



Revue
d'histoire
maritime

31
32

Musées maritimes et identités

Revue d'histoire maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 31-32
Musées maritimes
et identités

Christophe Cérino
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Ce PDF contient:

Varia. Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale · Gérard Le Bouëdec

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3120-8

Revue 31
d'histoire 32
maritime

Musées maritimes et identités

Sorbonne Université Presses est un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0700-5

© Sorbonne Université Presses, 2022

PDF complet et articles PDF :

© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (30) est consacré aux « Villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1640-vers 1815) ».

Le numéro suivant (33) a pour thème « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX^e-XX^e siècles) ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, amiral Christophe Prazuck, Louis Sicking, Mathias Tranchant.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	8
Olivier Chaline	

MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS

TEXTES RASSEMBLÉS PAR CHRISTOPHE CÉRINO & ÉRIC RIETH

Introduction.....	13
Christophe Cérino	
Le « silence de la mer ».....	19
Jean-Michel Boulanger	
Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine.....	27
Vincent Guigueno	
Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ?.....	43
Vincent Bouat-Ferlier	
Du musée des Terre-Neuvas au musée des Pêcheries : un ambitieux programme culturel, scientifique et muséographique pour une histoire renouvelée de la grande pêche à la morue.....	63
Marie-Hélène Desjardins	
Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin.....	83
André Lespagnol †	
Musées maritimes du Finistère et identités du littoral.....	97
Françoise Péron & Laure Ozenfant	
Lorient & la mer Représentations, relations au patrimoine et développements muséographiques dans une ville portuaire de la reconstruction (1945-2021).....	121
Christophe Cérino	
Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACéO, vers une valorisation programmée de l'histoire maritime sablaise.....	147
Hervé Retureau	
Le musée Mer Marine de Bordeaux. Retour d'expérience sur la fondation d'un musée.....	165
Caroline Le Mao	
Entre mer et lagune. La côte languedocienne au miroir de quatre musées identitaires héraultais.....	191
Patrick Louvier & Léa Tavenne	

Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer.....	213
Fabrice Denise & Xavier Corré	
Du musée naval au musée national de la Marine : le musée de Toulon en quête d'identité ?.....	239
Gilbert Buti	
Cristina Baron	
L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet scientifique et culturel du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez.....	259
Laurent Pavlidis	
La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne.....	273
Guy Saupin	

VARIA

John Gillis, historien des mondes terraqués.....	297
Romain Grancher	
Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer.....	303
John R. Gillis	
Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794). Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants	325
Gérard Le Bouëdec	

NÉCROLOGIE

Philippe Haudrière † (1940-2021).....	361
Gérard Le Bouëdec	

CHRONIQUE

Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux.....	367
Fabien Bartolotti	

COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^e siècle</i> , Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.....	377
Guillaume Lelièvre, <i>La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices</i> , Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages.	379
Gérard Le Bouëdec, <i>Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)</i> , Rennes, PUR, 2019, 140 pages.....	382

En hommage à André Lespagnol

Varia

LORIENT AU CŒUR DU RÉSEAU DE SPÉCULATION
COMMERCIALE MONDIALE (1769-1794)

*

NÉGOCIANTS, ARMATEURS, BANQUIERS, ACTIONNAIRES,
INDIENNEURS, CORRESPONDANTS

Gérard Le Bouëdec
université de Bretagne Sud, Lorient

À la mémoire de Philippe Haudrière

325

Lorient est un port de dimension mondiale dans les années 1780-1790. L'ensemble des navires atteint les deux mille bâtiments en 1783-1784, avec une pointe autour de trois mille en 1786-1787. Les tonnages sont généralement supérieurs à cent mille tonnes et l'on constate des pics entre 140 000 et 150 000 tonnes en 1785-1786, tandis que les entrées, habituellement de sept cents à huit cents unités, doublent quasiment. Lorient est alors le septième port français et ses trafics sont portés par les échanges ultramarins. Cette croissance prend son envol au tournant des années 1770.

Le port même de Lorient a vu son statut se complexifier. Depuis 1770, c'est la Marine qui a hérité des installations de la compagnie des Indes, dont le privilège est suspendu. Mais elle doit laisser le commerce libre de l'océan Indien utiliser les anciens équipements de la deuxième compagnie, et notamment le magasin des Indes et l'hôtel des ventes. Lorient n'est plus le seul port à armer pour l'océan Indien, mais il est le plus important et demeure le port obligatoire des retours, le seul qui soit habilité à organiser les ventes. L'implication de ce site hybride dans la guerre d'Indépendance américaine va se traduire par l'implantation d'une ligne transatlantique de Lorient à New York, avec un départ chaque mois, de 1783 à 1787, et d'un port franc pour favoriser les échanges entre la France et les États-Unis. À cet enchevêtrement de fonctions s'ajoute, en 1785, la concession du monopole des échanges avec l'océan Indien au-delà des Mascareignes par le contrôleur général Calonne à un groupe financier et industriel. Cela prend la forme d'une troisième compagnie des Indes qui laisse donc subsister les armements du commerce privé vers les îles de France et de Bourbon – devenues des plateformes

logistiques de marchandises du commerce d'Inde en Inde – et des négriers vers le Mozambique et les Antilles. Au Blanc, en amont, rive droite, du site du Scorff, se trouve le port, également chantier et site d'armement et d'affrètement, de Nicolas Arnoux Dessaulsays qui fournit en fait à cette troisième compagnie des Indes la flotte qu'elle n'avait pas et qu'elle ne pouvait construire sur le site de l'arsenal, propriété de la Marine. En effet, cette création commerciale ne s'accompagne pas d'une rétrocession des anciennes installations de la deuxième compagnie des Indes. Le port marchand de la ville se trouve au quai de l'Aiguillon, entre la cale Orry et la place d'Éprèmesnil, en avant du front immobilier de rivière, que les négociants ont fait construire entre le port, désormais propriété de la Marine, et le théâtre. Lorient est devenu une place commerciale où convergent négociants et armateurs nationaux et internationaux, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants, chargeurs. Certains s'installent, d'autres ne font que passer, mais tissent des réseaux où le port de Lorient occupe une place centrale¹.

326

LORIENT ET LE COMMERCE DE L'OCÉAN INDIEN (1769-1776)

Pour Herbert Luthy², l'histoire des expéditions privées et officieuses dans l'océan Indien s'appuie sur les dépouilles de la deuxième compagnie, jusqu'à la création de la troisième compagnie en 1785, et des entreprises de Panchaud et de sa caisse d'escompte que Turgot autorise enfin à s'établir dans l'hôtel même de la compagnie en liquidation. Vu de Lorient, l'après-1769 est effectivement aux mains des anciens de la deuxième compagnie et voit naître une coalition d'intérêts entre le négoce, la banque et le monde de l'indiennage. Cela modifie la composition des élites lorientaises, qui s'enrichissent de nouveaux acteurs attirés par les nouvelles perspectives de profit.

Le privilège de la deuxième compagnie des Indes au-delà du cap de Bonne Espérance est suspendu et non supprimé, ce qui permet de la ressusciter en 1785, même si c'est dans un format plus restreint. L'administration de la compagnie demeure pour la liquidation de ses affaires, non achevée en 1793, et pour continuer à percevoir les revenus rentiers, que lui garantit le roi, et la distribution des dividendes qui en résulte. En outre, pour l'exercice de certains droits, elle conserve une dimension commerciale. En effet, c'est le bureau de Paris qui délivre jusqu'en 1785 les passeports obligatoires pour l'accès des vaisseaux des armateurs privés aux comptoirs de l'océan Indien. La deuxième compagnie perçoit le droit

- 1 Gérard Le Bouëdec & Hiroyashu Kimizuka, « Lorient, grand port de dimension mondiale de la façade atlantique française (1783-1787)? », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 126, n° 1, 2019, p. 103-125.
- 2 Herbert Lüthy, « Necker et la compagnie des Indes », *Annales Économies, sociétés, civilisations*, Paris, 1960, p. 852-881.

d'indult de 5 % sur toutes les marchandises de l'Inde et de la Chine, et de 3 % sur celles des îles de France et de Bourbon, dont l'introduction pour la vente par le port de Lorient restait obligatoire. Ses agents ainsi que ceux de Fermes appliquent leurs plombs sur les marchandises, pour attester le paiement des droits d'entrée.

Mais les années 1769-1771 sont confuses. D'abord, le commerce des Indes depuis Lorient n'est pas interrompu, car dans l'urgence il faut assurer d'une part le ravitaillement des comptoirs – ce qui explique la continuation des armements qui passent de 5 320 tonneaux en 1769 à 2 650 en 1770 et seulement 650 en 1771 pour la seule Compagnie – et trouver des liquidités, d'où les ventes du 6 novembre 1769 qui rapportent 16 millions de livres. L'arrivée au contrôle général des finances de l'Abbé Terray, ancien syndic de la compagnie et opposant à Maynon d'Invaux, est à l'origine d'une rumeur sur la restauration de la compagnie des Indes. Mais la page était tournée.

Le règlement des comptes de la compagnie reste en suspens jusqu'à ce que l'Abbé Terray, devenu contrôleur général des finances, arrange les choses en faveur des créanciers. Pour permettre à la compagnie de payer ses échéances immédiates, dont 7 millions de livres en février 1770, qui proviennent en grande partie de l'emprunt loterie de 1768, il autorise par lettres patentes du 7 février 1770 d'ouvrir une nouvelle loterie au capital de 12 millions, dont le coût de 10 % est également remboursable en rentes viagères. Les arrêts du 17 février et du 18 avril 1770 règlent la situation entre la compagnie et l'État. La compagnie lui cède tous ses établissements, biens meubles et immeubles, la cité marchande de Lorient, sa flotte et son personnel. En contrepartie, le trésor royal assure à la compagnie une rente annuelle de 1,2 million de livres, qui représente un capital de 30 millions de livres, dont le roi se reconnaît débiteur. Quant aux actionnaires, ils doivent mettre la main au porte-monnaie ; chaque action coûte 400 livres, moyennant quoi le capital nominal peut être fixé à 2 500 livres et la rente à 125 livres. Finalement, la deuxième compagnie subsiste comme une société financière et administrative d'une masse d'intérêts considérables. Ses actions, qui assurent un revenu de 10 à 12 %, continuent de faire l'objet d'un trafic intense.

L'indécision sur le sort de l'actif et des dettes de la compagnie, laissé en suspens entre l'abandon du projet de caisse d'escompte, en août 1769, et les arrêts de février et avril 1770, favorise par ailleurs les spéculations sur les effets de la compagnie. De violents heurts éclatent entre Terray et le comte de Lauragais – devenu porte-parole de l'opposition suite à la radiation de Panchaud pour faillite –, au sujet de la vente publique des marchandises de la compagnie à Lorient, à laquelle plusieurs actionnaires tentent de faire barrage en justice, ainsi que de la livraison de ses vaisseaux à des armateurs privés, dont l'ancien directeur de la compagnie Roth. Le grand livre de la banque Mallet fait écho pour l'exercice du 1^{er} juillet 1770 au 30 juin 1771 à des transactions importantes sur les actions de la compagnie.

Ce nouveau format du commerce de l'océan Indien entre 1769 et 1776 se présente de deux manières. Durant cet intervalle, Lorient accueille non seulement, à l'automne, pour la vente annuelle, tous les navires habilités par l'ancienne compagnie pour le commerce libre dans l'océan Indien, mais elle demeure aussi, et ce très largement, le plus important port de départ avec 61 % des armements, soit 60 % du tonnage, quand ces mêmes taux chutent aux alentours de 30-31 % au cours des deux périodes qui suivent (**tableau 1**). On peut aussi mesurer la reprise rapide des retours avec l'envol des ventes qui se déroulent à l'hôtel des ventes de Lorient.

Tableau 1. Les armements pour l'océan Indien de 1769 à 1793
(d'après Philippe Haudrère)³

Les ports	1769-1776		1777-1784		1785-1793	
	Armements	Tonneaux	Armements	Tonneaux	Armements	Tonneaux
Lorient	105	50 175	48	19 971	103	42 781
Nantes	23	9 850	21	8 080	20	7 473
Saint-Malo	17	8 170	16	5 930	36	9 637
Le Havre	7	2 200	3	9 100	16	858
Dunkerque	1	400	1	350	1	300
La Rochelle	17	9 830	11	7 350	19	5 630
Bordeaux	3	1 000	37	17 420	139	45 307
Marseille	7	2 800	16	6 300	84	25 015
Total	170	84 225	153	74 502	334	137 000

Tableau 2. Valeur des importations
par le commerce libre de 1771 à 1776
en millions de livres tournois⁴

Année	Valeur
1771	12 602 289
1772	17 129 677
1773	24 385 636
1774	20 205 234
1775	29 884 148
1776	32 846 226

Les anciens membres de la compagnie restent en outre très actifs. Ils appartiennent à une petite élite d'Irlandais catholiques, qui constitue un véritable lobby jacobite et qui a donné à la deuxième compagnie trois directeurs (Duvelaer, Roth et Clonard) et trois gouverneurs généraux (Lally-Tollendal, Law de Lauriston

3 Philippe Haudrère, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du xviii^e siècle (1765-1793) », dans Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien (xviii^e siècle-xix^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014, p. 87-93.

4 Gérard Le Bouëdec, *Lorient ville portuaire, Une nouvelle histoire des origines à nos jours (1666-2016)*, Rennes, PUR, 2017, p. 80.

et Convoy⁵). Les deux frères Roth, François et Edmond, nés à Wexford, sont des partisans forcenés de Charles Stuart, indique Guy Chaussinand-Nogaret. François passe douze ans à Canton et devient chef du conseil de Canton et principal marchand. Il gardera un intérêt particulier pour le commerce de Chine. Il devient directeur de la compagnie au port de Lorient de 1760 à 1764. En 1769, il reprend à son compte le trafic asiatique. Les frères Roth, le beau-frère de François (Pierre Bernier), Le Ray-Chaumont et Jacques Alexandre Goulade, rentré d'Inde en 1768 et que nous retrouverons ultérieurement, forment une compagnie semi-officielle avec la bénédiction du gouvernement et la collaboration du gouverneur de l'Inde, Law de Lauriston. Edmond Roth embarque lui-même avec deux vaisseaux, *Le Pondichéry* et *Le Duc de Duras*. François Roth, Bernier et l'armateur lorientais Foucaud en arment deux autres en 1771. En 1772, François Roth et son beau-frère Pierre Bernier arment à nouveau *Le Duc de Duras* (deuxième voyage) et *Le Massiac*. Après la mort d'Edmond, c'est l'autre beau-frère de François Roth, Joseph-Marie Hay, qui prend le relais pour les expéditions jusqu'en 1777. Thomas Sutton, comte de Clonard, est un membre très important, aussi né à Wexford, du clan jacobite. Deux de ses fils sont officiers du comte d'Estaing pendant la guerre d'Indépendance et commandant en second de l'expédition Lapérouse. Thomas Sutton avait acquis un nombre important d'actions de la compagnie, ce qui lui avait permis de devenir syndic de la compagnie des Indes en 1766 et de diriger sa liquidation. En 1770, avec comme commandant son propre fils, le chevalier Jean de Clonard, officier de la marine du roi, il expédie *Le Duc de Praslin* puis, en 1772, *Le Bretagne*, avec des co-investisseurs bretons comme Pierre Beaugard, trésorier des États de Bretagne, dont les lettres de noblesse, en 1777, faisaient référence à treize participations à des armements pour les Indes. Les frères Antoine et Joseph Delaye, neveux du négociant bayonnais Arnaud Lamaignère⁶, présents à Paris et à l'île de Bourbon, sont les hommes du comte de Clonard (décédé en 1782) et s'installent à Lorient pour s'occuper de ses affaires. Or ces jacobites ne se cantonnent pas aux seules affaires de la compagnie des Indes. Thomas Sutton acquiert une habitation à Saint-Domingue d'une valeur de 7,8 millions de livres. Il s'est associé au banquier parisien Isaac Panchaud dans la Cristallerie de la Reine achetée en 1777 et il est un des initiateurs de la caisse d'escompte. L'acquisition de la société d'exploitation des mines argentifères de Guadalcanal en Estrémadure, en Espagne, en 1768 (liquidée en 1778), montre une grande fusion des élites. Le groupe Clonard-Roth de la compagnie des Indes, avec Pierre Bernier, contrôleur

5 Guy Chaussinand-Nogaret, « À propos d'une entreprise française en Espagne au XVIII^e siècle, les sociétaires de la compagnie de Guadalcanal », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 1973, vol. 20, n° 2, p. 185-200.

6 Madeleine Dupuy, *Les Lamaignère, une famille de négociants à Bayonne, Le Havre, aux Isles (1650-1850)*, Rennes, PUR, 2010.

des guerres, et Claude Marie Digoïn de Varigny, caissier de la compagnie des Indes puis contrôleur de la caisse d'escompte, est associé à des agents supérieurs de l'administration royale – sept receveurs généraux, cinq secrétaires du roi, deux intendants de la maison du roi, un grand audencier de France, un intéressé dans les affaires du roi – et la grande banque parisienne Panchaud, Pache et Montguyon. Cette composition se retrouve dans deux sociétés de mines bretonnes, les mines de Châtelaudren et de Poullaouen, avec, aux côtés de François Roth, des officiers royaux, des agents de la compagnie des Indes, comme Pierre de Mory et Leray-Chaumont, et des membres de la noblesse.

330

C'est à cette période que la fratrie des Monneron⁷, qui s'inscrit dans l'histoire de la deuxième compagnie, s'affirme. Le père est lié à la famille Duplex, qui compte le frère du gouverneur général. Quand ce dernier rentre en France, l'aîné de la fratrie, Claude Ange, entre au bureau des livres ausiège parisien de la compagnie. En 1757, après la victoire de Clive, il entre au bureau de la compagnie à Pondichéry ; il n'a alors que vingt-deux ans. Prisonnier puis libéré, il rentre en France avant de repartir de Lorient en 1764 pour prendre son poste auprès de Jean Law de Lauriston, le gouverneur général des Indes orientales à Pondichéry, comme commissionnaire, sous-marchand puis secrétaire, et accède en 1769 au conseil supérieur de Pondichéry. Ses frères l'ont rejoint. Louis fait la navette entre Chandernagor, où il est installé comme négociant, et Port-Louis de l'île de France, où il s'engage dans un intense commerce d'Inde en Inde avec des extensions entre la mer Rouge et Canton. Antoine, capitaine-armateur à l'île de France en 1767, entre en 1771 au service de l'intendant de Chandernagor avant de se faire naturaliser portugais, la neutralité servant les affaires du country Trade. Louis était entré en 1767 également au service de la compagnie. La fratrie est en place pour se déployer dans le monde du commerce asiatique libéré.

La revendication de la liberté du commerce de l'océan Indien coïncide avec le moment où le grand commerce a la capacité financière suffisante pour s'aligner sur les routes qui nécessitent les mises hors les plus élevées. Les Lorientais ont voulu s'engouffrer dans cette brèche. Certains ont tenté une fois les Mascareignes ; d'autres ont eu plus d'ambition, comme René Yves Foucaud ou les Frères Arnoux. Nicolas Arnoux, propriétaire et armateur, finance sept armements, soit 1 850 tonneaux, et prend des participations sur *Le Gange*, *Le Marquis de Castries* et *L'Aquilon* tout en construisant et en armant au cabotage. Foucaud, armateur associé dans onze armements, soit 4 150 tonneaux, semble faire le pari de l'océan Indien en abandonnant le cabotage. Henry de la Blanchetais, Monistrol,

7 Jean François Klein, « Un chainon manquant impérial. Les Monneron, une fratrie d'armateurs », dans Jean-François Klein & Bruno Marnot, *Les Européens dans les ports en situation coloniale (xvi-xx^e siècles)*, Rennes, PUR, 2014, p. 43-70.

Gérard, Picquet et Saint-Pierre n'hésitent pas à tenter une fois l'aventure vers les Mascareignes. Mais ils ont surestimé leurs capacités financières ; en mars 1773, Arnoux et La Blanchetais signent un mémoire où ils affirment que la fortune des négociants lorientais « n'est pas assez considérable pour qu'ils puissent prétendre à ces armements dont la mise hors est trop forte ». Arnoux dès octobre 1772 se tourne vers les Antilles. Une première faillite de Arnoux frères en 1773 sonne le glas de cette *hybris* lorientaise⁸.

Dans la grande bataille que vont se livrer les grands consortiums d'armements après 1770, les négociants lorientais, qui relevaient la tête et s'émancipaient de la compagnie des Indes, sont pour la plupart voués à devenir les commissionnaires et les correspondants des nouveaux maîtres du commerce de l'océan Indien. Un certain nombre d'acteurs du négoce et du port de la deuxième compagnie vont continuer à œuvrer au développement du commerce de l'océan Indien. Jacques Pierre Lavigne-Buisson, capitaine de vaisseau en 1747, commandant successivement de *L'Espérance*, du *Saint-Malo*, du *Treize cantons*, du *Maurepas* et du *Saint-Contest*, qu'il coule volontairement dans le port de Chandernagor en 1757 pour défendre le comptoir contre l'attaque anglaise, rentre ensuite à Lorient pour prendre les fonctions de capitaine de port en 1760 et succède ensuite à François Roth en juillet 1764, comme directeur de la compagnie des Indes à Lorient. Lors de la remise des installations portuaires au roi, il conserve sa fonction initiale de commandant du port, tout en suivant l'extinction des affaires de la deuxième compagnie jusqu'en 1776-1782, comme en atteste sa correspondance. Anobli en 1776 par lettre de noblesse, il laisse sa place de commandant en 1779, au Malouin Antoine Thévenard. Ce dernier épouse une sœur des deux frères Esnoul-Deschâtelles, de l'élite négociante lorientaise, en 1768. Il entre au service de la compagnie des Indes en 1758. Il commande en second puis devient capitaine du port de Lorient en 1764. Capitaine de vaisseau de la compagnie des Indes en 1767, il est admis dans la Marine royale en 1769 lors de la cession du port au roi. Capitaine de frégate en 1770, il est capitaine en second du port de Brest puis capitaine du port de Brest en 1772. Devenu capitaine de vaisseau en 1773, il est nommé sous-directeur du port de Brest par Sartine en 1776, puis commandant de la Marine à Lorient, de 1779 à 1791, succédant à Jacques Pierre Buisson de La Vigne. Brigadier des armées navales en 1782, chef d'escadre en 1784, ministre éphémère de la Marine en 1791, vice-amiral en 1792, il revient à Lorient de 1801

8 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750-1794) », dans Philippe Haudrière (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, V^e journées franco-britanniques d'Histoire de la Marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996-1997, p. 133-148.

à 1808 comme préfet maritime⁹. La famille Monistrol est arrivée à Lorient avant l'ère de la seconde compagnie. Julien Louis Monistrol (deuxième génération, né en 1730) reprend la fonction de directeur des postes de son père, puis devient contrôleur des ventes de la compagnie en 1765. Après 1770, durant la période du commerce privé de l'océan Indien, il est l'intermédiaire local incontournable des groupes d'affaires qui spéculent sur le commerce asiatique, notamment les consortiums Bernier-Gourlade, Leray-Chaumont-Chevalier-Bourdieu ; Bouffe-Dangirard-Pache-Panchaud. Il a des relations étroites avec la société suisse d'Indiennes Plantamour et Rilliet, et les maisons de l'Inde Lagrénée à Pondichéry et Monneron à Chandernagor. Pensionné à 6 000 livres de la deuxième compagnie, il est encore là pour occuper un poste de sous-directeur de la troisième compagnie, poste que son fils François-Louis (troisième génération) occupe ensuite pour peu de temps à partir de 1791¹⁰.

332

Bien que le relais ait été pris par des investisseurs issus de l'ancienne compagnie, le monde du négoce se précipite à Lorient. Les Malouins sont très présents avec les maisons Le Breton du Blessin, Des Saudrais Sébire et Bécard. Lorient accueille la maison lyonnaise des frères Bérard. Parmi les nouveautés, on compte une forte présence de banquiers¹¹, qui se déploient entre les différents consortiums d'armement qui se recomposent : la banque parisienne (Pache frères, dans le sillage de Panchaud, ou avec Dangirard, Bouffé père et fils, mais aussi Girardot et Haller), la banque suisse avec les Genevois Condolle et Lavit, le Bernois Panchaud, banquier des frères Sutton, les Bâlois Mark, Lavabre et Dorner, que l'on voit derrière les Bérard, le consortium des frères Roth-Pierre Bernier-Alain Du Blessin et Guy Jean Dessaudrais-Sébire, et les alliés amsterdamois du banquier Grant (Hornecca-Hogguer et Fizeaux qui s'engagent auprès de Jacques Donatien Le Ray de Chaumont, Pierre Bernier, Jacques Alexandre Gourlade et Jean Baptiste Chevalier). On remarque aussi un grand nombre de manufacturiers indienneurs, notamment suisses, de Neufchâtel (Pourtales) et de Genève (Labat et Plantamour). Ces consortiums d'armement conservent des pratiques traditionnelles, ce qui, théoriquement, signifie la sous-capitalisation d'une place commerciale – ce qui est le cas de Lorient. Cependant, cela offre la possibilité de faire de juteux profits, comme avec le prêt à la grosse qui atteint des sommes très élevées ou d'autres méthodes nouvelles, bien qu'expérimentées au lendemain de la guerre de Sept Ans. Les armements Roth, associé à Bernier et

9 Nous lui devons la seule évaluation disponible sur le trafic de la rade de Lorient pour les années 1786-1787, dans Antoine Thévenard, *Mémoires relatifs à la Marine*, Paris, Éd. Laurens jeune an VIII, 1799, t. 3, p. 135.

10 Gérard Le Bouëdec, *Les Famille de l'élite lorientaise. Des origines à la seconde guerre mondiale, stratégies sociales et matrimoniales*, Lorient, Archives municipales de Lorient, « Histoire et mémoire », 2022.

11 Herbert Lüthy, *La Banque protestante, op.cit.*

aux Malouins Le Breton de Blessin et Des Saudrais Sébire, des deux navires en 1772, *Le Duc de Duras* et *Le Duc de Penthièvre*, reçoivent le soutien des banquiers Marck et Lavabre de Bâle et des Genevois De Condolle et Lavit, sous forme d'un prêt à la grosse aventure de 100 000 livres tournois. C'est à peu près le même consortium d'armement qui reçoit de Marck et Lavabre 200 000 livres tournois pour l'armement du gros porteur de 1200 tonneaux, *Le Sévère*. Pourtales et Cie prête 96 000 livres à 23 % sur deux ans aux Malouins Pierre Beaugard et Des Saudrais Sébire, pour leur armement du *Fitzjames* en 1775. Mais ces groupes d'armements emploient aussi de nouvelles formes de drainage de capitaux, expérimentées au lendemain de la guerre de Sept Ans. En 1776, la mise hors de plus de deux millions de livres tournois du vaisseau *Le Terray* de 900 tonneaux de la Maison malouine Le Breton de Blessin et Des Saudrais Sébire se décompose en 631 363 livres déboursés réellement, et 1 407 165 livres en fonds de crédits et lettres de change sur Madras et Calcutta. En 1777, pour *L'Aquilon*, Pache frères emprunte par l'entremise de Bourdieu et Chollet, très proches de l'East India Company, à Londres, 1,3 million de roupies du Bengale, soit 3,2 millions de livres tournois en lettres de change sur Madras et Calcutta. André Lespagnol¹² souligne que ce circuit, innovation majeure des banquiers genevois – la Maison Thellusson et Necker de Paris et son partenaire londonien Bourdieu et Chollet – permet, d'une part, aux agents de l'East India Company de rapatrier en Europe leurs fonds personnels, acquis notamment dans le commerce d'Inde en Inde, et d'offrir aux armateurs une capacité d'achat de marchandises aux Indes, d'autre part, de réduire les transferts de piastres vers l'Inde. Les liens avec la finance suisse et les indienneurs de la confédération apparaissent très nettement à Lorient dans la Société Bérard frères. Les frères Bérard, Thomas Simon, l'aîné et Jean Jacques, dit le cadet, n'ont que 31 et 21 ans quand ils arrivent à Lorient en 1772. Leur objectif majeur est d'investir dans le commerce de l'océan Indien, et, on le remarque, de profiter de toutes les opportunités qu'offre alors le port de Lorient. Ce sont des huguenots lyonnais d'origine cévenole, proches du lobby genevois de la nation suisse de Lyon. Le père, Simon Bérard, marchand toilier – marié à Suzanne Féronce, une Suisse originaire de Genève, dont la famille est influente de la nation suisse à Lyon – est décédé en 1763¹³. En 1772, ils réunissent

12 André Lespagnol, « Armements et compagnies des Indes et armements privés français : deux modes de financement », dans Philippe Haudrière (dir.) *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, op. cit., p. 327-338.

13 Ils s'étaient installés d'abord à Honfleur, avant de faire le choix de Lorient. C'est l'association avec la maison Pourtales qui lance la maison Bérard qui dispose de comptoirs aux Indes. Les deux frères font le voyage des Indes. Jean Jacques, en particulier, est subrécargue sur leur navire *Le Carnate* puis prend la tête de la maison Bérard à Pondichéry. En 1780, c'est lui qui prend la direction de la maison Bérard à Lorient, son frère, Thomas Simon, préférant la proximité des lieux de pouvoir parisien. Voir Gérard Le Bouëdec, *Bérard et compagnie*, Paris, mémoire de maîtrise, 1981.

un capital de 800 000 livres tournois pour l'armement de l'*Hercule* avec l'appui des banques huguenotes où apparaissent les banquiers lyonnais de la nation suisse, Henry Schérer, Hogguer et Cannac. Le succès de cet armement attire les indienneurs neuchâtelois. La Maison Pourtalès et Cie, à la recherche de matières premières (des toiles de coton blanches) pour son industrie d'impression, s'associe à Bérard. Le nouveau groupe Bérard et Pourtalès arme, en 1776, *Le Normand*, *Le Carnate*, *Le Guerrier* et *La Ville d'Arkhangelsk* et s'affirme comme un rival, d'une part du consortium qui a armé *Le Turgot* et *Le Sartine* – Gabriel Julien Bouffe père et fils, Jean François Dangirard, Pache frère et compagnie, Panchaud –, d'autre part de celui constitué par Le Breton De Blessin, Des Saudrais Sébire, Bécard, Bernier, les banquiers Pache, Bouffe, Lavabre et Dorner pour les armements du *Pondichéry*, du *Terray* en 1776 et de *L'Aquilon*. À Marseille, les indienneurs et les banquiers suisses sont aussi présents très rapidement dans les premiers armements de Jacques Rabaud et de Solier, qui envoient en 1771 *Le Conquérant* sur les côtes de Coromandel et du Bengale. On retrouve ces derniers dans la quinzaine d'armements de la société Rabaud Solier, puis Rabaud et Cie et Solier Martin Salavy, effectuée entre 1771 et 1785.

Ainsi la suspension du privilège de la compagnie n'a pas réduit à néant le commerce de l'Inde. Après quelques hésitations, la valeur des importations va croître rapidement, dépassant dès 1773 les 20 millions de livres. Ainsi, Lorient retrouve sa place, mais les acteurs majeurs sont des capitalistes extérieurs à Lorient qui voient dans cette ouverture une opportunité de faire de gros profits¹⁴.

LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE ET L'ÉLARGISSEMENT DES HORIZONS DE LA SPÉCULATION

LORIENT, PORT DE L'AIDE AUX INSURGÉS AMÉRICAINS

Le port de Lorient est instrumentalisé par un lobby franco-américain durant la guerre d'Indépendance. C'est du moins ce que suggère l'étude des Benjamin Franklin Papers, qui fournissent les 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 Lorient¹⁵.

14 Louis Dermigny, *La Chine et l'occident. Le commerce de Canton au XVIII^e siècle (1719-1833)*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1964; Gérard Le Bouëdec, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours (1666-2016)*, Rennes, PUR, 2017, p. 78-80.

15 Gérard Le Bouëdec, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 265-279.

La correspondance américaine¹⁶ met en lumière deux grands noms de l'armement asiatique : Jacques Alexandre Gourolade et les frères Bérard. Alexandre Gourolade fait partie de ces personnes de la compagnie qui ont fait fortune dans l'océan Indien. Il rentre en 1768 en Europe, notamment à Lorient, où il affirme avoir ensuite armé trente-deux navires formant « un capital d'importations-exportations de 40 millions qui ont produit plus de 4 millions de droits ». Dans les années 1775-1777, les Bérard sont plus en vue. Ils ont armé six navires pour l'océan Indien, trois au titre de *Bérard et Pourtales* et trois sous la raison sociale Bérard frères. Ils ont prêté à la grosse pour 158 000 livres en 1776 et eu recours à l'emprunt à la grosse pour une somme de 278 000 livres, mais sont touchés par la faillite Girardot à hauteur de plus de 200 000 livres. Jacques Alexandre Gourolade et les frères Bérard (Thomas Simon, Jean Jacques) se retrouvent associés au second semestre 1777 avec Pierre Victor Constant de Montigny de Montplaisir, négociant et subdélégué, sous la raison sociale Gourolade, Bérard frères et Montplaisir. Lorient est d'abord une base commerciale. C'est l'entrepôt d'approvisionnement des comptoirs français de l'Inde qui dispose, à ce titre, de stocks de munitions, de vivres et d'équipements de soldats. Mais c'est aussi l'entrepôt du commerce désormais libre de l'océan Indien. Les Bérard font remarquer dans la même correspondance que les Américains peuvent trouver à Lorient tous les articles des colonies. Les Américains veulent acquérir des munitions et des armes contre leurs marchandises et celles de leurs prises. Le 2 décembre 1776, les Bérard font savoir qu'ils sont prêts à acquérir des cargaisons de tabac en payant *cash or indraft* à Paris, Amsterdam ou Londres et à des tarifs supérieurs à ceux des fermiers généraux. Dès janvier 1777, Jacques Donatien Leray-Chaumont, qui héberge dans son Hôtel de Valentinois à Passy les représentants du Congrès, fait savoir à ceux-ci qu'il peut leur procurer du salpêtre en provenance d'Inde. Plusieurs navires de commerce avec des chargements d'indigo ou des corsaires avec leurs prises, qui contiennent notamment des marchandises antillaises, viennent chercher des acquéreurs. L'arsenal, à l'activité très limitée, offre surtout des opportunités pour les radoubs, les carénages, les réparations ou le changement de pièces de cordages. Les Américains disposent à Lorient de résidents permanents : James Moylan, correspondant du Congrès, Jonathan Nesbitt, James Cuming, William Macarty et des antennes de Jonathan Williams, installé à Nantes. Lorient est un 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. C'est une place financière et commerciale de règlements des liquidations de prises, des ventes de cargaisons et d'achats de matériels militaires. En effet, comme on l'a vu

¹⁶ Voir les Benjamin Franklin Papers sur <https://franklinpapers.org/>, consulté le 10 avril 2022.

en 1777, Lorient fut une destination immédiate des corsaires américains avec leurs prises. Bérard, Gourlade et Puchelberg prennent en charge la liquidation des prises en assurant les liaisons avec les autorités de l'amirauté. James Moylan assure pour John Paul Jones l'escompte de lettres de change et des avances sur la liquidation des prises pour payer les équipages. Mais à côté de ces corsaires, le port de Lorient accueille des navires marchands qui viennent vendre leurs cargaisons pour financer l'acquisition de matériel militaire. Deux types de marchandises dominant : d'une part des cargaisons du Sud, avec de l'indigo et du riz de Charlestown, d'autre part, et ce, dès 1778, puis en 1779 et 1780, des cargaisons de tabac de Virginie.

336

C'est enfin le lieu d'armement de l'escadre de John Paul Jones en 1779, car Lorient, avec les flottes du commerce de l'Inde et les prises, dispose d'un tonnage marchand disponible. Le port militaire est au service de la base de Brest. Lorient n'est pas un chantier de construction prioritaire. Sa mission est autre. En effet, après avoir armé dix-huit bâtiments de la Marine entre 1778 et 1780, qui transportent à Brest des munitions, des troupes, des vivres et des recharges de vaisseau, 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, et transformés en navires de combats ou de transport de troupes, de vivres et de matériels pour les divers fronts maritimes aux Antilles, aux Indes et en Amérique du Nord. Ils rejoignent le plus souvent Brest, d'où partent flottes et convois. Lorient est devenu un marché pour les propriétaires de navires marchands, qui trouvent dans les affrètements royaux une activité alternative. Jusqu'en 1780, les contrats avec le roi prévoient la prise en charge des frais d'armement par le propriétaire, celle de la solde et des vivres de l'équipage par le roi. Le propriétaire reçoit une somme forfaitaire de 300 livres par tonneau. À partir de 1781, Castries, secrétaire d'État de la Marine, mais ancien syndic de l'ancienne compagnie des Indes, décide de réquisitionner tous les navires de 300 tonneaux et plus pour les affréter d'autorité. Le tarif forfaitaire est de 160 livres par tonneau en direction de l'Amérique du Nord et 350 livres vers l'Inde, la Marine assurant la protection d'une escorte. Lorient est particulièrement mobilisée pour la destination de l'Inde, en 1781 : douze bâtiments pour l'île de France, via l'île d'Aix, vingt-trois navires pour Pondichéry, via Brest, et vingt et un navires pour assurer le transport de recharges et de vivres pour permettre la prolongation de la campagne de Thomas d'Orves et de Suffren dans l'océan Indien¹⁷. Les besoins sont tels que le roi a recours à des affrètements de navires neutres. Bérard, à Lorient, en tant que consul général de

17 Philippe Haudrière, « La Révolution de l'Inde n'aura pas lieu » dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes, *La France et l'Indépendance américaine (1778-1783)*, Paris, PUPS, 2005, p 153-168.

Suède en Bretagne, devient l'interlocuteur privilégié de l'État pour mobiliser du tonnage de neutres. Il réussit à mobiliser plus de 4 000 tonneaux grâce à huit navires impériaux et huit navires suédois. Le roi a une autre possibilité : acquérir les navires marchands. Or le marché lorientais est bien pourvu. On note parmi les vendeurs les noms de Gourlade et Bérard. Il en achète quatre en 1778, cinq en 1779 et onze en 1781, dans une fourchette de prix qui oscille entre 250 et 400 000 livres, somme atteinte par le *Malborough*, *Les deux Hélène*, et le *Pérou*. Finalement, la guerre est avant tout une opportunité de profit pour la communauté franco-américaine à travers la liquidation des prises, les approvisionnements des insurgés et le marché des produits américains. C'est aussi le cas pour le monde de l'armement qui affrète ses navires au roi pour le transport de troupes. C'est également une opportunité pour les chantiers privés, notamment le chantier Arnoux-Dessauls du Blanc qui accroît ses constructions pour des armateurs privés. La participation active à la guerre d'Indépendance américaine se traduit à Lorient par la création d'une ligne de paquebots qui assure une liaison mensuelle entre Lorient et New York, dès 1783, et par la création d'un port franc en 1784. C'est une société d'économie mixte qui gère la liaison Lorient-New York, présidée par le banquier parisien Le Couteulx de la Noray. La Marine fournit les navires et leurs équipages ; les ateliers de l'arsenal assurent la mise en état et la maintenance de la flotte de paquebots. Le groupe bancaire parisien prend en charge les dépenses de fonctionnement contre la perception de taxes sur les objets et les personnes transportés. Le siège est à Paris ; Lorient n'est que le port opérationnel, suivant le modèle classique¹⁸.

Le lien entre la guerre d'Indépendance et le commerce des Indes se niche dans les cargaisons des navires marchands, qui sont pris à fret par le roi pour ravitailler l'escadre de l'océan Indien, protégés par des bâtiments de guerre, et qui, au retour, passent aux Mascareignes pour charger les produits des Indes issus du commerce d'Inde en Inde. Mais les capitaux investis dans le commerce asiatique se portent maintenant sur les pavillons neutres¹⁹. Ainsi, le comte de Clonard arme en 1782, à La Rochelle, *Le Fier* avec une cargaison de retour de 800 000 livres, sous pavillon hollandais avec comme destination fictive Le Cap, alors qu'il fait voile vers le Port-Louis de l'île de France. Entre 1777 et 1782, Les Rochelais et les Bordelais arment au moins cinq navires sous pavillon hollandais, et les Marseillais, deux sous pavillon sarde. Mais il faut mesurer l'importance des Pays-Bas autrichiens pendant cette guerre. Les armements soi-disant impériaux sont d'ailleurs encouragés par

18 Gérard Le Bouëdec, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *les Marines de guerre pendant la guerre d'Indépendance*, Paris, PUPS, 2013, p. 265-279.

19 Philippe Haudrère, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du XVIII^e siècle (1765-1793) », dans Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien (XVII^e-XIX^e siècle)*, op. cit., p. 87-96.

le gouvernement français. Ainsi celui du *Prince de Kaunitz*, en 1779, qui serait en fait *Le Superbe* de Lorient²⁰, a été commandité par le banquier Charles de Proli d'Anvers²¹ pour le compte du Chevalier de Borrekens et de Dominique Nayel d'Anvers. Il le finance par douze emprunts à la grosse soit 712 000 livres dont 351 000 proviennent de six emprunts à Thomas Simon Bérard, 351 000 de cinq emprunts à Arnaud François Delaville et un de 10 000 à Dominique Deurbrouck de Nantes. Les sommes ne sont pas versées au comptant, comme dans la plupart des contrats de grosse, mais en lettres de change payables à Cadix en piastres, qui sont alors chargées par le navire pour acquérir les produits asiatiques. Les risques commencent à courir non pas au départ à Lorient, mais à partir du moment où les piastres sont chargées à Cadix. Le lieu de remboursement est Paris chez Pierre Bernier. D'ailleurs, tous les actes, sauf un, se font sous le cautionnement de Pierre Bernier. Sa destination est la Chine pour un retour à Trieste²². Mais les réseaux informels sont activés, comme celui des frères Monneron²³. Claude Ange, qui est devenu inspecteur des manufactures de tabac depuis son retour à Paris en 1771, sert de relais bancaire parisien à l'intendant général Lagrenée de Mézières pendant la guerre. Lagrenée emploie parallèlement Janvier Monneron comme relais avec Londres et les maisons de commerce anglo-indiennes de Madras et Calcutta, où Louis Monneron opère régulièrement jusqu'en février 1780, quand les Anglais comprennent qu'il travaille pour la France. Antoine, rentré aussi au service de Lagrenée, tisse des liens avec les Hollandais. Profitant de son pavillon portugais, il est envoyé auprès du gouverneur des Indes néerlandaises pour tenter de briser la poussée britannique. Ange Monneron revient alors en 1781 à Pondichéry, comme ordonnateur des ports arsenaux de la Marine aux Indes orientales. Il est, en outre, nommé intendant général du comptoir en février. Il arme avec ses frères une flotte de corsaires pour aller piller les navires de l'East India Company, dans le but de ravitailler Pondichéry, l'île de France et d'affaiblir l'Angleterre.

20 Louis Dermigny a publié les mémoires de Charles Constant sur le commerce de la Chine (Paris, S.E.V.P.E.N., 1960) qui avait embarqué sur *Le Prince de Kaunitz*, qui n'était autre que l'ancien *Superbe* de François Roth (et Foucaud et Cie), expédié à Canton en 1774.

21 Ostende s'est mué en centre de commerce clandestin très tôt. Ainsi, en 1775, est créée la société asiatique de Trieste, qui n'est qu'une domiciliation fallacieuse. Derrière cette société, se trouve Proli et William Bolts, un transfuge de la compagnie anglaise.

22 Ce sont les actes de pacotilles des archives notariales qui révèlent que Proli l'armait au nom de la compagnie impériale de Trieste, sous la direction de Maugendre, le capitaine effectif, et Marquay, officier de la compagnie des Indes en France. Mais Louis Dermigny précise que le capitaine nominal est Angelus Leeps d'Ostende, «qu'un faux certificat fabriqué pour la circonstance donne comme natif de Vienne». Nous devons de nombreuses informations notariales à l'amabilité de Yann Le Barh.

23 Jean François Klein, «Un chaînon manquant impérial», art.cit.

Ils mêlent aux flottes des opérations financières interlopes en traitant avec les Danois, les Hollandais et les Portugais. Louis est diplomate en poste à Ceylan et reste inscrit comme marchand de Chandernagor. Il investit dans l'armement de *La Marguerite*, de la firme Lucas Anneau de Chandernagor. En 1780, il utilise un navire danois *Le Frédériknagor*, qu'il conduit jusqu'à Djedda pour y charger une importante cargaison de moka qu'il revend ensuite à Calcutta par l'intermédiaire de la maison juive Da Costa avec laquelle il spéculé sur des échanges en direction du Caire. L'affaire de la mer Rouge illustre cette volonté d'étendre l'interlope indienne. Louis Dermigny signale le projet de Proli qui fonde une société de la mer Rouge avec un pavillon sarde et toscan et celui, en 1784, des Marseillais Seimandi et Audibert d'une société pour le commerce de l'Inde par Suez, avec un soutien initial de Castries et Vergennes.

La maison de commission Delaville-Leroulx²⁴ de Gand, aux Pays-Bas autrichiens neutres, qui va ensuite s'installer à Lorient, est un miroir de la spéculation qui est sur le point de se déchaîner. En effet, il faut d'abord se transporter à Gand et à Hambourg, où naissent certains réseaux. Le jeune Joseph Delaville Leroulx passe ses jeunes années à voyager, avant de se marier le 24 novembre 1771, à Amsterdam, avec Marie Thérèse Lefebvre, issue d'une famille huguenote installée à Scheld, près d'Anvers, propriétaire à Nordköpping, en Suède, d'une manufacture de cuivre et bronze. Presque polyglotte, il parle hollandais, italien, anglais et un peu allemand, bien que sa langue de commerce soit le français. Si le voyage est indissociable de l'apprentissage du métier de négociant, c'est au comptoir chez Jean Texier et Cie d'Amsterdam, pendant quatre ans et demi, comme commis-négociant, qu'il parfait sa formation et apprend notamment à maîtriser la comptabilité à partie double, avant de s'installer à son compte à Gand, à trente-quatre ans, en 1778.

Son métier consiste à recevoir en consignation des marchandises, à les stocker dans son entrepôt pour une certaine durée, avant leur simple transfert ou expédition et vente sur des navires, le plus souvent sous pavillon neutre, qu'il

24 Le fonds Delaville Leroulx, acquis par le Service Historique de la Défense de Lorient, comprend les registres de factures (1777-1785), de comptabilité (1780-1785) et de correspondances (1781-1785) qui couvrent la période gantoise de l'activité de Delaville-Leroulx. La période lorientaise n'est couverte qu'à partir de 1793 : Le livre Magasin (1793-1797), *Le Grand livre des marchandises* (1797-1801) – dont seules soixante-neuf pages sont utilisées –, le livre des factures d'achats, comptes et ventes, comptes et frais (1793-1797). Le recours aux rôles d'armement et de désarmement (2P 18, 19, 52, 53) du Service historique de la défense de Lorient, les actes notariés des séries 17 C et 6^e et les archives révolutionnaires de la série L 1075 et 1080 des archives départementales du Morbihan ont permis de compléter les sources primaires. Gérard Le Bouëdec, « Joseph Delaville-Leroulx, Entre Négoce et politique, ou la carrière du premier parlementaire lorientais », *Annales de Bretagne et des Pays de L'Ouest*, 2017, t. 124, n° 2, p. 75-99.

doit affréter. Sa rémunération à la commission est de 1 à 2 % *ad valorem*. Il exerce ce métier de commissionnaire entre 1778 et 1784-1785, soit pendant la guerre d'Indépendance américaine où les Pays-Bas autrichiens bénéficient du statut favorable de neutres, pour devenir une plateforme du commerce international de temps de guerre. Ses registres de comptabilité font apparaître un réseau de 296 partenaires répartis sur neuf pays, où dominent deux espaces préférentiels : d'une part les ports français (42,5 %), d'autre part l'ensemble Pays-Bas et Provinces-Unies (43,1 %). Les principaux ports d'importation sont Nantes, en tête très largement, Le Havre, Ostende, La Rochelle, Gand, Lorient, mais aussi Brest, Marseille, Bordeaux, Lisbonne, Cadix, Amsterdam, Hambourg, Elbing, avec une concentration des exportations vers Amsterdam, Bruges, Ostende, Gand, Cadix, Le Havre. Les produits coloniaux occupent une place majeure : les cuirs (Buenos Aires, Pernambouc), le coton (notamment de Guadeloupe), la cochenille, l'indigo (Saint-Domingue), le tabac (Saint-Vincent et la Virginie), le café de Bourbon et Saint-Domingue, le clou de girofle, la noix de muscade, le poivre (Lisbonne, Amsterdam), le sucre (Jamaïque, La Havane, Martinique, Port au Prince au Saint-Domingue), le thé chinois. Ces produits dominent les commissions de vente. Joseph Delaville Leroulx affrète au total trente-sept navires, pour cinquante-deux voyages entre 1780 et 1785. Il possède en propre un caboteur, *Le Mercure de Gand*, sous pavillon impérial. Il affrète surtout des navires neutres, usant de faux ou de doubles connaissements, pour échapper aux navires anglais. Les navires hollandais dominent, mais après la prise de Saint-Eustache et l'entrée en guerre des Provinces-Unies, il se tourne vers les Danois et les Ostendais. L'étude de sa correspondance met en valeur l'importance de plusieurs places commerciales qui jouent un rôle majeur dans le fonctionnement de sa maison de commerce. Ses plus gros commettants sont à Amsterdam (Les maisons Strekeesen, Jean Neel et Fils, Jean Pierre Saint-Martin, Jean Texier et Cie). La veuve Lambert de Ronquier de Bruges lui fournit des navires à affréter dans le cadre de commissions d'expéditions. Quand il s'agit de voitures, pour des transports terrestres, il s'adresse à J. B. Champon et Flamant Frères, de Lille. Jean de Vette est son correspondant à Ostende. Il a recours à plusieurs maisons d'assurance, surtout hambourgeoises, où domine la société Pope de Chapeau Rouge. Il dispose à Londres des services du consul impérial, Antonio Bartolomeo Songa, pour récupérer les marchandises au moins, sinon les navires, en cas d'arraisonnement par la course britannique – d'autant qu'il n'est pas impossible que les cargaisons ne se limitent pas aux seuls marchandises et matières premières en ces temps de guerre. Or ce négociant va bientôt migrer vers Lorient en 1785. Que s'est-il passé ? Pour y répondre, il faut faire le détour par Hambourg, où, en 1784, il recherche plutôt activement une maison avec magasin à proximité du port, précisant à Charles Lemesle Oursel Isambert et Cie : « Je saurais parler allemand avant de partir d'ici parce que

j'apprends aisément les langues étrangères. » Pourquoi ? Il donne une explication dans sa correspondance : « Le gouvernement désirant établir des maisons françaises dans le nord ayant écrit à ce sujet à toutes les chambres de commerce de France, j'ai été choisi et par les négociants les plus distingués des ports, et par le gouvernement pour former la maison d'Hambourg où je me rendrai [...] avec un demi-million, quatre navires (de 300 tonneaux) et les commissions de la Marine, voilà les raisons qui me font quitter ce pays. » C'est une nouvelle tentative pour reprendre pied sur les routes du grand cabotage du nord, d'où le pavillon français est largement absent. Il a donc la délicate mission de diriger le comptoir d'Hambourg, l'une des places majeures du commerce européen, pour redonner au pavillon français sa place sur le trafic de la grande rocade européenne. C'est un projet conjoint avec la Marine (il fait référence à Castries) et un groupe d'investisseurs. Il cite en particulier les actionnaires principaux, Le Coulteux de la Noray de Paris et Armand François Delaville, de parenté nantaise, que nous avons rencontrés dans le montage du *Prince de Kaunitz*, et des actionnaires minoritaires, Périer (deux actions), de Vizille et Lorient, Walwein (trois actions) de Bruges, les banquiers parisiens Mallet père et fils (une action), Ribard et Levieux (deux actions). L'ensemble de ces actionnaires sont déjà des partenaires commerciaux de Joseph Delaville-Leroux. Derrière les noms de Le Coulteux et Mallet, c'est la grande banque parisienne que l'on peut identifier et que l'on retrouve dans ses livres de comptes : Girardot Haller et Cie, Deshaumet père, Le Coulteux de La Noray, Lavabre Doerner et cie, Mallet père et fils, Thelluson. Son frère René, proche de Le Coulteux, connaît Necker. C'est donc un projet solide, auquel sont fortement associés le pouvoir et la Marine, et doté de moyens importants : un demi-million de livres et quatre navires de 300 tonneaux (payables sur cinq ans). Joseph Delaville Leroux précise à Girardot Haller et Cie que la mission est primordiale pour l'État français certes, mais c'est d'abord un projet commercial avec des commissions d'achat de cuivre, bois, laine, toiles, des commissions de vente de sucre, café, indigo, tabac, vins, thé de l'Inde, poivre, fruit, etc., des commissions d'armement, des commissions d'assurances et des commissions du gouvernement *en temps calme*.

Or dans ce projet et dans le réseau de Joseph Delaville-Leroux se retrouve un certain nombre d'acteurs majeurs proaméricains et de la troisième compagnie des Indes, ceux de la banque parisienne : Girardot Haller, Deshommet père, Mallet père et fils, les Anglais Thelluson et Herries. Ce dernier est l'un des banquiers de la future troisième compagnie et du constructeur lorientais Arnoux Dessaulsays. On retrouve aussi les deux clans Bérard, celui de Paris (Simon) et celui de Lorient (Jean Jacques), Augustin Périer, le frère de Claude – l'indienneur de Vizille dont la femme est la sœur de Carié, associé de Joseph Delaville Leroux dans une société d'armement qu'il crée à Lorient en 1787. Les protagonistes du

projet hambourgeois renoncent à se frotter à la concurrence européenne du grand cabotage pour jeter leur dévolu sur la franchise du port de Lorient et le commerce asiatique, bien plus juteux. Delaville-Leroux quitte alors Hambourg et arrive à Lorient²⁵.

LORIENT UN PORT AUX HORIZONS ASIATIQUE ET AMÉRICAIN, UN POTENTIEL DE SPÉCULATION MONDIALE

LORIENT « PORTE DES ÉTATS-UNIS » ET PLATEFORME DE CONTREBANDE²⁶

342

L'implication de ce site hybride dans la guerre d'Indépendance américaine se traduit en retour par l'implantation, certes, d'une ligne transatlantique Lorient-New York, avec un départ par mois de 1783 à 1787, mais aussi d'un port franc. Les échanges avec les États-Unis, dominés par les importations de tabac, ont comme effet collatéral le commerce de contrebande avec les îles britanniques. Le trafic avec les États-Unis, c'est d'abord les vingt-neuf rotations complètes Lorient-New York entre septembre 1783 et mai 1787 sur les courriers de l'Europe, de l'Amérique, du Port-Louis, de New York et de Lorient, qui transportent passagers et courriers et les échanges entre les ports américains de la côte Est et le port franc de Lorient.

Tableau 3. Le mouvement des navires marchands américains au port de Lorient

Années	Entrées	Relâches	Sorties	Total
1783	8	4	18 congés (22)	30 (34)
1784	12	1	10 congés (14)	23 (27)
1785	35	3	26 congés (17)	62 (65)
1786	59	4	108 congés (49)	171 (112)
1787	21	2	43 congés (41)	66 (64)

C'est ensuite, entre 1783 et 1787, le mouvement de navires américains (dont l'évaluation à la sortie est incertaine) qui atteint un sommet en 1785 et 1786 en provenance de vingt-six ports de la côte est situés dans les états du Massachusetts (Salem et Boston), de Rhode Island, du Maryland (Baltimore), de Pennsylvanie (Philadelphie), de Virginie (Alexandrie) de Caroline et Géorgie. Même si l'éventail des cargaisons paraît diversifié, c'est le tabac qui domine. Le port de Lorient importe 9 947 boucauds de tabac, soit 45 % environ du total de l'importation

25 Cécile Haroche, *Joseph Delaville-Leroux, négociant à Gand (1777-1785)*, mémoire de maîtrise, Lorient/Vannes, université de Bretagne Sud, 2001.

26 Gérard Le Bouëdec & Hiroyashu Kimizuka, « Lorient, grand port de dimension mondiale de la façade atlantique française (1783-1787) », art. cit., p. 103-125.

française, depuis le premier janvier 1786 jusqu'au 3 septembre 1787²⁷. Plus tard dans les années 1790-1795, Lorient, en difficulté pour son approvisionnement alimentaire, accueille des flottes américaines de grains.

Les cargaisons de tabac à 84 % américaines ne font que transiter par le port franc, où la Ferme des tabacs les réceptionne, avant d'être réacheminées vers les manufactures de Morlaix, Bordeaux, Rouen, Le Havre et Dieppe. À ce trafic, s'est greffé un gros trafic de *smooglage* (contrebande), où le tabac occupe une place majeure à côté des alcools, thés, cafés, et textiles de l'océan Indien, sous le contrôle d'Anglais, et surtout d'Irlandais de Dublin et de Cork, qui arrivent avec leurs caboteurs de 50 tonneaux environ, souvent sur lest, et qui repartent avec un connaissance où figure la destination fictive de Nord-Ferrow. D'après les congés délivrés à l'amirauté de Lorient en 1787²⁸, à part trois bâtiments (*La Henriette* de Philadelphie, *Le William & Jonel* de Londres et *Le Peggy* de Falmouth), tous les bâtiments, sortant de ce port de Lorient à destination de Nord-Ferrow en cette année, sont issus des ports irlandais, tels que Cork (767 tonneaux), Dublin (742 tonneaux), et autres ports (145 tonneaux). Une lettre de Lanchon frères & C^{ie}, maison du négoce lorientaise, à Thomas Jefferson, nous traduit également l'importance de cette fraude. 4 000 à 5 000 *hogsheads* de tabac sont transportés annuellement de Lorient en Irlande par le *smooglage*²⁹. Comme le montre le **tableau 4**, le rythme du *smooglage* coïncide avec celui des entrées des navires américains.

Tableau 4. Nombre annuel de navires avec faux connaissance, tonnage moyen et marchandises transportées

Années	Nombre de navires avec faux connaissance/tonnage moyen	Marchandises
1783	3/30	Tabac
1784	8/15-50	Tabac, alcool, thé
1785	16/3-52	Tabac, Thé, Café
1786	29/4-121	Tabac, Thé, Café
1787	44/7-50	Tabac, Thé, Café

Mais, assez rapidement, l'avenir de la frontière maritime américaine déçoit. La conception spéculative d'une opération – dont les financeurs attendaient des profits qui ne sont pas au rendez-vous –, une perception trop optimiste de ce que pouvaient être les États-Unis, la position trop excentrée de Lorient, éloignée

27 Julian P. Boyd (éd.), *The Papers of Thomas Jefferson*, vol. 12, Princeton, Princeton UP, 1955, p. 212.

28 Archives Départementales du Morbihan, 10B19.

29 Julian P. Boyd (éd.), *The Papers of Thomas Jefferson*, op. cit., p. 378. Les relations familiales des négociants irlandais-américains avec les clients irlandais contribuent au développement du commerce licite et illicite du tabac à Lorient ; voir n. 26, p. 120-121.

des clients parisiens avant tout, expliquent l'échec de ligne Lorient New-York. Le port franc va rapidement se transformer en véritable boulet. En étendant la franchise à toute la ville, et non au seul port, sous la pression américaine, le port franc transforme Lorient en ville étrangère au reste du royaume du point de vue fiscal. Le port franc, pensé pour permettre aux Américains de vendre leur tabac qui, après avoir transité par des commissionnaires, finit dans les entrepôts de l'entreprise monopolistique qu'est la ferme générale, n'a pas de réel impact positif sur l'économie lorientaise. Les tabacs sont réexportés vers la manufacture de tabac de Morlaix tandis que la contrebande du tabac prospère. Les Français ont, de leur côté, largement surestimé les capacités de l'économie américaine tandis que les Américains ont surestimé la capacité du port à leur fournir un fret de retour, ce qui conduit les navires américains, après leur déchargement à Lorient à poursuivre vers leurs anciennes destinations anglaises. Fallait-il un port franc pour le seul tabac américain ? Du côté lorientais, les armements sont restés peu nombreux, quatorze de 1783 à 1787, dont huit sont le fait de deux armateurs, Mazois et Bérard, très engagés aux côtés des Américains dans l'ouverture de cette nouvelle voie maritime sur l'Atlantique nord. Mazois n'est autre que le directeur de la ligne transatlantique et Bérard a soutenu financièrement l'escadre de Paul Jones et fait pression pour la zone franche plus large. Son navire ne s'appelle-t-il pas, précisément, *Le Port Franc* ? À partir du 29 décembre 1787, l'intérêt de la franchise lorientaise est obsolète pour les Américains, dans la mesure où tous les ports ouverts au commerce des colonies disposent alors d'un privilège d'entrepôt. Son maintien n'a plus que des inconvénients. Mais c'est surtout parce que la création de la troisième compagnie des Indes, le 14 avril 1785, en mettant fin au commerce libre des marchandises des Indes – même si son monopole ne s'exerce qu'après l'île de France qui devient alors un *supermarché des produits asiatiques* –, enlève le seul fret de retour qu'auraient pu charger les Américains, en sachant que ces produits de luxe chers et peu volumineux ne pourraient pas remplir les cales des navires américains.

LE COMMERCE DE L'OcéAN INDIEN, ENTRE TROISIÈME COMPAGNIE ET COMMERCE LIBRE

Après la guerre d'Indépendance, le gouvernement veut éviter que les armements sous pavillon de complaisance n'offrent trop de facilité à l'évasion fiscale. Dès les préliminaires de paix (janvier-février 1783), une campagne d'armement pour la Chine est organisée sous prétexte d'approvisionner le marché français en produits d'Asie. L'opération est montée par des armateurs proches du pouvoir, les Malouins Grandclos-Meslé. Cet armement comprend trois navires prêtés par le roi, qui représentent un capital de six millions de livres avancés par tous les ports

de royaume, chacun se voyant imposer une partie du paquet des 1 200 actions de 5 000 livres, avec des lots plus importants pour Marseille (400) et Bordeaux (320). Une opération similaire est renouvelée en février 1785 avec un armement. Ces armements, sous la protection de l'État pour relancer les échanges avec l'océan Indien, annoncent la création de la troisième compagnie des Indes. Ainsi, le commerce privé des Indes va connaître la même évolution que lors de la période malouine de la première compagnie. À l'origine, un rapport confidentiel préparé à la demande du contrôleur général par le financier armateur Jacques Alexandre Gouglade, que nous avons sans cesse retrouvé, suggère que seule une compagnie à monopole est apte à concurrencer les Anglais sur les routes commerciales de l'Inde et de la Chine³⁰. En effet, Calonne prend la décision le 14 avril 1785 de créer une troisième compagnie des Indes orientales et de Chine³¹ avec le monopole pour sept ans, puis porté à quinze ans le 21 septembre 1786, sur les échanges asiatiques au-delà de l'île de France, avec, comme port de départ et de ventes, Lorient. Elle ne dispose pas de la puissance publique sur les comptoirs³² qui sont sous autorité royale. Le dossier de ce nouveau virage permet de confronter les différents arguments. Le commerce libre est accusé de faire monter les prix en Inde et de les avilir en France. L'éventail des marchandises vendues en France serait moins large. Les armements auraient manqué de capitaux alors que les sociétés d'armements privés ont mieux réussi que les compagnies non seulement l'internationalisation du commerce de l'océan Indien, mais également l'intégration du capitalisme bancaire et industriel dans ce commerce. Les bénéficiaires du commerce libre avant la guerre s'expliqueraient uniquement par une conjoncture favorable, car dans la réalité les négociants achetaient en Inde à des prix plus élevés, de 20 à 30 %, que ce qu'une compagnie aurait obtenu en provoquant des transferts plus importants de numéraire. Cet argument est fallacieux, car le commerce libre, dont nous avons vu que 40 % des destinations sont l'île de France, finançait ses achats avec 45 % de piastres et de lettres de change et 55 % de marchandises, alors que l'ancienne compagnie le faisait avec 13 % de marchandises et 87 % de piastres. Les défenseurs du commerce libre n'avaient aucun mal à montrer qu'ils servaient les intérêts de l'économie nationale. Le dossier des relations avec l'Angleterre est plutôt chargé. Les opposants au commerce libre se placent sur le terrain de la morale et de la

30 Philippe Haudrère, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du XVIII^e siècle (1765-1793) », dans Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien (XVII^e-XIX^e siècle)*, op. cit., p. 87-96.

31 Jules Conan, *La Dernière compagnie des Indes, 1785-1875*, Paris, Rivière, 1942. Gérard Le Bouëdec, « Commerce libre et compagnie de Calonne », dans René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard / Ministère de la Défense (DMPA), 2013, p. 240-249.

32 Elle ouvre des comptoirs dans les établissements français à Canton, Pondichéry, Chandernagor, Mahé, Moka, l'île de France.

politique pour dénoncer la trahison des intérêts nationaux. Les armateurs ne font-ils pas appel aux lettres de change sur Madras et Calcutta, permettant ainsi aux capitaux anglais d'être rapatriés en Europe³³ ? Leurs navires servent les intérêts anglais et ramènent des marchandises à fret pour le compte des Anglais sur Lorient comme l'ont fait *Le Bretagne*, *La Chancelière de Brabant* ou *Le Notre Dame de Carmel*. Or, la troisième compagnie est créée dans une certaine proximité avec les dirigeants de l'East India company, que les circuits de financement avaient déjà établie et que rencontrent, à la demande de Calonne, Guillaume Sabatier et Pierre Desprez, deux des futurs directeurs en 1784. Cela fait suite aux négociations lancées dès 1783 par le banquier Haller sous le patronage de Castries, mais contre l'avis de Vergennes, qui aurait voulu en faire une arme contre l'Angleterre. Le poids de la maison écossaise Herries, qui a pris le relais de James Bourdieu, paraît assez considérable dans le montage et le fonctionnement de la compagnie. Lié par ses filiales aux Pays-Bas et en Espagne aux milieux financiers de l'entourage de Calonne, très proche de Jean Jacques Bérard, Charles Herries est à la fois l'un des banquiers de la compagnie et de Arnoux, correspondant à Londres pour ses approvisionnements, acquéreur d'un des navires, *Le Hussard*, doublé et chevillé en cuivre fourni par Grenfel de Liverpool, assureur et prêteur à la grosse avec Hope et Cie d'Amsterdam et LeCouteulx de la Noray.

La réalité est plus prosaïque. Le commerce des Indes est au cœur d'un affrontement entre deux groupes financiers, bancaires et industriels qui souhaitent faire main basse sur ce commerce asiatique, en dissimulant leur véritable objectif derrière une rhétorique dialectique sur les vertus du monopole et les défauts du commerce libre. Or les deux groupes liés à la grande banque et à l'indiennage sont représentés à Lorient d'une part par Gourlade, Bernier, en lien avec Jacques Augustin Périer, dont le frère Claude est indienneur à Vizille, et James Bourdieu à Londres, proche de l'East India et qui semble avoir été le mieux placé ; d'autre part par les Bérard associés à l'industrie huguenote de l'indiennage de Neufchâtel. Les Bérard prétendent avoir les reins assez solides pour faire fonctionner le monopole

33 L'organisation des transferts de fonds Europe-Inde est réduite par le rapatriement des fortunes des agents accumulées grâce au commerce d'Inde en Inde. De 1770 à 1785, cela fonctionne des trois façons suivantes : achat des lettres de change émises par les compagnies anglaise, danoise, hollandaise et françaises payables en Europe ; placement à la grosse aventure sur des vaisseaux armés à Copenhague, Ostende, Lisbonne ; chargement de fonds sous formes de marchandises sur des bâtiments qui vont à l'île de France et en Europe, sur des bâtiments étrangers (clandestins), dont les Français sont exclus, et sur des bâtiments américains. La troisième compagnie s'appuie sur les liens tissés avec Herries, Bourdieu et Chollet : achat de traites sur l'Inde à Londres ou à Pondichéry, à Madras, au Bengale, ou tirées sur Sabatier et Desprez, banquiers à Paris et directeurs de la compagnie, et qui se font ensuite payer à Londres.

à partir de Lorient. Vergennes, qui a mis son veto à une solution sous tutelle de l'East India, impose un compromis : la direction à douze de la compagnie, avec Gourolade Jacques Alexandre, Bérard Thomas Simon dit L'Aîné ; Périer Jacques Augustin ; Bernier Pierre ; Bézard Jacques ; Demars Étienne François, Dodun Jacques ; Sabatier Guillaume, Desprez Pierre, Montessuy Denis, Bérard Jean Jacques dit Le Cadet, Moracin Jean François ; et Gougenot Louis Georges. Mais cette composition cache mal les tensions entre la direction parisienne, présidée par Thomas Simon Bérard et le comité lorientais de Jean Jacques Bérard, qui est de plus en plus dominé par Gourolade et Bernier. Sur les douze directeurs et actionnaires, six ont été très actifs à Lorient pendant toute la période 1770-1793 : Bernier, Gourolade, Thomas Simon Bérard et Jean Jacques Bérard, Jacques Augustin Périer et plus tardivement Etienne Demars. Jean Jacques Bérard et Jacques Augustin Périer ont été les plus lorientais de cette direction de la compagnie. Finalement, cette troisième compagnie est parisienne à 59 % et suisse à 30 %. Le réseau de Gand se reconstitue au service de la compagnie des Indes. Celle-ci s'installe dans l'hôtel de Massiac, place des Victoires, et non dans l'hôtel Tubeuf de la deuxième compagnie des Indes.

Jacques-Augustin Périer est le fils de Jacques II Périer, issu d'une famille qui a bâti dans le Dauphiné sa fortune sur le commerce des toiles de chanvre tissées par les paysans voironnais. Elle élargit son champ d'activité en s'intéressant aux toiles blanches de coton et aux indiennes ; c'est dans cette perspective que Jacques-Augustin est envoyé à Lorient, comme en atteste cette lettre adressée à son père Jacques, le 19 décembre 1773³⁴. Les Périer³⁵ font effectivement de gros achats aux ventes de Lorient, pour 850 177,17 livres en 1768 et 479 081,7 livres en 1769, soit 3 % de l'ensemble des ventes de la compagnie pour cette année-là. Son frère Claude ouvre une manufacture d'indiennes à Vizille. Lorient, port du commerce libre vers l'océan Indien, importe des toiles blanches pour l'impression. Claude, via Marseille, s'est aussi engagé dans le commerce atlantique et acquiert une plantation de canne à sucre à Saint-Domingue. Mais c'est autour de la création, en 1785, de la troisième compagnie des Indes, dont Jacques-Augustin est actionnaire à hauteur

34 Lettre d'Augustin Périer à son père, à propos d'un voyage en Chine, datée de Lorient le 19 décembre 1773 : « Puisque vous me demandez les motifs qui me déterminent si fortement à ce voyage, les voici : [...] celui de former mes connaissances dans la branche du commerce à laquelle je me suis attaché [...], l'accroissement de ma fortune qui doit être compté pour beaucoup en raison du peu de soin que j'y sacrifie », Archives départementales de l'Isère, II J 28/27, dans Robert Chagny (dir.), *Une dynastie bourgeoise dans la Révolution : les Périer*, Château de Vizille, Conseil Général de l'Isère / musée de la Révolution française, 1984, cat. exp., p. 28-31.

35 Robert Chagny (dir.), *Une dynastie bourgeoise dans la révolution : les Périer*, op. cit.

de 500 000 livres et administrateur³⁶, que l'on mesure mieux l'environnement lorientais de Jacques-Augustin Périer et ses relations avec les Carié et Joseph Delaville-Leroulx. Depuis 1775 (ou 1777), Jacques-Augustin est marié avec Marie Charlotte Carié, sœur d'Henri Liévain Carié, fils de Nicolas Carié, du négoce parisien, et d'Anne Marie Braeckman, originaire de Gand. Henry Liévain Carié se marie en 1795 à Eulalie Gabrielle Bézard, fille de Jacques Bézard, directeur de la compagnie en 1785, qui sera guillotiné quelques mois avant le mariage de sa fille avec Henri Liévain. Il faut se transporter justement à Gand où Joseph Delaville Le Roulx, qui y était commissionnaire pendant la guerre d'Indépendance, se voit proposer de prendre la direction d'un comptoir français à Hambourg, bien doté en capital et en flotte, pour tenter de réintroduire le commerce français en Baltique. Les Périer font partie des actionnaires minoritaires de ce programme, qui ne verra jamais le jour, les protagonistes reportant leur intérêt et leur capital sur quelque chose de plus sûre, à savoir la confiscation du commerce asiatique au profit d'une nouvelle compagnie à monopole. Joseph Delaville-Leroulx installe sa maison de commerce à Lorient, 48, rue de Luzançais, avec comme associé Clément-Hercule Carié, qu'il a connu comme négociant à Gand et qui n'est autre que le frère de Marie Charlotte et d'Henri Liévain Carié. Ainsi, Joseph Delaville-Leroulx se trouve proche de Jacques-Augustin Périer, beau-frère de Clément-Hercule Carié, dit Carié de Saint-Clément³⁷. Ce dernier se marie à Lorient le 19 janvier 1790 avec Catherine Barbe Singler de Welle, originaire de Lauterbourg, dont la sœur, Marie Thérèse, membre de la loge *L'heureuse alliance* qui accueille les femmes, est l'épouse de François Daniel Dufay de La Branchère, d'une famille de capitaines de la deuxième compagnie des Indes. Ce n'est donc pas un hasard si la société Delaville-Leroulx se porte garante d'Henri Dufay de La Branchère, sous-lieutenant en 1789 sur le navire *Le Royal Élisabeth* qui contracte un emprunt à la grosse de 21 000 livres à 25 %, pour une durée de 18 mois, auprès de Michel Postier et de Fourché de Quéhillac. Augustin Périer est assez discret par rapport à Delaville-Leroulx et Carié dans la vie politique de 1788-1789. Toutefois, il s'engage bientôt dans la défense de la Révolution et devient colonel des Dragons jusqu'en février 1791³⁸. Son suicide dans un hôtel de la rue du Port à Lorient, le 30 mai 1794, coïncide avec l'enquête sur la liquidation de la troisième compagnie, la ruine de la plantation Périer à Saint-Domingue et est peut-être dû à son soutien à la politique fédéraliste de la ville de Lorient. Sa femme et leur fille Élisabeth,

36 En effet, lors de la création de la compagnie, obligation fut faite à tous les directeurs de détenir chacun 500 actions de mille livres soit 20 % du capital porté à 30 millions par le décret de septembre 1786. Les dividendes sont de 18 % en 1788 et 16 % en 1789.

37 Clément-Hercule Carié, né le 21 août 1764, décède à Paris (Belleville) le 17 mai 1823.

38 Gérard Le Bouëdec, « Joseph Delaville-Leroulx (1747-1803), premier parlementaire lorientais », art. cit., p. 75-99.

qui venaient de se rendre à Lorient pour régler la succession, sont assassinées par les chouans³⁹.

La recherche du profit par tous les moyens se trouve d'abord dans les méthodes. La recherche du prix le plus élevé à la vente se fait par une politique malthusienne des armements (dix par an)⁴⁰ qui ont en outre l'avantage de réduire les investissements de mises hors, quitte à s'approvisionner à Londres, Lisbonne et surtout Copenhague⁴¹ et Ostende⁴², véritables centres clandestins de *l'internationale gangétique*, dominée par les Danois et les Ostendais, qui essaie de faire baisser les prix pour acquérir des marchandises à bon compte, avant de les mettre à la vente à Lorient, voire au second marché de Lorient, alimenté par les armements du commerce privé vers l'entrepôt de l'île de France. En effet, en ayant autorisé le commerce privé jusqu'aux Mascareignes, le trafic avec ses îles, véritables *grandes surfaces* des marchandises de l'océan Indien, a changé de dimension. Mais il faut aussi évoquer la suspension des ventes, comme en 1787, quand les enchères sont trop basses, et les ententes préalables avec des acheteurs. L'arrêt du 10 juillet 1785, qui prohibe l'entrée en France des toiles blanches et imprimées étrangères, constitue un atout majeur pour la compagnie qui devient la seule entreprise pourvoyeuse de toile blanche par le port de Lorient. Cet arrêt frappe de front les indienneurs suisses, qui ont été les principaux soutiens financiers des armateurs du commerce libre, et les déterminent à changer de stratégie, en les incitant à s'installer en France, et en particulier à Lorient (Pourtalès, Labat et Cie puis Cathala et Cie; Plantamour et Cie; puis Plantamour-Rilliet-Rivier; et enfin le groupe Rivier⁴³, avec Jean Théodore, avant d'accueillir Senn et Biderman en 1790). Les investisseurs suisses, surtout genevois, détiennent 30 % du capital de la compagnie, d'abord de 20 millions, porté ensuite à 40 millions, ce qui montre

39 Gérard Le Bouëdec, *Les Élités lorientaises*, op. cit.

40 Jules Conan donne les résultats suivants pour les expéditions: 1785-1786, 11 de Lorient; 1786-1787, 11 de Lorient; 1787-1788, 7 de Lorient et 4 de Bordeaux; 1788-89, 6 de Lorient et une de Marseille; 1790-1791, 6 de Lorient. Jules Conan, *La Dernière compagnie des Indes*, op. cit.

41 La compagnie y envoie ses agents, Piquet et Sauvy, qui se lient avec De Coninche et Peschier pour acheter des Indiennes

42 Les maisons d'Ostende, qui ont des correspondants à Lorient: Granier et Cie (Jean Lanchon), Liebard Boerdeurdyn (Jean Louis Borne Bonnet), Dewinne (Jean et David Salomon), Hayoere et cie, Bouquet (Jean Jacques Bérard), Bower (Sachs), Romberg (Marcus Michel). Le groupe suisse d'indiennage Rivier a une succursale à Ostende. La société Senn et Bidermann, d'abord à Ostende, s'installe à Lorient après l'abolition du privilège de la troisième compagnie en 1790.

43 Le comptoir existe dès les années 1760 à Lorient et Jean Théodore Rivier y fait un stage en 1772. Jean Théodore Rivier s'y installe en 1784. En 1788, il fonde sa maison avec ses frères Etienne et Jean Louis et les frères Filliettaz, tout en restant lié à Plantamour et Rilliet.

leur intérêt pour la compagnie qui détient une des sources d'approvisionnement de leurs matières premières⁴⁴.

350 En fait, cette mainmise sur le commerce des Indes se fait alors que la compagnie ne dispose ni de flotte ni de chantier, ayant dû renoncer à celui de la rive gauche de Caudan de l'arsenal. Elle lui est fournie par le constructeur-armateur lorientais du chantier du Blanc, en amont du port sur la rive droite du Scorff, Arnoux-Dessaulsays⁴⁵. C'est à la fois l'explication de sa réussite et celle de sa faillite. La conjoncture internationale de la guerre d'Indépendance va d'abord servir ses intérêts et lui permettre d'obtenir le marché de construction de *Les États d'Artois*, un navire de 1200 tonneaux destiné à la Marine. Même s'il arme au grand cabotage, pour la traite au Mozambique, mais aussi pour la compagnie hollandaise, ce ne sont pas ses armements qui peuvent constituer un plan de charge suffisant pour son chantier. Il va relever le défi, à savoir fournir une flotte à cette troisième compagnie qui n'en a pas. Il met alors en chantier un vaste programme de construction. Sur les 11 500 à 12 000 tonneaux qui sont mis sur cale, 5 080, soit sept navires, le sont entre 1785 et 1786. Parallèlement, il pratique une politique audacieuse d'acquisitions. En deux ans, il achète douze bâtiments, soit 7 000 tonneaux, qui sont ensuite radoubés. Il offre ainsi à l'affrètement de la compagnie dix-neuf bâtiments sur les deux premières années de son existence, ce qui nécessite de doubler les effectifs autour des cales, qui passent à deux cents charpentiers, calfats et perceurs, et des contrats à marcher avec des maîtres de l'arsenal militaire. Le port du Blanc, en amont de l'arsenal, est le véritable port de la troisième compagnie des Indes. Elle signe à cet effet un traité avec Arnoux le 5 août 1785, qui fixe le coût d'un affrètement à 400 puis 450 livres tournois par tonneau des navires qu'il arme pour la compagnie. Celle-ci est donc dépendante des affrètements, mais les sommes qu'elle verse (2 795 557 livres tournois) ne compensent pas les investissements – plus du double – du plus gros constructeur-armateur privé de Lorient qui se trouve finalement piégé par cette compagnie qui lui avait promis le soutien des banquiers, par la voix de Jean Jacques Bérard. Ce développement vertigineux est financé à coup d'emprunts et de prêts à la grosse, et pas seulement pour les armements, car il y a recours aussi pour financer le fonctionnement du chantier et la rétribution des salariés, qu'il va obtenir auprès du milieu lorientais, surtout malouin et auprès des banques parisiennes et de la banque écossaise Herries, recommandée par Jean Jacques Bérard, et devenue

44 Eugène Mottaz, « Le commerce entre la France et la Suisse en 1778, *Revue d'Histoire suisse*, 1945. Les produits coloniaux toiles blanches et cafés représentent 41% des importations française en Suisse.

45 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants et les compagnies des Indes. Les Arnoux du négoce du bois à la construction navale et à l'armements », dans Philippe Haudrère, *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, op. cit., p. 133-143.

incontournable. Il est contraint dès 1787 de négocier des prêts à court terme, couverts par des hypothèques sur les navires, touché par le naufrage de deux d'entre eux en 1788. En juin 1788, endetté, il est aux abois, comme le révèle le compte-rendu de la réunion avec Nicolas Arnoux, Jean Jacques Bérard et Charles Herries à Paris le 23 juin. Il n'a pu financer les armements de 1787 que grâce à un prêt à court terme de 200 000 livres sur deux à quatre mois, couverts par des hypothèques sur les navires. Celui qui avait contribué à doter la compagnie d'une flotte n'a plus d'autres alternatives que de la lui céder. Jean Jacques Bérard est encore l'intermédiaire principal des ventes de quatre à cinq bâtiments à la compagnie pour un demi-million de livres. Entre 1787 et 1792, Nicolas Arnoux doit se séparer de la totalité de sa flotte de onze navires. Dans le port de Lorient, les choses ne sont pas simples. Finalement, cette compagnie qui n'avait rien, ni flotte ni infrastructure, est une intruse dans le port arsenal hybride de la Marine. Elle ne peut pas hériter des installations de feu la deuxième compagnie. La Marine est le propriétaire des infrastructures et elle doit de plus laisser de la place, notamment pour les magasins de commerce privé, sans parler du port franc et de la liaison Lorient-New York. La compagnie n'est que tolérée. Elle dispose d'une partie du magasin des Indes pour le stockage des importations et d'une partie de l'hôtel des ventes. En outre, elle ne peut compter que sur neuf magasins et cinq caves, tandis qu'Arnoux, pour les armements, a accès à cinq magasins, un caveau et cinq petits bureaux. Malgré les interventions de Calonne, les secrétaires d'État à la Marine, Castries et La Luzerne, font la sourde oreille aux demandes supplémentaires de la compagnie, pour ne pas dire plus.

La compagnie ne peut pas empêcher des armements pour l'Inde, notamment des Marseillais et des Bordelais, sous *pavillons de complaisance* ostendais, anglais, suédois, savoyard, toscan, américain. Des maisons européennes peuvent s'approvisionner directement à Calcutta, Négapatam, Madras, Pondichéry, Yanaon. Le marseillais Rabaud à Calcutta et le Lyonnais-Lorientais Bérard, associé à Coulon, à Yanaon, sont directement implantés près de ce Bengale, qui est devenu le cœur du commerce d'Inde en Inde⁴⁶. Comment alors s'étonner que Copenhague ou Ostende soient devenus des centres du commerce clandestin asiatique où la compagnie ne rechigne pas à s'approvisionner directement ? La définition du périmètre du monopole laisse accessible au commerce libre l'île de France, vers laquelle 285 armements vont se faire entre juin 1785 et juillet 1790. L'escale est devenue une destination majeure à la fois comme base de traite en direction du Mozambique et comme entrepôt des produits asiatiques, alimentée par un commerce d'Inde en Inde qui s'est fortement internationalisé et permet

46 Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes. Solier et Cie (1781-1793)*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1960.

d'acquérir des cargaisons complètes. Elle réunit toutes les conditions pour un circuit de traite directe vers les Antilles, avec en outre des cargaisons de café Bourbon, mais surtout d'indiennes. Deux indices sont révélateurs de cette promotion de l'île de France. Le négoce ne s'y est pas trompé. Auguste Toussaint a pu répertorier 751 négociants de tout type qui se sont installés sur l'île entre 1767 et 1810, avec quatre communautés plus nombreuses que les autres : les Bretons (16,7 %), les Languedociens et Provençaux (13 %), les Aquitains (10 %) et une colonie étrangère (8,2 %)⁴⁷. Les Bordelais non plus : ils représentent entre 32 % et 55 % des entrées dans l'océan Indien entre 1784-1785 et 1789. Le 28 août 1785, les directeurs de la chambre de commerce de Bordeaux indiquent que les armateurs ont investi 20 millions dans le commerce d'Asie. De 1780 à 1789, ce sont cent quatre navires bordelais qui gagnent l'île de France et quatre-vingt-cinq pendant la seule période 1785-1790. Les Mascareignes sont un débouché pour les cargaisons classiques de vin, eaux-de-vie, produits alimentaires et produits manufacturés, et permettent de reconstituer un autre commerce triangulaire en gagnant le Mozambique, où il est possible d'échanger des guinées bleues, qui sont abondantes à l'île de France, contre des captifs qui sont ensuite transportés aux Antilles, avec la certitude d'un profit élevé du fait de l'explosion de la demande dans les plantations. Paul Butel⁴⁸, citant Silvia Marzagalli⁴⁹, insiste sur l'importance des armements directs pour les Indes qui se font aussi à Hambourg avec des participations de capitaux du Sud-ouest (Bordeaux et Cognac) et américains.

La compagnie est attaquée dès sa création, dans un mémoire des principales villes de commerce, le 10 juin 1785, qui trouve un écho cinq ans plus tard dans le rapport Hernoux, le 18 mars 1790, qui demande l'abolition de son privilège. Entre-temps, la compagnie a affiché des chiffres plutôt flatteurs. Ses bénéficiaires entre 1785 et juin 1789 sont de plus de huit millions et elle a distribué des dividendes à deux chiffres en 1788 et 1789. Le bilan au 30 juin 1791 fait apparaître un excédent de l'actif de plus de huit millions. Les ventes de 1790 sont un succès. Celles du 3 juillet produisent 11 millions de livres, celles du mois de novembre dépassent les 35 millions, chiffre quelque peu gonflé par les problèmes monétaires. Les magasins des Indes regorgent de marchandises évaluées à 40 millions en 1791. Par décret des 3 avril et 2 mai 1790, soit quelques mois avant la clôture de la liquidation de la

47 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle. Connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, PUR, 2011, p. 258-261.

48 Paul Butel, « Les Bordelais et l'Inde dans la première moitié du XIX^e siècle », dans Philippe Haudrère (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, op. cit., p. 327-338.

49 Silvia Marzagalli, *Les Boulevard de la fraude. Le négoce maritime et le blocus continental (1806-1813)*. Bordeaux, Hambourg, Livourne, thèse soutenue en 1993 à l'institut européen de Florence et publiée à Villeneuve d'Ascq, Presses du Septentrion, 1999.

deuxième compagnie le 14 août, la liberté du commerce au-delà du cap de Bonne Espérance est rétablie et le privilège de la compagnie est aboli, mais rien n'est totalement réglé. Il faut attendre le 19 juillet 1790, puis un décret du 20 juin et 6 juillet 1791, pour connaître la nouvelle configuration des échanges.

Si la liberté du lieu d'armement est rétablie pour tous les ports ouverts aux colonies françaises d'Amérique, celle du retour n'existe pas. Lorient reste le port de retour mais doit partager cette fonction avec Toulon. Comment ? En fait, si la compagnie perd son monopole, elle continue coûte que coûte, en tant que compagnie privée, ses activités à Lorient, comme l'avaient décidé, dès mai 1790, ses administrateurs ; or, c'est une chance pour Lorient. En effet, la compagnie des Indes y poursuit ses activités à destination de la Chine, du Bengale, de Pondichéry et de la côte de Malabar⁵⁰. En 1790, quatre départs et quatre retours sont enregistrés aux quais du Péristyle ; en 1791, respectivement deux et six. En 1792, s'il n'y a aucun retour, quatre vaisseaux sont armés ; et en 1793, un seul rentre au port. En 1790, les ventes de la troisième compagnie sont un succès. Celles du 3 juillet produisent 11 millions de livres ; celles du mois de novembre dépassent les 35 millions, bien que ce chiffre soit quelque peu exagéré. Les magasins des Indes regorgent de marchandises. Des négociants, et non des moindres, restent liés à celle-ci. François Louis Monistrol en est le sous-directeur. Il l'est toujours en mars 1792, avant que son fils ne lui succède, avec à ses côtés deux directeurs, Étienne François Demars et Augustin Périer, le négociant Bondeville et une quinzaine d'employés. Les ventes du 15 novembre de 1792 s'élèvent à plus de 12 millions de livres tournois (à relativiser avec une dévaluation de 25 %). Certes, les magasins et leur gardiennage se détériorent, comme le soulignent les frères D'Origny, successivement inspecteurs des magasins des ventes en 1792. La libération du commerce des Indes, depuis le 6 juillet 1791, se traduit dans le port de deux manières. L'imposition d'un droit de 50 sous par tonneau sur les cargaisons de marchandises de la compagnie, désormais sans privilège, l'entraîne à vouloir frauder sur la valeur exacte du tonnage débarqué. L'administration du district a confié à d'Origny aîné, comme inspecteur et contrôleur, la surveillance des magasins des Indes et ses hangars adjacents, du salon des ventes et des quais. Mais l'embargo sur les exportations de matières premières coloniales à partir du 1^{er} mars 1792 complique les échanges. Ainsi en février et mars 1792, des navires anglais entrés dans le port, chargés de cargaison de balles de coton destinés à l'exportation, se voient imposés le déchargement et la mise en magasins déclenchant des

50 Les actionnaires nomment en assemblée générale huit commissaires chargés de rédiger les statuts de la nouvelle compagnie des Indes, parmi eux, Augustin Monneron. Le capital est réduit à trente millions et le nombre de comptoirs ramené à sept : Pondichéry, Yanaon, Mahé, Canton, Surate, l'île de France et l'île Bourbon.

protestations des négociants anglais, et même l'intervention de l'ambassadeur auprès du roi. Finalement, les navires sont autorisés à partir sous le prétexte que les décrets d'application ne sont pas publiés. Joseph Delaville-Leroulx, pourtant si proche naguère du lobby de la compagnie, ancien député de Lorient à la Constituante, dénonce en fait une manipulation des négociants, avec l'aide de l'ambassadeur anglais, pour contourner l'embargo, car les cotons sont destinés à un trafic illicite en direction d'Ostende. En avril, on observe le même processus avec *La Princesse de Piedmont*, qui arrive de Pondichéry avec 18 500 balles de coton à la consignation de Senn et Bidermann. Dans le port, un caboteur hollandais, *Le Jeune Jan* d'Amsterdam, attend pour charger la cargaison au nom de Bérard et Guérard, avant de prendre la mer pour Ostende ; or, c'est le même argument qui lui permet d'échapper à l'embargo. D'Origny, pour lutter contre la tentation de la fraude, demande d'ailleurs à Demars et Périer, représentants de la compagnie des Indes, de lui donner les tampons qui servent à marquer leurs marchandises pour éviter des malversations qui visent à faire croire que certaines marchandises en magasins, arrivées récemment, seraient en fait issus d'anciennes ventes. La mission d'Origny est compliquée par le fait que la Marine s'arrogue une partie des magasins pour caserner ses troupes. Ainsi quand le port reçoit 940 milliers de poivres de la côte de Malabar par *L'Indien* et le *Henri IV*, fin octobre 1792, il doit intervenir auprès de l'ordonnateur Gautier pour qu'on lui restitue des magasins. Mais la liquidation de la compagnie, inéluctable, suite décret de suppression, le 24 août 1793, des sociétés par actions, se fait dans un contexte de scandale politico-financier. En plein effondrement de l'assignat, le port de Lorient dispose d'un trésor : les marchandises de l'océan Indien stockées dans ses magasins, mais aussi dans ceux des particuliers au port ou dans la ville de Lorient. À Lorient, en octobre, les marchandises et navires estimés à 28 544 000 livres de la compagnie sont réquisitionnées et le 6 décembre 1793 les marchandises entreposées à Lorient sont mises à la disposition du comité de salut public. En janvier 1794, ce sont les négociants privés, parmi lesquels les Bérard, Rivier, Senn et Bidermann, qui doivent déclarer leurs crédits et leurs débits *en pays neutres* et *en pays ennemis*. Entre mars et mai, en vertu du décret du 13 mars 1794, 169 déclarations de négociants⁵¹ et de particuliers répertorient les marchandises qu'ils détiennent dans leurs magasins, notamment : 583 balles de coton en laine ; 133 862 pièces de cotonnades ; près de 9 900 balles de café de Bourbon et 731 de café moka ; 492 caisses, 17 caissons et 410 boîtes de thé ; 5 017 futailles, barriques, barils,

51 Parmi eux, trente-sept détiennent de grosses quantités d'indigo, de coton en laine, de coton imprimé, de café Moka, de café d'Amérique, d'épices, de thé et de cannelle. Les plus gros détenteurs sont Bonnet, Bisson, Delaville-Leroulx, Gougéard, Veuve Gérard et fils, les Monistrol, Puchelberg, Rivier, Senn et Bidermann.

caisses et sacs d'épices ; 71 caisses de cannelle. Les marchandises des Indes sentent la poudre. Certains font de la résistance. En avril 1794, les circuits financiers du commerce sont devenus difficiles. Ainsi Bérard, qui a expédié des thés à Ostende, à son correspondant Beauquet et Cie, attend en vain des nouvelles du paiement chez Parish et Cie d'Hambourg et ses contacts à Amsterdam (Hope et Cie, Hayaere et Cie), et à Londres (Herries et Cie) ne lui sont d'aucun secours.

Cambon fait supprimer la compagnie des Indes le 24 août 1793. Dès lors, des manœuvres occultes ont lieu entre le conseil d'administration et certains députés afin de sauvegarder au mieux les intérêts des actionnaires. Plusieurs députés sont chargés le 27 août 1793 de la liquidation de la compagnie. Mais pour échapper à l'impôt sur les dividendes, instauré en août 1792, les actionnaires se proposent de se charger eux-mêmes de la liquidation. Manipulation et corruption sont de mise. Chabot, député d'extrême gauche, extorque une signature à Fabre d'Églantine et fait publier un faux projet de décret, avant d'aller dénoncer l'ensemble à Robespierre. Neuf anciens administrateurs sont arrêtés et trois trouvent la mort. De nombreux banquiers et financiers sont condamnés à la guillotine, comme Jacques Bézard, directeur de la compagnie des Indes et banquier, administrateur de la caisse d'escompte. La Grande Terreur ne serait-elle que la conséquence du scandale de la liquidation de la compagnie des Indes ? C'est aussi dans ce contexte que Jacques-Augustin Périer se suicide rue du Port à Lorient. Mais avec le nouveau régime de la convention thermidorienne, la compagnie obtient la levée du séquestre. Les gros actionnaires réinvestissent leurs capitaux dans la société des mines d'Anzin. Claude Périer, le frère de Jacques-Augustin, devient en juillet 1795 l'un de ses actionnaires, puis fin 1798 un de ses régisseurs. Lui qui a financé le coup d'État de Brumaire de Bonaparte, devient en juin 1800 l'un des régents de la Banque de France, dont il avait rédigé les statuts. Il est le fondateur de la dynastie Périer qui rayonne au XIX^e siècle. Henry Liévin Carié, gendre de Jacques Bézard, prend comme dénomination, après l'exécution de son beau-père, Carié-Bézard. Il fonde une maison de banque Carié-Bézard et Cie et devient régent de la Banque de France. Ainsi, voilà deux familles très liées à la troisième compagnie des Indes qui se retrouvent à la tête de la Banque de France le 16 février 1800⁵².

Lorient, porte d'accès à l'océan Indien et au commerce de produits de luxe, devient une plateforme du commerce mondial et de la spéculation, qui s'est

52 Romuald Szramkiewics, *Les Régents et censeurs de la Banque de France nommés sous le Consulat et l'Empire*, Genève, Droz, coll. « Hautes études médiévales et modernes », n° 22, 1974; Louis Bergeron, *Banquiers, négociants, manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris, EHESS, 1999.

emparée des échanges des produits asiatiques, renforcée par l'ouverture des liaisons avec les États-Unis d'Amérique.

Le raz de marée spéculatif coïncide avec la libération du commerce vers l'océan Indien, à partir de 1769, et la mise en place d'un réseau d'acteurs à l'échelle européenne et asiatique. Les maîtres du jeu sont les négociants-armateurs, les banquiers et les indienneurs. Mais Lorient n'est qu'un port, ou pas, car les pôles émetteurs sont Paris, Genève, Berne, Neuchâtel, tandis que des pôles portuaires atlantiques et méditerranéens se précipitent sur ces échanges, même s'ils doivent accepter que leurs navires passent par Lorient au retour. Des pôles de contrebande émergent, notamment aux Pays-Bas autrichiens, à Anvers et à Ostende. En Asie, le commerce d'Inde en Inde et les réseaux interlopes s'intensifient. Mais avec la guerre d'Indépendance américaine, le réseau se complexifie. L'intérêt de la plateforme lorientaise est renforcé par le fait qu'elle devient un cordon ombilical des relations franco-américaines, dont le négoce et la finance s'emparent pour accroître les possibilités de profit. La conjoncture internationale offre de nouvelles alternatives en Inde, dans l'approvisionnement des flottes de la marine du front asiatique et dans la multipolarité des pavillons neutres, notamment autour d'Anvers, Gand et Ostende. Tandis que la toile européenne s'élargit, tout en laissant s'y confondre le licite et l'illicite, celle de l'océan Indien explose.

356

Après les déceptions d'après-guerre dans les relations franco-américaines, la spéculation se déchaîne sur le commerce de l'océan Indien. Un grand consortium confisque à son profit les échanges avec les comptoirs de l'Inde, en arrachant à Calonne la création d'une troisième compagnie des Indes, avec un monopole au-delà des Mascareignes, qui deviennent alors de grandes surfaces du commerce d'Inde en Inde, en pleine effervescence, et une base pour la traite sur les côtes africaines orientales, où se précipitent les armements privés de toute taille. Tous les acteurs transgressent les règles. Les pavillons de complaisance contournent le monopole ; les frontières sont bafouées d'abord dans l'océan Indien, où la spéculation s'étend de Canton à la mer Rouge, puis en Europe où la compagnie des Indes, au nom du profit maximum, n'hésite pas à s'approvisionner à Copenhague, Ostende, Londres et Lisbonne, tandis que les flux de piastres et de lettres de change se jouent des inimitiés franco-anglaises.

On assiste à une coagulation des élites de l'État, de la banque, de l'industrie, de l'armement et du commerce, bien au-delà des frontières du royaume. Mais cette spéculation sur les actions, le prêt à la grosse, les lettres de change, les marchandises assoient le pouvoir de la banque et de la finance. Quand la compagnie des Indes disparaît, les actionnaires qui échappent à la guillotine s'emparent des mines d'Anzin, avant de prendre la direction de la Banque de France, après avoir soutenu le coup d'État de Brumaire.

Mais ce serait oublier qu'à un niveau local plus modeste, à Lorient, la spéculation a gagné tous les acteurs lorientais à travers le financement des pacotilles⁵³ et de la contrebande. Les négociants-armateurs font le voyage de Paris⁵⁴ pour obtenir des prêts auprès des banques, pour tenter de participer à cette euphorie, avant, souvent, de plonger dans des faillites qui se multiplient dans les années 1787-1789. Cela les conduit à prendre la tête du mouvement révolutionnaire, pour demander l'abolition du port franc et du monopole de la compagnie des Indes, tout en exigeant que Lorient reste le port unique du commerce avec l'océan Indien. Leur meneur, Delaville-Leroulx, un député exemplaire venu de Gand pour devenir commissionnaire de la troisième compagnie des Indes, se fait élire sénateur après le coup d'État de Brumaire, en décembre 1799.

-
- 53 Voir la brillante thèse d'Eugénie Margoline-Plot, *Les Pacotilles d'indiennes, la boutique et la mer. Organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII^e siècle*, qui fait une présentation saisissante de ce monde de l'illicite à Lorient et en Bretagne, Université de Bretagne Sud, 2014.
- 54 Ils eurent souvent recours aux banquiers parisiens comme le révèlent les papiers Delaye : Perrigeau, Tourton et Ravel, Sellonf, Girardot et Haller, Sartorius, Dutertre. Antoine Delaye croise à Paris les Godin, Bondeville, Corbun, Mancel, Arnoux, les frères Deschatelêts, Gérard, Bijotat, Mettrie et évoque « [...] la bande joyeuse de Lorient, car nous sommes une troupe ici ». Il évoque « le coup de patte [...] des administrateurs de la compagnie » dont a été victime Arnoux et la trop grande dépendance vis-à-vis de la banque Dutertre qui n'a pas bonne presse sur la place de Paris et dont la faillite va mettre en difficulté le milieu négociant second de Lorient. (Communiqué par Yannick Le Barh, le fond Delaye, AD56 E 2368.)

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XXI^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830*
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane
1745-1805*
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer
Le sixième continent*
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850

Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

