohan et à la Marine. Néanmoins, les conditions de marasme expliquent qu'on ait mis plus de deux décennies pour construire cette église. La paroisse dispose d'un cimetière depuis 1704. Sur le plan économique, elle obtient même en 1710 le privilège d'un marché chaque samedi et de quatre foires annuelles.

#### LA NAISSANCE DE LORIENT – 1719/1733 – EST LA NAISSANCE D'UNE VILLE-PORT DU GRAND COMMERCE ASIATIQUE

C'est le renouvellement de la compagnie des Indes en 1719 qui permet à Lorient de ne pas mourir et d'espérer : la seconde compagnie survit au projet complexe du contrôleur général Law pour rétablir la situation financière du royaume dirigé par le Régent, le duc d'Orléans. C'est ce que nous appelons la capacité de rebond.

<sup>20</sup> Archives du Génie, article 8, section 1, Lorient, carton 1, pièce 14, plan du bourg et du port de Lorient dressé par Robelin fils du 3 septembre 1708.

## Pourquoi conserver le site de Lorient ?

Deux jugements très contradictoires de 1719 donnent la clef : l'atout majeur, c'est la valeur stratégique et militaire, et non la dimension commerçante du site :

– « Le lieu dit orient, qui, en manière de parler, est le bout du monde et où il n'y a où loger une douzaine de marchands, raison pour laquelle, depuis la création de la compagnie des Indes, il ne s'y est fait aucune vente publique », ce qui est vrai jusqu'en 1734.

– « Les grands services qu'on a tiré de ce port dans les deux dernières guerres, prouvent d'une manière incontestable la nécessité d'y continuer l'établissement du roi pour le bien de l'état et du service de la Marine »<sup>21</sup>.

La réponse est sur la valeur stratégique et militaire du site. C'est une constante et, un siècle plus tard, le directeur des Travaux maritimes de Lorient, Lamblardie<sup>22</sup>, reprend cet argument alors que les autorités de la Marine s'interrogent sur la pérennité de l'arsenal.

344

La politique de Law, – redonner à la France des capacités financières dans une longue phase de paix qui s'annonce et qui dura effectivement de 1715 à 1741 –, modifie les rapports de force, la compagnie a la priorité sur la Marine, car l'État n'a plus les moyens de mener une politique extérieure agressive. La Marine est purement et simplement expulsée vers Brest ou Port-Louis. Les installations héritées du passé compagnie/Marine, encore évaluées à 75 000 livres, sont opérationnelles immédiatement pour la nouvelle compagnie<sup>23</sup>.

- les cales ;
- à l'ouest, la corderie et ses magasins de fils caret et de chanvre, un magasin à goudron ;
- dans le parc, une infrastructure en U qui abrite le magasin général et des magasins de désarmement, les petites forges, les ateliers de sculpture et de peinture, le magasin des affûts, une voilerie, une poulisserie, une tonnellerie ;
- plus à l'écart, une boulangerie et les grandes forges ;
- une nouvelle machine à mâter.

Mais on ne peut ignorer le diagnostic que Madame Guillevic<sup>24</sup> a fait récemment dans sa thèse, qui s'est imposé avec le temps, et que les dirigeants

<sup>21</sup> Philippe Haudrière cite le conseil de Marine, dans *La Compagnie française des Indes, op. cit.*, p. 213.

<sup>22</sup> Archives nationales Marine, DD2 788, affaires générales, mémoire sur les principales améliorations dont les établissements du port de Lorient sont en général susceptibles.

<sup>23</sup> AN Marine B3 258, f.213, plan du terrain de la compagnie des Indes orientales au port de Lorient du 19 juin 1719 par l'ingénieur Langlade.

<sup>24</sup> Catherine Guillevic, *L'Impact de l'implantation d'une ville nouvelle sur sa terre d'accueil, Lorient*

de la Marine et de la compagnie avaient sans doute eux-mêmes en tête : la greffe lorientaise a pris malgré les vicissitudes, et c'est là que l'on mesure la contribution des acteurs locaux. Lorient a pu se tailler un bassin démographique dans cette zone de Bretagne Sud en plein rattrapage démographique. Mauclerc évalue la population en 1700, à la fois dans l'enclos et hors les murs, à 3 000, Clairambault indique 4 000 en 1704, et en 1708 autour de 6 000 ; il n'est pas sûr qu'elle se soit ensuite maintenue à ce niveau, mais en 1720 les 7 000 sont atteints ; Lorient est devenu un pôle d'attraction. L'installation de la compagnie et de la Marine s'est faite dans un espace accoutumé aux usages de la mer. C'est d'abord une mer nourricière grâce à la pêche à la sardine autour du pôle Port-Louis-Groix ; c'est ensuite une activité de cabotage vivrier autour des ports de Port-Louis et d'Hennebont insérés dans les circuits de la façade atlantique, habitués de la route ibérique et de la côte à sel et à vin, et que la compagnie a pu capter à son profit pour les réorienter vers les destinations de Bretagne Sud et de Nantes. Cet espace est aussi un bassin de main-d'œuvre. Les navigations à la pêche et au cabotage forment des gens de mer qui constituent un stock de 5 500 à 6 000 hommes classés, dont 2 500 à 3 000 hors Lorient, composés d'un tiers de Riantecois, d'un tiers de Groisillons, d'un sixième de Port-Louis. Mais le potentiel humain et de savoir-faire est aussi celui de la construction navale : issus des petits chantiers de la rade et de la ria d'Étel, les ouvriers peuvent aussi venir des chantiers du port d'Auray. La compagnie comme la Marine ont d'énormes besoins en produits alimentaires pour les avitaillements et de matières premières pour leur construction. Si cet espace ne peut fournir que de façon complémentaire du bois de construction, du fer et du chanvre pour dépanner, en revanche le littoral sud – en particulier cette zone – est un véritable garde-manger : Catherine Guillevic montre comment la compagnie dispose des excédents de céréales et assèche parfois le marché des grains et des bestiaux, pesant ainsi sur les prix et sur l'orientation des productions.

**Lorient, porte exclusive des Indes : 1<sup>er</sup> septembre 1733, pose de la première pierre du magasin des Indes<sup>25</sup>**

En 1731, la politique du contrôleur général Orry constitue un tournant décisif. D'une part, la compagnie des Indes recentre ses activités sur l'océan Indien, d'autre part elle fait de Lorient le centre unique du commerce français en Asie. En effet, la compagnie décide de faire construire sa flotte de gros porteurs sur le chantier du Scorff et renonce à sa politique d'achats extérieurs,

*en Bretagne sud, xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles*, thèse d'histoire, université de Bretagne Sud, 2009.

25 Service historique de la défense, Département Marine, 20 mars 1752, Gervais Guillois, Élévation du péristyle et de la façade du Magasin des ventes, Planche de l'Album Guillois.

notamment dans les chantiers du nord de l'Europe. Elle renforce les fonctions d'armement et de désarmement de Lorient, et surtout prend la décision de transférer de Nantes à Lorient l'organisation des ventes de produits asiatiques pour l'automne 1734<sup>26</sup>.

346

Ce choix est fondamental. Pour que le site lorientais soit en mesure de répondre aux trois missions qui lui sont assignées, l'État/compagnie s'engage dans un programme d'investissements lourds dans l'enclos pour ériger, sur des plans initiaux de Jacques Gabriel, une cité idéale consacrée au commerce. La compagnie ne peut guère accepter l'état déplorable du bourg. Il faut donc considérer qu'elle orchestre de façon concomitante et la création d'une nouvelle cité commerçante et la régénération d'une ville, qu'elle tient sous sa coupe mais dont elle n'assure pas le financement. Louis de Saint-Pierre et Gervais Guillois sont les bâtisseurs des deux cités lorientaises et il faut donc réévaluer leur rôle dans le double programme lorientais. Ils appartiennent tous les deux aux agences royales versaillaises d'architecture et d'urbanisme. Louis de Saint-Pierre est issu de l'agence Gabriel, Gervais Guillois appartient à l'agence Hardouin. Arrivés avec Gabriel en 1732, ils deviennent les hommes de la compagnie, et s'imposent sans difficulté : il n'y a pas d'architectes locaux. Si Jacques Gabriel n'est venu que deux fois à Lorient, en juillet 1732, lors de l'adjudication du marché du Magasin-Hôtel des Indes, et en 1734, lors de la révision du programme initial, en revanche Louis de Saint-Pierre et Gervais Guillois s'installent à Lorient et y effectuent toute leur carrière. Le premier est ingénieur en chef de la compagnie, chargé de la construction et de l'aménagement de l'enclos et ingénieur de la ville jusqu'à sa mort en 1765 ; le second est à la tête des deux régies des bâtiments civils de la compagnie et des travaux de la ville de Lorient durant la même période<sup>27</sup>.

Quand Mignot de Montigny<sup>28</sup>, membre de l'Académie des sciences, vient à Lorient en 1752, cela fait vingt ans que Gabriel a lancé la construction du Magasin des Indes. Les travaux des magasins d'armement et de désarmement sont en cours, mais les projets que contiennent l'album de Gervais Guillois qu'il consulte, et qui enthousiasment notre voyageur, à savoir une superbe corderie, un

26 P. Haudrière, *La Compagnie française des Indes, op. cit.*, P. Haudrière et G. Le Bouëdec, *Les compagnies des Indes*, Rennes, Ouest-France, 1999.

27 G. Le Bouëdec, « Les Hommes de Gabriel à Lorient : Louis de Saint-Pierre et les Guillois », dans Hélène Rousteau-Chambon, *Jacques V Gabriel et les architectes de la façade atlantique*, Paris, Picard, 2004, p. 135-143 ; SHD, Départ. Marine, Lorient, 20 mars 1752, Gervais Guillois, plan général de l'enclos et parc de la compagnie des Indes au port de Lorient, planche de l'Album Guillois.

28 Bourde de la Rogerie, « Le voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1915, p. 256-265.

hôtel de la direction, et le corps central du bâtiment de l'hôtel des ventes, restent dans les cartons, et la guerre de Sept Ans met un terme définitif au grand chantier de la cité commerçante de la compagnie. Néanmoins, entre 1732 et 1769, elle a investi plus de 6,7 millions de livres tournois dans l'enclos, et en vingt ans, de 1732 à 1752, les dépenses de construction ont atteint les quatre millions<sup>29</sup>. Malgré l'inachèvement, le résultat est considérable. L'enclos s'organise en trois ensembles. Le parc de construction, autour de trois cales en éventail, aménagé en aval de la machine à mâter, constitue le cœur des installations de l'arsenal. Au sud du chantier de construction s'élèvent les magasins d'armement et de désarmement. Les ventes, qui devaient être accueillies dans un seul et même bâtiment au sud-ouest, au confluent du Scorff et du Faouëdic, sont éclatées sur deux bâtiments bien distincts. Le bâtiment initial, avec son péristyle face au Scorff, achevé au début des années 1740 après une révision en 1739 du programme de 1732-1734, est réservé au magasin des produits asiatiques. Les pavillons des ventes, construits entre 1740 et 1742, situées à l'ouest, près de la grande porte de l'enclos, abritent la salle des ventes et des bureaux<sup>30</sup>. En ce qui concerne le programme immobilier, il faut se souvenir qu'à l'époque on construit pour l'éternité. Le magasin et l'hôtel des ventes, le magasin général sont des monuments. La qualité de cette infrastructure explique très largement que la Marine ait repris les installations en 1770, et les ait conservées en 1815, bien qu'elle se soit alors posé la question de l'abandon du site

#### Une ville-entreprise sous la tutelle de la compagnie<sup>31</sup>

Comme nous l'avons dit, la compagnie ne peut guère accepter l'état déplorable du bourg qui s'est développé de façon anarchique, faute d'un pouvoir local capable de faire respecter les alignements du plan Robelin de 1708. Trois ans seulement séparent le projet de magasin des ventes de Gabriel (1732) du plan d'alignement des rues de Dumains et de l'achat des trois principaux offices municipaux de la ville de Lorient (1735). Le programme urbain est établi entre 1735 et 1738. Le schéma d'urbanisme s'appuie sur le plan Dumains<sup>32</sup>, daté du 2 avril 1735,

29 SHD, départ. Marine, Lorient, 1P 267 liasse 1, État des dépenses du magasin général de la compagnie des Indes pour les édifices en régie, compte Guillois (1727-1770) ; *id.*, 1P 267 liasse 2 (1736-1750), et 1P 267 liasse 3, Comptes des recettes et dépenses des sieurs Guillois frères pour les constructions et entretien des édifices en régie de la compagnie à Lorient et l'entretien des écuries (1760-1764).

30 R. Estienne, « L'évolution du site lorientais », dans *Lorient-Arsenal XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Lorient, Service historique de la marine, Centre de documentation et de recherche de Lorient, 1983, p. 117-119.

31 BnF, Cartes et plans, Plan du port et de la ville de L'Orient par Saint-Pierre, vers 1746.

32 L'ensemble des informations sur l'urbanisme lorientais est extrait des registres des délibérations de la communauté de ville de Lorient des Archives municipales de Lorient,

qui fait « défense aux dits propriétaires et tous architectes, maçons, charpentiers et autres de travailler aux dites maisons sans être préalablement munis d'un alignement qui leur sera donné par le Sieur Intendant de Bretagne ». C'est ensuite un programme de pavage et de percement des rues, et de construction d'un quai marchand. Ce sont enfin des règles de construction qui imposent l'ardoise et la pierre, et prohibent le chaume, responsable de nombreux incendies. C'est sur ces bases que Lorient connaît alors un boom immobilier qui transforme le bourg en ville neuve entre 1735-1738 et 1760 : elle passe de 7000 à 15/18 000 habitants. Une communauté de ville, plus apte à gérer une telle cité, remplace le général de paroisse. Elle comprend 18 membres, mais les fonctions clés de maire, procureur du roi, substitut, greffier, échevins, assesseurs sont des offices. Ce pouvoir municipal est complètement verrouillé par la compagnie des Indes qui veut dans cette ville, où elle a regroupé toutes ses activités, un pouvoir municipal à son service et s'est prémunie contre la présence d'une opposition du type officiers de justice et finances ou clergé : elle acquiert entre 1735 et 1737 tous les offices et elle y place ses personnels. Le maire est nommé par les syndics et directeurs de la compagnie ; le premier maire, Étienne Perrault est écrivain – son beau-père est directeur de la compagnie ; le premier procureur, Montigny, est aussi un écrivain, ses caissiers, les Droneau, sont secrétaires-greffiers et échevins<sup>33</sup>. Tout en privant la ville de ressources d'octrois du fait de ses privilèges et de ses exemptions, elle joue le rôle de bailleur de fonds de cette communauté de ville totalement dépendante : ainsi la compagnie assure le financement du mur d'enceinte. En 1746, à la veille du siège de Lorient par la marine anglaise, la dette de la ville vis-à-vis de la compagnie s'élève déjà à 150 000 livres-tournois.

#### LA MARINE ET UNE NOUVELLE ÉCONOMIE DU PRIVILÈGE

La Marine assure la pérennité d'un arsenal maritime le 26 avril 1770<sup>34</sup>

La fin de la guerre de Sept Ans (1756-1763) amorce une seconde période de difficultés majeures pour le port de Lorient après vingt-cinq ans de développement

7D14 (1736-40), 7D16 (1741-49) 7D17 (1750-62), 7D18 (1763-74). - Voir aussi Claude Nières (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, chap. 3 ; Cl. Nières, (sous la direction de Ch. Higounet, J.B. Marquette et Ph. Wolff), *Atlas Historique des villes de France, Lorient*, Paris, CNRS, 1988. – Archives du Génie, article 8, section 1, Lorient, carton 1, pièce 18, plans Dumains, plan de la ville et du port de Lorient du 22 avril 1735.

33 Marianne Kerloc'h, *Les Élités municipales de Lorient (1738-1789)*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-sud, 2001, p. 38.

34 Service historique de la défense, département de la Marine, DD2 705/1, pièce1, plan général de tous les édifices anciens et nouveaux actuellement existants dans l'enceinte et Port de Lorient, dressé par Guillois et son neveu, ingénieurs du port de Lorient en 1770, lors de la remise des bâtiments au roi par la compagnie des Indes.

et six millions de livres tournois d'investissements dans l'infrastructure, décisifs pour la pérennité du site. Mais l'avenir apparaît, une nouvelle fois, incertain pour le site lorientais après la suspension du privilège de la compagnie le 13 août 1769. Ses actionnaires transfèrent les propriétés du port et de l'arsenal à l'État le 26 avril 1770. On voit ainsi se mettre en place, en 1771, un département autonome de la Marine, qui passe, dès janvier 1777, sous le contrôle de Brest. L'ordonnance du 27 septembre 1776 prévoit en effet la suppression du département maritime de Lorient au 1<sup>er</sup> janvier 1777<sup>35</sup>. Lorient, comme aux « mauvais jours », redevient une annexe de Brest<sup>36</sup>. C'est alors un chantier naval en sous-capacité d'utilisation. Cela se vérifie durant la guerre d'Indépendance américaine : le port militaire est au service de la base de Brest. Son plan de constructions neuves reste quasi nul jusqu'en 1781, ses ouvriers étant réquisitionnés par Brest. Sa mission est autre : en effet, l'essentiel de l'activité du port arsenal militaire est d'assurer l'adaptation technique des navires particuliers, mobilisés jusqu'en 1780 sur la base du volontariat, ou réquisitionnés après 1781 pour la guerre, en navires de combat ou de transport de troupes, de vivres et de matériels pour les divers fronts maritimes aux Antilles, aux Indes et en Amérique du Nord, qui gagnent ensuite le plus souvent Brest d'où partent flottes et convois.

En fait, si le port de Lorient appartient à la Marine, c'est encore l'activité commerciale qui est dominante : Lorient reste le premier port du commerce des Indes qu'il soit laissé aux négociants, ou à une troisième compagnie créée en 1785. La suspension du privilège de la compagnie des Indes avait ébranlé la communauté, dont les mémoires adressés à l'intendant ou au gouvernement dramatisèrent la situation. Mais, après quelques années difficiles, ponctuées par la faillite Arnoux frères en 1773, le port de commerce retrouve une nouvelle vigueur<sup>37</sup>. L'ouverture au privé du commerce asiatique attire à Lorient de nouvelles maisons de commerce associant le capital bancaire et celui de l'indiennage. Deux consortiums majeurs dominent le commerce de l'océan Indien : Bérard et Pourtalès (indienneur suisse) avec la banque Girardot ; Leray-Chaumont, Bernier, Gourlade avec la banque Grand<sup>38</sup>. L'ouverture au

35 G. Beauchesne, « Le port de Lorient après sa cession au roi, 1770-1789 », *Revue historique des armées*, 1980, n° 2, p. 33-62.

36 G. Beauchesne, « Le port de Lorient après sa cession au Roi, 1770-1789 », art. cit.

37 G. Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement », dans P. Haudrière (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes*, Vincennes, Service historique de la marine, 1996, p. 133-148.

38 G. Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 180-190 ; *id.*, « Les négociants lorientais, 1740-1790 », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, Ports et Océans, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup>*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 95-111.

commerce privé du commerce de l'Inde redonne à Lorient toute sa place dans le grand commerce colonial. La compagnie est seulement remplacée par quelques grandes sociétés d'armement aux ramifications nationales et internationales. En 1773, le rachat par la municipalité des offices municipaux<sup>39</sup>, en particulier par Esnoul Deschatelêts de l'office de maire, traduit une certaine émancipation de la compagnie du monde négociant de la communauté de ville. En effet, si la tutelle de la compagnie est écrasante jusqu'en 1760, en pointillé jusqu'en 1773, l'après 1773 apparaît comme le temps des négociants, avec de nouvelles familles, qui, finalement, mènent à bien le programme d'embellissement de la ville projeté dès la fin des années 1760, interrompu par le retrait de la compagnie des Indes, et ponctué par la construction, en 1780, d'un théâtre. Dans la réalité, les représentants des grands groupes sont absents de la communauté. Ils ne sont là que pour faire du profit, ce qui ne les empêche pas de financer la construction du théâtre qui contribue à améliorer l'image de marque de cette ville de négoce et de participer au développement des loges maçonniques. Ils n'ont pas besoin de s'investir dans les charges locales pour peser sur la communauté de ville. Finalement, le modèle compagnie continue, la communauté de ville assure la continuité, et on finit par oublier que c'est la Marine, discrète, qui est propriétaire des anciennes installations de la compagnie.

#### L'espoir déçu de la nouvelle frontière américaine

Ce profil hybride du port arsenal devient un atout durant la guerre d'Indépendance américaine. Un faisceau d'indices permet d'émettre l'hypothèse d'une instrumentalisation du port de Lorient par un lobby franco-américain durant ce conflit. C'est du moins ce que suggère l'étude des correspondances entre le Congrès américain, Benjamin Franklin qui s'installe à Passy, les gentlemen américains en résidence dans les ports et tous les acteurs impliqués dans les opérations maritimes dans le port de Lorient, comme le montrent les *Papers* de Benjamin Franklin<sup>40</sup>. Quand Benjamin Franklin met pied à terre à Auray en décembre 1776, le dispositif logistique portuaire marchand américain

39 Le prix fixé pour les offices après le rachat : maire 26 400 livres tournois ; lieutenant du maire 12 300 ; échevin 4920 ; assesseur 4200 ; procureur du roi 4200 ; contrôleur greffier 3075 ; avocat du roi 2050. – Voir Marianne Kerloc'h, *Les Élités municipales de Lorient (1738-1789)*, *op. cit.*, p. 38.

40 La collecte débutée en 1954 conjointement par l'université de Yale et l'American Philosophical Society a bénéficié de nombreux soutiens afin de publier l'ensemble des correspondances de Benjamin Franklin. Le *Packard Humanities Institute* de l'université de Yale s'est engagé, entre 1988 et 2003, dans une version numérique mise en ligne : [www.franklinpapers.org](http://www.franklinpapers.org). Cette exploitation des *Papers* se retrouve dans G. Le Bouëdec, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », Colloque international Société des Cincinnati de France et université Paris-Sorbonne, Paris-École militaire, 11-12 juin 2009, à paraître.



exclut Lorient. D'ailleurs, la vraie destination de son navire, le *Reprisal*, est Nantes, où est déjà installé un gentleman américain, Jonathan Williams, chargé de fournir les aides nécessaires aux Insurgés qui ont engagé leur guerre contre les Anglais. Lorient n'existait donc pas dans le dispositif initial. Un an plus tard, en décembre 1777, James Moylan arrive à Lorient comme résident permanent du Congrès à Lorient. En un an, le port s'est imposé comme une base logistique importante. Cette instrumentalisation précoce du port-arsenal de Lorient témoigne de leur analyse pertinente de son profil particulier qui avait finalement les qualités d'un port militaire de second rang et les atouts d'un profil mixte. Dans cette phase initiale d'avant la guerre, Lorient est plus discret que le port-arsenal de Brest mais dispose des installations nécessaires pour des radoubs et des réparations. Le milieu négociant de ce port, très spécialisé, mesure immédiatement l'intérêt que constituent les opportunités de gérer ce nouveau marché des cargaisons et des coques des prises américaines. Ils ont saisi les potentialités de ce nouveau marché américain. Avec l'entrée en guerre officielle, Lorient s'affirme comme une base logistique américaine. Pour la communauté franco-américaine, qui dispose de relais particulièrement puissants auprès du gouvernement, Lorient remplit une triple mission : c'est d'abord une plate-forme de communication entre l'Amérique et la France avec des résidents permanents – James Moylan, Jonathan Nesbitt, James Cuming, William Macarty – ; c'est une poste de transit pour les courriers officiels destinés à Passy où séjournent les correspondants du Congrès en France ; c'est aussi un port de transit de passagers officiels. Plusieurs délégués américains sont arrivés à Lorient. C'est donc en toute logique qu'est mise en place, à partir de mai 1783, une liaison mensuelle par un paquebot chargé d'assurer l'acheminement des courriers et de paquets et le transport des passagers<sup>41</sup>. C'est une place financière et commerciale de règlements des liquidations de prises, des ventes de cargaisons et d'achats de matériels militaires. C'est enfin le lieu d'armement de l'escadre de John Paul Jones en 1779<sup>42</sup> car Lorient, avec les flottes du commerce de

41 Par arrêt du Conseil du roi du 28 juin 1783, une régie transatlantique est créée. La Marine à Lorient fournit les navires et leurs équipages et les ateliers de l'arsenal assurent la mise en état et la maintenance de la flotte de paquebots. Le Couteux de la Noray, à la tête d'un groupe bancaire parisien, prend en charge les dépenses de fonctionnement contre la perception de taxes sur les objets et les personnes transportées : Voir G. Le Bouëdec, « Lorient et les États-Unis : les espoirs et les déceptions du milieu négociant lorientais (de la guerre d'indépendance américaine à 1790) », dans Fanch Roudaut (dir), *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherches bretonnes et celtiques, Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, p. 42-50 ; René Estienne, « Les paquebots entre Lorient et New York (1783-1787) », *Cahiers d'histoire maritime du Morbihan*, n° 5, manuscrit, mars 1987.

42 Jean-Louis Debauve, « Un Américain en Bretagne : séjours dans l'ouest de John Paul Jones (1778-1780) », *Annales de Bretagne*, t. 84, 1977, n° 2, p. 203-221.

l'Inde et les prises, dispose d'un tonnage marchand disponible. Lorient a rempli parfaitement ses missions de temps de guerre et en tire parti. Plusieurs décisions lui ouvrent de nouvelles perspectives : Lorient n'est-il pas en voie de devenir le port d'une double frontière asiatique et indienne ? Si l'on dresse le bilan de la guerre d'Indépendance américaine de ce port, on ne peut qu'être frappé par l'importance des acquis : ils sont de deux ordres. Longtemps revendiqué du fait de l'importance de son activité portuaire, Lorient obtient en 1782 la création d'un siège d'amirauté et d'un consulat de commerce au détriment de Vannes. Sa participation active à la guerre d'Indépendance américaine se traduit par la création d'une ligne de paquebots avec une liaison mensuelle entre Lorient et New York dès 1783, et la création d'un port franc en 1784. L'année suivante, il devient le siège opérationnel d'une troisième compagnie des Indes.

352

Lorient, porte de l'Inde et des États-Unis, voilà un programme enthousiasmant mais qui ne doit rien à la communauté de ville. Le maire s'en rend compte très rapidement : les atouts de Lorient en temps de guerre paraissent insuffisants pour gagner la paix. La tête de ligne transatlantique pour passagers et courrier étant trop éloignée de la capitale, elle est transférée au Havre en 1785, même si Lorient fait de la résistance jusqu'en 1786. Le port franc se révèle un piège, et les négociants américains, qui n'exportent que du tabac, ne trouvent pas à Lorient de fret de retour et retournent dans les ports anglais. Il faut dire, en outre, que la guerre des groupes financiers et industriels pour mettre la main sur le commerce de l'Inde avait abouti à la création d'une troisième compagnie des Indes totalement incompatible avec le port franc, ce que n'a guère pris en compte Calonne, avec lequel Esnoul-Deschâtelets croyait entretenir des relations de confiance. En deux ans, Lorient est en situation difficile : les Américains partent comme d'autres négociants fraîchement installés et les faillites se multiplient. La lutte contre le port franc et le monopole de la compagnie des Indes deviennent les ressorts d'un engagement précoce dans la Révolution.

En réalité, Lorient n'est pas une place de commerce autonome, mais reste une ville de l'économie du privilège dont les décisions se prennent toujours ailleurs, notamment au Contrôle général et au secrétariat à la Marine et aux colonies. Certaines sont prises par l'État, sous la pression diplomatique américaine, et sous celle de groupes financiers et économiques d'abord partenaires puis aux intérêts divergents. L'État a une gestion trop lointaine. Les pressions ont favorisé une survalorisation du site de Lorient, et une approche macroéconomique n'a pas permis de déceler les contradictions des décisions prises. Le pouvoir local est submergé, instrumentalisé, phagocyté, à la remorque des acteurs, et notamment de l'État qui accroît le maillage institutionnel des juridictions extraordinaires avec la création de l'Amirauté et d'un Consulat de commerce, et renforce la présence de la Ferme générale qui contrôle la franchise. Il cède à la

spéculation en acceptant la confiscation du commerce asiatique par un groupe financier sous la forme d'une compagnie à monopole, dans un contexte de libéralisation et de remise en cause des monopoles. La lutte contre la franchise et le monopole de la troisième compagnie sert de ligne de force au discours politique prérévolutionnaire. L'abolition du privilège de la compagnie et du port franc en 1790 pour relancer les activités du port bute sur la guerre déclarée à l'Angleterre en 1793. L'armement en course, la bataille pour obtenir des licences d'exportation de la part du pouvoir napoléonien que les négociants sont bien incapables d'utiliser, la création d'une Chambre de commerce en 1807 restent sans effet : c'est la fin des négociants<sup>43</sup>, et le Lorient marchand devient pour longtemps un port-arsenal militaire.

Lorient est alors comme à chaque guerre confronté à un blocus maritime qui fait dire à l'amiral Decrès : « ce port est un trou d'où il est plus difficile de sortir que partout ailleurs ». La situation est d'autant plus difficile que la ville est aussi confrontée à des difficultés de ravitaillement dans un Morbihan particulièrement acquis à la Chouannerie. L'activité de l'arsenal dans ce contexte de conflit long est irrégulière : elle n'est soutenue qu'en 1793-1794, 1798, 1802-1803, 1805, 1810-1811. La page du négoce a vécu, la Marine ouvre un nouveau chapitre de l'histoire de Lorient, mais rien n'est acquis, même comme annexe de Brest.

#### Un renouvellement durable d'une économie maritime

Lamblardie, directeur des Travaux maritimes, précise en 1818 que la Marine a choisi de garder l'arsenal de Lorient « comme un port de relâche et comme succursale de celui de Brest pour les radoubes en temps de paix et pour l'entrepôt des munitions en temps de guerre ». Or cette position de second rang est à la fois à l'origine des menaces récurrentes qui pèsent sur son avenir et la clef pour comprendre sa pérennité. Son redémarrage après 1815 se fait à cette condition. La préfecture maritime, supprimée en 1815, est néanmoins rétablie en 1827. Lorient profite des handicaps brestois : la vulnérabilité et l'éloignement des réseaux fluviaux d'approvisionnement en matières premières, et devient un véritable laboratoire, malgré les réticences du baron Tupinier. En effet, en décidant en 1820 de conserver l'arsenal morbihannais, les friches industrielles sont inconnues à l'époque, la Marine va devoir investir. Pourquoi ? L'infrastructure lorientaise héritée surtout de la seconde compagnie des Indes,

43 Karine Audran, *Les Négociants lorientais sous la Révolution et l'Empire*, mémoire de maîtrise, Université de Bretagne Sud, 2000 ; *id.*, *Les Négoces portuaires sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégie : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient, 1789-1815*, thèse d'Histoire, Université de Bretagne Sud, 2007.

est de grande qualité certes mais incomplète. Il en résulte un équipement dernier cri. Ainsi, sous la Monarchie de Juillet, Lorient entre plus précocement que Brest dans la nouvelle ère technologique. En accueillant, jusqu'à 1854, l'École d'application du génie maritime, dirigée par l'ingénieur-savant Reech, qui forme les ingénieurs des constructions navales, en disposant du centre d'essais balistiques de la commission de Gâvres, en devenant le chantier d'expérimentation des machines à roue construites à Indret, Lorient devient un établissement de construction de prototypes sur un créneau précis : les frégates. Sous le Second Empire, une nouvelle donne menace l'avenir de Lorient : la volonté de l'État de rééquilibrer le dispositif militaire se traduit par la création d'un grand établissement sur la Manche, à Cherbourg. Sa construction se fait presque à marche forcée sous le Second Empire. Or ce choix politique a des implications : le budget de la Marine n'est pas extensible. La priorité va aux trois ports-arsenaux – Brest, Toulon et Cherbourg – capables d'accueillir une flotte. Le développement de Lorient n'a pas été souhaité. Il a toujours vécu sous la menace d'une fermeture soit de l'arsenal soit surtout de son port militaire. À intervalles réguliers, des propos de responsables du ministère ou de membres de commissions parlementaires s'interrogent sur son avenir en 1833, 1851, 1871, 1878, 1920<sup>44</sup>, mais en 2012, l'arsenal est toujours aussi performant.

En 1666, la compagnie des Indes inventait un comptoir, mais celui-ci s'ancre dans le territoire grâce à la Marine qui l'investit après avoir préféré Rochefort. La guerre quasi permanente de 1688 à 1715 confirma la qualité stratégique du site et l'inscrivit durablement dans le dispositif maritime français, comme annexe de Brest avec un arsenal. Le dédoublement du bourg-chantier en 1700-1701 constitua un tournant avec cet embryon de bourg précaire, mais que la Marine, unique tutelle à partir de 1703, maintint sous perfusion jusqu'en 1720, en contribuant à jeter les bases d'une structuration urbaine. C'était une première naissance chétive.

L'avenir était plus qu'incertain, mais le programme économique et financier de Law de 1719, auquel survécut la seconde compagnie, la recentrage sur l'océan Indien de celle-ci déterminèrent l'État-compagnie, qui avait su diagnostiquer les atouts, à programmer un vaste programme portuaire et urbain qui permit la naissance, dans les années 1730, d'une ville-port neuve, d'envergure mondiale, et la pose de la première pierre du Magasin des Indes en 1733 fut très symbolique de cette naissance pérenne. Mais le durable pour Lorient demeura dans une

<sup>44</sup> G. Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient*, op. cit., p. 597-610 ; Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1939)*, mémoires de master 1 et 2, Université de Bretagne Sud, 2009 et 2010.

économie du privilège octroyé par l'État, et passa par une reprise en main par la Marine en 1770. Certes, entre 1770 et 1793, cette mutation resta peu visible car le grand commerce occulta en partie la réalité de fond : Lorient était devenu un port-arsenal militaire, certes secondaire. Néanmoins, cette nouvelle réalité d'une économie maritime sous tutelle de la Marine militaire présentait les mêmes fragilités que celle sous la tutelle des compagnies, une trajectoire marquée par des à-coups. La seule différence pour Lorient « ville-quasar »<sup>45</sup>, c'est que, contrairement au modèle-compagnie, la guerre lui était plus favorable que la paix, d'autant qu'après 1815, le front maritime actif n'était plus menaçant car il s'était déplacé vers des horizons plus lointains. Une certaine émancipation du modèle monolithique militaire dans les années 1890-1939 n'a pas modifié en profondeur la dépendance de Lorient vis-à-vis de l'État-Marine. La réussite de l'invention de Lorient reste indissociable du cadre initial d'une économie maritime du privilège.

45 Jean Meyer, *La France dans le Monde au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEDES, 1993, p. 305. Jean Meyer utilise cette expression pour qualifier ces villes maritimes militaires dont la trajectoire est soumise à des à-coups.

