

# patrimoine.



- [Facebook](#)
- [Instagram](#)

## [Billetterie](#)

- [Recherche](#)
- [Anita Conti](#)
- [Expositions](#)
- [Histoire](#)
- [Archives en ligne](#)
- [Images en ligne](#)
- [Incontournables](#)
- [Billetterie](#)

1. [Accueil](#)
2. [Histoire](#)
3. [Evènements et historiques](#)
4. Lorient, affirmation de la puissance de l'État

## Lorient, affirmation de la puissance de l'État

---

### **Lorient : affirmation de la puissance de l'État et transformations économiques et sociales au cœur de la première mondialisation**

À partir de Colbert, L'État se manifeste en nos affaires par le contrôle général des finances et un secrétariat d'État à double mission : 1°/ la guerre maritime, aspect majeur de la seconde guerre de Cent Ans, appelant un État entrepreneur industriel dans la construction navale ; 2°/ la Marine marchande et les colonies. En fait Marine et compagnie des Indes sont les deux volets d'une même politique au cœur de la première mondialisation des échanges et de la seconde guerre de Cent Ans, car l'expansion commerciale est

inévitablement conflictuelle ; après le Portugal et l'Espagne, les autres puissances européennes que sont les Provinces-Unies, l'Angleterre et la France sont engagées dans la même compétition. Finalement l'expansion commerciale et coloniale c'est la guerre.

## LE TEMPS DE L'ÉTAT CRÉATEUR (1664-1715)

*L'État inventeur et financeur d'une entreprise à monopole par actions, la compagnie des Indes, boudée par le négoce.*

Dans une économie du privilège, l'État est le dispensateur des monopoles La compagnie à charte, dotée d'une personne morale, avec armoiries, sceau et devise, obtient du gouvernement le monopole des échanges avec des terres sur lesquelles elle dispose d'une véritable délégation de la puissance publique, mais ces territoires, elle doit se les approprier, par conquête ou par négociation avec les puissances en place. La France va s'inspirer du modèle hollandais de la VOIC, à savoir une compagnie par actions fonctionnant avec une large autonomie. Mais la première compagnie des Indes orientales est négligée par les négociants (25 % des souscriptions) si bien que cette compagnie est une compagnie royale : la maison du roi, la cour, les manieurs d'argent qui gravitent autour, le monde de l'office des grandes institutions de la capitale et des provinces ont fourni les trois quarts du capital.

La compagnie des Indes orientales est un projet politique qui repose moins sur une connaissance de l'océan Indien que sur la volonté politique d'affirmer la puissance de l'État. Cette compagnie se crée en aveugle. Au départ, le seul point d'appui est Madagascar, rêvée comme une future Batavia dans l'opération-marketing qui relève de la fiction confiée à Charpentier, et inscrit cette compagnie dans une logique coloniale. Son abandon en 1668 laisse la compagnie démunie au point que son avenir soit confié à un ancien de la VOIC, Caron, qui échoue tout aussi rapidement à Ceylan. Dès lors la direction parisienne ne peut s'appuyer que sur ses agents de terrain comme François Martin pour inventer un futur. Les directeurs parisiens délégués en Inde échouent et y laissent leur vie. En fait les apprentissages de l'Inde – géopolitiques économiques, culturels et religieux – demandent du temps et une expérience de terrain qu'ont acquis Portugais, Hollandais et Anglais présents depuis longtemps. Le recours à des Français déjà présents n'est qu'un palliatif bien insuffisant. En outre l'apprentissage de l'océan est un immense défi, or la question maritime ne fut pas suffisamment prise en compte. L'océan Indien est largement une terra incognita nécessitant de se fier aux pilotes portugais et hollandais. Les rotations exigent une maîtrise des alizés en Atlantique et de la saisonnalité de la mousson dans l'Océan Indien. De nombreuses questions restent en suspens : quels navires ? Quel tonnage ? Quelle cargaison ? (Sachant que les directeurs pensent que l'archipel des comptoirs absorberait des produits européens dont les populations locales seules, faute de populations européennes, n'ont que faire...) Les Indes ne sont pas l'Amérique espagnole. Rien n'est envisagé pour les escales – inévitables pour des rotations de dix-huit à vingt-quatre mois – afin de pourvoir aux rafraîchissements en eau et en vivres. Les directeurs sont des adeptes de la liaison en droiture ! Ils n'appréhendent pas la situation politique. L'empire moghol et ses princes locaux tiennent cet immense territoire et il faudra apprendre à négocier des firmans pour avoir le droit de s'implanter.

Ces faiblesses expliquent la lenteur et les hésitations de la mise en place du réseau : sur la côte de Malabar, le choix de Surate, au nord-ouest, sera temporaire et, à l'ouest, successivement, Rajapour, Tilcery et Calicut laisseront la place à Mahé au XVIII<sup>e</sup> siècle ; sur la côte de Coromandel, les choix de Pondichéry et de Chandernagor seront les bons ; mais la chronologie montre l'impact des conflits de la seconde guerre de Cent Ans : Pondichéry, 1673 puis 1686, puis à nouveau une rupture entre 1693 et 1701, Chandernagor, 1674 puis 1686-1689. Cette lente mise en place est perturbée par le rêve extrême oriental (Tonkin, Bantam, Siam), influencé par les Missions étrangères de Paris, qui témoigne de la persistance d'une approche coloniale.

### *L'État créateur du site, le lieu-dit Orient, au détriment des pouvoirs locaux dans la rade de Port-Louis*

En France, le choix du site pour la tête du réseau manifeste aussi des hésitations. Si la compagnie des Indes est créée en 1664, le choix du lieu-dit Orient dans la rade de Port-Louis n'intervient qu'en 1666 : c'est bien un choix par défaut. En fait durant les années 1663-1665, une commission a parcouru le littoral atlantique pour identifier les sites en eau profonde capables d'accueillir un port-arsenal. Le diagnostic de la Marine est mitigé : elle préférerait d'ailleurs une implantation à Rochefort sur la Charente. Mais le dossier demeure au Secrétariat d'État. Après avoir dû renoncer à l'estuaire de la Loire, à celui de la Seine débouchant sur une Manche dominée par les Anglais, à Bayonne enfin, l'État-Compagnie va s'en saisir et Denis Langlois, directeur de la compagnie, va délimiter, en véritable Romulus, les quinze journaux et sept cordes du site du Faouëdic sur la rive gauche du Scorff dont la confluence avec le Blavet forme la rade de Port-Louis. Ses seuls atouts sont stratégiques : accès direct à l'Atlantique d'une rade bien protégée par la citadelle de Port-Louis, un bon approvisionnement en matières premières acheminées par cabotage depuis l'arrière-pays nantais et par les flottes du nord qui descendent le long du littoral atlantique, un réservoir de marins pour les équipages recrutés comme pour la flotte de guerre par le système des classes.

### *La toute-puissance de l'État-Marine en période de guerre quasi continue*

La première compagnie demeure dans l'ombre de la Marine pour son apprentissage de l'océan Indien durant cette période où les temps de paix sont bien courts entre la guerre de Hollande et la fin de la guerre de succession d'Espagne. En 1685, la relance du site lorientais par Seignelay n'est due qu'au souci de développer un port-arsenal intermédiaire entre Brest et Rochefort. La militarisation du site est telle que la compagnie des Indes devient l'intruse. Les années 1672-1689 sont jalonnées d'une série d'échecs, tel celui de la chimère d'une relation France-Siam, largement due aux pressions de Monseigneur Pallu et des Missions étrangères de Paris, avec comme point d'orgue le naufrage du Soleil d'Orient en 1682. Durant les guerres de la ligue d'Augsbourg et de succession d'Espagne, les relations avec les Indes sont confiées à des armements-mixtes associant des bâtiments d'escorte et de transport de la Marine et des navires de la compagnie des Indes, intitulés escadres et confiés à des officiers de la Marine comme Duquesne-Guitton, Dandenne et Serquigny. À Lorient, la confusion Marine-compagnie est incarnée par Céberet directeur de la compagnie et ordonnateur du port à Lorient.

### *Le bourg-chantier de l'Orient*

Contrairement à une lecture trop rapide, les créateurs du site ne sont pas les créateurs d'une ville, mais d'un chantier de construction navale, la ville étant à Port-Louis qui accueille la direction et les magasins. Mais cette implantation va déstabiliser l'organisation très locale du territoire et remettre en cause progressivement la hiérarchie des pouvoirs dans le diocèse de Vannes. Le roi concède à la compagnie un territoire qui appartient à la Principauté des Rohan-Guémené (un siècle de procès) sur la paroisse de Ploemeur qui prend aussi ombrage du développement de Lorient, lequel menace progressivement l'ordonnancement de la hiérarchie des pouvoirs de Port-Louis, Hennebont et Vannes.

Le chantier devient un bourg-chantier qui accueille dans des baraques les ouvriers, les marins, les soldats, les artisans, commerçants et cabaretiers. À la faveur de quelques années de paix, le directeur de la compagnie expulse hors-les-murs, en 1699, tous ceux qui ne sont pas employés par la compagnie si bien qu'on assiste à un dédoublement avec une sorte de bourg qui fait penser à ceux, plus tard, du FarWest américain, où les constructions en dur sont rares et qui va compter jusqu'à six ou sept mille habitants, si bien qu'en 1702 le lieu-dit Orient devient une « trêve » - c'est-à-dire une subdivision - de la paroisse de Ploemeur.

Mais l'avenir est sombre ; la compagnie, en difficulté, doit céder en 1703 ses installations à la Marine et sous-traiter à des armements privés, notamment malouins, ses activités commerciales. Or, malgré tout, l'avenir est finalement préservé. La Marine va porter à bout de bras le site de Lorient à la dérive, et en proie à une profonde crise économique et sociale faute de moyens. Elle prend des décisions fondamentales pour l'avenir : un plan d'alignement et de fortification, une clarification des compétences respectives des diverses juridictions, l'érection de la « trêve » en paroisse de L'Orient en 1709 et le privilège d'un marché chaque samedi et quatre foires annuelles en 1710.

Finalement une petite élite de notables de la paroisse et de la fabrique s'est installée dans cette cité non voulue mais peuplée par une immigration de proximité qui va s'élargir. Les armements malouins, qui vont obtenir un droit exclusif à partir de 1712 de la part la compagnie des Indes, se transforment en Compagnie malouine des Indes. « La compagnie des Indes de Saint-Malo », véritable compagnie-bis opérationnelle, double la compagnie des Indes virtuelle, véritable propriétaire du monopole ; elle est une société quirataire - forme malouine de la compagnie par actions - dominée par dix-neuf intéressés dénommés, qui fournissent le quart du capital, tandis que le sous-intéressement en cascade permet de drainer l'essentiel du capital nécessaire. C'est une réussite et les Malouins font vivre la route de Moka, de Pondichéry, de Chandernagor et de la Calicut. Les Malouins ont préservé les acquis du commerce des Indes, la Marine a préservé le site de Lorient.

## LE TEMPS DE LA SECONDE COMPAGNIE DES INDES : UN DEMI-SIÈCLE D'EXPANSION (1719-1769)

### *Une compagnie qui survit au système de Law*

La compagnie universelle, dont les richesses ultra-marines devaient contribuer à la régénération de la situation financière du royaume, survit à l'effondrement du système du contrôleur général des finances Law. Elle exclut les Malouins, qui ont eu surtout le tort de faire cavalier seul en ignorant les négociants des autres places maritimes. Elle porte en elle la seconde naissance du site lorientais. Si 1719 est une date majeure, il faut surtout retenir

1731, quand le contrôleur général Orry décide de recentrer les activités de la compagnie sur l'océan Indien et l'Afrique, tandis que Lorient serait le port métropolitain exclusif en France, à l'exemple de la pratique des autres compagnies, assurant tout à la fois les fonctions de construction navale, de port d'armement et de désarmement, d'entrepôt des marchandises de l'océan Indien et pour la première fois de centre exclusif des ventes.

Le réseau hérité de la première compagnie des Indes, et maintenu en vie par les Malouins, s'est stabilisé à la faveur de deux décennies de paix. À l'entrée de l'océan Indien, les Mascareignes sont la porte d'entrée-escale, même si elles se développent aussi à l'antillaise avec des plantations esclavagistes. Les firmans négociés avec les nababs locaux en Inde permettent à la compagnie de s'installer durablement et de fortifier Pondichéry, Chandernagor, Mahé et leurs « loges ». Canton reste à part, interdit aux étrangers, sauf dans les factoreries qui s'ouvrent aux subrécargues des compagnies le temps des affaires qu'il faut négocier avec la compagnie chinoise Co-Hong qui a l'exclusivité des échanges avec les étrangers. La maîtrise des alizés et des moussons permet l'organisation de rotations d'une durée de dix-huit à vingt-quatre mois, en fixant les départs entre novembre et mars et les retours avec l'objectif de réussir les ventes qui se déroulent chaque année en septembre à Lorient. Le déséquilibre de la balance commerciale implique le plus souvent de charger à l'aller les piastres provenant d'Amérique à Cadix pour acquérir les produits clefs que sont les thés, cafés, épices, coton-indiennes et soie, porcelaine, dont une vente réussie (20 millions de livres furent un maximum vers 1740) était impérative. En effet la « mise hors » est très lourde – sept à huit cent mille livres – car, outre l'acquisition des piastres, la construction des navires et leur armement ont un coût très élevé. De tels échanges, sur une telle durée, exigent des navires gros porteurs de six cents et jusqu'à mille deux cents tonneaux, et donc un équipage nombreux à rémunérer, des vivres en quantité à renouveler, auxquels s'ajoutent des passagers nombreux car la compagnie a une délégation de la puissance publique pour administrer, défendre les comptoirs et assurer la fonction marchande.

### *Lorient une ville entreprise de la compagnie des Indes*

À partir de 1732, la compagnie investit six millions de livres pour disposer à Lorient de la plus belle cité marchande et de construction navale de France ; les plans sont de Jacques V Gabriel, sur le point d'être nommé premier architecte du roi, et ils sont mis en œuvre par deux hommes issus des cabinets d'architecture de Versailles, Louis Saint-Pierre et Gervais Guillois. Entre 1732 et 1752 seront érigés un chantier naval, les ateliers et les magasins d'armement et de désarmement, le magasin des marchandises et un hôtel des ventes.

Dès 1732, la priorité a été donnée au Magasin des Indes pour pouvoir transférer les ventes de Nantes à Lorient en 1734. Lorient devient un port mondial où s'articulent importations de matières premières européennes et françaises et importations et réexportations de produits de l'océan Indien. Il est le cinquième ou sixième port français derrière Bordeaux, Nantes, Marseille, Le Havre, la Rochelle. Mais la compagnie ne peut pas négliger le bourg-chantier et prend les dispositions pour disposer d'une ville neuve dotée d'une communauté de ville à ses ordres à partir de 1736-1738.

Le programme urbain est établi entre 1735 et 1738 avec plan d'alignement, percement de rues, modalités de construction pour imposer la pierre et l'ardoise, pavement de rues. Et

c'est le même tandem d'architecte-ingénieur qui va s'atteler à cette tâche. C'est d'autant plus urgent que Lorient connaît un vrai boom immobilier la population atteignant les quinze mille habitants au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais la compagnie verrouille cette ville-entreprise en imposant la création d'une communauté de ville dont elle acquiert les offices pour placer ses personnels. Pas de nobles sauf les officiers des navires, pas de clergé sauf les desservants de l'église Saint-Louis, pas de monde de l'office, sauf le strict minimum.

Une élite navigante et institutionnelle émerge autour de laquelle gravite une élite marchande seconde et étroite. En effet l'élite est étroite, dominée par les officiers navigants, les constructeurs du chantier naval et de la cité marchande, les personnels de l'administration locale de la compagnie dont le siège est à Paris et seulement représentée à Lorient par un directeur, quelques cadres institutionnels et fiscaux. Mais autour de cette élite-compagnie gravite un élite seconde marchande de fondés de pouvoir, de correspondants, de fournisseurs. Surtout on mesure son étroitesse du fait des mariages croisés ou consanguins. Parfois les membres de cette élite n'hésitent pas à chercher un conjoint dans leur ville d'origine. Mais avec le temps on assiste à la coagulation de quelques constellations familiales à la progéniture nombreuse car le mariage est absolument essentiel pour se hisser dans la hiérarchie de cette ville portuaire particulière.

*Mais l'État-compagnie des Indes et l'État-Marine sont toujours très présents*

La compagnie n'est qu'une administration d'État qui, par ses privilèges octroyés, soutient les actions rentières même si le monde négociant est plus engagé. La seconde compagnie est une compagnie par actions assez semblable à la précédente jusqu'en 1740, mais progressivement le monde du négoce et de la finance va atteindre les 50 % du capital. Jusqu'en 1745, les actionnaires ne sont pas réunis. Ensuite ils acquièrent une certaine existence pour désigner six syndics, mais les directeurs sont toujours nommés par l'État sans consultation des actionnaires. Il faut dire que nous sommes dans une société par actions rentières dont le cours n'est pas un baromètre de la santé de la compagnie. Pour attirer les actionnaires qui avaient boudé la première compagnie, l'État a créé des actions rentières dont le dividende est financé par les revenus notamment de la ferme des tabacs. Et l'État reste un bailleur de fonds de la compagnie. La tutelle de la Marine est contraignante, non sans inconvénient mais nécessaire. Contrairement aux affirmations royales, la Marine n'assure pas la protection des flottes, pas plus que celle des comptoirs. L'océan Indien n'est pas sa priorité. Il en résulte que les navires sont des navires armés avec une artillerie de défense encombrant le second pont au détriment de l'espace cargaison et que la compagnie doit pourvoir au recrutement, à la formation et au transport des garnisons de ses comptoirs. En temps de guerre la Marine réinvestit le chantier naval de Lorient, en y imposant ses ingénieurs constructeurs afin d'aligner les navires de la compagnie des Indes sur ceux de la marine de guerre (les 64 et 74 canons). Mais ces navires sont lourds, coûteux, incapables d'échapper aux chasses anglaises pendant la guerre de Sept Ans. La confusion entre compagnie et Marine fait des sites de la compagnie des Indes des cibles : les comptoirs en Indes, Pondichéry sera même détruit pendant la guerre de Sept Ans, mais Lorient aussi, victime d'un siège en 1746 et d'un blocus entre 1759 et 1762. La facture des deux guerres (1741-1747 ; 1756- 1763) s'élève à cent cinquante millions, ce qui équivaut à une décennie de chiffres d'affaires de la compagnie, laquelle ne se relèvera pas.

Mais il faut aussi souligner la contradiction entre une ambition commerciale et l'absence d'une politique territoriale et militaire censée la soutenir. Ce sont, comme sous la première compagnie, les hommes de terrain qui suggèrent des solutions. Mahé de la Bourdonnais, gouverneur des Mascareignes, propose de faire de l'Île de France une base arrière offrant un abri à la flotte et un port-arsenal dans ce qui serait la station navale de la Marine en océan Indien. Il essuie un refus. Lorsque Dupleix, gouverneur général de l'Inde à Pondichéry, considère que, pour assurer la sécurité des comptoirs comme le financement d'achats appelant des transferts considérables de fonds, en pleine contradiction avec la politique mercantiliste, il faut une réponse coloniale et engage en 1754 une politique belliciste en Carnatic, il est rappelé. La compagnie, aux ordres de l'État, applique une politique parfaitement définie par le contrôleur général Silhouette : Point de victoire, point de conquête, beaucoup de marchandises et quelque augmentation de dividende.

La voie était libre pour la colonisation de l'Inde par l'Angleterre.

## LE TEMPS DES NÉGOCIANTS ET LA SPÉCULATION MONDIALE (1770-1794)

*L'État-Marine reprend le site de Lorient après la suspension du privilège de la seconde compagnie*

L'État-Marine, qui s'était replié sur Port-Louis sous la seconde compagnie des Indes, reprend possession du site de Lorient. Les actionnaires transfèrent les propriétés du port, de l'arsenal et de la flotte à la Marine le 26 avril 1770. Comme après 1685, le port-arsenal redevient hybride car si le port-arsenal, devenu une annexe de Brest, appartient bien à la Marine, Lorient reste le port du commerce de l'Inde. Certes il n'a plus le monopole des armements, tout en restant le premier site d'armement, mais il reste l'unique site des retours et des ventes.

La Marine doit donc cohabiter avec le commerce privé qui arme vers l'océan Indien. En effet la compagnie laisse la place à de grands groupes privés bancaires et de l'industrie de l'indiennage. On y trouve des anciens de la seconde compagnie, autour du lobby jacobite irlandais, mais surtout des négociants des grands ports qui se sont précipités à Lorient dès la suspension du privilège de la compagnie – des Malouins, des Havrais, mais aussi des Lyonnais appuyés sur des banques parisiennes et suisses aux ramifications nationales et internationales avec une forte présence des indienneurs suisses de Neuchâtel et Genève. Mais ces armements privés – souvent financés à coups d'emprunts à la grosse – n'ont pas à assumer les charges qui incombaient à la compagnie et qui sont reprises par l'État. Le renouveau du commerce de l'océan Indien est très rapide. Mais dès 1776, avec la guerre d'indépendance américaine, le statut hybride de Lorient lui permet à la fois d'être au service de la Marine pour fournir des navires de transport souvent issus de la flotte des prises par les corsaires que l'arsenal aménage pour rejoindre la flotte de guerre qui part de Brest, voire pour armer la flotte de course de John Paul Jones, et de devenir une base logistique américaine. Lorient est instrumentalisé par un lobby franco-américain.

Négociants, industriels et financiers s'emparent du commerce de l'océan Indien et Lorient se retrouve au cœur de la spéculation internationale. C'est une libération du commerce de l'Inde, par-delà la parenthèse de la guerre d'indépendance. Mais où sont les maîtres du jeu ? En effet Lorient n'est qu'un port-sas mondial, fréquenté aussi par les flottes des ports méditerranéens contraints au retour forcé à Lorient pour les ventes, car les pôles

émetteurs, sont Paris, Lyon, Genève, Berne ou Neuchâtel. Mais des pôles de contrebande émergent aussi aux Pays-Bas autrichiens, à Anvers et Ostende. En Asie le « commerce d'Inde en Inde » et les réseaux s'étoffent.

C'est alors l'épanouissement à Lorient de constellations négociantes qui ont su développer des stratégies d'alliance et d'une élite temporaire internationale venue profiter de l'ouverture de l'océan Indien au commerce privé. Lorient voit s'élargir son élite mais avec deux niveaux. L'élite seconde se renforce mais n'arrive pas à prendre la tête des grands armements car elle n'a pas les reins assez solides. Elle continue pourtant à jouer son rôle d'intermédiaire indispensable. Surtout elle tient la communauté de ville. Mais c'est une élite nationale et internationale (avec des Américains, des Suisses et des Allemands) qui s'est établie, temporairement, pour faire du profit sur le commerce de l'océan Indien, sur la traite des noirs et sur le commerce américain.

### *Le temps des illusions perdues 1784-1793*

L'avenir semble brillant. À Lorient, localement, certains croient à la possibilité d'une émancipation de la tutelle de l'ancienne compagnie des Indes et à un avenir en Amérique du Nord, mais sans connaître les ambiguïtés des positions de l'État. La ville semble d'abord bénéficier des retombées de sa participation à la guerre d'Indépendance américaine ; si frustrée par le passé de l'absence de certaines institutions, elle se voit doter d'un consulat de commerce, d'une amirauté et même d'une ligne de paquebot Lorient-New York et d'un port franc pour favoriser le commerce du tabac américain.

Mais Lorient est survalorisée par un État qui ne mesure pas qu'elle n'est pas une grande place financière et économique. Au même moment, en 1785, les luttes au cœur des grands consortiums aboutissent à la confiscation par certains du commerce de l'océan Indien ; ils arrachent au contrôleur général Calonne, au grand dam de Vergennes, la création d'une troisième compagnie des Indes ayant des contacts avec l'East India Company ; les capitaux sont parisiens à hauteur de 50 % et suisses pour 30 %. Bien évidemment cette compagnie, qui n'a pas besoin de l'État pour le capital d'armement, lui laisse la charge et l'entretien des comptoirs. Le commerce des Indes ne nourrira pas le port franc. D'ailleurs, cette troisième compagnie n'a ni flotte, ni chantier mais doit se plier à l'obligation des ventes à Lorient et négocier avec la Marine pour s'insérer sur le site du port et trouver dans le chantier Arnoux le constructeur de ses navires. Son monopole n'existe qu'au-delà des Mascareignes, transformant ainsi l'Île de France en grande surface où le commerce d'Inde en Inde peut offrir l'éventail des marchandises de l'océan Indien.

Tous les acteurs transgressent les règles. Les pavillons de complaisance (ostendais, anglais, suédois, savoyards, toscans, américains, en fait bordelais), contournent les monopoles. Les frontières sont bafouées d'abord dans l'océan Indien où la spéculation s'étend de Canton à la mer Rouge, ensuite en Europe où la compagnie n'hésite pas à limiter ses armements et les apports en produits asiatiques pour faire monter les prix à la vente, ni même à s'approvisionner si nécessaire à Copenhague, Ostende, Londres, Lisbonne tandis que les flux de piastres et de lettres de change se jouent des inimitiés franco-anglaises.

Très rapidement les grands espoirs lorientais s'effondrent. Le port franc qui incluait la ville fait de Lorient une ville étrangère, cadennassée par la Ferme générale, le rêve américain



s'envole car à part le tabac, les États-Unis n'ont rien à exporter et surtout ne trouvent pas ce qu'ils veulent importer à Lorient ; ils reprennent en conséquence le chemin des ports anglais. Lorient est trop éloigné de Paris ce qui met fin progressivement à l'existence de la tête de ligne transatlantique qui glisse au Havre. Le commerce des Indes n'irrigue plus le commerce lorientais. Bref Lorient se sent piégé et l'élite seconde – car l'autre s'est envolée – se focalise contre le port franc et la compagnie des Indes, tout en réclamant la conservation à Lorient du monopole du trafic avec l'océan Indien comme avant 1785. Le rapport à l'État devient ambigu. La bourgeoisie marchande qui se croyait choyée par lui devient le fer de lance d'un discours révolutionnaire. Mais dans sa correspondance avec Necker elle reste persuadée qu'on l'écoute ; elle arrache d'ailleurs le droit d'avoir un député particulier supplémentaire pour ne pas être noyée au milieu de la représentation rurale de la sénéchaussée d'Hennebont.

## CONCLUSIONS : LE COMMERCE MARITIME COMME ÉCONOMIE MIXTE

Le commerce maritime relève en France d'une économie mixte et d'un compromis entre l'État et des investisseurs privés, dont la composition varie dans le temps, qu'ils soient issus de la finance, des cercles du pouvoir ou du monde du négoce et de l'armement. Les compagnies de commerce sont une expression de cette économie et de ce compromis aux XVIIe et XVIIIe siècles, et du mitan du XIXe siècle à la fin du XXe.

Dans le premier XVIIe siècle, les initiatives viennent des particuliers et d'associations de marchands, reconnus ensuite par l'État qui leur concède des privilèges. Elles ont contribué à jeter les bases du premier empire français au Canada, en Afrique et aux Antilles. L'impulsion colbertienne tous azimuts traduit la volonté d'affirmer la puissance française avec la création d'une Marine pour une projection ultramarine et un renforcement de la directivité de l'État qui se substitue très largement à l'initiative privée.

Pendant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne, le succès de la stratégie corsaire d'économie mixte, qui mobilise les ressources conjointes de l'État et des investisseurs privés, maintient ouvertes les routes du commerce maritime, contribuant à conforter les orientations vers les Antilles et l'océan Indien. Le résultat est un compromis entre l'État et le monde de la finance et du négoce, lequel va influencer sur la configuration des compagnies pendant la période de paix après un demi-siècle d'affrontement entre les puissances, pendant lequel le partenariat avec l'État était indispensable. La transition du monopole vers le commerce privé protégé, notamment à destination des Antilles et s'agissant de la traite, est remise en cause temporairement par la seconde compagnie des Indes. En effet, vers l'Afrique et l'océan Indien les compagnies à privilèges se maintiennent avec notamment la seconde (1719-1769) et la troisième compagnie (1785-1791) des Indes.

Dans la seconde partie du XVIIIe siècle, il faut noter le manque d'unité dans l'encadrement du commerce maritime et l'exception compagnie des Indes : le commerce colonial relève du secrétariat d'État à la Marine et aux colonies, sauf en ce qui concerne la compagnie des Indes et ses divers monopoles qui sont sous l'autorité du contrôle général. Ce dernier prend aussi le contrôle des ports métropolitain, tandis que le commerce européen relève du secrétariat d'État aux affaires étrangères. Dans le rapport entre État et investisseurs privés, ces derniers, critiqués pour leurs réticences, ont manifesté très tôt leur hostilité aux compagnies à monopoles, avec les rapports Descazeaux en 1701 et Mesnager en 1704. Mais

c'est à partir du milieu du XVIIIe qu'une offensive contre celle qui reste le fleuron de ce modèle, la compagnie des Indes, se fait pressante, notamment de la part des libéraux et des physiocrates avec en 1755 les mémoires de Montaudoin et de Gournay, avant ceux de Dupont de Nemours et de l'abbé Morellet en 1769 qui lui donnent le coup de grâce.

Pourtant, pour faire main basse sur ce commerce, un groupe financier et commercial aux ramifications internationales, trouve que la compagnie à monopole reste encore la meilleure solution. En fait, quand le capitalisme privé se sent suffisamment solide, il tend à s'émanciper apparemment du modèle des compagnies, avec des sociétés de participation renouvelées par la transformation en quirat variable en part à valeur fixe, véritable action, démontrant sa capacité à s'adapter aux nouvelles conditions du commerce maritime mondial, particulièrement sur les routes des Indes en 1706-1719 et 1770-1785. Mais il y a un « mais », car ces sociétés recherchent toujours la protection de l'État à travers l'exclusif ou le monopole, afin de ne pas être confrontées la concurrence internationale, et elles attendent toujours que l'État prenne en charge les territoires coloniaux.

Lorient offrait l'exemple d'un double investissement de l'État à la fois dans les compagnies des Indes et dans un port-arsenal de la Marine hybride ou exclusif. La Révolution condamne les compagnies à monopole et l'abolition de la compagnie des Indes en 1791-1793 se fait dans un contexte de scandale et de terreur. Neuf directeurs sur douze sont emprisonnés et trois sont guillotins. Mais dès la fin de la Terreur avec l'arrivée au pouvoir des thermidoriens, la compagnie obtient la levée des séquestres ce qui permet aux actionnaires d'investir leurs capitaux dans les mines de charbon d'Anzin (on en retrouvera certains - tels Claude Perrier, frère d'un directeur de la Compagnie, Jacques Augustin Perrier, et l'un des financiers du coup d'État de Brumaire, et Henry Lievain-Carié gendre de Jacques Bézard, directeur guillotiné - parmi les membres fondateurs et régents de la Banque de France). Pour Lorient c'est la fin du cycle du grand commerce et du temps des compagnies des Indes, mais l'État-Marine reprend le site pour en faire un arsenal et un port militaire. Lorient née par la volonté de l'État pour le commerce des Indes, reste une ville-État dédiée à la guerre maritime. Lorient marchand devient un port-arsenal militaire de l'État mais subit le blocus durant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Comme à chaque grande période de crise, la Marine reprend le site en main, mais il n'y aura plus d'alternance hybride. Surtout en 1815, la Marine n'est pas très enthousiaste pour continuer, elle n'a d'ailleurs jamais été franchement persuadée de l'intérêt supérieur du site, même si l'héritage des équipements de qualité construits par la compagnie rendait difficile l'abandon de celui-ci. Toutefois, la fonction militaire dans un pays qui progressivement s'impose sur la scène internationale, comme la révolution industrielle appliquée à la marine de guerre, vont imposer le maintien de l'arsenal et emporter de gros investissements de l'État pour le mettre à même de s'insérer dans le réseau des arsenaux français. Alors vive l'État !

À partir du milieu du XIXe siècle, le partenariat entre l'État et les investisseurs privés s'inscrit dans la durée au sein des grandes compagnies, fleurons de la marine marchande française ; elles opèrent initialement sous le statut de compagnies subventionnées par l'État par convention, en vue d'assurer le service postal mondial de la France, puis, après la première guerre mondiale, le statut de compagnies progressivement nationalisées. Mais ce qui est un peu plus nouveau c'est que cette économie mixte s'étend au secteur de la construction navale de la Marine de guerre. Le port-arsenal est un complexe industriel

d'État qui va relever au XIXe siècle le défi de la révolution technique. Jusqu'au milieu du XIXe siècle, l'industrialisation est avant tout interne à l'arsenal et au réseau de la Marine, du fait notamment des carences de l'industrie privée. Mais la Marine change alors de politique en prenant pour modèle l'industrie privée : souplesse, productivité, adaptabilité immédiate à la conjoncture. La dimension même des grands chantiers hydrauliques que sont les bassins contribue aussi à la mutation des travaux hydrauliques qui cessent peu à peu d'être une entreprise de main-d'œuvre de travaux publics et deviennent un bureau d'études et de maîtrise d'ouvrage exerçant un contrôle draconien sur les entreprises sous-traitantes auxquelles l'arsenal a recours. Le recours à la sous-traitance gagne aussi la construction navale notamment pour les appareils propulseurs et le blindage. Dans les années 1850-1860, la Marine décide de redéployer ses investissements vers la construction navale et le développement d'une flotte cuirassée, certaine alors de trouver dans les entreprises privées une sous-traitance plus efficace et moins coûteuse que ses régies faisant de la Direction des constructions navales l'entreprise majeure, et même écrasante, du conglomérat-Arsenal. Les arsenaux ne sont déjà plus que des usines de montage depuis les années 1860-1870. Mais c'est surtout à partir du Second empire, dans le contexte d'un véritable procès en non-compétitivité des arsenaux et d'une politique d'aide de l'État aux chantiers privés, que des commandes sont passées aux chantiers civils de La Seyne et la Ciotat, près de Toulon, de Gravelle au Havre, de Bordeaux, de Nantes et Saint-Nazaire.

*Texte de Gérard Le Bouëdec publié avec son aimable autorisation - [Publié dans la revue Droits 2023/2 N° 78, pages 41 à 58 Éditions Presses Universitaires de France](#)*

## INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

- Geneviève Beauchesne, Historique de la construction navale à Lorient (1666- 1670), Vincennes, Service Historique de la Marine, 1980.
- Louis Bergeron, Banquiers, négociants, manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire, Paris, EHESS, 1999.
- Jean Boudriot, Les Vaisseaux de la compagnie des Indes, Paris, chez l'auteur, 1987.
- Michel Bruguères, Gestionnaires et profiteurs de la Révolution, L'administration des firmes françaises de Louis XVI à Bonaparte, Paris, Orban, 1986.
- Serge Chassagne, Le Coton et ses patrons, France, 1760-1840, Paris, EHESS, 1991.
- Thierry Claeys, Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIIIe siècle, Paris, SPM, 2011.
- Jules Conan, La Dernière Compagnie des Indes, 1785-1875, Paris, Rivière, 1942.
- Natacha Coquery, Tenir boutique à Paris au XVIIIe siècle. Luxe et demi-luxe, Paris, CTHS, 2011.
- Louis Dermigny, Cargaisons indiennes, Solier et Cie, 1781-1793, Paris, SEVPEN, 1960.
- Louis Dermigny, La Chine et l'Occident. Le commerce de Canton au XVIIIe siècle, 4 vol., Paris, EHESS, 1964.
- René Estienne, Les Compagnies des Indes (dir.), Paris, Gallimard-Ministère de la Défense (DMPA), 2013.
- René Estienne, Les Armements au long cours de la deuxième compagnie des Indes, Paris, Service Historique de la Marine, 1996.
- Philippe Haudrère, La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle (1719- 1795), Paris, Librairie de l'Inde, 1989.

Philippe Haudrère, *La Bourdonnais, marin et aventurier*, Paris, Desjonquères, 1991.

Philippe Haudrère, *Les Flottes des compagnies des Indes, 1600-1857*, Paris, Service Historique de la Marine, 1996.

Philippe Haudrère et Gérard Le Bouëdec, *Les Compagnies des Indes*, Rennes, Éd. Ouest France, 1<sup>re</sup> éd., 1999, rééd. augmentée en 2024.

Philippe Haudrère, *Les Compagnies des Indes orientales, Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux, 1600-1858*, Paris, Desjonquères, 2006, rééd. 2024.

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

Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien*, Rennes, P. U. de Rennes, 2014.

Évelyne Hiet-Guihur, *Le Voyage vers l'Asie dans la formation des missionnaires de la Société des Missions étrangères (1660-1791)*, thèse de doctorat, Université de Bretagne Sud, 2011.

Jacqueline Jacqué, Brigitte Nicolas (dir.), *Féerie indienne. Des rivages de l'Inde au royaume de France*, Paris-Somogy-Lorient, Musée de la Compagnie des Indes, 2008.

Gérard Le Bouëdec : voir Philippe Haudrère.

Gérard Le Bouëdec, *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes, 1737- 1770*, thèse de troisième cycle, Paris IV, 1981.

Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIIIe-XIXe siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, Paris, 1994, 4 vol. et un atlas.

Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas (dir.), *Le Goût de L'Inde*, Rennes, P.U. de Rennes, 2008.

Gérard Le Bouëdec, « Les Compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège », in Guillaume Garner, *L'Économie du Privilège, Europe occidentale, XVIe-XIXe siècles*, Francfort-sur-le-Main, Klosterman Vittorio Verlag, 2016, p. 465-494.

Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Asie, la mer, le monde, au temps des compagnies des Indes*, Rennes, P.U. de Rennes, 2014.

Gérard Le Bouëdec, « Les compagnies des Indes et les ports comptoirs (XVIIe-XVIIIe siècles) », in Jean François Klein, et Bruno Marnot, *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XVIe-XXe siècle)*, Enquêtes et documents, no 50, CRHIA, Rennes, P.U. de Rennes, 2014, p.17-41 (avec Marie Ménard, Kevin Le Doudic et Évelyne Guihur).

Gérard Le Bouëdec, « La compagnie des Indes et les ports-comptoirs », avec Marie Ménard-Jacob, Kevin Le Doudic, Évelyne Guihur, in Pascal Blanchard, Sandrine Lemaire, Philippe Rey, *Histoire globale de la France coloniale*, Paris, Éd. Philippe Rey, 2022, p. 37-42.

Gérard Le Bouëdec et Christophe Cerino, *Une histoire portuaire, Une nouvelle histoire de Lorient des origines à nos jours (1666-2016)*, Rennes, P.U. de Rennes, 2017 [Grand Prix de l'Académie de Marine, 2018].

Gérard Le Bouëdec, *Stratégies sociales et matrimoniales des familles des élites lorientaises des origines au milieu du XXe siècle*, Histoire et Mémoires, Ville de Lorient, Lorient, 2021.

Gérard Le Bouëdec, « Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794) : Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants », *Revue d'histoire maritime*, n°31-32, 2022, p. 325-357.

Gérard Le Bouëdec, « Arsenal », « Les Compagnies de commerce », in Jörg Ulbert, Christophe Cerino, Jean-Baptiste Bruneau et Gérard Le Bouëdec, *Dictionnaire Historique des institutions maritimes et littorales de la France*, Paris, Sorbonne U.P., 2021, p. 43, et

98-101.

Kevin Le Doudic, *L'Inde vécue. De l'objet à la société. Les Français à Pondichéry (1700-1778)*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Bretagne sud, 2014.

Guillaume Lelièvre, *La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales, 1601- 1622. Les Français dans la course aux épices*, Caen, P.U. de Caen, 2021.

André Lespagnol, *Messieurs de Saint Malo, une élite au temps de Louis XIV*, Rennes, P.U. de Rennes, 1997.

Philippe Le Tréguilly et Monique Morazé, *L'Inde et la France, deux siècles d'histoire commune, XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, CNRS Histoire, 1995.

Lorient, *la Bretagne et la traite (XVIIe-XVIIIe siècles)*, musée de la Compagnie des Indes, Cahiers de la compagnie des Indes, n°9-10, 2006.

Herbert Luthy, *La banque protestante en France de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, Paris, SEVPEN, 1959-1961.

Herbert Luthy, « Necker et la compagnie des Indes », *Annales ESC*, Paris, 1960, p. 852-881.

Eugénie Margoline-Plot, *Les Pacotilles d'indiennes, la boutique et la mer. Organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au xviiiè siècle*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Bretagne Sud, 2014.

Marie Ménard-Jacob, *La Première Compagnie des Indes, apprentissages, échecs et héritage*, Rennes, P.U. de Rennes, 2016.

Eugène Mottaz, « Le commerce entre la France et la Suisse en 1778 », *Revue d'Histoire suisse*, 1945.

Brigitte Nicolas, *Au Bonheur des Indes orientales*, Musée de la Compagnie des Indes, Plomelin, Palantines, 2014.

Om Prakash, *European commercial Expansion in Early Modern Asia*, Aldershot, Ashgate, 1997.

Auguste Toussaint, *L'Océan Indien au XVIIIe siècle*, Paris, Puf, 1981.

Jacques Weber, *Les Relations entre la France et l'Inde de 1673 à nos jours*, Paris, Les Indes savantes, 2002.

Rose Vincent, *Pondichéry (1671-1761). L'échec d'un rêve d'Empire*, Paris, collection Autrement, n°24, 1994.



## **Horaires d'ouverture**

### **Hôtel Gabriel**

**Fermeture de l'Hôtel Gabriel pour travaux.**

**Les jardins de l'Hôtel Gabriel restent ouverts.**

**La salle de lecture des Archives municipales est ouverte, sur rendez-vous uniquement,**

**du mardi au jeudi après-midi, de 14h à 17h.**

**02 97 02 23 29 - [archives@lorient.bzh](mailto:archives@lorient.bzh)**

**[Contacter le Patrimoine](#)**

**[Contacter les Archives municipales](#)**

## **Kiosque**





© 2018 - Site officiel des Archives et du patrimoine de la Ville de Lorient

- [Plan du site](#)
- [Données personnelles](#)
- [Mentions légales](#)
- [Contact](#)
- [Imprimer](#)

- [PDF](#)
- [Partager](#)  
[FacebookTwitterAddthis](#)

[Retour en haut](#)