

Antoine de Mauclerc
commissaire général de la marine
ordonnateur de l' Arsenal royal de Lorient



Portrait d'Antoine de Mauclerc,
restauré par Philippe Bulté et détenu par Xavier Guibert

Les archives abondent de documents qui relatent l'action de Antoine (2^e du nom) de Mauclerc, commissaire général de la marine sous Louis XIV, en sa qualité d'ordonnateur de la marine à Port-Louis et Lorient.

Mais qu'est-ce qu'un ordonnateur sous Louis XIV ?

Un commissaire ordonnateur exerce dans l'arsenal des fonctions toutes semblables à celles des intendants de Brest et de Rochefort. Il ne lui manquait que le titre pour devenir leur égal et encore, de temps en temps, se l'attribuait-il frauduleusement. Il le méritait d'ailleurs. Son travail était immense. Il avait dans ses attributions la prévoyance des fournitures et des approvisionnements, la surveillance et la direction des travaux du port, des constructions et des armements, le recrutement des équipages et des soldats, l'organisation de la défense des côtes, la comptabilité générale et particulière, le service de santé, l'aumônerie, la police de l'arsenal et, par empiètement, la police du bourg de Lorient.

Il était l'agent du pouvoir central auquel il écrivait plusieurs fois par semaine, auquel il soumettait toute question. Son obéissance totale ne supprimait d'ailleurs pas en lui la personnalité. Il proposait des réformes. Il expliquait sa manière de voir. Dans les cas d'extrême urgence, il prenait lui-même des initiatives. Toujours harcelé par le ministre.

Il déploya, quel qu'il fut, une activité débordante, courant du Port-Louis à Lorient, de Lorient au Port-Louis, donnant à cet arsenal mal outillé, mal disposé, un rendement extraordinaire. Rien ne lui échappait. Tous les ouvriers, tout le personnel administratif, étaient dans sa main et, chaque soir, les officiers civils venaient lui rendre leurs comptes et recevoir ses ordres.

Son poste était dans l'arsenal, où il occupait en majeure partie la maison des directeurs, mais il avait aussi, du moins temporairement, une demeure au Port-Louis où il venait pour inspecter les vivres, les soldats, l'hôpital, pour finir les armements et aussi « pour être plus tost adverty si la flotte y arrivoit ».

Durant le règne de Louis XIV, il y eut officiellement quatre ordonnateurs qui se succédèrent au Port-Louis. Ce furent Céberel, Mauclerc, Duguay et Clairambault, mais Duguay ne vint pas dans son département.

Antoine de Mauclerc occupa le poste de décembre 1689 à mars 1690 puis de janvier 1696 à sa mort en juillet 1703.

Antoine de Mauclerc est notre ascendant direct à la 10^e génération.

Je vous propose de consulter quelques-uns de ces documents qui témoignent à la fois de l'importance de ce personnage, mais aussi de la pertinence de son action.

Dans le document suivant, extrait de la revue maritime et coloniale, Antoine de Mauclerc, affecté en qualité de commissaire général de la marine et avec le titre d'« ordonnateur » au Port-Louis est un personnage central. A l'instar de ce qui vient de se faire à Rochefort dont il vient juste de quitter le poste, il souhaite faire de Lorient un grand arsenal royal. Il se heurte à la résistance de la Compagnie des Indes qui y possède des entrepôts, à la réserve de Pontchartrain, le ministre des finances et au manque d'enthousiasme de Louis XIV qui regrette que l'idée ne soit pas de Lui....

ANNALES DE BRETAGNE

REVUE PUBLIÉE PAR LA FACULTÉ DES LETTRES DE RENNES

AVEC LA

Collaboration de MM. les Archivistes

Des cinq Départements de Bretagne

PROPRIÉTÉ DE L'ÉTAT

SOMMAIRE

	Page
H. Haerin. — La semaine de contour Vierge (suite et fin).....	1
Julien Eymard. — Un livre curieux de la Bibliothèque Municipale de Rennes, F. « Astrologie sans mystiques » de R. Yvon de Paris.....	45
H.-F. Bédet. — Lettres sous Louis XIV.....	58
Désiré Bernard. — Recherches sur le Châtaignier dans le Finistère.....	100
Pierre Ricardet. — Le Collège de Rennes après le départ des Jésuites et l'École centrale « Louis-Victor (1792-1802) (suite et fin).....	120
Henri Perrenis. — Épidémies et émigration population bretonnes (suite et fin).....	124
Paul Jauch. — La constitution du « Circuit » de Richmond en Angleterre, d'après le « Downland Book ».....	150
Lettres de R. F. Le Moë à F. M. Lamoignon.....	179
A. Hébillon. — Nécrologie de M. Léon Vignot (1839-1927).....	203
Bibliographie des œuvres de M. Léon Vignot.....	204
Comptes rendus. — Mots français et bretons siamois d'après la note, par F. Vallée. — Mojonnet Bretonne, par E. Eymard. — Les Saints irlandais hors d'Irlande, par Don Louis Guéroul, O. S. B. — Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1789: Loire-et-Cher, série H, Clergé régulier, par G. Trouilland. — Phe- risses à travers la France.....	208



EXCLU DU PRÉT
PARIS

RENNES
PLIHON, Libraire
2, rue Metz-Fabiet, 2

H. CHAMPION
Libraire spéciale pour l'histoire de la France
et de ses anciennes provinces
2, quai Malaquais (9^e)

Lorient sous Louis XIV

H.-F. Buffet

Citer ce document / Cite this document :

Buffet H.-F. Lorient sous Louis XIV. In: Annales de Bretagne. Tome 44, numéro 1-2, 1937. pp. 58-99.

doi : 10.3406/abpo.1937.1757

http://www.persee.fr/doc/abpo_0003-391x_1937_num_44_1_1757

Document généré le 15/10/2015

H.-F. BUFFET

LORIENT SOUS LOUIS XIV

AVANT-PROPOS

Lorient s'est formé sous Louis XIV, au confluent du Scorff et d'un « marais », dans la lande du Faouédic, à moitié inculte, à moitié couverte de bois. Un petit village (le hameau de Kerverot), une métairie, un manoir en ruine et un moulin à eau, occupaient seuls ce coin de terre destiné à devenir si habité. Le site s'est fort bien adapté à sa nouvelle destination. Il n'en est pas moins vrai que sans des circonstances exceptionnelles, il serait resté sauvage entre les deux villes spontanées d'Hennebont et du Port-Louis.

Quelles sont les circonstances qui ont ainsi transformé le cours naturel des choses? Comment Lorient est-il né? C'est ce que je vais essayer d'éclaircir¹. Mais, avant de pénétrer dans mon étude, il me semble indispensable de jeter un coup d'œil rapide sur la région immédiate où le nouveau port a pris naissance.

1. L'historien François Jégou a traité ce même sujet, principalement dans deux ouvrages : *Histoire de la fondation de Lorient*, Lorient, 1870, in-8°, et *Histoire de Lorient, port de guerre (1690-1720)*, Vannes, 1887, in-8°. Comme il le regrette lui-même, à la page 191 de son deuxième ouvrage, il n'a pas consulté la correspondance des ordonnateurs de Lorient, source capitale de renseignements. M. Louis Chaumel a donné un important résumé des œuvres de Jégou, complétées par quelques glanes : *Histoire de Lorient au XVII^e siècle*, Lorient, 1934, in-8°.

Au Moyen-Age, le Bas-Blavet fut une frontière. Il le fut depuis le XI^e siècle au moins et le resta jusqu'à la Révolution. Sa rive gauche était terre ducal (devenue royale en 1532); sa rive droite était seigneuriale. D'un côté était la Châtellenie de Nostang; de l'autre, le Kemenet-Héboï.

Le Kemenet-Héboï était le fief le plus occidental et le plus indépendant du Broérec ou comté de Vannes. Il s'étendait de l'Ellé au Blavet et confinait du côté nord vers Prisiac et vers Meslan, avec le Kemenet-Guigan, plus tard Guémené. Il comprenait en outre l'île de Groix. Le château de ce grand fief était situé à Hennebont, où il dominait la Vieille-Ville, et de ce fait les sires du Kemenet-Héboï portaient plus couramment le titre de seigneurs d'Hennebont. Leur lignée s'éteignit au cours du XIII^e siècle, leur château fut démoli et leurs possessions démembrées. Une partie d'entre elles passa dans la famille de Léon : ce furent les *Fiefs de Léon*. L'autre partie, sous le nom de *Seigneurie de la Roche-Moisan*, comprit les territoires de Ploemeur, Guidel, Quéven, Gestel, Lesbin-Pont-Scorff, Redené, Guilgomarch, Meslan et Arzano.

Ce fut Charles I^{er} de Rohan, seigneur de Guémené, qui reconstitua à son profit l'unité du Kemenet-Héboï, à la fin du XIV^e siècle. En 1482, son petit-fils Louis II de Rohan-Guémené, fortifia le manoir de *Tréfaven* que le duc François II de Bretagne érigea en châtel et châtellenie, mais la juridiction de la Roche-Moisan-Tréfaven s'exerça à Pont-Scorff.

Tandis que la rive droite du Blavet échappait ainsi à l'autorité directe des ducs, la *Châtellenie de Nostang* ou Laustenc, sur la rive gauche, leur appartenait depuis un temps immémorial. Elle groupait les grandes paroisses de Nostang, Kervignac, Merlevenez, Plouhinec et Riantec (soit l'actuel canton du Port-Louis), auxquelles fut joint au XIII^e siècle le territoire de Languidic. Entre 1264 et 1278, fut fondée la Ville-Close d'Hennebont qui devint le chef-lieu de la châtellenie.

La place-forte était bonne et l'on connaît par les récits détaillés de Froissart le rôle qu'elle joua pendant les luttes des Blois et des Montfort. Au cours du xv^e et du xvi^e siècle elle fut le siège d'une capitainerie, mais perdit de son importance à l'époque des guerres de la Ligue, où la citadelle du Port-Louis, alors appelée Blavet, devint le « boulevard » de la Basse-Bretagne.

Blavet servit d'abord de retranchement aux Huguenots, partisans de Henri IV. Assiégé à plusieurs reprises par les troupes ligueuses et emporté d'assaut, le 11 juin 1590, par le duc de Mercœur, il fut remis par lui à Philippe II d'Espagne, qui y fit construire une forteresse sous la direction de Juan del Aguila (1590-1592)². En 1598, la ville fut remise au maréchal de Brissac, Charles II de Cossé, qui n'exécuta qu'en partie l'ordre de démolition donné par Henri IV. En juillet 1611, son fils, François de Cossé-Brissac, acheta la citadelle au marquis de Marigny, Alexandre de Rohan, qui venait de succéder à son père, Louis VI de Rohan, prince de Guémené, dans la charge de gouverneur de la place.

Le maréchal de Brissac, après les troubles provoqués à Blavet par les partisans du duc de Vendôme, en 1614 et en 1616, se retrancha dans la forteresse, sur l'ordre de Louis XIII et en acheva la construction (1616-1622). La ville, devenue le Port-Louis, du nom du Roi, recouvra son activité et commença de s'accroître. Son essor fut un moment compromis en 1625, année où elle fut conquise et pillée par Benjamin de Rohan, duc de Soubise et ses Rochelois qui enlevèrent la flotte royale mouillée dans le port. Pendant la guerre de Trente Ans, les menaces espagnoles firent compléter la citadelle par l'adjonction de la demi-lune (1636). Le cardinal de Richelieu, qui s'intéressait au Port-Louis, en donna le gouvernement à son cousin germain, le maréchal de la Meilleraye, Charles II de la Porte, gendre de François

². Cf. H.-F. Buffet. *La citadelle et les remparts du Port-Louis en Bretagne*, dans *Revue des Etudes historiques*, 1937.

de Cossé-Brissac (1637). C'est ce maréchal, grand maître de l'artillerie, qui construisit l'enceinte urbaine (1649-1652). Il eut pour successeurs, sous Louis XIV, Armand-Charles de la Porte, duc de Mazarin, son fils ³ (1664-1686) et Paul-Jules de la Porte, duc de Mazarin, son petit-fils (1686-1731).

Ces gouverneurs, trop souvent absents du Port-Louis, déléguaient leur autorité à des lieutenants-de-roi qui furent, à l'époque que nous étudions, Jacques de Mallenoë (1644-1664), Charles de Beauregard de Chabris (1664-1699) et Henri-Maximilien Desgraviers (1699-1717). La garnison était généralement de quatre compagnies. Celles-ci furent secondées par des compagnies franches de la Marine après la formation du département maritime du Port-Louis (1690).

En 1695 la citadelle, qui manquait de batteries basses, fut complétée par deux ouvrages avancés dont les feux se croisaient à l'endroit précis où l'ennemi aurait dû placer ses galiotes à bombes pour atteindre la ville. Un de ces fortins fut établi à Loc-Keltas en Larmor et l'autre à Porh-Puss en Gâvres, où ils subsistent encore après avoir été reconstruits au XVIII^e siècle sur les plans de Vauban et bien souvent modernisés. Une troisième batterie de rupture fut aménagée au Port-Louis, près des Poulleo; une quatrième fut placée à Ban-Gâvres en 1704 ⁴. Pour interdire l'accès du port un navire rasé en ponton fut mouillé dans la passe avec de l'artillerie, et, à la bouée de l'amiral, la patache, vaisseau amiral, arraisonna les bâtiments entrants.

La défense mobile de mer était assurée par des frégates légères, au nombre de deux généralement. Elles menèrent une lutte difficile contre les petits corsaires qui « pullulaient » dans les Coureaux, corsaires biscayens pendant les trois premières guerres, jersiais pendant la dernière, flessingois toujours. Il y eut, sous Louis XIV, trois démonstrations

3. Armand-Charles de la Porte et de la Meilleraye, duc de Mazarin, né en 1634, mort en 1719; lieutenant général de Bretagne en 1642; grand maître de l'artillerie en 1648, lieutenant général des armées du Roi en 1654, gouverneur d'Alsace en 1660, épousa Hortense Mancini, nièce du cardinal de Mazarin.

4. Arch. Nat. Marine, B³ 90, f^os 85, 94, 115, 142, 147, 153; B³ 124, f^o 268, etc.

importantes de l'ennemi. En 1674 et en 1696 l'île de Groix fut mise au pillage, mais en 1703, les Anglais furent repoussés. En période d'alertes, les troupes régulières étaient secondées par les milices bourgeoises du Port-Louis (quatre compagnies) et les milices garde-côtes qui furent bien au-dessus de leur réputation.

Ainsi, le Port-Louis resta-t-il, pendant tout le règne qui nous occupe, une place forte de première classe, la plus considérable de la Basse-Bretagne, celle que le duc de Chaulnes choisit comme résidence pour maîtriser la révolte du Papier Timbré (1675). A son importance militaire, la ville joignait une activité commerciale notable, qui ne s'atténua qu'après 1700.

Il ne faudrait pas croire en effet que toute la vie du Bas-Blavet se soit concentrée d'un seul coup à Lorient, en 1666, quand y furent établis les premiers chantiers de la Compagnie des Indes Orientales. Pas un négociant port-louisien n'eut l'idée de quitter sa demeure pour s'installer sur le Scorff où la société parisienne désira toujours être seule, ne supportant que le voisinage de la Marine royale et encore avec quelle peine!

Je n'insisterai pas aujourd'hui sur le commerce du Port-Louis, qui m'entraînerait trop loin⁵. La liste serait assez longue des marchands de la rue de la Pointe et de la rue Basse-Saint-François (rue des Dames), qui envoyaient des navires jusqu'en Norvège et en Irlande, aux Canaries et aux Antilles. Tandis qu'Hennebont, dont la rue Neuve fut bâtie par des armateurs, se spécialisait dans le marché des céréales, le Port-Louis exportait principalement des tonneaux de poissons salés. Chaque magasin de la Pointe ou du Lohic avait sa presse à sardines où l'on confectionnait annuellement de 30 à 40.000 barriques.

Les principaux négociants joignaient d'autres commerces à celui des salaisons; les Bréart de Boisanger, les Le Pel-

5. J'espère publier bientôt la partie de ma thèse de l'Ecole des chartes concernant le Port-Louis sous Louis XIV. Cette thèse fut soutenue en janvier 1935.

letier, les Le Mercier de Coëttavi, les Walsh, les Roullaud, les Drias, les Béard du Desert furent des gros exportateurs de grains. Aux retours leurs navires introduisaient en Bretagne le sel troqué à Guérande, et les vins du Sud-Ouest. Le commerce aux îles d'Amérique, où Arnaud Roullaud notamment eut des concessions importantes, ne réussit pas comme on l'eût voulu, gêné par la concurrence nantaise. Les relations avec le Mississipi entreprises par Alègre, syndic de la ville, ne furent qu'éphémères. Par contre, le port, peu surveillé, attira les retours des cargaisons d'argent rapportées de la mer du Sud par les Malouins, et qui faisaient l'objet d'une contrebande acharnée. L'entrée la plus célèbre fut celle de Michel Chabert avec neuf vaisseaux (1709) ⁶.

Par l'intermédiaire des Compagnies du Sénégal, de l'Asiento et de Saint-Domingue, le Port-Louis eut quelque part à la traite des noirs ⁶. Il faut ajouter enfin qu'il demeura toujours « la retraite assurée et ordinaire des vaisseaux qui naviguent du Nord au Sud ». Il resta l'escale la plus fréquentée de Bretagne, comme il l'avait été pendant toute la période ducale. Il n'était pas rare d'y voir, au mouillage, des flottes de 200 bâtiments marchands qui, pendant les hostilités, recherchaient l'abri de la citadelle.

Comme Saint-Malo, le Port-Louis eut ses corsaires. L'Irlandais Jacques Walsh, en 1657, Michel Gauvaing, Bernard Le Moign, Etienne Gauvaing et Le Bleiz de Kergreh, pendant la guerre de Hollande, multiplièrent les prises. Ils furent distancés cependant par les capitaines malouins qui, à la fin du règne de Louis XIV, se disputaient les magasins de la Pointe pour y déposer leurs riches butins. Duguay-Trouin, Beauchesne-Gouin, Alain Porée, La Moinerie-Miniac, sont les plus célèbres de ces derniers.

Enfin, comme nous le verrons plus loin, la Marine royale ne délaissa pas le Port-Louis, où résidaient le commandant

6. Cf. H.-F. Buffet, *La traite des noirs et le commerce de l'argent au Port-Louis et à Lorient sous Louis XIV*, dans *Revue des Etudes historiques*, oct.-déc. 1935.

et les officiers d'épée. Elle y installa le service des vivres et l'hôpital. Elle y termina généralement les armements, comme faisait souvent la Compagnie des Indes-Orientales. De toutes ces activités, la ville tira, de 1650 à 1700, une assez belle aisance qui reste marquée par la construction de tout un quartier nouveau, avec les fondations de l'église Notre-Dame (1657-1665), du monastère Saint-François des Récollets (1653-1677) et de l'Hôpital général Saint-Louis (1706). De l'époque de Louis XIV datent les rues des Dames, de la Brèche, de la Citadelle, de la Poste et Haute-Notre-Dame, la place Notre-Dame et celle du Marché, bordées de maisons robustes, sobres, aux mansardes sculptées.

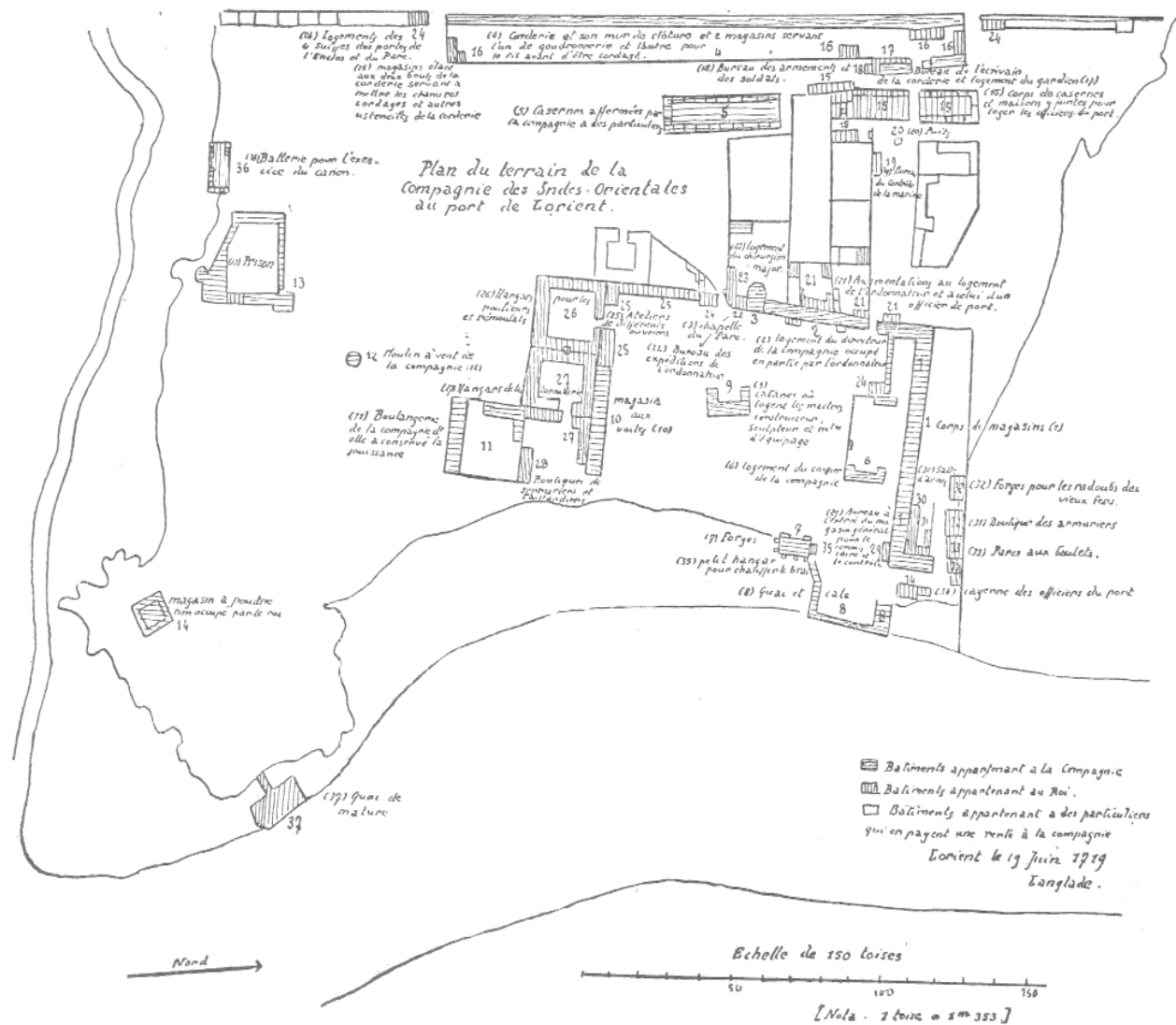
Toutes ces considérations, trop rapides, nous prouvent que jusqu'au XVIII^e siècle, le Port-Louis connut une certaine prospérité. Cette période assez heureuse ne dépassa guère 1700. A la fin du règne de Louis XIV, la misère, commune à tous les ports de mer, s'abattit sur lui plus âprement qu'ailleurs. Il y eut plusieurs causes à sa décadence. La première et la principale fut l'avidité de son cinquième gouverneur, Armand-Charles de la Porte, duc de Mazarin, qui, en 1667, dépouilla les habitants du revenu des « grands et petits devoirs » perçus sur les boissons, que Louis XIII leur avait accordé en 1618. En vain réclamèrent-ils à quatre reprises (1671, 1693, 1698, 1711), la restitution de ces anciens droits. Ils ne purent les obtenir et renoncèrent pour cette raison à améliorer l'hygiène de la ville, les services publics et les ouvrages du port. A l'incurie des gouverneurs, qui laissaient la baie du Drias-Ker s'envaser⁷, il faut joindre leurs excès d'autorité, qui, aux dires de l'ingénieur de Saint-Colombe (1678), rendirent le Port-Louis « odieux et suspect aux marchands ».

7. On prétendait, en 1704, que le banc de Kerso avait été formé par le délestage des navires hollandais qui venaient charger au Port-Louis et que le port avait été comblé par les nombreux déblais que causaient les constructions neuves, et par les « balayures » de la rue de la Pointe (Arch. Nat. Marine, B³ 124, f^o 60, etc.).

En second lieu, quand la juridiction de l'Amirauté, qui s'exerça d'abord à la sénéchaussée d'Hennebont, passa en 1693 au présidial de Vannes, il se commit de « grands abus, sur le fait des formalités », lors des retours de corsaires. Les retards que les juges se permettaient, les droits de voyage excessifs qu'ils prétendaient s'attribuer « dégoutèrent » tous les capitaines d'amener leurs prises au Port-Louis. Ajoutons à cela que la pêche de la sardine fut gravement atteinte par les guerrillas sans merci que les Flessinguois, les Biscayens et les Jersiais, sans parler des Saletins, livrèrent aux malheureux pêcheurs.

Enfin le logement des troupes porta au Port-Louis, comme à tant d'autres villes, un coup fatal : il fit fuir les habitants dont un grand nombre n'avaient qu'une chambre et ne savaient où mettre les soldats. Les exodes de population commencèrent en 1695, s'arrêtèrent un moment et reprirent de plus belle en 1705, où le syndic La Feuillade tâcha d'émouvoir le secrétaire d'Etat Jérôme de Pontchartrain : « Il y a, lui dit-il entre autres choses, dans les compagnies de marine plusieurs soldats qui ont leur familles et de trois ou quatre enfans qu'il me faut loger par l'ordre de M^r le Commissaire : ce qui cause que les habitants de cette ville d'isy et se voyant acablés de taxe comme ils sont, je ne croy pas qu'il en reste les deux tiers de ce qu'il y a, avant qu'il soit un an, car ils sont aux haboy... » Le mal s'aggrava. En 1714, une centaine de maisons se trouvaient vides par suite du départ de plus de « cinq cents communians »⁸. Le Port-Louis se mourait. Il se mourait parce qu'il portait en lui les causes de sa décadence et non pas parce que Lorient l'avait tué. Lorient ne lui prit rien de son activité. Le nouveau port eut, comme nous l'allons voir, une vie toute différente, mieux organisée, beaucoup moins diverse, entre les mains de la Compagnie des Indes Orientales d'abord, de la Marine royale ensuite.

8. Arch. Nat. Marine, B³ 90, f^{os} 22, 32 et 69; B³ 129, f^o 446; B³ 222, f^o 207, etc.



Arch. Nat. Marine B³ 258, f^o 213.

L'Arsenal de Lorient le 19 Juin 1719, jour de sa remise à la Grande Compagnie des Indes.

Le chantier de la Compagnie des Indes-Orientales.

La Compagnie des Indes-Orientales, fondée officiellement en août 1664, avait songé, dès le mois d'avril précédent, à s'établir au Port-Louis, mais avait ensuite abandonné cette idée, préférant Le Havre, aux portes de Rouen et de Paris. La guerre survenue sur ces entrefaites, la menace anglaise et l'insécurité de la Manche firent revenir les directeurs à leur première décision et, sans d'ailleurs abandonner la Seine, ils se fixèrent sur le Blavet, en 1666 ¹.

Jégou a cru voir dans cet établissement le terme des démarches et des machinations du duc de Mazarin, dont le père avait armé au Port-Louis plusieurs navires de la Compagnie de Madagascar ². C'est vraiment faire grand honneur à ce demi-fou que de le croire capable d'influencer les décisions de Colbert et sa correspondance, au surplus, ne garde aucune trace d'intrigues en faveur du Port-Louis. Mazarin était un homme insupportable et l'on se défiait de lui. Cette défiance fut sans doute la seule cause de la fondation de Lorient. La preuve en est dans un mémoire, daté d'avril 1664 et conservé dans les archives de la Compagnie des Indes, mémoire qui signale comme une très forte « incommodité » du Port-Louis, le fait que « le propriétaire, étant gouverneur du fort, est toujours le maître de ce collège, principalement dans une minorité » ³.

J'ai déjà rapporté d'autre part les remarques de Massiac de Sainte-Colombe assurant, en avril 1678, que « l'autorité absolue des grands seigneurs qui avaient fait du Port-Louis comme une place d'armes pour leurs fins particulières », l'avait « rendu odieux et suspect aux marchands » et que ces

1. Arch. du Min. des Colonies, C² 2, f^o 100. Déclaration royale de mai 1666.

2. Arch. de Monaco, S 24, et Bibl. Nat., Mélanges Colbert, 121 bis, f^o 671, etc.

3. Arch. Min. Colonies, C² 2, f^o 84, Mémoire de Gentilot.

derniers n'avaient pas trouvé « de seüreté à s'y establir »⁴. C'est ce qu'affirmait encore, cent ans plus tard, l'ingénieur Rallier, dans une lettre où il précisait que « la Compagnie des Indes eût préféré s'établir au Port-Louis plutôt qu'à Lorient, si des principes d'indépendance ne l'eussent éloignée d'une place où elle craignait de voir son autorité compromise avec celle des commandants militaires »⁵.

Colbert, l'ennemi de Fouquet, se méfiait à juste titre des La Meilleraie-Mazarin qui déployèrent une trop grande activité contre le surintendant, et donnèrent ainsi à penser que sa défaite était pour eux une victoire et que, lui parti, ils seraient les maîtres⁶. La conduite du maréchal de La Meilleraie pendant les guerres de la Fronde, quoiqu'en apparence loyale, n'avait pas été très claire : Vauban laissa entendre, en 1683, qu'il fortifia le Port-Louis dans un dessein tout semblable à celui de Fouquet fortifiant Belle-Isle, c'est-à-dire qu'il y travailla pour ses « fins particulières »⁷.

Ainsi l'on conçoit clairement que la Compagnie des Indes-Orientales, décidée à se fixer sur le Blavet, ait cherché à s'établir dans la seigneurie des princes de Guémené moins redoutables et plus éloignés que les ducs de Mazarin. Il ne faudrait donc pas croire, comme on l'a dit quelquefois, qu'elle ait quitté le Port-Louis par besoin de sécurité et par besoin d'eau. Le Port-Louis en effet était une place-forte et n'a jamais manqué de sources, tandis que Lorient sous Louis XIV resta toujours sans fortifications et sans aiguades⁸. Si l'on veut une cause seconde, elle est dans le prix des terrains, plus chers et plus morcelés aux environs du Port-Louis qu'ailleurs. Une corde de terre en juin 1669, se payait une livre à Lorient et, au Port-Louis, 12 livres en mars 1670⁹.

4. Arch. Nat., K 1152, n° 29 bis.

5. *Annuaire du Morbihan*, 1877, p. 49, article de Rosenzweig.

6. Lair (J.), *Nicolas Fouquet*, Paris, 1890, in-8°, t. II, p. 7.

7. Arch. du Comité technique du Génie, carton du Port-Louis.

8. Arch. Nat. Marine, B³ 60, f° 577; B³ 117, f° 458; B³ 129, f° 366, etc.

9. Arch. notariales du Port-Louis. Fonds Hamonic.

Le choix pouvait se porter sur plusieurs emplacements commodes. Le Kernevel, en face de la ville, semblait devoir attirer l'attention grâce à la forte déclivité de sa plage qui facilitait les réparations de navires. Une carte, antérieure à 1666, porte ces mots significatifs : « Kernevel propre à la construction des vaisseaux ¹⁰ ».

Colbert de Terron, en septembre 1665, nota les mérites de l'île Saint-Michel, « avantageusement située pour l'établissement d'un grand astelier à construire et radouber des navires... » Il parla aussi de Saint-Christophe, « où il reste de basse mer trois brasses d'eau pour tenir des vaisseaux et les caranner fort à l'abry de tous temps ¹¹ ».

Ce ne fut pas Saint-Christophe qui fut choisi par la Compagnie des Indes-Orientales, mais une petite baie voisine protégée par la pointe rocheuse du Bec-er-Rohellec et située dans la dépendance du manoir en ruine du Faouédic.

Une déclaration royale de mai 1666 permit à la Compagnie de construire au Port-Louis et au Faouédic « des ports, quais, chantiers, magasins et autres édifices nécessaires à la construction de ses vaisseaux et à l'armement de ses flottes ». En outre, Louis XIV concéda « à la dite Compagnie... les places vaines et vagues et inutiles » qui se trouvaient lui appartenir « tant dans la dite ville du Port-Louis et hors des murs d'icelle qu'au dit lieu » du Faouédic.

Il serait faux de prétendre que, par cette déclaration, le Roi n'offrait rien, n'ayant rien. Le port, les quais et la partie basse tout au moins des cales de construction allaient se trouver forcément sur terrain maritime. Ce terrain dépendait du Roi.

Le Parlement de Bretagne, avant d'enregistrer les lettres de mai 1666, en ordonna la publication aux prônes et aux marchés d'alentour, et décida qu'il serait fait « procès-verbal, plan et figure » des lieux, par François Le Febvre de

10. Bibl. Nat. Estampes, Va 119.

11. Bibl. Nat. Cinq-cents de Colbert, 291, f^o 171.

l'Aubrière, conseiller rapporteur, en présence du procureur général du Roi ¹².

Le terrain fut acquis par la Compagnie le 31 août 1666. Les bornes furent posées devant Paul du Vergier, sénéchal d'Hennebont, et Jean Le Gouvello, procureur du roi, assistés du greffier, Claude Le Milloc'h, et de l'huissier, Jean de la Grée. La Compagnie était représentée par Denis Langlois, directeur général, Jean Bréart de Boisanger, caissier, et par son procureur Gilles Marquer. Le lieutenant-de-roi Beauregard de Chabris et le syndic d'Hennebont étaient présents, ainsi que Thomas Dondel, fermier du domaine.

Les paysans et les petits seigneurs expropriés ne firent aucune réclamation. Seuls, les procureurs du prince de Guémené réclamèrent la vérification des lettres patentes par le Parlement de Bretagne. Malgré cette opposition le débordement eut lieu, « tant de l'étendue de ce que peut couvrir la mer... que des terres joignantes la baye... »

Le 31 août, le 1^{er} et le 2 septembre, furent mesurés les différents terrains achetés à des particuliers. Le tout couvrait une superficie de quinze journaux et sept cordes (7 ha. 336) ¹³.

Denis Langlois, directeur général, avait acquis la lande du Faouédic, tant pour y « poser les chantiers » que pour y bâtir des logements et des magasins. Il se mit à l'œuvre aussitôt. Ce ne fut pas chose facile. Il eut beaucoup de peine à former ses ateliers et à réunir les charpentiers nécessaires pour la construction des navires. Le lieutenant-de-roi du Port-Louis dut employer la force et envoyer des soldats pour surveiller le travail ¹⁴. Grâce à cette protection, l'entreprise fut menée à bien.

En novembre 1666, la Compagnie avait déjà employé 36.000 livres aux frais et constructions du Port-Louis et du Faouédic, où elle avait en magasins pour 21.671 l. 19. s. 1 d.

12. Arch. d'Ille-et-Vilaine, B, reg. 227, f^o 6.

13. Arch. Nat., K 907, n^o 3, et Arch. du château de Brangolo (Inzinac), publication par Jégou.

14. Bibl. Nat., Mélanges Colbert, 141, f^o 371.

Son personnel se composait d'un caissier, le marchand port-louisien Jean Bréart de Boisanger, d'un écrivain, d'un garde-magasin, d'un capitaine d'équipage, d'un maître-charpentier, Antoine Looman et d'un maître tonnelier assistés de quatre compagnons ¹⁵.

En février 1667, Looman construisait deux frégates de 150 tx et un vaisseau de 1.000 tx qui devait être le premier d'une dizaine de navires que la Compagnie projetait de construire. Ce vaisseau est pour moi d'une importance primordiale dans l'histoire de Lorient, car, si la construction des frégates ne pouvait produire aucun effet sur les populations voisines habituées à en voir de semblables sur les chantiers du Port-Louis, par contre le bâtiment de mille tonneaux devait faire naître une admiration profonde chez les marins de la région. Seul, il retint l'attention. Il avait un nom officiel, celui de *Soleil-d'Orient*, mais la plupart des documents le désignent plus simplement sous le vocable de *l'Orient* ¹⁶.

Allez demander à un pêcheur port-louisien le nom d'un manoir en ruine dans la paroisse de Plœmeur! Personne ne connaissait le mot de « Faouédic »; tout le monde savait au contraire qu'il se construisait sur le Scorff un navire extraordinaire qu'on appelait *l'Orient* et tout le monde donnait un nom aux chantiers de ce navire : c'étaient les chantiers de *l'Orient*!

On remarquera, d'autre part, que, le 2 août 1667, le recteur de Plœmeur baptisa le fils d'un « charpentier travaillant à l'*Oriental* ». Ce terme s'applique encore très bien au vaisseau le *Soleil-d'Orient* puisqu'on disait le *Bayonnais* pour le *Saint-Jean-de-Bayonne*. Plus tard, selon l'habitude, on oublia l'origine du nom et, s'attachant à l'idée, on dit aussi bien « le lieu d'Orient ou de l'Orient ».

L'établissement du Faouédic en 1666 fut certainement des plus simples. Pour faire les *cales de construction*, on se

15. Arch. Min. Colonies, C² 2, 1^o 230.

16. Dornis, *Recueil... concernant la Compagnie des Indes Orientales*, Paris, 1753, 4 vol. in-4^o, pp. 277, 288, 290, 364 du tome I, etc.

contenta d'aplanir le terrain, de l'empierrier et de lui donner l'inclinaison suffisante¹⁷. On construisit à côté de ces cales des « *hatelliers* » pour abriter le travail des ouvriers et le logement du maître-charpentier qui se trouva par la suite fâcheusement placé au milieu du parc. L'armement des deux frégates, l'*Aigle-d'Or* et la *Force*, qui eut lieu d'octobre 1667 à mars 1668¹⁸, dut amener des perfectionnements dans l'outillage du chantier, mais peut-être est-ce au Port-Louis que cet armement eut lieu. La Compagnie possédait en effet un magasin dans cette ville. Le directeur et le caissier y demeuraient. On y trouvait toutes les ressources nécessaires qui manquaient encore au Faouédic : voileries, tonnelleres, corderies, magasins à vivres et à vin, fours, moulin, etc.

En janvier 1669, au retour du *Saint-Jean-Baptiste*, deux directeurs, Etienne Chanlatte et Claude Gueston, furent dépêchés au Port-Louis pour visiter la cargaison et « pourvoir à tout ce qui seroit nécessaire au dit lieu pour le bien et avantage de la Compagnie ». Ils devaient examiner surtout s'il était nécessaire d'édifier des *magasins* au Faouédic, en lever les plans, et dresser un état de la dépense qu'il convenait d'y faire. Cette dépense ne devait pas être trop importante, quoique les navires aient, à cette même date, été invités à faire leur retour au Port-Louis pour éviter les dangers de la Manche. Il s'agissait donc d'aménager Lorient, mais d'y apporter beaucoup d'économie, la somme octroyée ne devant pas dépasser 30.000 livres, d'après une décision du 30 mars¹⁹.

Claude Gueston, le 20 avril passa marché pour la charpente et les combles des *logements* du chantier, qui, le 5 août, n'étaient pas terminés.

Le 25 juin, il acheta pour 1.346 livres à divers propriétaires, 16 journaux et 56 cordes de « landes rases et brières ». Ce terrain était limité à l'ouest par une ligne droite allant

17. Arch. Nat. Marine, B³ 117, f^o 457.

18. Bibl. Nat. Mélanges Colbert, 62, f^o 1.

19. Dornis, *op. cit.*, p. 237.

du Scorff au ruisseau du Faouédic, ligne qui sépare aujourd'hui l'arsenal de la ville. Les possessions primitives de la Compagnie, que l'on appela dans la suite le *Parc*, n'étaient entourées jusque-là que d'un « gourglé » ou mauvais fossé. Gueston se proposa d'enfermer dans une muraille l'ancien et le nouveau terrain qui formaient un ensemble d'une trentaine de journaux (15 ha. 456).

A la même époque, furent édifiés les magasins, groupés plus tard sous le titre de *magasin-général* et destinés à « serrer les agrès, victuailles et autres choses dépendantes des débarquemens ». Ils remplacèrent peu à peu les entrepôts du Port-Louis.

A côté des logements ouvriers, achevés en 1670, on construisit une petite *chapelle* où fut célébré un mariage en 1671.

En novembre 1673, la Compagnie pria David Grenier de Cauville de quitter l'établissement du Havre qu'il dirigeait et dont on ne voulait plus se servir, pour se transporter au Port-Louis « et ordonner au dit lieu de toutes choses ». Il demeura quatre ans dans le pays et mit vraiment Lorient au point. C'est lui, semble-t-il, qui groupa autour des chantiers les différents ateliers pour ouvrages légers dont on se fournissait auparavant en ville.

Seules, des forges avaient été bâties sur le Scorff dès 1671. En 1674, le magasin des fûtailles était encore au Port-Louis, mais le 10 février 1675 des tonneliers furent embauchés pour travailler à Lorient²⁰.

Dans l'établissement ainsi constitué, au centre et à côté du logement principal, Grenier de Cauville fit édifier une *chapelle* solide et définitive. Elle fut construite en 1675 par le maître-architecte Louis Trouillard, auteur de Notre-Dame et de Saint-François du Port-Louis. Son plan était rectangulaire et mesurait 20 pieds sur 44. Les murs étaient percés

20. Pour toute cette partie mes sources sont Dernis, *op. cit.*, et Arch. notariales du Port-Louis, fonds Hamonic. L'ouvrage capital sur la Compagnie est Kaepelin (Paul), *Origines de l'Inde française. La Compagnie des Indes Orientales et François Martin*, Paris, 1908, in-8°.

de deux baies latérales et d'une petite fenêtre de façade au-dessus du porche. Jean Le Prado, maître-charpentier port-louisien, la couvrit d'un « lambris fait en berceau » et la surmonta d'un petit dôme.

En 1676 fut exécuté le projet de Claude Gueston. Pierre Périot, dit la Poussière, maître-maçon de la rue Haute-Saint-François au Port-Louis, construisit la *muraille* qui devait jusqu'en 1698 contenir tout Lorient et séparer plus tard l'agglomération en deux groupes : « le dedans et le dehors de l'enclos ». Les charrois de pierre furent effectués par les paysans des environs.

L'année suivante, Grenier de Cauville fit construire le long du nouveau mur la *corderie*, qui depuis lors n'a jamais changé de place : (marchés de janvier et d'avril 1677). En même temps (février-juin) fut bâtie la *boulangerie*. Il me paraît justifié d'attribuer à cette même période la construction du moulin à vent sur « la montagne de Lorient », lieu où l'on a depuis dressé la tour du port.

Le successeur de Cauville fut Siméon des Jonchères, commissaire principal de 1677 à 1687. C'est lui qui, le premier, fixa son domicile à Lorient, vers 1680. Il réédifia pour son usage personnel et celui des directeurs-députés, le logement principal de 1670. Il en fit une demeure « fort spacieuse, estant composée de plus de huit chambres de plain-pied en bas et autant au-dessus ²¹ ». C'est du moins ainsi que se présentait cette demeure à l'époque de Céberet et de la visite à Lorient de M^m de Sévigné (11 août 1689).

En octobre 1681, Pierre Périot reconstruisit en matériaux solides les logements d'ouvriers situés entre la corderie et la chapelle. Ils avaient été construits « à pique », sur pilotis et leurs bois pourrissaient ²².

Le 13 septembre 1683, lors de la réformation du domaine royal, la princesse de Guémené déclara, parmi les terres qui relevaient d'elle à foi et hommage à cause de sa seigneurie

²¹. Arch. Min. Colonies, C² 6, f^o 258.

²². Arch. Nat. Marine, B³ 113, f^o 160.

de Tréfavén, « le lieu nommé Lorient clos et ansaint de muraille pour le service de la compagnie des Indes-Orientales. Dans laquelle ansainte il y a chapelle, maisons, gardains des directeurs, officiers et manœuvriers, magasins cordiers, poudrerie et four à biscuit, moulin à vant, forges, bois de haute fûtaye...²³ ». Voilà, tel que nous le retrouvons dans un inventaire de 1698 et dans le plan que nous publions, « l'établissement de Lorient dans la première période de son histoire (1666-1689).

Après 1689, l'influence de la Compagnie fut négligeable sur le Scorff. Sans doute dans sa dernière période de prospérité relative (1698-1704) consacra-t-elle quelque argent à embellir la chapelle et la maison des directeurs, à aménager d'autre part une souille en terrain d'échouage, mais ce sont là de bien petites dépenses.

L'estimation de Lorient était de 77.803 l. 9 s. 1 d. en 1684. Ce chiffre exagéré fut ramené en 1687 à 60.000 l. En 1697, je trouve 86.854 l. 7 s. 7 d.; en 1698, 121.236 l. 2 s. 4 d.; en 1702, 127.760 l. 12 s. 4 d.²⁴. L'accroissement continu de ces chiffres n'est dû, de toute évidence, qu'au besoin de la Compagnie d'équilibrer son bilan et de cacher, par des estimations toujours plus fausses, l'énorme somme de ses dettes.

Après avoir étudié l'établissement de Lorient en lui-même, arrêtons-nous maintenant sur le personnel qui en assurait le fonctionnement. La haute main des affaires au moment des armements et des retours importants appartenait à des directeurs députés par leurs collègues.

Ces directeurs, qui, avant la réforme de la Compagnie en 1685, pouvaient faire partie de la chambre générale de Paris ou d'une chambre particulière de province, furent très nombreux. Je ne puis ici que donner leurs noms. Ce furent : Denis Langlois, directeur général (1666, 1667, 1668); Pierre Gellée, commissaire général des armements (1666); Etienne

²³. Arch. dép. du Morbihan, E. Fonds Guémené, 35.

²⁴. Arch. Min. Colonies, C² 5, f^o 78; C² 6, f^o 62; C² 7, f^o 217; C², registre sur Lorient, 1698; Arch. Nat. Marine, B³ 117, f^o 451.

Chanlatte, directeur général, trésorier de France à Caen (1669, 1670, 1671); Claude Gueston, directeur général (1669, 1670, 1671); Barthélemy Blot, directeur général (1670, 1671); François Valleton (1671); Chappellier (1671); Antoine Laisné de la Briendière (1673); David Grenier de Cauville, directeur en la chambre de Normandie (1674, 1675, 1676, 1677); Claude Céberet du Boullay (1685, 1686, 1687, 1689, 1690, 1691, 1692); Gouault (1687, 1691, 1692, 1697); Bar, marchand (1688); Le Febvre, trésorier de la marine (1688); Toussaint Bazin, conseiller à l'hôtel de ville de Paris (1691, 1698, 1699, 1700, 1701); Rousseau, ancien échevin de Paris (1697); Charles Bréart de Boisanger (1702, 1703); de Foucherolles (1706); Hébert (1706) ²⁵.

Ceux d'entre eux qui revinrent à Lorient plusieurs années de suite eurent une certaine influence sur les destinées de l'établissement; les autres sont passés trop vite. Certains de ces directeurs trouvaient la vie morose dans ce chantier. En 1697, Gouault écrivait lettre sur lettre pour se faire rapatrier ²⁶. D'autres au contraire s'en arrangeaient fort bien. Tel était Céberet du Boullay, l'hôte de M^{me} de Sévigné. On connaît la description de Lorient datée du 13 août 1689 : « C'est là qu'on reçoit les marchands et les marchandises qui viennent de l'Orient. Un M. Cebret qui arrive de Siam et qui a soin de ce commerce, et sa femme qui arrive de Paris et qui est plus magnifique qu'à Versailles, nous y donnèrent à diner. Nous fîmes bien conter au mari son voyage qui est fort divertissant. Nous vîmes bien des marchandises, des porcelaines et des étoffes; cela plaît assez... ».

Les frais de voyages « d'un de Messieurs » à Lorient étaient, en 1699 de 8.000 l., chiffre élevé si l'on songe que le commis-entretenu ne touchait que 2.000 l. pour un travail de toute l'année ²⁷.

²⁵. Dernis, *op. cit.*; Arch. Min. Colonies; Arch. notariales du Port-Louis; Arch. Nat. Marine, B³; Arch. de l'Arsenal de Lorient et de l'Arsenal de Brest.

²⁶. Arch. Min. Colonies, C² 7.

²⁷. Arch. Min. Colonies, C² 8, f^o 90.

Ce *commis-entretenu* faisait la besogne pendant l'absence des directeurs. D'abord contrôleur et caissier, il abandonna bientôt la caisse et le contrôle à un subalterne et se fit appeler aussi « directeur ». Les commis qui eurent le plus d'influence furent : Arnaud Roullaud, marchand du Port-Louis, qui géra les affaires de la Compagnie de 1669 à 1674; Siméon des Jonchères, dont l'intendant de Brest eut beaucoup à se plaindre et qui fut destitué en décembre 1687 après dix années de service; Jean Le Mayer, enseigne de port à Brest et capitaine de port à Lorient qui fut commis de 1688 à 1704, avec plusieurs interruptions dues à des voyages aux Indes; Adrien Le Chevalier, contrôleur et caissier de 1689 à 1701; Verdier, qui de 1704 à la ruine de la Compagnie, géra seul les affaires bien diminuées qu'elle avait encore à Lorient.

A côté du commis-principal et du caissier-contrôleur, un écrivain, un garde-magasin et, plus tard, un aumônier, constituaient tout le personnel entretenu.

Au début, Lorient ne fut qu'un *chantier de construction*. Antoine Looman y entreprit deux frégates de 150 tonneaux et l'*Orient* ou le *Soleil-d'Orient*, vaisseau de 1.000 tonneaux. Sa coque et son jardin furent peints en « verdelet » en avril 1670. Il sortit du Port-Louis le 6 mars 1671.

Il fallut attendre quinze ans et la refonte totale de la Compagnie en 1685 pour voir renaître à la vie les cales de construction abandonnées.

En juillet 1687, Desclouzeaux, intendant de Brest, fit recruter des charpentiers de Douarnenez à Quimperlé et mettre en chantier le *Florissant* qui devait avoir 600 tonneaux. Commencé par un constructeur malouin, achevé par le célèbre Hubac, il quitta le Port-Louis pour Suraté, le 19 avril 1688. Cette même année, le *Saint-Nicolas*, houcré de 120 tonneaux, fut construit pour partir aux Indes²⁸.

28. Arch. Arsenal Brest, 1 E. 16, p. 57, et 1 E. 19, pp. 24, 118, 127, 195, 306, etc. Documents communiqués par M^{lle} Simone Goubet, archiviste-paléographe, auteur d'une très bonne thèse sur Desclouzeaux.

Plus tard, quand le roi eut réquisitionné Lorient, Pierre Coulomb « charpentier » royal, offrit par trois fois ses services à la Compagnie. De ses mains sortirent : le *Pont-chartrain* (500 tx; mise en chantier, juin 1694; sortie du Port-Louis, 1^{er} avril 1695); le *Maurepas* (500 tx; mise à l'eau, octobre 1698; sortie du Port-Louis, 19 février 1699); la *Perle-d'Orient* (200 tx; mise en chantier, mai 1699; sortie du Port-Louis, 2 mars 1700). Le 1^{er} mars 1700, Coulomb commença le *Héros* mais il fut arrêté dans son travail par Jérôme de Pontchartrain qui acheta ce vaisseau pour le roi²⁹.

Plus encore que chantier de construction, Lorient fut pour la Compagnie un port d'armement. Sur 176 bâtiments qui furent envoyés aux Indes par les Directeurs ou leurs concessionnaires, 83 furent armés sur le Scorff. Dans la première période (1668-1684), qui ne fut pas brillante, il y eut en moyenne un armement par an. Ensuite, après la réorganisation de la société par Seignelay, il y eut des envois plus nombreux. Trois navires sortirent en 1685, 1687, 1690; quatre en 1688, 1699 et 1700; cinq en 1692, 1698, 1701 et 1704; six en 1695; mais, par contre, les années 1689 et 1703 n'enregistrèrent que deux départs; 1691, 1693, 1694 et 1697, un seul, et 1696, aucun. Après 1705, le commerce des Indes étant passé presque tout entier entre les mains des Malouins, le port de Lorient n'arma plus (sauf en 1707 et 1711)³⁰.

Les navires équipés par la Compagnie nécessitaient plus de travail que les autres. Une fois radoubés, ils devaient encore être doublés pour pouvoir résister à l'action corrosive des mers chaudes. Le doublage en planches était fixé à l'aide d'une infinité de clous dont la pose, écrivait Desclouzeaux, intendant de Brest, « est avec l'achat des dits clouds, la despence la plus considérable ». Le doublage du *Coche* (500 tx), en 1684 fut estimé 8.228 l. Aussitôt après cette opération délicate, le navire était armé. Les matelots destinés

29. Arch. Nat. Marine, B³, et Arch. Arsenal Lorient, 1 E.

30. *Id.*, et Arch. Min. Colonies.

à faire le voyage, mettaient, avant de partir, la dernière main à l'armement.

Le recrutement des équipages était toujours difficile, surtout à l'époque des guerres où la Marine, qui passait la première, n'arrivait même pas à compléter ses effectifs. Les levées étaient effectuées par les commissaires des classes de Nantes, de Vannes et du Port-Louis. Les nouvelles recrues recevaient une partie de leur solde et quelquefois disparaissaient avec cette somme. Les Indes ne terrifiaient pas, mais les îles d'Amérique où l'on faisait escale, avaient une fâcheuse réputation. La Compagnie réagissait de son mieux. Elle était plus attentive à la santé de ses hommes que la Marine royale. Elle leur donnait plus de linge à changer et les nourrissait mieux. Les directeurs entendaient faire faire eux-mêmes leur biscuit et leurs salaisons, disant que lorsqu'on les forçait à prendre les vivres du munitionnaire du roi, ils ne ramenaient pas en France la moitié des équipages.

L'approvisionnement ou « avictuaillement » se fit par l'intermédiaire des marchands port-louisiens. Le pain était fourni par les maîtres boulangers Jean Salmon et Jean Testeau, les viandes salées par Thomas Le Diorc'h et Pierre Craver. Ils furent remplacés vers 1685 par l'entrepreneuse Jacqueline Pérénès, commerçante de premier plan³¹.

Le vin et l'eau-de-vie arrivaient en barques, de Nantes, de Bordeaux et de La Rochelle. On les chargeait à la dernière minute quand les navires étaient mouillés sous le Port-Louis. C'est là aussi qu'ils prenaient leur eau, recevaient la poudre, les vivres et les marchandises d'exportation.

Les cargaisons embarquées pour les Indes étaient composées généralement de tissus (toiles de Bretagne, draps du Languedoc), de vêtements, de quincaillerie, de mercerie, de corail, et de tous les « effets » inutilisés par la Compagnie (canons de fer, boulets, saumons de plomb, ancres, cordages, goudron).

31. Arch. notar. Port-Louis, Hamonic.

En temps de guerre, quand les soldats nécessaires aux batteries occupaient trop de place, on restreignait les cargaisons et l'on embarquait surtout de l'argent. Piastres et barres arrivaient au Port-Louis par voitures escortées de cavaliers en arme. Le métal précieux échangé à Cadix contre des marchandises françaises, était dirigé sur Gênes. De Gênes il venait à Marseille et gagnait souvent la Bretagne avec un certain retard. On ne partait jamais sans lui. Au besoin on en empruntait pour hâter un peu le départ. -

L'argent une fois embarqué, les passagers montaient à bord, si le vent était favorable. Ils attendaient parfois longtemps. Les hôtelleries du Port-Louis étaient nombreuses. Les principales enseignes étaient celles de *Saint-Yves*, près de la Grande-Porte, de la *Grande-Maison*, place Notre-Dame, et, dans le quartier de la Pointe, celles de *la Rose*, du *Pavillon-Royal*, du *Croissant*, du *Petit-Louvre*, de *Versailles*, de la *Ville de Saint-Malo* et du *Fort-Dauphin* ³².

Les voiles mises, les vaisseaux sortaient solennellement de la rade en saluant la forteresse de sept coups de canon. Elle leur en rendait trois. Les départs au mois de mars étaient considérés comme trop tardifs : « les voyages des navires qui ne partent pas en janvier ne sont pas heureux ». Cependant janvier ne compte que deux envois, alors que février en compte huit; mars douze et avril quatorze. Les causes de retard étaient nombreuses : difficulté des emprunts, des achats de cargaison, de l'armement, de l'approvisionnement, du recrutement des équipages. Il faut ajouter les vents : En 1700, le *Phelypeaux* et la *Perle-d'Orient* attendirent cinquante-trois jours avant de sortir du Port-Louis.

Pendant les hostilités, les navires de la Compagnie étaient escortés par des vaisseaux de guerre, au moins jusqu'au cap Finisterre. Ils étaient eux-mêmes armés. Au temps de la Ligue d'Augsbourg, on les réunit en escadres avec des bâtiments royaux qui faisaient la course aux Indes. Succes-

³². Arch. notar. Port-Louis, Hamonic.

sivement Duquesne-Guiton (24 février 1690), Dandennes (26 mars 1692), Serquigny (1^{er} avril 1695) sortirent à la tête de ces flottes mixtes. Le 12 avril 1703, M. de Fontenay et, le 23 avril, Des Pallières reprirent les errements de la guerre précédente.

La raison de sécurité fit conserver le Port-Louis comme port de retour, quoiqu'il eut été moins coûteux de revenir directement au Havre et de n'affréter les barques de transport que pour la remontée de la Seine jusqu'à Rouen où les ventes eurent lieu d'abord.

De 1668 à 1715, il y eut quinze années sans désarmements pour la Compagnie à Lorient. Douze années ne virent qu'un désarmement, neuf années en virent deux, cinq années en virent trois. En 1684, 1701 et 1712, quatre navires revinrent au Port-Louis. Par exception en 1702, il y eut cinq retours.

Au début, les vaisseaux ne faisaient que reconnaître le Port-Louis. Ils y déposaient malades et passagers, y chargeaient des « rafraîchissements » pour « régaler » l'équipage épuisé, recevaient la visite du lieutenant-de-roi, des officiers et des dames de la ville, qui ne pouvaient « acheter aucune chose » et remettaient à la voile.

Après 1673, les retours tendirent à se faire de moins en moins au Havre, mais en 1679 on considérait encore que c'était là un pis-aller. Les bâtiments revenaient généralement en juillet-août. A peine avaient-ils mouillé dans la rade que déjà leurs cargaisons étaient transbordées dans des barques qui les emportaient à Rouen ou à Nantes. Une décision de 1669 voulait que les marchandises fussent vendues sur échantillon à Paris et délivrées au Port-Louis et c'est sans doute en vue de construire un magasin de déchargement que Gueston et Blot achetèrent en mars 1670 le terrain de la place Dauphine (place du Tertre), voisin de la Porte de la Pointe, mais le magasin ne fut jamais bâti. Les ventes au début se firent le plus souvent au Havre, puis à partir de 1680 à Rouen, en septembre-octobre. A dater de 1691, à cause de la guerre et de l'insécurité de la Manche, elles eurent lieu à Nantes ³³.

33. Arch. Min. Colonies. C².

Ces cargaisons exotiques, qui ne faisaient, le plus souvent, que passer d'un bateau dans l'autre étaient composées principalement de toiles de coton blanches ou peintes, dont le débit fut contrecarré en France à la suite des réclamations des industriels métropolitains. Elles devaient être soumises à la marque qu'appliquait l'intendant ou son subdélégué. La vente des toiles peintes fut plus sévèrement interdite que l'autre. Le poivre et le salpêtre furent aussi parmi les principales marchandises d'importations. Outre ces denrées, il faut noter les étoffes de soie, les cravates brodées, les étoffes d'écorce, le cuir de buffle, les « drogueries », le thé, les épices, l'indigo, la cire à cacheter, les porcelaines, laques et vernis de Chine et du Japon, le bois de Sapan, etc.

Il serait difficile de déterminer exactement le prix des cargaisons qui passèrent au Port-Louis, car nous nous trouvons en présence de trois chiffres : le prix d'achat, le prix de vente à l'estimation et le prix de vente réel.

Si les denrées officielles étaient vendues à coups de placards et d'affiches à Rouen et à Nantes, d'autres marchandises, plus ou moins clandestines, se débitaient au Port-Louis, malgré les efforts des directeurs généraux et contre la loi. On permettait aux officiers de commercer pour leur compte personnel jusqu'à concurrence d'un certain prix, et les étoffes que M^{me} de Sévigné admira tant à Lorient, avaient été ramenées du Siam par Céberet; mais beaucoup de capitaines dépassaient sans vergogne les limites autorisées. Ils n'étaient guère gênés au Port-Louis, car les juges de l'Amirauté chargés d'inspecter les navires habitaient, d'abord à Hennebont, ensuite à Vannes, c'est-à-dire fort loin. Souvent d'ailleurs le surcroît de pacotilles était débarqué à la Martinique et rapatrié par d'autres marchands. Parfois, comme en 1706, on vit des négociants port-louisiens, de connivence avec les officiers, faire un commerce illicite aux dépens de la Compagnie.

Mais qu'étaient ce petit trafic clandestin et ces ventes secrètes dans l'ombre des souterrains de la rue de la Pointe

au Port-Louis? Qu'était-ce en comparaison des grandes ventes de Rouen et de Nantes? A vrai dire, les Etats de Bretagne se sont durement trompés quand ils ont cru que la Compagnie des Indes-Orientales attirerait « l'abondance et la richesse dans le pays ». En effet, à bien réfléchir, le Port-Louis ne fut qu'un port de départ, un embarcadère et rien de plus; Lorient, un port d'armement et de désarmement où entraient et d'où sortaient, en moyenne, deux navires par an.

Une seule chose sauva la Compagnie d'une faillite définitive et totale, ce fut l'intervention de Seignelay, en 1684. Une seule chose sauva Lorient d'une ruine complète et absolue, ce fut l'intervention de Seignelay, en 1689, qui réquisitionna les chantiers pour la Marine royale.

L'Arsenal royal de Lorient.

Quand la Marine royale s'installa à Lorient, en 1689, ce n'était pas la première fois qu'elle en utilisait les chantiers. Déjà pendant la guerre de Hollande elle y avait réparé ses navires, notamment le *Superbe*, l'*Invincible*, le *Foudroyant* et la *Légère* (1678) ¹.

Après la paix de Nimègue, la Compagnie des Indes-Orientales se trouva dans une situation très critique et fut, comme je l'ai dit, réorganisée sur de nouvelles bases. Seignelay, qui en confia la gestion à douze capitalistes, la mit tout entière dans ses mains et chargea l'intendant de Brest, Desclouzeaux, de surveiller très étroitement les armements de Lorient.

Desclouzeaux passa sa première inspection en décembre 1684, il proposa d'établir dans le « petit arcenal » un écrivain des plus habiles pour l'ordre du magasin et les ouvrages des vaisseaux, d'y entretenir un bon maître d'équipage et un

1. Arch. Min. Colonies, C²4, f^o 254.

bon maître charpentier et d'obliger Boisseau, commis des classes à Vannes, à faire sa résidence au Port-Louis. En juillet 1685, l'intendant de Brest, au cours d'une visite de Lorient en compagnie du directeur Ceberet, insistait encore sur « la nécessité qu'il y avoist, que la Compagnie eut des commis capables de mestre l'ordre tant dans leurs magasins, radoub armement, désarmement qu'avictuaillement de leurs vaisseaux ». Desclouzeaux devint peu à peu le véritable agent de Seignelay, parlant en maître, dictant des ordres au commis-principal Des Jonchères, parlant d'accaparer le *Florissant*, en construction, pour la Marine royale (1687). La Compagnie montrant des résistances, il demanda d'être fait directeur, disant que le directeur Gouault n'avait jamais vu de vaisseaux, ni de manœuvre. Il fit déposer Des Jonchères, auquel il reprochait d'avoir trop de confusion, en lui annonçant bien franchement que le roi avait résolu « d'establir au Port-Louis des gens eslevéz de tout temps dans la marine et qui possèdent à fond tout ce qui regarde la construction et l'armement » (23 octobre 1687) ².

La Guerre de la Ligue d'Augsbourg éclata sur ces entre-faites. Il fallait des navires de guerre au plus vite. Seignelay, sans plus attendre, réquisitionna les chantiers de la Compagnie des Indes-Orientales où il venait de mettre un personnel à lui. Le directeur Céberet du Boullay, revenu d'une mission au Siam, était actif et apte au rôle d'ordonnateur. Il le chargea donc, dès le 26 juin 1689, de diriger la construction de deux vaisseaux de guerre, avec pouvoir de passer « les marchéz nécessaires, tant pour l'achapt des bois, fer, chanvre, toilles et autres marchandises... que pour les façons d'ouvrages tant de charpente, menuiserie, sculpture et ferrure que pour les cordages, voiles et autres... » ³.

En novembre, le roi décida en outre de caréner à Lorient dix bâtiments de l'escadre de d'Amfreville. L'intendant des

2. Arch. Arsenal Brest, 1 E, 12, f^{os} 2, 7, 58, 105, 172; 1 E, 13, f^{os} 111, 222, 289; 1 E, 16, p. 38; 1 E, 19, p. 106, 138, 231.

3. Arch. Nat. Marine, B² 68, f^o 126.

armées navales, François d'Usson de Bonrepaus, examina les lieux. A la suite de quoi, Anfoine de Mauclerc, commissaire général de la marine fut nommé ordonnateur au Port-Louis. Il trouva tant de mauvaise grâce chez le directeur Céberet, jaloux de son autorité, qu'il dut être rappelé en mai 1690⁴. Céberet le remplaça. Un nouveau département maritime fut établi au Port-Louis, ayant Lorient pour arsenal, et la première liste des officiers du port fut publiée le 31 juillet. On y trouvait : un capitaine de port, un garde-magasin et son aide, deux journaliers aux magasins, deux gardiens pour chaque navire au port et sept pour chaque navire en rade, deux archers, un maître-charpentier et, son aide, trois écrivains et un chirurgien.

Peu à peu le personnel se multiplia, et les officiers civils devinrent aussi variés qu'ailleurs. A leur tête, fut mis, comme nous l'avons vu, un *commissaire ordonnateur* qui exerça dans l'arsenal des fonctions toutes semblables à celles des intendants de Brest et de Rochefort. Il ne lui manquait que le titre pour devenir leur égal et encore, de temps en temps, se l'attribuait-il frauduleusement. Il le méritait d'ailleurs. Son travail était immense. Il avait dans ses attributions la prévoyance des fournitures et des approvisionnements, la surveillance et la direction des travaux du port, des constructions et des armements, le recrutement des équipages et des soldats, l'organisation de la défense des côtes, la comptabilité générale et particulière, le service de santé, l'aumônerie, la police de l'arsenal et, par empiètement, la police du bourg de Lorient.

Il était l'agent du pouvoir central auquel il écrivait plusieurs fois par semaine, auquel il soumettait toute question. Son obéissance totale ne supprimait d'ailleurs pas en lui la personnalité. Il proposait des réformes. Il expliquait sa manière de voir. Dans les cas d'extrême urgence, il prenait lui-même des initiatives. Toujours harcelé par le ministre,

4. Arch. Nat. Marine, B³ 58, f^{os} 353, 362, et B³ 60, f^o 419.

il déploya, quelqu'il fut, une activité débordante, courant du Port-Louis à Lorient, de Lorient au Port-Louis, donnant à cet arsenal mal outillé, mal disposé, un rendement extraordinaire. Rien ne lui échappait. Tous les ouvriers, tout le personnel administratif, étaient dans sa main et, chaque soir, les officiers civils venaient lui rendre leurs comptes et recevoir ses ordres.

Son poste était dans l'arsenal, où il occupait en majeure partie la maison des directeurs, mais il avait aussi, du moins temporairement, une demeure au Port-Louis où il venait pour inspecter les vivres, les soldats, l'hôpital, pour finir les armements et aussi « pour estre plus tost adverty si la flotte y arrivoit ».

Durant le règne de Louis XIV, il y eut officiellement quatre ordonnateurs qui se succédèrent au Port-Louis. Ce furent Céberet, Mauclerc, Duguay et Clairambault, mais Duguay ne vint pas dans son département. Par contre, les commissaires Richebourg (étés 1693 et 1694), Chamillart (avril-décembre 1695), Hocquart (juillet-octobre 1701) et l'inspecteur général de Lusançay (juin 1703-janvier 1704) exercèrent la charge par intérim.

Claude Céberet du Boullay quitta Lorient le 1^{er} janvier 1696, pour devenir intendant de Dunkerque. Il fut remplacé par Antoine de Mauclerc, qui avait déjà, du 13 décembre 1689 au mois de mars 1690, occupé le poste d'ordonnateur, et qui mourut au Port-Louis, le 10 juillet 1703. Charles de Clairambault, qui avait été successivement commissaire à Dunkerque, à Toulon et à Brest, fut nommé à Lorient en 1704 et mourut dans sa charge, le 8 juin 1720, après le transfert de la Marine royale au Port-Louis.

Sous les ordres de l'ordonnateur, le *capitaine de port* commandait dans l'arsenal « une garde pour la sûreté de toutes choses ». Lors des désarmements les commandants lui remettaient leurs navires. Cette fonction fut exercée successivement par le commis de la Compagnie des Indes-Orientales, Jean Le Mayer (1^{er} juillet 1690), par Herpin

des Marais (1^{er} janvier 1692), par Paix de Beauregard (avril 1692) qui demeura vingt-trois ans à Lorient, et par Bigot (11 décembre 1714).

Les *lieutenants de port* furent Coriton (1690), Alain Le Quintrec, qui donna son nom à une bouée de la rade (1692), La Vérune (1701-1712) qui ne fut remplacé qu'en 1716.

Pour l'administration des différents services, l'ordonnateur était secondé par des *commissaires ordinaires*, au nombre de quatre ou cinq. L'un d'eux, établi au Port-Louis eut à s'occuper des vivres, de l'hôpital et des compagnies de soldats. Il passait en outre, quatre fois par mois, la revue des officiers. Un autre commissaire reçut à Lorient le bureau des classes. Un troisième eut soin du détail du port : construction, radoub, mâture, forges, corderie, voilerie, menuiserie, sculpture, peinture, tonnellerie, poulisserie, gardiennage et main-d'œuvre.

Les commissaires avaient à diriger une vingtaine d'*écrivains*, ordinaires ou extraordinaires, dont les bureaux correspondaient à chaque branche d'activité.

A côté de l'ordonnateur, le *contrôleur* avait l'« inspection générale sur toutes les recettes et dépenses, sur l'emploi de toutes les marchandises, sur le travail de tous les ouvriers ». La liquidation des prises faites par les vaisseaux du roi semble avoir été la plus occupante de ses attributions. Les contrôleurs de Lorient furent, sous Louis XIV, Collet, cassé en 1693, Barilly, qui mourut en 1707, et Renault.

Le *prévôt de la marine* et le *trésorier* complètent la liste des officiers de plume, qui tous, ou presque tous, finirent par habiter Lorient.

Le Port-Louis reçut au contraire la foule, toujours renouvelée, des *officiers militaires* qui arrivaient et repartaient au hasard des armements et des désarmements. A leur tête était le commandant dont les attributions étaient mal définies. Il eut de longs démêlés avec le lieutenant-de-roi et l'armée de terre, au sujet de la défense des côtes et de la visite des vaisseaux à leur arrivée en rade. Il entra surtout en conflit

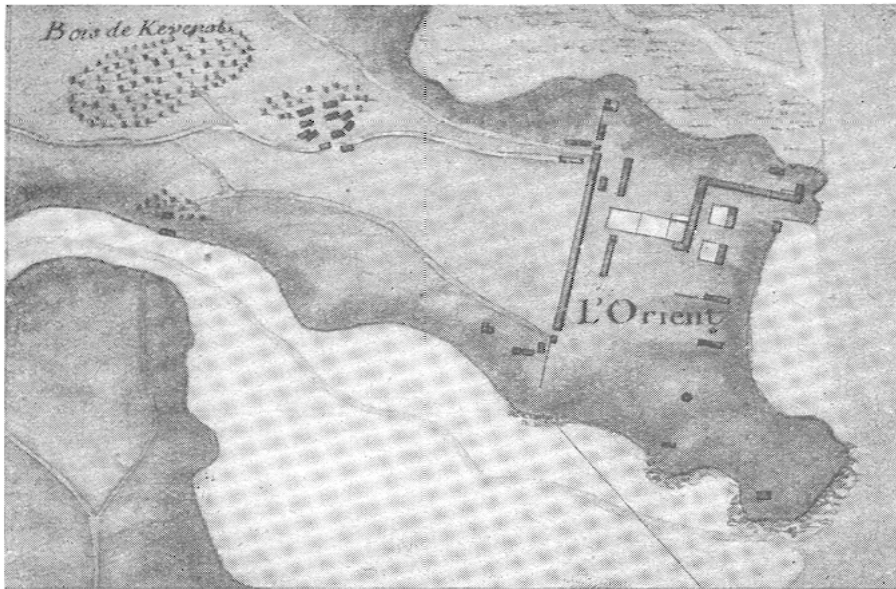
avec l'ordonnateur du port, à propos de tout et de rien. Le commandant de Beaujeu, entre autres, fut très querelleur. Il fit dans les rues du Port-Louis des scènes de colère inouïes. Le 6 juillet 1691, il quitta violemment les chantiers de Lorient, écrivant à Louis de Pontchartrain : « Quand, Monseigneur, vous me confirés la conduite de la construction d'un vaisseau, je répondray sur ma teste qu'il sera comme il faut, mais lorsque chacun ordonnera, mesme des gens qui ne sont pas du mestier et qui n'ont que du babil et un peu de théorie, se sera le hazard lorsqu'un vaisseau réussira ⁵ ». Je ne sais ce que le ministre répondit à Beaujeu, mais il se garda bien de lui rendre un rôle qu'il abandonnait de lui-même. Après lui, tous les commandants se renfermèrent au Port-Louis où ils n'eurent guère d'autorité, si l'on en croit le témoignage (il est vrai suspect) de l'ordonnateur Clairambault. Le commandement en effet était attribué au plus ancien officier et, pour cette raison, subissait de perpétuels changements (jusqu'à trois par mois), faisant l'objet de discussions souvent vives. Ce ne fut bientôt plus qu'un titre, un titre si éphémère que ceux qui le portaient ne crurent plus à propos de se brouiller avec leurs camarades pour les obliger à bien faire leur service. Ce titre en un mot ne fut qu'un honneur. Il donna la préséance. Il fut pour cela très disputé.

De même que leur commandant, les officiers militaires habitaient au Port-Louis. Ils ne se rendaient à Lorient que pour les armements et les désarmements, prenant leur nourriture, d'abord sur les vaisseaux, ensuite dans une auberge ouverte en septembre 1690. Dès 1692, les capitaines prirent même la fâcheuse habitude de ne plus surveiller l'équipement de leurs navires, disant qu'ils ne savaient où se retirer après le travail. Le commissaire chargé de les passer en revue dut se transporter chaque dimanche au Port-Louis pour y faire l'inspection. En 1698, les officiers militaires refusèrent énergiquement d'aller, trois fois la semaine aux écoles de construction qui se tenaient à Lorient ⁶.

5. Arch. Nat. Marine, B³ 65, f^o 29.

6. *Id.*, B³ 58, f^o 362; B³ 60, f^{os} 365 et 465; B² 72, f^o 181.

Les officiers civils au contraire furent, comme je l'ai dit, établis presque tous dans les logements de la Compagnie des Indes-Orientales qui furent bien vite trop étroits. En janvier 1692, le rez-de-chaussée de l'hôtel des directeurs était occupé par la salle à manger, le cabinet et les chambres de Céberet



Bibl. du dépôt des Cartes et Plans
de la Marine Ms 76, p. 24.

Lorient en 1692.

Plan dessiné par l'ingénieur Du Gazel,

et de sa famille. Dans les six mansardes du premier étage étaient hébergés l'aumônier, le bureau des classes, le contrôleur, le capitaine du port et le directeur-député Gouault qui avait deux pièces ⁷.

Les commissaires ordinaires étaient logés à la diable dans un bout de caserne inachevée, lambrissée à leur intention et destinée d'abord aux ouvriers. Les écrivains étaient logés dans une petite auberge en bois. L'installation ainsi comprise ne pouvait être que précaire. Il suffisait qu'il vint un ou deux surnuméraires pour que l'ordonnateur fut obligé de donner

⁷ Arch. Nat. Marine, B³ 69, f^o 121, etc.

sa chambre, de se réfugier dans son cabinet et d'envoyer sa femme en ville.

Quand on augmenta le nombre des commissaires, on dut en forcer un à demeurer au Port-Louis, où d'ailleurs sa présence était nécessaire, mais lorsqu'on eut mis le maître-constructeur, qui se plaignait, dans la mansarde du capitaine de port, on ne sut plus où mettre ce dernier ⁸.

La Compagnie des Indes-Orientales se considéra bientôt comme « maltraitée ». Elle tenta d'obtenir les bonnes grâces de Céberet, en lui donnant le double du droit de présence à Lorient. Rien n'y fit. Il continua en toutes occasions « d'insulter » la société dont il aurait dû sauvegarder les intérêts.

La querelle redoubla sous son successeur, après la paix de Ryswick et la reprise du commerce avec les Indes (1698). Il n'y avait véritablement pas de place pour deux dans l'arsenal. Les Directeurs, las de se plaindre, envisagèrent un moment de s'installer à Indret puis à Loc-Mariaquer, mais la Loire, comme le Morbihan, leur parurent difficiles d'accès ⁹. Aussi bien étaient-ils chez eux à Lorient et la Marine n'était qu'une locataire, pas même une locataire : une intruse qui ne payait pas de loyer. Ils resteraient!

Devant cette décision soudaine, Antoine de Mauclerc proposa au ministre de partager l'enclos en deux parties égales, une pour la Marine, une pour la Compagnie. Il chargea l'ingénieur du Port-Louis, Traverse, de dresser le plan d'un arsenal royal à construire au sud du Parc, avec un quai sur le ruisseau du Faouédic, une seconde corderie et des magasins. L'établissement des Indes-Orientales pourrait, disait-il, s'agrandir du côté de Saint-Christophe. Ce projet paraissait souriant. Le roi y mit son véto ¹⁰.

En 1699, les directeurs députèrent à Lorient l'un des plus actifs d'entre eux, Toussaint Bazin qui sut faire comprendre

8. Arch. Nat. Marine, B³ 77, f^o 241.

9. Arch. Nat. Marine, B³ 102, f^{os} 164, 168, 180, etc...

10. Arch. Nat. Marine, B³ 102, f^{os} 217, etc., et Dépôt du Comité technique du Génie, carton de Lorient

à Mauclerc que la Marine n'était point la maîtresse. Le temps n'était plus où l'ordonnateur Céberet se servait des meubles de la Compagnie et occupait toute la « spacieuse maison, tandis que le directeur Gouault avait « à peine un grenier » pour se loger. En mai 1699, quand le directeur de Champigny annonça son arrivée avec « Madame son épouse » et quinze bouches à nourrir, Mauclerc se resserra jusqu'à mettre trois lits dans une même chambre : ce qui paraissait plutôt un hôpital qu'une demeure ¹¹.

En juin 1700, la Compagnie devint de plus en plus envahissante, la Marine déménagea au Port-Louis et l'ordonnateur proposa de nouveau de construire un arsenal au sud du Parc de Lorient, avec un bon mur « qui séparast le roy d'avec cette Compagnie afin qu'elle ne fusse plus en droit de dire: Tout ce lieu m'appartient! »

En 1702, la situation changea : le commerce des Indes, après quelques années de demi-succès, se ralentit de nouveau, écrasé par la concurrence des toiles métropolitaines. Les directeurs, cherchant à faire argent de tout, proposèrent au ministre de lui vendre leur chantier. Le roi ne voulut pas l'acheter, mais, à partir de 1703, il le loua au prix de 5.000 livres par an.

Nous allons étudier maintenant cet arsenal rudimentaire que la Compagnie cédait pour un loyer si modique et que Louis XIV dédaignait.

Céberet, au mois d'août 1689, trouva le moyen d'émerveiller M^{me} de Sévigné par les richesses du « lieu d'Orient », mais il resta fort perplexe quand il lui fallut construire deux vaisseaux et en désarmer dix autres. On lui envoya Antoine de Mauclerc pour le seconder « comme un frère », mais nous avons vu qu'il le reçut mal, et voulut demeurer tout seul pour vaincre les difficultés. Il y réussit fort bien. Pourtant tout lui manquait. Il n'avait ni matériel, ni magasin, ni personnel, ni logement pour ce personnel. Il était dans un lieu « désert »,

11. Arch. Nat. Marine, B³ 105, f^{os} 388 v^o et 401, etc.

bien différent des « arcenaux du roy établis de longue main et où il y a toutes sortes de commodités. » Il était en butte à la jalousie de Brest et de Rochefort, où les commissaires tardaient à lui envoyer les fournitures nécessaires, « n'ayant pas beaucoup à cœur que le travail dont il était chargé, réussit ». Louis XIV exigeait de lui des miracles. Il en obtint, mais ce ne fut pas sans peine. Après Céberet, Mauclerc et Clairambault continuèrent avec la même patience et la même ingéniosité, à vaincre leur dénûment et à donner à ce pauvre arsenal, à ce « si petit objet » qu'était Lorient, un rendement comparable à celui des autres ports. Quand, en 1719, le dernier de ces trois grands ordonnateurs laissa l'établissement qu'il avait entièrement mis au point, on put dire qu'il n'y en avait pas de plus sûr et de plus facile pour les constructions, les radoub, les armements et les désarmements.

Dès 1689, le *magasin général* de la Compagnie des Indes-Orientales fut livré au roi. En 1690, Céberet fit faire des cloisons dans la partie est de ce grand hangar, ce qui lui donna dix entrepôts particuliers correspondant aux dix désarmements prévus pour l'hivernage suivant. Le travail atteignit 753 livres et fut payé par les directeurs qui entendaient rester entièrement maîtres à Lorient. Pendant les dissentiments qu'ils eurent avec la Marine, en 1699 et 1700, ils obligèrent Mauclerc à transporter son matériel au Port-Louis d'abord, ensuite dans une cabane en bois située dans l'enclos. C'était l'époque où Jérôme de Pontchartrain refusait de bâtir un arsenal solide : « Sa Majesté ayant trop d'autres arcenaux commencés à achever, pour songer à en entreprendre de nouveaux ». En 1702, enfin la Compagnie rendit au roi son magasin général, lui proposant même de le vendre pour 21.822 livres, mais les murs de mortier et de bois s'effondraient, et d'autre part la Marine était pauvre.

La Marine fut trop pauvre aussi pour construire une *halle aux mâts*. Elle dut se contenter de la fosse primitive qui était excellente, car des mâts s'y étaient conservés pendant dix-huit ans, mais qui était trop petite, si bien qu'en 1694, des troncs de sapins, faute d'abri, se décomposaient dans la vase.

Les ateliers furent construits hâtivement par Céberet ou empruntés, bon gré, mal gré, à la Compagnie. Elle céda sa voilerie, édifice couvert d'ardoises, situé au sud du parc et où l'on amenait de Rennes de la toile à dos de mulets.

La corderie, cédée en même temps, était mal située, trop étroite et ouverte à tout venant. On l'enferma d'une palissade en 1695. On la flanqua d'un magasin aux cordages, d'un appentis « pour mettre le poids à couvert » et d'un bureau pour l'écrivain. On agita pendant sept ans la question d'y mettre un plancher. Il fut posé en mai 1701. Le chanvre utilisé pour la fabrication des filins vint d'abord d'Auvergne, par la Loire. Ensuite Lorient s'approvisionna dans le Léon pendant que Brest vidait les marchés du Vannetais. Cela faisait l'affaire des voituriers.

Le *hangar des poulieurs* fut l'œuvre de la Marine, ainsi que la tonnellerie. Celle-ci, d'abord installée au Port-Louis, dans des caves de la rue de la Pointe, fut transportée dans l'arsenal, en 1692, et adossé à la voilerie. Elle se composait d'une halle, d'un magasin plus petit et du logement de l'écrivain, qui eut souvent maille à partir avec les voleurs.

Les forges de la Compagnie servaient au Roi. Elles étaient situées sur la berge. Céberet les jugeait insuffisantes. Il aurait voulu pour les gros ouvrages une forge à deux feux, qu'il n'obtint jamais. Il en construisit pourtant plusieurs petites, dont l'une servit aux serruriers et taillandiers, l'autre aux cloutiers, la troisième pour les radoubs. Ces forges étaient placées à l'écart, derrière le magasin général. Le métal était apporté par les marchands du Port-Louis qui allaient le chercher en Espagne. Le charbon venait des environs de Nevers. Du Nivernais, Lorient recevait aussi ses grandes ancres, tandis que Rochefort lui envoyait ses canons.

L'*atelier des menuisiers* et des tourneurs fut bâti aux frais du Roi, mais celui des peintres et *sculpteurs*, situé près de la chapelle, fut emprunté à la Compagnie. Les maîtres sculpteurs furent Antoine Amourette (1691-1698) et Buirette. En 1716, Joseph Amourette, fils d'Antoine, reprit la place qu'avait occupée son père.

La *goudronnerie* fut installée au château de Tréfaven qu'on louait 150 livres par an et qu'on trouvait trop éloigné. En vain Mauclerc réclama-t-il qu'on la transportât dans l'arsenal. On lui refusa l'appentis nécessaire. On lui refusa aussi des pégolières. Lorient n'eut jamais qu'une chaloupe pour chauffer le brai lors des carénages. Les marchands du Port-Louis vendaient à la Marine du goudron du Nord qui coûtait le double de celui d'Arcachon, mais était meilleur pour les cordages qu'il imbibait complètement.

Sous Louis XIV, les *carénages* à Lorient se firent toujours à l'ancienne mode. Le Roi ne consentit jamais à y creuser un bassin de radoub et la Compagnie attendit trente-huit ans avant d'entreprendre une forme rudimentaire qu'elle n'acheva jamais. On continua jusqu'à la fin du règne à mettre les navires à la bande. De 1690 à 1693, la Marine équipa à Lorient une huitaine de navires par an, puis ce chiffre se réduisit à presque rien, sauf au cours des trois hivers 1697-98, 1701-02 et 1706-07, où l'activité du port sembla se réveiller. Après 1708, il n'y eut plus d'armements.

Par exception, les radoub de bâtiments de guerre pouvaient se faire au Port-Louis; mais la règle était de caréner les vaisseaux sur le Scorff et les frégates au Kernevel.

Pour les *constructions navales*, on utilisa les cales de la Compagnie. Pour dresser les mâtures on eut d'abord recours à des bigues, puis Céberet fit aménager une machine à mâter sur le *Duc* que Mauclerc remplaça par le *Fendant*. Enfin, l'ingénieur Langlade dressa « le plan et profil d'un quay à faire à Lorient pour mâter les vaisseaux ». Ce quai fut commencé en avril 1710 et coûta 4.743 l. 10 s. ¹².

Les chantiers de construction furent d'abord confiés à Laurent Coulomb, qui appartenait à une grande famille de constructeurs toulonnais. Il fut remplacé, le 1^{er} juillet 1692, par son neveu, Pierre Coulomb, qui avait d'abord travaillé sous ses ordres et qui demeura fort longtemps à Lorient puisqu'en 1720, il passa au service de la grande Compagnie des Indes.

12. Arch. Nat. Marine, B³ 183, f^{os} 203, 201; B³ 184, f^o 117, etc.

Voici la liste des dix-huit navires qui furent construits sur le Scorff pour la Marine au temps de Louis XIV. Ce chiffre est fort appréciable et même comparable à celui des autres ports (tandis que celui des armements reste très inférieur). On voit que quatre vaisseaux furent l'œuvre de Lebrun, Desjumeaux et Hélié.

Vaisseaux	Canons	Tonnage	Mise en chantier	Mise à l'eau	Sortie du port	Constructeur
Orgueilleux .	80	1500	Juin 1689	29 Mars 1691	24 Juin 1691	Laurent Coulomb.
Admirable...	80	1500	15 Sept. 1689	11 Sept. 1691	23 Avril 1692	Laurent Coulomb.
Vainqueur ..	90	2000	Juillet 1691	24 Févr. 1692	13 Mai 1692	Pierre Coulomb.
Indien.....	50	850	Avril 1692	22 Oct. 1692	8 Avril 1693	Pierre Coulomb.
Admirable...	96	2000	1 ^{er} Juill. 1692	23 Déc. 1692	25 Avril 1693	Pierre Coulomb.
Triomphant..	94	1800	4 Févr. 1693	1 ^{er} Oct. 1693	13 Sept. 1697	Pierre Coulomb.
Sphère.....	36		Janvier 1693	Août 1693	24 Oct. 1693	Pierre Coulomb.
Foudroyante.	30	445	Nov. 1695	15 Févr. 1696	22 Avril 1696	Lebrun.
Hazardeux..	50	720	24 Mars 1699	Août 1699	3 Déc. 1701	Pierre Coulomb.
Sage.....	54	770	Mai 1701	28 Nov. 1701	30 Mai 1702	Pierre Coulomb.
Rubis.....	56	800	20 Sept. 1703	21 Janv. 1704	Avril 1704	Pierre Coulomb.
Griffon.....	44	550	Nov. 1704	10 Janv. 1705	Mars 1705	Pierre Coulomb.
Diane.....	28		4 Août 1704	Nov. 1704	30 Déc. 1704	Pierre Coulomb.
Hercule.....	56	760	Mars 1705	22 Juin 1705	Oct. 1705	Déjumeaux.
Saint-Michel.	70	1000	Avril 1705	Février 1706	4 Janv. 1707	Pierre Coulomb.
Bourbon....	50		22 Févr. 1706	26 Juin 1706	4 Janv. 1707	Hélié.
Gloire.....	38	480	Janvier 1707	18 Avril 1707	24 Juin 1707	Hélié.
Superbe.....	56	730	21 Août 1708	12 Déc. 1708	Avril 1709	Pierre Coulomb.

Une estacade pour les bois de construction fut créée en 1704, « dans l'anse de Kerblou ». Les bois provenaient généralement de la Basse-Loire, quoiqu'au dépôt d'Indret le département du Port-Louis se heurtât fréquemment à celui de Rochefort. Bayonne fournissait des bordages « très mauvais » et des mâts moins appréciés que ceux du Massif Central. Les belles réserves des forêts bretonnes avaient été anéanties par les massacres irréfléchis qu'on y avait faits. C'est sans grand résultat qu'en 1690 Pierre Coulomb

parcourut le Vannetais pour y trouver « le « bois de brin et le bois d'équarissage » qui servaient à construire les baux, courbes, varangues, genoux et allonges de porques, vaigres, etc... ». Les fournisseurs du pays firent cependant de leur mieux, craignant que la Marine Royale ne se « dégoûtât » de Lorient, mais les paysans se révoltèrent quand on leur demanda de voiturer les bois jusqu'au Blavet et jusqu'au Scorff. En juillet 1692, le grand maître des Eaux et Forêts vint en personne inspecter les forêts de Bretagne et réserver au département du Port-Louis les bois compris entre la Vilaine et l'Ellé.

A côté des chantiers de constructions, la Compagnie des Indes-Orientales avait un quai. Il avait 22 toises de face, 15 pieds de haut et 7 pieds d'épaisseur. Il résistait mal à la mer, n'étant composé que de moellons posés à sec sans mortier. Les réparations que la Marine dut y faire, montèrent à 1.476 livres¹³.

A l'exception de la corderie, de la poudrière et des hangars pour affûts, tous les magasins et les ateliers de l'arsenal étaient groupés sur le terrain primitif de la Compagnie. Ce terrain fut clos par l'ingénieur des fortifications en 1692, pour éviter les vols multipliés et les allées et venues des ouvriers. On établit deux portiers pour garder les issues de ce nouvel enclos plus petit que l'autre et qui fut appelé le *Parc* dès cette époque¹⁴.

Tout était groupé dans le *Parc*, tout était à portée de la main, tout était si bien agencé qu'on pouvait faire à Lorient, malgré les plaintes intéressées des ordonnateurs, les armements et les désarmements avec une facilité suffisante; mais ce n'était pas tout que d'armer les navires, il fallait encore les approvisionner en vivres et en munitions, leur trouver des soldats convenables, exercer des compagnies d'infanterie et des canonnières pour les batteries. Tous les

13. Arch. Nat. Marine, B² 60, f^{os} 459 et 587; B² 148, f^o 327, et Arch. Min. Colonies, dossier de Lorient.

14. Arch. Nat. Marine, B² 69, f^{os} 345, 361, 374, 493, 521, etc.

services que ces questions intéressaient furent établis au Port-Louis et pour cette raison je n'y insisterai pas davantage ici.

Je dirai simplement qu'après avoir occupé pendant deux ans le moulin et les boulangeries de Lorient, le munitionnaire les abandonna. La Marine louait au Port-Louis pour 4.000 livres par an des magasins dans la rue des Dames et dans la rue de la Pointe. Elle y faisait son biscuit et ses salaisons et y conservait ses vins. Le chargement des vivres n'avait lieu qu'à la dernière heure, quand les navires étaient « descendus » et avaient jeté l'ancre sous la citadelle, où ils prenaient leur eau amenée d'Hennebont par des chaloupes.

C'est en rade également que l'on mettait la dernière main à l'armement et au gréement des vaisseaux. A ce moment les ouvriers avaient terminé leur travail et celui des matelots commençait. Ces derniers ne se montraient pas très assidus à cette ingrate besogne, pour laquelle on ne leur donnait que cinq sols par jour, soit à peu près la moitié de leur solde ordinaire. Ils s'échappaient aussitôt qu'ils pouvaient et se dissimulaient dans les bois ou dans les tripots. Leur « libertinage » était extrême : « Ils aiment mieux, écrivaient Céberet, se tenir au Port-Louis où les cabaretiers leur donnent retraite et leur fournissent pour leurs débauches », que de rapiécer les voilures et laver les ponts¹⁵. Les mousquetaires chargés de les dépister, se donnaient beaucoup de mal, pour ne ramener souvent que des fainéants. Si le *Sans-Pareil*, en 1691, put être équipé par une quinzaine d'hommes intelligents et actifs, d'autres navires, avec beaucoup plus de recrues, ne parvenaient jamais à être prêts. Le chevalier de Beaujeu, par exemple, en 1692, accusait ses marins de ne servir à rien « qu'à faire de l'ordure capable de mettre la peste dans un équipage¹⁶ ».

En principe, les levées de matelots étaient faites par les « commissaires aux classes » de Nantes, de Vannes et du Port-Louis. Sur cette dénomination, il ne faudrait pas se

15. Arch. Nat. Marine, B³ 69, f^o 210.

16. Arch. Nat. Marine, B³ 69, f^o 31.

tromper, le nom seul de « classes » était respecté. La réalité était toute autre. On fermait les ports à l'heure choisie et l'on enrôlait en Bretagne aussi bien des Gascons et des Normands que des Bretons. Le Bureau des classes, où les hommes étaient répartis, par tirage au sort, entre les différents bateaux, fut d'abord établi au Port-Louis, ensuite à Lorient où il était plus à sa place. Il est inutile d'ajouter que les commandants n'agissaient qu'à leur guise, se volaient mutuellement les matelots « de bonne mine » et entraient dans des discussions continuelles. Ils protégeaient ouvertement les déserteurs qui vendaient leurs services au plus offrant. Les désertions, pour cette raison et pour d'autres, (la crainte du *mal des îles*, notamment) étaient très nombreuses. Le Roi eut beau donner l'ordre d'appliquer le carcan aux hommes qui se cachaient; un conseil de guerre, le 9 septembre 1692, eut beau en condamner trois aux galères perpétuelles; rien ne pouvait empêcher les équipages de s'évader.

Aux retours des navires, les matelots demeuraient une vingtaine de jours au port, pour procéder aux désarmements. A leur libération, on leur versait un mois de la paye qu'ils buvaient généralement en route, ainsi que les deux sols par lieue qu'on leur comptait. Le reste de la somme était remis à leurs épouses : ce qui était fort sage.

Les matelots qui revenaient malades, étaient soignés à l'hôpital maritime du Port-Louis ou hôpital Saint-Louis, qui eut successivement à sa tête les chirurgiens-majors Castaignault (mort en 1692), et La Roche (mort en 1714). L'apothicaire fut Jacques Cordier, de 1690 à 1720. C'était un habile médecin et un armateur; il devint syndic du Port-Louis et y fonda la chapelle Sainte-Anne dans l'église Saint-François.

Si le service sanitaire, essentiellement port-louisien, n'intéresse pas le développement de Lorient, il en est de même pour l'infanterie de marine. Le département entretenait huit compagnies franches, à partir de décembre 1690. Elles furent réparties généralement entre Auray, Hennebont, Quimperlé

et le Port-Louis. Au Port-Louis, comme nous l'avons vu, tout se gâta en 1694, quand les casernes de l'armée de terre vinrent à tomber en ruine. Il fallut loger la garnison dans la ville et aussitôt les habitants commencèrent à la quitter. A la même époque, au contraire, l'installation de la Marine à Lorient entraînait très rapidement la formation d'un gros bourg ¹⁷.

(A suivre.)

17. Pour tout ce chapitre mes références sont : Arch. Nat., Marine, B³ 58, 60, 65, 69, 77, 83, 90, 94, 98, 102, 105, 109, 113, 117, 120, 124, 128, 129, 136, 137, 146, 147, 148, 158, 159, 160, 170, 171, 182, 183, 184, 196, 197, 198, 207, 213, 222, 230, 258 : registres contenant la correspondance inédite au jour le jour des ordonnateurs du Port Louis et Lorient. Ils sont complétés par Arch. Arsenal Lorient, 1 E., 1 à 26 : registres contenant les réponses des ministres et déjà utilisés par Fr. Jégou.

H.-F. BUFFET

LORIENT SOUS LOUIS XIV

Le Bourg de Lorient.

Avant 1689, il n'y avait dans l'enclos de Lorient que quelques familles de gardiens et de « manœuvriers », et le nombre des naissances ne variait qu'entre 1 et 5. Si le curé de Plœmeur, le 17 novembre 1676, qualifiait du nom de « ville » les quelques maisons du chantier, nul ne songeait véritablement que ce comptoir précaire du commerce aléatoire des Indes pouvait faire naître une cité neuve. Une ville se développe dans la sécurité : or rien n'était moins sûr que le sort de la Compagnie, ou, du moins, si l'on pouvait parler de certitude à cet égard, c'était de la certitude d'un échec. Il en fut tout autrement quand le Roi eut fait de ce chantier sans avenir, un arsenal militaire et quand on eut le sentiment qu'il y avait sur le Scorff un personnage essentiellement durable. On vit s'accroître aussitôt la population de Lorient et le bourg s'agrandir si vite qu'à peine vingt ans plus tard il devenait paroisse.

En décembre 1689, quand Louis XIV décida d'armer à Lorient l'escadre du chevalier de Nesmond, il fit appel à de très nombreux ouvriers, et le problème fut angoissant, de découvrir où les loger. Le temps pressait et Seignelay, de Versailles, envoyait des ordres impératifs. Céberet fit pour

le mieux, il établit des paillasses dans les magasins des bordages déjà surchargés d'appareux de toutes sortes, et quand



Arch. du Comité technique
du Génie. Carton de Lorient.

Projet de l'ingénieur Traverse, 1699, pour l'arsenal royal.

il n'y eut plus de place il s'adressa aux Port-Louisiens qui abritèrent les hommes, dans des conditions souvent si lamentables que la mortalité fut forte parmi eux. Le Port-Louis en outre était bien loin; Céberet décompta les fermes des environs du chantier, et les villages du voisinage abritèrent bientôt la majorité des ouvriers.

Ces trois solutions étaient défectueuses : les charpentiers logés dans les campagnes ou au Port-Louis, habitant loin de leur travail, trouvaient dans cet éloignement une excuse

facile à leurs retards. Quant aux travailleurs de Lorient, dans leurs greniers insalubres, ils devenaient malades. Céberet s'émut de leur sort et réclama des casernes pour y mettre 400 hommes. Le 12 mars 1691, le sieur de Bouridal, ordonnateur pour les fortifications de Bretagne, envoyé par Louvois, décida de construire des bâtiments de maçonnerie. Ils furent commencés sur le champ, mais en janvier 1692, ils n'avaient encore que leurs quatre murs. Ils furent finis huit mois plus tard, mais le toit ne valait rien et l'eau y coulait¹.

D'autre part, beaucoup d'ouvriers étaient chargés de famille et ne se souciaient pas de vivre en dortoir. Ils préféraient se construire des cabanes, volaient pour cela du bois dans le parc et bâtissaient à qui mieux mieux dans l'enclos, à la vue même de Céberet, qui fermait les yeux (1692). L'esprit d'imitation, la soif d'indépendance, vinda bientôt complètement les dortoirs inconfortables de la Marine et toute la population vécut dans des huttes « peu différentes de celles du temps d'Abraham ».

Cette population fut très disparate. On y rencontrait surtout des Nantais, des Normands, des Basques et des Provençaux. Les Bas-Bretons étaient très rares. Le chevalier de Beaujeu les accusait d'être « ignorants du français, lents et malhabiles, et, par ailleurs le commissaire des classes, chargé de les recruter, ne parvenait pas à en « déterrer ». Ils se cachaient pleins de méfiance et observaient, quitte à revenir plus tard en foule pour tout dominer. Les Basques abandonnèrent Lorient à la première occasion. Ils partirent pour faire leurs Pâques dans leur pays et ne revinrent pas. Il ne reste donc à retenir, pour la première assise de la population que les Normands, les Nantais et les Provençaux². Ceux-là, on les retint, bon gré, mal gré, en punissant les désertions d'un mois de prison à la première fois, du carcan à la récidive.

1. Arch. Nat. Marine, B³ 65, f^{os} 94, 122 v^o; B³ 69, f^{os} 121, 496, etc.

2. Arch. Nat. Marine, B³ 60, f^o 436; B³ 65, f^{os} 70 v^o, 77, 114, 121, 369, etc.

Mal logés, les ouvriers étaient également mal ravitaillés. « N'y ayant point de cabarets comme dans les autres ports », ils devaient aller souper dans les villages voisins et cela les obligeait à de continus déplacements. Céberet, pour y remédier, chargea le commis du munitionnaire de leur verser des rations de cinq sous chacune. Une cantine pour la boisson fut établie par le fermier des devoirs, Farcy de Kerlo, qui profitant de son monopole vendit son vin hors de prix : il donnait pour 10 sous un pot de 5 sous. Les ouvriers buvaient quand même. Il faut bien boire. Mais n'ayant plus d'argent pour se payer des « hardes », tombaient malades et désertaient.

La cantine était fort petite et pendant les heures d'ouverture 8 à 900 hommes se pressaient pour y pénétrer. C'était une bousculade sans nom. Pour diminuer l'encombrement, Farcy créa de nouvelles buvettes aux environs des chantiers, mais il y vendit sa boisson si cher (à 16 sous le pot de vin ordinaire) que les clients s'en indignèrent. Les gens paisibles parlèrent de prendre leur vin à la cantine et de le garder dans les caves des paysans qui les logeaient, mais Farcy le leur interdit. Il y eut alors un « gros bruit à l'Orient » : les ouvriers, qui « haïssaient » le pays où on les brimait de la sorte, se révoltèrent avec fracas le 16 décembre 1691 et prouvèrent bien à Farcy que « pour estre étrangers et travailler dans les ateliers du roy », ils n'étaient pas « de pire condition que les païsans de Bretagne aux quels il est permis d'avoir du vin en cave. » Céberet dut procéder à des emprisonnements. Ce fut la première sédition, bien légitime, des malheureux habitants de Lorient. Ce ne fut pas la dernière³.

Si l'ordonnateur avait montré de la fermeté contre la violence, il montra par ailleurs de la compréhension et laissa peu à peu les paysans de Plœmeur improviser des buvettes dans le « *dedans de l'Enclos* ». Ce furent les premiers Bas-

3. Arch. Nat. Marine, B³ 60, f^o 566; B³ 65, f^{os} 42, 45, 65, 465, etc.

Bretons à s'installer à Lorient. Ils construisirent leurs cabanes à côté des autres, aussi misérables. Aux cabaretiers s'adjoignirent des boulangers. En 1694, même refrain toujours, ils faisaient le pain si cher que Céberet dut leur donner un concurrent dépendant de la Marine et vendant à prix réduit⁴. D'autres commerçants s'établirent aussi. Ils furent bientôt si nombreux que la Compagnie des Indes Orientales finit par s'en émouvoir. En 1700, les directeurs décidèrent de chasser de l'Enclos tous les « gaigne deniers, journaliers, gargottiers » et paysans, qui étaient « des dix à douze personnes dans une même caserne » et qui volaient de tous les côtés, dérobaient du bois pour bâtir, du bois pour se chauffer et « les volailles de M. de la Brosse » pour se régaler⁵.

L'expulsion des indésirables fut aussitôt commencée. En 1701, le directeur Toussaint Bazin s'adressa aux juges d'Hennebont pour être absolument délivré de tous les particuliers venus dans l'Enclos « comme cabaretiers, hostelliers, marchands de draps, merciers, tailleurs, cordonniers, tisserants, pâtisseries et autres gens de métiers et femmes veuves » qui avaient abandonné la campagne « pour s'exempter de payer les fouages de leurs paroisses et autres contributions ». Bazin ne voulait conserver que les personnes ayant des titres de propriété : c'est dire qu'il renvoyait tout le monde. Antoine de Mauclerc intervint alors en faveur des ouvriers de la Marine qu'il craignait de voir partir complètement et qui avaient en quelque sorte été autorisés par Céberet.

En 1701, il y avait dans le « *dedans de l'Enclos* » quatre ruelles de 35, 19, 17 et 54 cabanes, auxquelles il faut ajouter 12 autres « casernes » non alignées. Elles étaient généralement habitées par des ouvriers, mais il y avait encore un barbier, un tisserand, un tailleur, un blanchisseur, un boulanger, un cordonnier, un maître d'hôtel, deux traiteurs, deux

4. Arch. Nat. Marine, B³ 83, f^o 363.

5. Arch. Min. Colonies, Dossier sur Lorient.

« marchands » et cinq veuves⁶. La ruelle la plus importante s'appelait en 1719 « rue de l'ayette ». A la même époque, il y avait dans l'Enclos 204 cabanes numérotées et louées pour 3 ou 5 livres par an au profit de la Compagnie. Elles étaient situées sur l'emplacement de la Préfecture maritime et de la place d'Armes.

Lorsque Toussaint Bazin expulsa en 1700 la majeure partie de la population, il la jeta sans réflexion sur la lande du Faouédic, abandonnant au hasard le soin de régler son malheureux sort. La Compagnie s'en désintéressait. La Marine, au contraire, en la personne de l'ordonnateur, pensait depuis un an déjà à créer hors de l'Enclos une véritable ville. Antoine de Mauclerc avait chargé l'ingénieur Traverse de dresser un plan de lotissement du terrain, et avait écrit lui-même à Versailles pour que le Roi en fit l'acquisition, disant qu'avec le bénéfice à faire sur les parcelles on gagnerait de quoi bâtir une petite église⁷. Louis XIV avait refusé. Le fondateur de Rochefort voulait ignorer Lorient qui était né sans son ordre et qu'il traita jusqu'à sa mort comme un faubourg éloigné du Port-Louis. On sait qu'à la même époque, Jérôme de Pontchartrain recommandait à Mauclerc de bâtir « le peu de magasins » nécessaires à l'arsenal « de la manière que l'on n'en puisse point faire d'autres, quand mesme on le voudroit : Sa Majesté ayant trop d'autres arcenaux commencés à achever, pour songer à en entreprendre de nouveaux⁸... »

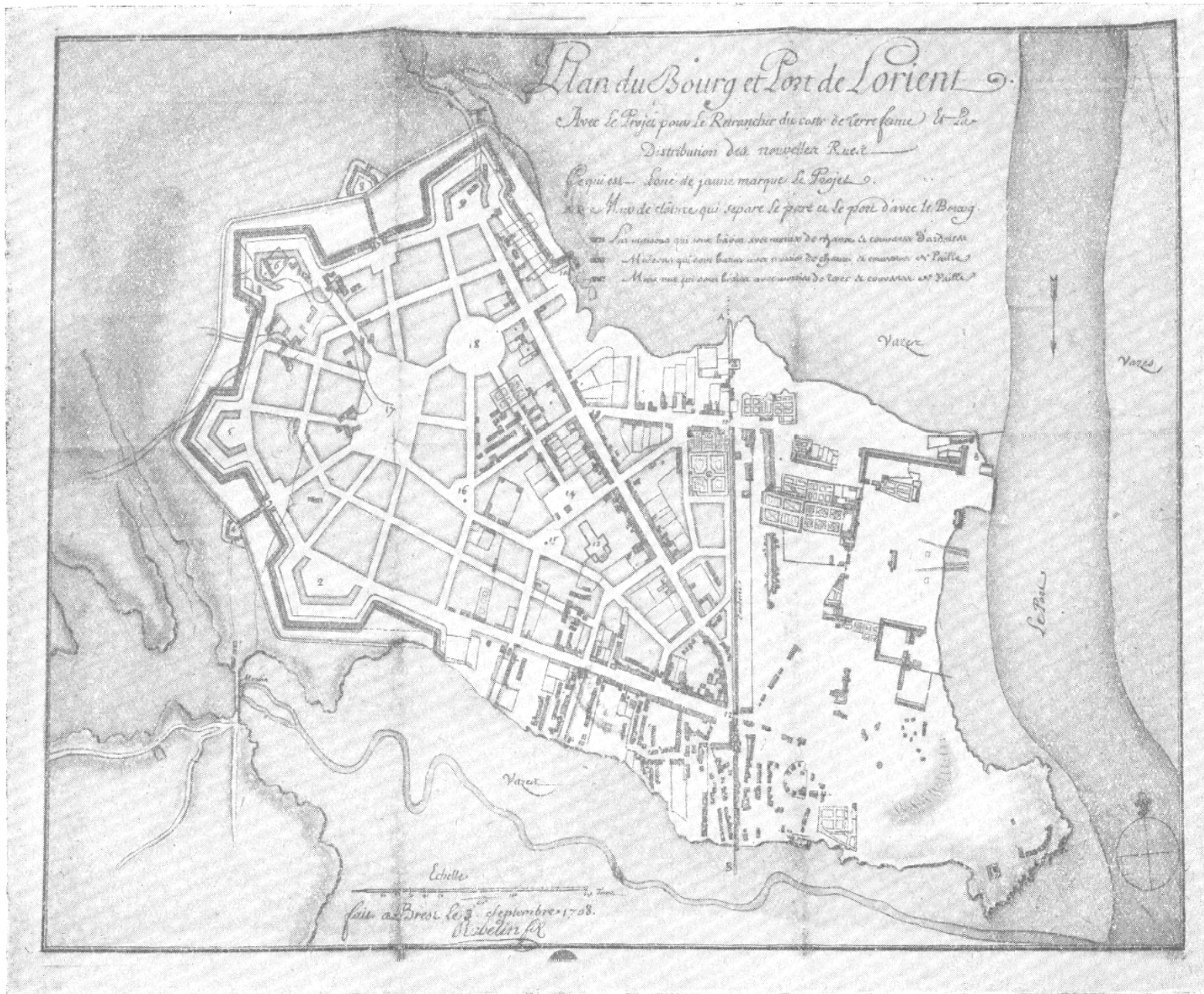
Ainsi donc quand la ville de Lorient, « née d'un chantier de constructions navales⁹ », commença de se former elle rencontra l'indifférence du directeur et l'impuissance de l'ordonnateur qui se partageaient le chantier. Dans la lande, par

6. Arch. Nat. Marine, B³ 113, f^{os} 64, 67, 70.

7. Arch. Min. Colonies, Dossier Lorient; Arch. Nat. Marine, B³ 109, f^o 60; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 5, f^o 48 v^o; Arch. Comité technique du Génie, Carton Lorient.

8. Arch. Arsenal Lorient, 1 E 6, f^{os} 89 et 90.

9. C'est le titre d'un article récent de M^{lle} Geneviève Lemée paru dans *La Vie urbaine*, sept. 1936.



Projet de l'ingénieur Robelin, 1708.

Arch. du Comité technique
 du Génie, Canton de Lorient

contre, un homme veillait. C'était Pierre Dondel, « président et sénéchal au siège présidial de Vannes », second fils de Thomas Dondel, sieur de Brangolo, marchand d'Hennebont. Il se conduisit comme un marchand de biens, c'était son droit, et pas du tout comme un fondateur, ce qui aurait pu être son honneur.

Il y a eu toute une polémique au sujet des Dondel et leur petit neveu par alliance, M. Lecoq-Kerneven les a défendus avec passion¹⁰. On a dit, et j'ai moi-même pensé un moment, que Thomas Dondel, ayant eu des démêlés au Port-Louis avec le lieutenant du Roi, Jacques de Mallenoë, au sujet des *devoirs* de la ville, en aurait conservé une violente rancune contre le gouverneur Armand-Charles de Mazarin, et, par vengeance, aurait attiré la Compagnie des Indes Orientales au Faouédic, dont il acheta la seigneurie le 15 juillet 1667. Je ne crois plus à cette haine, car dans le procès qu'il intenta à Léonore du Bellay, veuve de Mallenoë, Dondel se montra toujours très respectueux du gouverneur, écrivant, en 1674 encore : « Quant à Monsieur le duc de Masarin, il permettra qu'on luy dise qu'on ne l'a mins en cause que par une dernière nécessité...¹¹ ».

Je ne crois pas davantage que le marchand d'Hennebont ait acheté la seigneurie dans le but de spéculer. Qui pouvait croire en 1667 qu'une ville allait naître auprès des chantiers ? Ce que le père n'avait pu soupçonner : le fils, au dire de Mauclerc, ne le soupçonna pas non plus, puisqu'il ne prit au début aucun intérêt à son terrain du Faouédic et chercha même à le vendre « pour cent escus¹² ».

Dans la lande des Dondel n'existait tout d'abord qu'un hameau, le village de Kerverot situé sur l'emplacement des rues Fénelon et Victor-Massé. Le manoir seigneurial était en ruine, la métairie ne valait guère mieux. Seul le moulin

10. Lecoq-Kerneven, *Généalogies et Annales de la Maison Dondel de Sillé...*, Rennes, 1874, in-8° et *Nouvelles études sur les origines de Lorient*, Dinan, 1876, in-8°.

11. Arch. Dép. Morbihan, B 2823. Req. de Th. Dondel, 28 déc. 1674.

12. Arch. Nat. Marine, B³ 117, f^o 442.

fonctionnait sur l'étang du Faouédic et le sieur de Brangolo tentait d'y attirer non sans peine les employés de la Compagnie des Indes. En 1683, il n'y avait « aux issues et hors l'anclos des murailles de Lorient » qu'une maison « avec son jardain derrière ». En 1692, cet immeuble était dit la « maison de la Bouille » (?) En 1694 et 1698 c'est une dizaine de bâtisses que l'on compte aux deux portes de l'arsenal. En 1700, grand changement ! La lande se remplit d'un seul coup et le Sénéchal de Vannes comprit qu'il allait faire fortune. En 1702 il avait déjà retiré de sa vilaine terre plus de 20.000 livres, sans compter les rentes qu'il en recevait tous les ans.

Une ville se dessina très vite et se développa sans ordre le long des deux chemins primitifs qui, de la grande porte de l'Enclos allaient à Plœmeur et à Pont-Scorff, c'est-à-dire à la paroisse et à la sénéchaussée. Deux voies se formèrent rapidement : ce furent la Grand-Rue (rue du port) et la rue du Faouédic (rue de l'hôpital). Elles étaient très nettement marquées en 1703, ainsi que l'actuelle rue du Lycée qui partait de la petite porte de l'Enclos et où se trouvaient les plus anciennes maisons construites hors de la muraille¹³.

Il n'y eut pas de plan suivi, car le Roi avait refusé d'agréer celui de Traversée. Il n'y eut pas d'alignements. En juin 1705, le désordre était partout. Charles de Clairambault s'en plaignait à Pontchartrain : « Les ingénieurs n'ont jamais marqué icy les alignemens des rues et il est vray, Monseigneur, que chaque habitant y bâtit presque toujours sa maison ou chaumière au gré de son caprice, se souciant peu de régularité. Il y a icy seulement deux rues qui seront assez passables quand on y aura corrigé quelques biais. Je feray faire un plan... »

Le soin de dresser ce plan fut confié à l'ingénieur Langlade qui y joignit un projet où il ne se privait pas d'abattre plu-

13. Plans conservés à la Bibliothèque et aux Archives de l'Arsenal de Lorient, aux Arch. du Comité technique du Génie, à la Bibliothèque du Service hydrographique, à la Bibliothèque Nationale, Estampes, Va 119, et à la Bibliothèque de l'Arsenal, à Paris (Ms. 3874).

sieurs cabanes. Pontchartrain en fut mécontent. Langlade refit un nouveau projet et commença en juillet 1707, à tracer quelques alignements d'accord avec les particuliers qui se proposaient de bâtir en pierre¹⁴. Des difficultés survinrent, de la part du sénéchal de Vannes qui refusait, comme je l'ai dit, d'abandonner au Roi « sa mauvaise terre en friche dont personne n'aurait voulu donné cent pistoles » avant l'installation de la Marine et dont il avait déjà reçu 20.000 livres (sans parler des 2.000 l. de rentes perçues sur les aféagements faits aux particuliers). Une ordonnance néanmoins parut à Versailles le 20 février 1709, portant que les héritages encore invendus seraient rachetés à Dondel par le Roi, sur le pied des contrats d'acquêts passés avant le 16 février 1707, ou même pour un prix augmenté du quart. Pontchartrain spécifia que les différents lots seraient payés par la Marine au fur et à mesure de leur vente.

Robelin, directeur des fortifications de Bretagne, fut chargé de tracer un nouveau plan de la future ville et fit approuver ce plan par Vauban lui-même et par Le Pelletier de Sousy, directeur général des fortifications (3 septembre 1708). Langlade planta des piquets pour les nouveaux alignements. En octobre 1709, il s'appliquait si bien à rectifier le tracé des rues laissées un peu « tortues » et « en zig-zag » par Robelin, qu'il déchaîna la colère de nombreux propriétaires. Les habitants de la rue du Faouédic, dont les maisons étaient « toutes les plus belles du bourg » se plainquirent de ce que l'ingénieur faisait passer la nouvelle artère « tout au travers leurs jardins ». Un peu plus tard Langlade rencontra des résistances analogues en rectifiant la direction de la rue actuelle du Maréchal-Foch. En même temps que cette voie, il créa « les deux places contiguës au cimetière » et à l'église (place Bisson et place Saint-Louis)¹⁵.

14. Arch. Nat. Marine, B³ 148, fo 124; Arch. Min. Colonies, Dossier Lorient; Bibl. Nat., Estampes, Va 119; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 11, fos 143, 291; 1 E, 13, fo 245, etc.

15. Arch. Nat. Marine, B³ 159, fos 322, 364, 379; B³ 170, fos 192, 622, 652, 689; B³ 183, fos 241; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 14, fos 354, 410; 1 E, 15, p. 189 et 1069; Arch. Comité techn. du Génie, Carton Lorient, etc.

L'idée de mettre de l'ordre dans le plan du nouveau bourg commençait donc à aboutir, elle en resta cependant là. Pierre Dondel maintenait ses droits. Pour se débarrasser de lui, il aurait fallu lui payer non pas seulement le terrain, mais le capital des rentes qu'il en retirait chaque année. En 1711, malgré tout, Robelin qui tenait encore à son projet, proposa de bâtir un quai sur le ruisseau du Faouédic dont les rivages marécageux appartenaient au domaine royal : « Ce quay qui aurait plus de 300 toises de long en ligne droite, seroit bordé de magasins marchands comme celui de Toulon et ainsy ce seroit le plus beau quay du Royaume ». Le plus beau quai du Royaume ! Robelin oubliait-il que Louis XIV avait fondé Rochefort et non point Lorient, et que Jérôme de Pontchartrain n'avait plus un sou dans ses caisses. De plus Clairambault, désabusé, comprenait bien qu'à la moindre tentative, Dondel « nourry dans la chicane », se serait fait un plaisir de former de nouveaux incidens¹⁶ ». La population d'ailleurs, en 1711, diminuait de jours en jours. La décroissance s'accélérait depuis l'année 1707 où les armements s'étaient-raréfiés.

Il est difficile de savoir exactement quel fut le nombre des habitants de Lorient au début du xviii^e siècle. Dès novembre 1700, Mauclerc comptait, tant en dehors qu'en dedans de l'Enclos près de 3.000 personnes, et Desgrassières à la même époque en évaluait plus de 1.000 dans la lande du Faouédic. En octobre 1704, Clairambault donne le chiffre de 4.000. En 1707, il affirme qu'il se trouve à Lorient « près de quatre à cinq mil communians », et pour cette même année un rôle de taxe indique de 8 à 900 familles, ce qui aurait fait environ 6.000 habitants¹⁷. En 1709, la population était déjà beaucoup moindre. L'ordonnateur en faisait part au ministre : « Les ouvriers souffrent d'une si grande misère que la plus part d'iceux ont été obligés d'abandonner l'Orient ». En août 1711,

16. Arch. Nat. Marine, B³ 198, f^o 40.

17. Arch. Nat. Marine, B³ 109, f^o 144 v^o; B³ 124, f^{os} 106 et 423; B³ 148, f^o 66 v^o et B³ 170, f^o 463; Arch. Min. Colonies, Dossier Lorient.

il récrivait encore que ses employés étaient obligés « d'aller chercher leur vie dans les autres ports ainsy que la plus part des habitans de ce lieu qui faute de travail sont contraints d'en sortir avec leurs familles, en sorte que, s'il ne se fait pas bientôt icy quelque construction ou armement, l'Orient redeviendra desert comme il estoit cy devant. »

La misère était partout dans le bourg, dans ce chaos indescriptible d'habitations croulantes bâties dans la boue. Ça et là émergeaient bien des toits de tuiles ou d'ardoises, mais ils restaient l'exception. En 1706, Charles de Clairambault n'en comptait que dix ou douze. Tout le reste était un ramassis de pauvres cabanes « composées de quatre pieux couverts de pailles et garnies de terrasse » où l'on couchait sur l'herbe sèche et qui formaient un « camp volant ».

L'ordonnateur insista souvent sur la pauvreté de ces demeures « dont les murs sont de torchis, qui ne sont qu'une espèce de boue meslée avec de la paille, et si fort exposées aux incendies qu'il n'en faut qu'une pour réduire en cendre en une heure ou deux de temps tous ces pauvres édifices ». Ils s'en iraient « en fumée au premier caprice qui pourroit prendre à quelque yvrogne de jetter, en passant dans la rue, sa pipe allumée sur la couverture de quelque cabane¹⁸. »

Les incendies en effet furent assez fréquents. En janvier 1709, vingt chaumières brûlèrent. En mars 1710, il y eut un nouveau sinistre. Le 24 février 1714, vingt-six maisons furent détruites en deux heures. Au mois d'août suivant, le feu se déclara encore. Le Roi approuva cette année-là la demande que lui faisait Langlade, de n'autoriser à Lorient que les bâtimens de pierre, ardoise et tuile, mais personne n'était assez riche pour se soumettre à ce règlement et le bourg ne resta jusqu'en 1720 qu'« embelly de méchantes cabanes terrassées et non murillées, couvertes de paille, « faites de pieux en terre¹⁹. »

18. Arch. Nat. Marine, B³ 137, fo 253 v^o; B³ 170, fo 463; B³ 197, fo 46; B³ 198, 1^o 40, etc.

19. Arch. Nat. Marine, B³ 148, fo 179; B³ 170, fo 27; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 20, p. 123 et 440, etc.

Il ne faut pas douter cependant quand on lit les lettres si poignantes de Clairambault que ce dernier n'ait été porté à exagérer la misère de ses Lorientais dont il se sentait le seul protecteur. Il n'hésitait pas, semble-t-il, pour émouvoir Jérôme de Pontchartrain à emprunter des formules toutes faites aux sermons de charité : « Il en meurt tant, disait-il, de ses protégés en 1707, qu'il n'y a presque plus de place dans le cimetière où on les puisse enterrer ». En 1709 il écrivait encore : « Comme les pauvres n'ont pas assez d'argent pour acheter ce bled vendu si cher, la plus part d'iceux se voyent réduits à manger de l'herbe dans les hayes et dans les champs comme les animaux ». En 1711, sa plume se faisait réaliste : « Ces pauvres gens... ne sont plus que des espèces de squelettes ressemblant à des portraits de la mort... ».

A ces lettres que répondait le Ministre ? Rien ou presque rien. Il temporisait. De Brest et de Rochefort, de tous les ports de la côte, du Port-Louis où les officiers n'avaient plus d'argent pour vivre ni pour mourir décentement, Jérôme de Pontchartrain recevait sans cesse des appels angoissés ou violents. Pour attirer l'attention lassée de Louis XIV, Clairambault utilisait la moindre anecdote : « Il y a quatre jours, Monseigneur, disait-il par exemple, qu'on trouva icy sur la croix du cimetière de la paroisse un insecte dont j'ay l'honneur de vous envoyer le dessein. C'est une espèce de grosse mouche que je crois qu'on peut appeler locuste. Comme elle a sur la teste une figure qui ressemble beaucoup à une teste de mort, cela est regardé en ces quartiers comme chose rare et qui a épouvanté beaucoup de bonnes femmes, qui, voyant que cet insecte a ainsy esté trouvé dans ce cimetière dans un temps auquel ils sont accablés de misère, ils regardent cela comme présage d'une grande mortalité.

» Si vous pouviez, Monseigneur, faire payer aux pauvres ouvriers de ce port quelques mois de 1710, ce soulagement sauverait la vie à plusieurs de ces pauvres gens dont la plus part ne meurent que d'inanition.

» C'et insecte mourut le même jour qu'on le trouva, ayant esté fort tourmenté par les curieux et les curieuses qui se divertissaient à le faire crier en le touchant. On le conserve icy dans une boîte²⁰. »

J'ai cité cette lettre un peu longue pour montrer comment Clairambault savait glisser dans quelque fait divers les réclamations impérieuses qu'il avait à formuler. Une fois de plus en 1711, il demandait le règlement des payes de l'année 1710. Ce retard malheureusement prouve davantage, à mon avis, que les plus terribles peintures. Non seulement le chômage sévissait, mais, quand il y avait du travail, il n'était pas rétribué aussitôt. Dès le début de la guerre de Succession d'Espagne, on mit de la lenteur à payer les ouvriers. En 1704, les commissaires durent leur prêter « le peu d'argent » qu'ils avaient. On ne trouvait pas, à cette date, « deux pistolles comptant dans tout l'Orient ». Le 12 avril 1707, on devait encore aux charpentiers « rebutéz par la misère » six mois de salaire pour 1704. En 1708, on leur devait onze mois de l'année précédente²¹.

Quand, après une longue attente, le jour de la paye arrivait, on retenait une partie de la somme pour l'impôt de la capitation. Il en résultait de sourdes révoltes, qui provoquaient des grèves continuelles. En mai 1707, les cordiers, dont les familles mouraient de faim, abandonnèrent le travail. En novembre 1708, les apprentis-canonnières, qui n'avaient plus de pain, se croisèrent les bras. Il y eut des troubles plus graves, mais si compréhensibles ! On braconnait chez les seigneurs voisins, et Clairambault ferma les yeux. On pilla le seigle des paysans et Clairambault pardonna encore. Des femmes s'attroupèrent, en 1709, et réclamèrent à Verdier, caissier de la Compagnie des Indes Orientales, les sommes dues à leurs maris depuis cinq années passées. Le caissier

20. Arch. Nat. Marine, B³ 148, f^o 286; B³ 197, f^o 323; B³ 198, f^o 245.

21. Arch. Nat. Marine, B³ 117, f^o 402; B³ 124, f^o 157; B³ 147, f^o 272; B³ 148, f^o 386 v^o, etc.

n'y pouvait rien. Lasses de crier, elles menacèrent l'ordonnateur de lui « casser la teste » et ce dernier, sans se troubler, s'apitoya de plus belle : « Les femmes des matelots, écrivit-il au ministre, sont nus-pieds et nus-jambes, n'ayant pas de quoi s'acheter des sabots. »

En mai 1711, les matelots que la Compagnie voulait obliger à venir eux-mêmes à Paris toucher ce qu'on leur devait, promirent pour toute réponse de mettre le feu à l'arsenal... Clairambault, moitié par menaces et moitié par persuasion, réussit de justesse à éviter l'incendie de Lorient²². Il avait l'affection de ses administrés, pour lesquels il se dévouait de toute son âme. S'il ne put le plus souvent faire remettre aux ouvriers les salaires qui leur étaient dus, du moins réussit-il à adoucir les impôts qu'on prétendait réclamer d'eux. En 1706, 1709 et 1712, il s'opposa fermement à la perception du droit de *piéd fourché* dans les boucheries de Lorient, disant que les bouchers étaient gens « très brutaux » et fort capables dans leur colère de mettre le feu partout. Ce n'est qu'en 1714 qu'il se résolut, de guerre lasse, à laisser établir le pénible impôt. Clairambault surveillait également les agissements des égailleurs de Ploemeur qui répartissaient les tailles et les fouages, Il découvrit ainsi, en 1713, que, depuis 1709, les Lorientais avaient été taxés pour 8.000 livres de trop²³.

En face de la multitude bien souvent déchaînée, l'ordonnateur était seul. En face de cette agglomération de misérables, il était le seul riche, non pas riche par lui-même, mais par le Roi. Quand le Roi n'eut plus d'argent à lui donner, toute la population d'un seul coup fut ruinée. Lorient n'était peuplé que d'une seule catégorie de personnes. Il n'y avait ni paysans, ni pêcheurs, ni commerçants en gros, ni bourgeois, ni nobles. Tous étaient fonctionnaires.

²². Arch. Nat. Marine, B³ 147, f^o 373; B³ 148, f^o 232; B³ 159, f^o 41; B³ 170, f^o 339; B³ 197, f^o 258.

²³. Arch. Nat. Marine, B³ 137, f^{os} 253, 257, 393, 398; B³ 170, f^o 150; B³ 207, f^o 30; B³ 213, f^o 192; B³ 222, f^{os} 43, 78, 378, 409, 415, etc.

La Paroisse et la Juridiction de Lorient.

En 1690, quand la Marine Royale eut logé ses ouvriers dans les casernes de Lorient, elle ne jugea pas nécessaire de construire une nouvelle chapelle et conserva celle de la Compagnie des Indes-Orientales. L'aumônerie en fut confiée successivement à Messires Mosnier (1^{er} septembre 1690), Chambon (1^{er} juillet 1691), Guitton (1^{er} janvier 1697) et Coalan (1^{er} avril 1709-1720). Ces prêtres furent parfois secondés dans leur difficile ministère par des aumôniers adjoints, parmi lesquels figure l'abbé Périer, (1704 à 1714).

Quand, en 1700, la population fut chassée de l'Enclos par la Compagnie des Indes-Orientales, il se groupa bientôt dans la lande du Faouédic plus de 1.000 personnes qui ne pouvaient trouver place dans la chapelle de l'arsenal et devaient aller à Plœmeur. Comme elles n'avaient guère envie de faire une lieue et plus de mauvais chemins, elles n'entendaient jamais la messe, manquaient d'instruction religieuse et mouraient sans les sacrements. On décida donc de construire une église tréviale, où l'on célébrerait les baptêmes, les mariages et les enterrements, où un prêtre, choisi par le recteur de Plœmeur, aurait qualité de curé et prêcherait en français pour le peuple qui n'entendait rien aux prônes bretons.

Ce desservant devait être entretenu sur le revenu des droits curiaux et des dîmes de la paroisse à moins d'un refus de la part des décimateurs. Les principaux décimateurs étaient le Chapitre de Vannes et les Pères de l'Oratoire de Nantes. Ils firent la sourde oreille. Le Roi et la Compagnie durent alors promettre chacun 100 livres de rente annuelle pour le curé, « jusqu'à ce qu'il puisse tirer sa subsistance raisonnable par le casuel ».

Ce point réglé, il fallut songer à l'édifice du culte. Le 19 septembre 1700, Desgrassières, directeur-député, et Antoine de Mauclerc recherchèrent le lieu le plus convenable et le

plus central. Pierre Dondel avait promis le terrain de la chapelle et du cimetière, mais il mit bientôt à son offre une condition *sine qua non* : celle d'être reconnu fondateur de la nouvelle église. La Compagnie des Indes-Orientales refusa net. Elle tenait à avoir part aux droits honorifiques immédiatement après le Roi. Dans ce but, elle offrit à son tour un terrain de 100 pieds S/36, situé dans l'Enclos, où il aurait suffi d'abattre cinq à six cabanes. On tergiversa. Alors, comme le lieu préalablement choisi hors de l'enceinte, paraissait mieux convenir, elle promit 500 livres pour acquérir le terrain. Pour la construction, elle proposa 800 livres. Le Roi ajoutait 1.000 livres et la Compagnie de Saint-Domingue, qui tentait de s'établir à Saint-Christophe, 200 livres. Enfin pour compléter la somme, les habitants de Lorient devaient donner 300 livres. Tout s'annonçait donc pour le mieux, mais les belles promesses ne furent pas tenues¹.

Dès novembre 1700, le recteur de Plœmeur fit des difficultés, le Roi fléchit dans ses résolutions et l'aumônier Guitton dut faire le voyage de Versailles pour plaider la cause de Lorient. L'évêque de Vannes, François d'Argouges, ne se décida à visiter les lieux que le 5 novembre 1701. Il compta 1.500 personnes en dehors de la chapelle du port pendant la première messe, et trouva donc très pressant d'ériger une église dans cette agglomération de plus de 3.000 âmes, éloignée d'environ deux lieues de la paroisse.

« Comme la chapelle est petite et que tout le monde presse pour y entrer, écrivait Mauclerc, il s'y fait un si grand bruit et un désordre si continuel que, non seulement on n'y peut avoir de dévotion, mais le prêtre même est obligé d'interrompre plusieurs fois les Saints Mystères pour demander le silence et le respect dû au Sacrifice, sans pouvoir l'obtenir. »

François d'Argouges prit la chose à cœur. Une discussion s'engagea entre Lorient et Vannes en mars 1702. L'évêque

1. Arch. Min. Colonies, C³, Dossier Lorient; Arch. Nat. Marine, B³ 109, f^{os} 144 v^o. 164 v^o; Bibliothèque Nationale, Nouvelles Acquisitions françaises, 9495, f^o 26 (Copie Margry); Arch. Arsenal Lorient, 1 E. 6, f^{os} 148, 179.

aurait voulu faire de la nouvelle église, une trêve où le recteur aurait fait résidence, mais l'ordonnateur voulait maintenant une paroisse en titre : la construction des édifices n'en coûterait pas plus cher et, pour faciliter la fondation du gros du recteur et la subsistance des prêtres, on unirait un prieuré à la paroisse. Ainsi pourrait-on prendre le prieuré de Lan-Nenec, en Plœmeur, ou celui de Saint-Guénaël, en Caudan, dont les titulaires, qui habitaient Rome et Paris, seraient indemnisés de leur vivant par le Roi et n'auraient pas de successeurs. A cette proposition l'évêque répondait que le consentement des titulaires ne suffisait pas et qu'il fallait encore celui des collateurs, les abbés de Rhuis et de Redon, sans oublier le Pape, qui avait la collation pendant huit mois de l'année ².

Sur cette union d'un prieuré, Jérôme de Pontchartrain était de l'avis de François d'Argouges : il fallait trouver de l'argent ailleurs. Les habitants de Lorient offrirent d'établir une rente sur leurs maisons et le directeur Toussaint Bazin proposa de prendre 15 livres par an sur chaque cabane de l'Enclos habitée par des employés qui n'y avaient pas droit. Cette nouvelle source de revenus était bien aléatoire ; Antoine de Mauclerc jugea prudent de commencer à bâtir, pensant que l'achèvement de l'église entraînerait la fondation de la paroisse.

Le plan de l'édifice, en forme de croix latine, était très simple. Il n'y avait pas de clocher. Six chapelles donnant sur la nef devaient être bâties par les corps d'ouvriers. Des charretiers, des charpentiers, des menuisiers, des sculpteurs, des doreurs s'offrirent pour travailler gratuitement. Le 26 août 1702, l'évêque de Vannes arriva du Port-Louis pour délimiter le terrain de la nouvelle église, du cimetière et du presbytère. Le lendemain, Pierre Dondel fit don de ce terrain aux habitants, leur permit d'exploiter ses carrières, et reçut en retour les droits honorifiques, immédiatement après le

2. Arch. Nat. Marine, B³ 113, f^o 191; Arch. Min. Colonies, C², Dossier Lorient.

Roi, dans le sanctuaire qu'on allait enfin commencer à bâtir³.

La Compagnie des Indes-Orientales renonça sur-le-champ à toutes prérogatives. Malheureusement elle renonça aussi à tenir ses promesses et les 1.300 livres qu'elle devait donner ne sortirent jamais de sa caisse, laquelle d'ailleurs était vide. La Compagnie de Saint-Domingue, dont l'établissement sur le Scorff avait été abandonné, ne se crut plus obligée d'avancer rien pour l'église. Les libéralités de Pierre Dondel restèrent limitées au don du terrain et, si le prince de Guémené, dès l'été 1702, lui disputa les droits honorifiques, ce ne fut pas en vertu d'une plus grande munificence, mais en raison de son fief de Tréfaven qui le faisait fondateur de l'église de Lorient comme de celle de Plœmeur⁴.

La Marine restait donc seule en face de la dépense à faire, car, pour la population, il n'y fallait guère songer. Antoine de Mauclerc se mit donc résolument à l'ouvrage. L'évêque de Vannes et les habitants de Lorient avaient désiré qu'il fût seul à ordonner la dépense. Il eut trois sources de revenus : les aumônes, les amendes et les dotations du Roi.

Louis XIV, qui avait promis 1.000 livres pour la construction de l'édifice, doubla la somme en mai 1703, mais en juillet 1704 le versement n'était pas encore fait. On était entré dans la période des économies et des compressions : le Trésor royal était vide⁵.

En juin 1702, un matelot obtint d'éviter le conseil de guerre, à condition d'offrir 600 livres pour l'église. En octobre 1703, un autre matelot fit don de sa paye et les fondations du monument furent jetées sans plus attendre. En novembre 1703, l'*Emmanuelle-Marguerite* déchargea de l'ardoise qu'elle avait été quérir à Redon « pour l'église qu'on a commencé à

3. Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 8, f^{os} 89, 140; Arch. Min. Colonies, C², Dossier Lorient; Arch. Nat. Marine, B³ 117, f^{os} 437, 463; Arch. municipal. Lorient, GG 26, Acte du 27 août 1702. Reg. des délib., p. 12.

4. Arch. Nat. Marine, B³ 117, f^{os} 474, 475.

5. Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 8, f^o 199; 1 E, 9, f^o 95; 1 E, 10, f^o 170 vo.

l'Orient »⁶. Malheureusement l'ardoise fut inutilisée. En octobre 1705, l'église n'était pas couverte. L'ordonnateur réclamait à Jérôme de Pontchartrain une partie d'une aubaine : cette aubaine devait être prélevée sur la fortune de flibustiers morts à bord d'un vaisseau des Indes. « S'il vous plaist, écrivait Clairambault, de nous accorder cette grâce, nous ferons dans peu de jours couvrir le chœur de cette église pour qu'on y puisse dire la messe de Noël et nous mettre en estat d'y commencer une chapelle que je vous supplie de nous permettre de dédier à saint Hiérome. La protection que vous donnés à cette église mérite que tous les habitants de l'Orient fassent continuellement des vœux à ce bon saint pour que Dieu vous comble de ses plus précieuses bénédictions. » Ainsi l'on tentait d'intéresser Pontchartrain, comme on avait voulu se concilier le Roi en dédiant l'église à Saint Louis.

En décembre 1705, on n'avait encore couvert que la sacristie, où l'on faisait le catéchisme aux enfants. Pour achever le chœur et les chapelles des croisillons, il fallait 8.700 livres. On mendia des aumônes aux armateurs qui déchargeaient leurs navires au Port-Louis. Ils ne donnèrent pas toujours. Des Malouins revenus au Morbihan abandonnèrent 1.000 livres ; le Roi en promit 2.000 sur la fortune des flibustiers morts et les Etats de Bretagne accordèrent encore 2.000 livres. Grâce à ces sommes insuffisantes, la charpente du chœur fut en place en avril 1707. En juin, elle avait reçu sa couverture. En août, on travaillait aux croisillons et la nef restait à faire. En octobre, on manquait de ressources pour « couvrir les deux ailes de cette église, ce qui donneroit beaucoup de place au peuple qui n'en a presque point et qui, les festes et dimanches, est obligé d'entendre la messe à genouil dans la boue et la teste nue pendant qu'il pleut sur lui averse. » Nous voyons par là qu'aussitôt l'autel abrité, on avait ouvert l'édifice au culte.

6. Une grande partie des pierres fut fournie par la Compagnie de Saint-Domingue qui renonçait à son établissement de Saint-Christophe; Archives Colonies, C⁹, C₁.

Pendant que Clairambault tâchait d'achever la nef, les « fondateurs » étaient en grand conflit, touchant la position des bancs. Après d'interminables tergiversations, un arrêt du Conseil, rendu à Fontainebleau le 19 septembre 1707, ordonna que les armes du Roi seraient gravées sur les pignons, sur les vitraux, sur les portes de l'église et sur le presbytère, un peu au-dessus de celles des Rohan-Guémené à droite et de celles des Dondel à gauche ; que le banc royal serait établi au milieu du chœur sur la même ligne que celui des Rohan-Guémené (côté de l'épître) et que celui des Dondel (côté de l'évangile). Les honneurs devaient être déférés, d'abord au prince de Guémené, ensuite au commandant et à l'ordonnateur représentant le Roi, enfin à Dondel. Cet ordre devait être respecté au cours des processions. Le prince avait droit de litre au dehors de l'église et Dondel au dedans. Ils avaient tous deux sépultures prohibitives dans le chœur, du côté où chacun avait son banc. L'arrêt du conseil de 1707 mit ainsi fin à la longue querelle des prérogatives. On décida de mettre un quatrième banc derrière les trois autres pour la Compagnie des Indes-Orientales et de placer les officiers de marine dans une des chapelles du transept, qui étaient dédiées, au nord à saint Jérôme, au sud à la sainte Vierge ⁷.

Une autre difficulté surgit quand Clairambault se résolut, de nouveau, à réclamer la fondation d'une paroisse. Elle vint du recteur de Plœmeur, Thomas Morphy, qui se jugeait lésé. Le 31 août 1705, l'ordonnateur signalait déjà que le curé de Lorient avait si peur de ce recteur qu'il préférerait voir un mort « mangé des chiens » que de l'enterrer dans le cimetière de Saint Louis aux dépens du cimetière paroissial. Le Roi, afin de ne pas trop blesser les intérêts de Morphy, promit 400 livres pour la portion congrue du nouveau recteur

7. Arch. Min. Colonies, C², Dossier Lorient; Arch. Nat. Marine, B³ 129, fos 455, 623; B³ 137, fos 10, 204; B³ 147, fos 181, 262; B³ 148, fos 9, 158, 234, 320; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 8, f^o 144; 1 E, 9, f^o 217; 1 E, 11, f^o 229; 1 E, 13, fos 184 et 309, etc.

8. Arch. Nat., E 1943, f^o 47.

et 200 livres pour la subsistance de son curé, à prendre sur les fonds de dépenses du port de Lorient, (arrêt du conseil du 7 février 1708) ⁸.

Le 6 mars suivant, les habitants adressèrent à l'évêque de Vannes un placet pour l'érection de leur église en paroisse. Ils rappelèrent les raisons qu'ils avaient et soulignèrent qu'une trêve ne suffirait pas, car, aux grandes fêtes ils seraient encore obligés de se rendre à Plœmeur où ils se disputeraient avec les paysans, comme il était arrivé « dans la dernière feste du Saint-Sacrement où les dits habitants se batirent et commirent beaucoup de désordre, tant par jurement, yvrogerie qu'autrement ». Ce placet fut contrôlé par un notaire apostolique le 7 mars et, le 9, il fut communiqué à François d'Argouges par le promoteur de l'officialité. Cette requête portait trente-cinq signatures, presque toutes émanant d'officiers de marine. Le 10, l'évêque promulgua une ordonnance portant qu'il descendrait sur les lieux pour y faire les procès-verbaux et les informations *de commodo et incommodo*. Le 17, il débarqua de « son carosse d'eau » à Lorient, où Charles de Clairambault lui avait préparé « une soupe ».

Le 18 était un dimanche. Le recteur de Plœmeur célébra la messe. A l'issue de l'office, l'évêque parla aux fidèles et se retira pour les laisser délibérer. Il pria Morphy d'en faire autant, mais ce dernier, « homme très rustique », refusa net d'obéir. Conseillé par le cabaretier Kermoisan, il s'était fait des alliés parmi les paysans de Plœmeur fixés depuis peu à Lorient. Pendant toute la semaine il avait bu avec eux et leur avait prétendu que la fondation de la paroisse les accablerait de taxes et d'impôts. Sa cabale l'entourait à l'église, où il interrompit plusieurs fois le notaire apostolique qui lisait l'arrêt du conseil et le placet des habitants. Il provoqua « un grand bruit par des femmes qui estoient en la dite église », « un si grand bruit qu'il ressemblait fort à une sédition ». On dut cesser la procédure.

Après vêpres Thomas Morphy, toujours flanqué de la « populace parmy laquelle il y avoit beaucoup de femmes »,

renouvella ses intrigues. Il ne réussit à rien et quatre députés furent désignés par plus de 90 voix pour accepter au nom des habitants la dotation royale des 600 livres. Ces députés étaient le garde-magasin Bernard Marchand, l'écrivain Henri Boullay, les deux commerçants Nicolas Léger et Vincent Pérodo. Les électeurs étaient tous fonctionnaires.

Le contrat avec le Roi, représenté par Clairambault, fut passé le mardi 20 mars, jour où l'évêque visita l'église et délimita le terrain de la paroisse. Le 21 et le 22, de huit heures du matin à sept heures du soir, François d'Argouges se consacra à l'enquête *de commodo et incommodo*, et, le 23, regagna sa cathédrale, avec son promoteur et Alain Allano, greffier de l'officialité⁹.

Tout semblait enfin terminé, mais il fallut tout reprendre. L'avocat Nouet, procureur-général du conseil des prises, chargé d'éclairer Pontchartrain et Clairambault dans une affaire aussi délicate, avait décidé que la délibération du 18 mars n'était pas valable et qu'il en fallait une nouvelle. Morphy ne fit pas d'esclandre à la seconde délibération des habitants. Celle-ci fut faite dans les formes légales. Elle fut annoncée le dimanche 17 juin, au prône. Les fidèles furent assignés à se trouver la semaine suivante, après la grand messe, à la sacristie, et, le 24, près de soixante-dix hommes confirmèrent la procuration donnée le 18 mars. Le 25 juin quelques autres habitants donnèrent aussi leur adhésion. Il n'y avait encore qu'une centaine de signatures, mais les formes avaient été respectées. Il n'y avait eu « ny soldats, ny archers, ni gents armés ». Les femmes avaient été exclues. « Il faut les laisser crier » avait écrit Jarno du Breil, notaire apostolique. Elles ne crièrent pas et Thomas Morphy non plus. Le 19 février 1709, fut rendu le décret d'érection de Saint-Louis de Lorient en paroisse. Lettres patentes en furent

9. Arch. Nat. Marine, B³ 159, f^{os} 245, 252; Arch. Min. Colonies, C³, Dossier Lorient, etc.

données à Versailles au mois de mars et enregistrées en avril au Parlement et à la Chambre des comptes de Bretagne ¹⁰.

Il fallait encore trouver un recteur. On pensa prendre l'abbé Périer, chapelain des Ursulines de Pontivy, qui avait été à Lorient aumônier de la Compagnie des Indes-Orientales et était encore en principe aumônier adjoint de la Marine, mais ce prêtre était « trop usé ». On pensa encore à l'abbé Coalan, précepteur dans une famille port-louisienne, mais il ne savait pas le breton et la connaissance de cette langue était devenue nécessaire. Il reçut donc seulement l'aumônerie du port. On refusa la candidature inattendue de Thomas Morphy qui, poussé par le châtelain du Ter, voulait quitter sa vieille cure de campagne. On choisit l'abbé Le Livec, directeur de la congrégation d'Auray.

« C'est un homme d'environ trente ans, écrivait François d'Argouges, de famille honneste et de considération, qui jouit de huit cents ou de mille livres de rente de patrimoine qu'il donne tout aux pauvres. Il est plein de mérite et de capacité, prêche bien, est d'une vie et de mœurs irréprochables : cela va, à ce qu'on m'a assuré, jusqu'à la sainteté. Il y a quelque délicatesse dans sa santé et dans son tempérament mais son zèle y suppléera toujours. » ¹¹.

La population lorientaise avait grand besoin de ce nouveau saint Vincent de Paul. Il prit possession de sa cure, le 17 avril 1709, sans opposition. L'église Saint-Louis était loin d'être achevée. Elle était encore dans l'état où François d'Argouges l'avait trouvée le 20 mars 1708, c'est-à-dire qu'elle avait le chœur couvert jusqu'au transept et orné d'un rétable avec un grand tableau. Les murs des croisillons et de la nef étaient en partie élevés jusqu'à la corniche et, naturellement, restaient sans toitures. Le 31 mars 1711, le recteur demanda 6.000 livres pour couvrir les deux bras du transept mais il ne les reçut pas. En 1715, un coup de vent « ayant éforcé la

10. Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 14, pp. 373, 451, 455, 475; 1 E, 15, p. 707, etc.

11. Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 15, pp. 527, 535, 545, 547, etc.

cloison qui [fermait] l'église paroissiale de Lorient depuis le rez de chaussée jusqu'au faite, lorsque tous les habitans y assistoient à l'office divin, cela troubla beaucoup leur dévotion dans la crainte qu'ils eurent d'être tous écrasés par cette cloison si elle eût tombée. » Pontchartrain ému promit de demander 3.000 livres aux Etats de Bretagne, mais la mort de Louis XIV l'empêcha de tenir parole.

A la fin du règne, dans la ville en torchis, il n'y avait qu'une église sans toiture, ouverte à tous les vents. Le monument que l'on avait conçu « le plus simple possible » n'avait pas pu être achevé. Là encore ce fut la grande Compagnie des Indes, celle de Law, qui fit œuvre durable. La charpente de la nef fut posée en août 1719 et, le 3 janvier 1720, le directeur de Rigby s'engagea à fournir tout ce qui était nécessaire pour terminer l'édifice qui subsista jusqu'en 1786¹².

L'abbé Le Livec donna sa démission en 1712, après s'être ruiné complètement au service des pauvres et avoir fait près de mille écus de dettes. La paroisse resta plus d'un an sans pasteur et fut dirigée provisoirement par un prêtre nommé Badezet. En septembre 1713, l'abbé Vincent, recteur en titre depuis le mois de juin, commença son ministère. Plus heureux que son prédécesseur, il vit son sort assuré en 1714 par l'union à sa cure de l'abbaye de Saint-Pierre de Rillé, située près de Fougères et dont la mense abbatiale était de 2.000 livres. Il reçut les bulles du Pape le 22 avril, et Charles de Clairambault s'en félicita, jugeant Vincent comme « un homme très désintéressé et fort résolu de se contenter de la vie et l'habit »¹³.

Il ne semble pas que les recteurs aient trouvé beaucoup de paroissiens prêts à se dévouer pour les autres. Il est bien

12. Arch. Min. Colonies, C², Dossier Lorient; Arch. Municipales Lorient, GG 26, Reg. des délib., pp. 14, 30, 31; Arch. Nat. Marine, B³ 230, f^{os} 131, 373, etc.

13. Arch. Nat. Marine, B³ 148, f^o 179; B³ 207, f^{os} 269, 338; B³ 213, f^{os} 245, 428; B³ 222, f^{os} 142, 206; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 17, f^o 548; 1 E, 19, pp. 315, 500, 668; 1 E, 20, p. 205.

difficile de juger, après si longtemps, du degré de charité que l'on constatait à Lorient sous le règne de Louis XIV ; du moins peut-on dire avec certitude que l'hôpital des pauvres n'était qu'une « chétive cabane appartenant à la Compagnie des Indes », dont le loyer, de 30 livres par an, absorbait « le produit de deux ou trois mois de quête ». Un chirurgien était entretenu par la Marine pour panser et « médicamenter » les ouvriers, mais il manquait à Lorient, où il y avait beaucoup de femmes de toutes sortes, des femmes de vertu et de cœur pour se mettre au service du peuple. En 1705, Clairambault fit nommer à la lieutenance du port le capitaine de brûlot Mosnier, il ne donna qu'une raison de son choix : c'était la suivante : « Sa femme mène une vie si sainte et si exemplaire qu'elle feroit icy beaucoup de bien par son bon exemple, y ayant eu jusqu'à present très peu de religion dans ces quartiers ». Mademoiselle Mosnier réussit à merveille et tous les pauvres de Lorient la considérèrent « bientôt comme leur mère »¹⁴.

Malgré tout le bon exemple ne pouvait suffire à lui seul pour maintenir dans un minimum d'ordre un peuple aussi turbulent. Il fallait une police et une justice promptes et fortes. Tant que les habitants ne résidèrent que dans l'Enclos, c'est-à-dire dans un lieu relevant uniquement du Roi, leur juridiction était légalement la sénéchaussée royale d'Hennebont, cependant l'ordonnateur de la Marine trouva bon, dès 1691, de participer aux procédures. Il eut, à ce sujet, des altercations assez violentes avec le procureur du roi. Ces discussions se renouvelèrent tout le long du règne de Louis XIV, notamment lorsqu'il s'agissait d'apposer les scellés sur les effets des officiers de marine décédés.

Les juges hennebontais étaient évidemment trop éloignés de Lorient, agglomération de gens « ramassés de toutes les provinces du royaume », qui avait fortement besoin d'une police et d'une justice toujours prêtes à l'action et qui ne crai-

14. Arch. Nat. Marine, B³ 129, f^o 644; B³ 137, f^o 22.

gnait guère celles de la lointaine sénéchaussée où, d'après Céberet, l'on ne finissait point les procès criminels, s'il n'y avait point d'argent à recevoir¹⁵.

Le 4 juillet 1692, un menuisier donna « 3 coups de couteau à sa belle-sœur dans le Parc ». L'ordonnateur l'arrêta aussitôt et commit un écrivain, Jean Le Vasseur de Merville, pour faire les fonctions de prévôt. Ce dernier reçut confirmation de son titre le 1^{er} janvier 1693, et sa solde, qui était de 600 livres, fut portée à 900. Il eut la surveillance de cinq archers de marine. Par édit d'avril 1704, sa commission fut transformée en office. Il acheta alors sa charge et fut assisté d'un lieutenant, d'un exempt, d'un procureur du roi et de sept archers. Son rôle fut en 1705 nettement établi. Il fut rapporteur dans le conseil de guerre, première juridiction du corps maritime. Il fut subdélégué de l'ordonnateur dans la juridiction que possédait ce dernier et qui s'étendait aux désordres et malversations commis par les officiers, matelots, soldats et ouvriers, ainsi qu'à l'apposition des scellés sur leurs biens s'ils mouraient. Il eut enfin sa juridiction propre, faisant exécuter les ordres du Roi, jugeant les coupables « dans les cas prévotaux », empêchant les désordres des « gens de mer » et prenant connaissance de leurs affaires, tant au civil qu'au criminel.

Le Vasseur de Merville eut, dans de nombreux cas, des démêlés avec l'Amirauté de Vannes, qui prétendit à plusieurs reprises qu'il empiétait sur ses attributions. De même, en avril 1701, ayant voulu dresser une potence dans l'enceinte de Lorient pour pendre en effigie un matelot condamné prévotalement, il se heurta au non-vouloir de la Compagnie des Indes-Orientales qui assurait que la Marine n'avait « aucun droit de justice dans ce qui est leur maison et leur cour ». Cet incident nous prouve que les condamnations de ce genre n'étaient pas habituelles. Il est d'ailleurs probable que le

15. Arch. Nat. Marine, B³ 65, fo 79; B³ 69, fo 345; B³ 77, fo 129; B; 113, fos 191, 234. etc.

prévôt n'exerçait pas souvent la juridiction dont il avait la jouissance. Cette justice était très dispendieuse. En 1713, il fallu donner 108 livres à six avocats qui avaient servi d'assesseurs à Le Vasseur de Merville pour le jugement qu'il avait rendu contre trois petits mendiants voleurs de brai et une femme receleuse. Les coupables furent condamnés au fouet, mais on demanda au Roi d'adoucir la peine, car on n'avait pas de quoi payer l'exécuteur. On comprend que, dans ces conditions, le prévôt se soit le plus souvent contenté de faire les procédures et de les porter aux membres du Conseil de guerre ou aux juges des Tribunaux civils ¹⁶.

Les tribunaux civils, quand il s'agissait d'un délit commis dans l'Enclos, étaient ceux d'Hennebont, selon l'opinion la plus commune et la Sénéchaussée royale, pendant tout le XVIII^e siècle, porta le titre officiel de « Sénéchaussée d'Hennebont, le Port-Louis et le port de l'Orient ». Mais, en 1703, le prince de Guémené prétendit également avoir « haute, moyenne et basse justice » sur l'Enclos, n'ayant jamais été indemnisé par Louis XIV depuis 1666, époque où la Compagnie des Indes-Orientales avait reçu le privilège de n'être vassale que du Roi.

Les juges de Pont-Scorff, où se trouvait la juridiction de la Roche-Moisan-Tréfaven, ne consentirent que difficilement à ne pas pénétrer dans l'Enclos. En avril 1704, l'ordonnateur intérimaire de Lusançay écrivait à leur propos : « Il y a en vérité un malin et odieux procédé en leur fait. Ils cherchent de tous costéz à faire du chagrin à la Marine et à la Compagnie, à cause qu'ils croient que nous ayons mieux que le Parc ressortisse des juges d'Hennebond et qu'on appaise tous les jours mille querelles dont il leur reviendrait de l'argent ».

Quoi qu'il en soit de l'Enclos, il est incontestable que le prince de Guémené avait des droits de justice sur l'agglomération située hors de l'enceinte. Le malheur vint de ce que

16. Arch. Nat. Marine, B³ 69, f^{os} 345, 452; B³ 83, f^{os} 221, 231, 349; B³ 90, f^o 96; B³ 113, f^o 64, 344, 488; B³ 129, f^o 133; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 10, f^o 98; 1 E, 13, f^o 229.

Pont-Scorff était trop éloigné de Lorient et que les juges, qui prétendaient ne perdre aucun de leurs pouvoirs, ne voulurent pas quitter leur village pour s'installer dans la nouvelle ville où leur présence était si nécessaire. Le 12 janvier 1705, Charles de Clairambault exposait clairement la situation à Pontchartrain : « Comme il n'y a pas icy, disait-il, de gouverneur pour contenir le public dans son devoir, ceux qui se croient lésés s'adressent ordinairement au commandant ou à l'ordonnateur et, comme souvent le commandant réside au Port-Louis, il ne se passe guère de jours que je ne sois, malgré moy, érigé en juge par les pauvres gens et souvent pour des bagatelles dont le principal interest ne vaut pas deux escus, quelquefois mesme pour des injures, des coups de poing, quelquefois des libertinages qui troublent les familles.

» Quand les plaintes me sont faites un jour de poste, que je n'ay pas le loysir d'écouter, je renvoye l'affaire au prévost ou à quelque archer pour la terminer, ce qui se fait aussytost et gratis. Il m'en seroit pas ainsi si ces pauvres gens estoient obligéz de s'adresser aux juges de Ponscorf, et, comme il en coûte beaucoup après pour plaider, il y a bien de l'aparence que les différens se termineroient par des batteries qui causeroient de grands désordres. Je ne sçay, Monseigneur, si c'est cela que les juges de Ponscorf apellent anticiper sur leurs droits, mais comme ces petits procèz ne me donnent que de la peine et que je n'ai point d'autres veües dans ces discussions que la charité et de faire un usage le plus chrétien qu'il m'est possible de l'autorité dont il vous a plu de m'honorer, Retranchez en, s'il vous plaist, tout ce qui vous paroistra n'estre point conforme à vos intentions ! »

Pontchartrain répondit à Clairambault par de bonnes paroles à son adresse, mais il blâma la conduite de Le Vasseur de Merville qu'il ne jugeait pas « assez modéré ». Ce prévôt, ayant emprisonné un cabaretier de Lorient qui avait arraché « une coëffe » à une femme, avait été condamné par le tribunal de Pont-Scorff à payer 300 livres d'indemnités à son prisonnier. Pour mettre fin à de tels scandales, un arrêt du

Conseil d'Etat fut rendu le 14 juillet 1705 pour délimiter plus nettement les pouvoirs judiciaires de l'ordonnateur et du prévôt. Il se terminait par ces mots : « A l'égard des instances civiles et criminelles qui peuvent survenir entre les habitans tant du dedans que du dehors du port de Lorient et de celles qui naistront entre l'habitant et le soldat, des vols, meurtres et autres crimes, de la police dans le marché, du prix et taux des denrées, S. M. a maintenu et garde les juges ordinaires dans le pouvoir d'en connoistre ».

Cet arrêt supprima en fait toute justice et toute police à Lorient. Les juges de Pont-Scorff n'en exercèrent aucune : « attendu, disait Clairambault, que plus il y a de désordres et de testes cassées..., plus cela leur procure de procès qui donnent des épices et vacations, dont ils sont bien plus friands que de toute autre chose... » « Le public, ajoutait l'ordonnateur en 1709, est très scandalisé de voir que des officiers du roy, dont il y a icy plusieurs, soient journellement spectateurs de cent crimes qui s'y commettent, dont la plus part sont énormes, et qu'ils ne puissent pas y remédier parce que cette police appartient à ces juges de villages, qui se contentent de regarder du faiste de leur tribunal tous les désordres de Lorient comme autant de bénédictions qui leur donnent bien des procès à décider, qui leur grossisse leur revenu et celui de M. le prince de Guémené leur seigneur...¹⁷. »

On comprend la fureur de Clairambault exposé plus que tout autre aux réactions de la foule lorientaise, aigrie, misérable et prompte à la révolte. On comprend que le gouvernement, surtout sous l'ancien régime, ait refusé de donner à la Marine, dans le seul port de Lorient, une juridiction qu'elle n'avait nulle part ailleurs. Le moyen terme était de décider les juges de Pont-Scorff à s'établir, au moins en partie, dans la nouvelle agglomération. En février 1710, Charles de

17. Arch. Nat. Marine, B³ 124, fo 198; B³ 129, fo 13; B³ 170, fo 517 vo; Arch. Arsenal Lorient, 1 E. 11, fos 3, 13, 188, etc.

Rohan-Guémené demanda lui-même des lettres-patentes pour faire, le samedi de chaque semaine, une audience à Lorient. Les habitants, au début de mars, joignirent leur requête à celle de leur seigneur et reçurent satisfaction au mois de novembre suivant. Lorient fut détaché de l'ancienne cour de la Roche-Moisan et les nouvelles charges furent confiées aux magistrats de Pont-Scorff.

L'établissement de la justice ne se fit que très lentement. Le 22 juillet 1711, Pontchartrain dut écrire à la princesse de Guémené de ne plus temporiser comme elle le faisait, lui répétant que, si elle tardait trop, le Roi agirait à sa place « ayant cet établissement fort à cœur par la nécessité qu'il y a de punir les crimes » qui se commettent à Lorient journellement. Il mettait à la disposition des nouveaux juges le bureau de la prévôté maritime. Ce fut seulement le 22 mai 1713 que ces juges vinrent aménager leur auditoire et la première audience n'eut lieu que le 10 juin. On pensa alors que les habitants, « naturellement portés au mal », allaient être enfin surveillés. Il n'en fut rien. Les magistrats seigneuriaux regagnèrent leur campagne et, malgré leurs promesses, restèrent quelquefois trois semaines sans bouger. Leurs règlements de police ne furent d'aucune utilité. Les désordres continuèrent et, quand ils étaient par trop grands, l'ordonnateur recommença à faire agir son prévôt¹⁸.

Les lettres-patentes de novembre 1710 permettaient, comme nous l'avons vu, au prince de Guémené d'établir un nouveau siège de juridiction dont le ressort devait s'étendre à toute la paroisse de Lorient. Le prince tenta d'utiliser ces lettres pour empêcher les juges d'Hennebont de pénétrer dans l'arsenal, mais il n'y réussit pas. Il s'en servit encore dans le long procès qu'il eut avec Pierre Dondel au sujet du four banal.

Rohan-Guémené, en 1704, établit, à l'aide de plusieurs documents, qu'il avait droit de banalité de four dans toute

¹⁸ Arch. Nat. Marine, B³ 213, fos 281, 315; B³ 222, fo 121 v^o; B³ 230, fo 390, etc. Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 16, fos 130, 133, 194; 1 E, 17, fos 169, 301.

sa seigneurie de la Roche-Moisan-Tréfaven et retint à cet usage la boulangerie du sieur Lecomte. A cette date, Pierre Dondel fit opposition au projet du prince et, sans prétendre encore à la banalité pour lui-même, se posa simplement en défenseur « de la liberté publique ». Rohan-Guémené, sans se soucier de cette opposition, accorda, le 27 septembre 1706, aux associés Lecomte et Pérodo et à leurs femmes, son four banal situé en la rue du Faouédic (rue de l'hôpital), dont ils prirent possession le lendemain. Les autres boulangers, Texier et Planchay, furent sommés, le 9 juillet 1707, par sentence des juges de Pont-Scorff, de démolir au plus tôt leurs fours. La Compagnie des Indes Orientales prit fait et cause contre Pérodo, Lecomte et Rohan-Guémené qu'elle assigna aux Requêtes de l'Hôtel. De son côté, Pierre Dondel les assigna à la sénéchaussée d'Hennebont, se disant maintenant « seigneur foncier du dit bourg de l'Orient, comme dépendant de son bien noble du Faouédic et prétendant en cette qualité avoir droit d'y établir des fours banaux ».

Rohan-Guémené fut condamné par la juridiction d'Hennebont, le 4 septembre 1708, mais il demanda révocation du jugement pour cause d'incompétence des juges, qui étaient, comme on l'a vu, eux-mêmes en procès avec lui. L'affaire rebondit donc et, en mars 1709, les boulangers de Lorient se mirent en grève pour protester. En avril suivant, le prince de Guémené publia une sentence des Requêtes de l'Hôtel défendant aux habitants de cuire ailleurs que dans son four banal, sous peine de payer 500 livres d'amende. Le procès pourtant n'était pas fini. Des arbitres, consultés à Paris, en septembre 1713, émirent un avis favorable à Dondel, mais Rohan-Guémené ne se tint pas pour battu, et, en 1720, il plaidait encore. Il finit par avoir gain de cause puisqu'en 1728 le four banal de Lorient était affermé par son fils pour 2.050 livres par an ¹⁹.

19. Arch. Dép. Morbihan, E, Fonds Guémené, 106 et 35; Arch. Nat. Marine, B³ 170, f^o 160; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 15, p. 304; Bibl. Nat., Fonds français 22.351, f^o 55.

Un autre établissement que le prince de Guémené voulut faire également, fut celui des foires et marchés. En mai 1709, les Lorientais demandèrent un marché par semaine; on le leur promit pour le lundi. Leur seigneur, après un moment d'opposition, donna son assentiment et proposa même de bâtir une halle. En conséquence, les habitants firent une nouvelle requête au chancelier, en octobre, réclamant un marché, non plus le lundi, mais le samedi, et quatre foires par an : Lundi-Saint, Saint-Louis, Saint-Marcel et les 25, 26 et 29 octobre. Satisfaction leur fut donnée par lettres patentes en novembre 1710. Le samedi était le jour où les paysans de Lorient avaient coutume d'y apporter leurs denrées. Ils installèrent leurs étaux d'abord aux portes de l'Enclos, ensuite près du cimetière, c'est-à-dire sur la place Bisson actuelle où se tient encore le marché aujourd'hui. La fabrique de l'église louait des cabanes aux marchands et leur revenu servait à l'entretien de la lampe du sanctuaire²⁰.

Ainsi peu à peu, malgré tant d'obstacles et grâce à l'activité de ses ordonnateurs, Lorient prenait tournure de ville, ayant foires et marchés. Il lui manquait encore d'être bâtie et d'être entourée de remparts. Longtemps il devait rester sans défense. Dès le 10 août 1692 le marquis de Coëtlogon avait proposé de fortifier Sainte-Catherine et la chapelle de Saint-Michel-en-l'Île, de construire une redoute à Kergroise et de préserver l'arsenal grâce aux feux croisés de ces trois batteries. Il avait aussi projeté du côté de la terre « une enceinte de fossés bien palissadés » qui devait englober l'Enclos. Ce dernier projet avait été agréé et l'ingénieur du Port-Louis, du Gazel, était venu, le 15 novembre 1692, dresser plans, devis et estimation pour un « retranchement de terre frézé de palissade avec un fossé, au dehors du port de Lorient », mais l'affaire n'avait pas eu de suite²¹.

20. Arch. Nat. Marine, B³ 176, f^{os} 234, 461, 588, 595; B³ 183, f^o 212; Arch. Arsenal Lorient, 1 E, 15, pp. 668, 749, 950; 1 E, 16, f^{os} 173, 194.

21. Arch. Nat. Marine, B³ 69, f^{os} 67, 99, 479; B³ 83, f^o 395; B³ 90, f^o 85 et Arch. Comité techn. du Génie, Carton de Lorient.

Deux ans plus tard, de très mauvaises nouvelles étant arrivées de Brest au mois de juin, Céberet n'avait pas eu le temps de prévenir Le Pelletier de Sousy, directeur des fortifications, et avait fait porter des canons à la pointe de Rohellec, où il avait disposé de grosses fûtailles remplies de terre pour servir d'épaulement. Ce petit fort improvisé avait été conservé dans la suite.

Quand la Guerre de Succession d'Espagne éclata, le nouveau bourg s'était formé. Il ne s'agissait plus seulement de couvrir un arsenal, il y avait trois mille personnes à défendre. Le 18 octobre 1705, l'ingénieur Langlade envoya à Versailles un mémoire fort détaillé. Il projetait de creuser un fossé autour de l'agglomération et d'en tirer des moellons pour le revêtement de l'escarpe et de la contrescarpe. Il proposait d'élever un retranchement de pierres sèches et par-dessus d'établir un parapet de gazon. La Marine aurait prêté les outils; on aurait tiré le bois de vieux vaisseaux hors d'usage et les milices paroissiales de Ploemeur et de Quéven auraient fait la construction.

Le 30 novembre 1706, le directeur des fortifications de Bretagne, Robelin fils, adressa à Pontchartrain un nouveau mémoire sur « la nécessité de fermer la tête du port de l'Orient ». Il suffisait, disait-il, de « faire un retranchement bien flanqué, conduit le long des diverses pentes qui sont du côté de la terre, pour avoir partout du commandement et que rien n'y puisse arriver sans être bien découvert ». Selon lui le revêtement de l'escarpe devait être jointoyé, mesurer dix pieds de hauteur, être protégé entièrement par la contre-escarpe d'un pied plus élevé. Les milices auraient en un an achevé ce travail, dont la dépense n'aurait pas dépassé 13.881 livres.

Le maréchal de Châteaurenault, consulté sur ce dessein, assura qu'il y aurait beaucoup de difficulté à faire appel aux paysans et multiplia les objections au projet. En décembre 1707, Langlade revint sur son plan primitif et essaya de prouver qu'en achetant le terrain de Lorient à Pierre Dondel et en

le revendant par parcelles, on gagnerait suffisamment pour élever le retranchement et même davantage. Un an plus tard, Robelin améliora le projet de Langlade et le fit apostiller par Le Pelletier de Sousy et Vauban. Louis XIV témoigna dans une ordonnance du 20 février 1709 de son désir de mettre hors d'insulte l'arsenal et le bourg, mais en 1746, lors du fameux siège de Lorient, l'enceinte n'était pas encore faite...²².

Clairambault voyait dans cette impossibilité d'aboutir l'œuvre du lieutenant-de-roi du Port-Louis, Maximilien Desgraviers. Ce dernier, disait-il, « appréhendait toujours que quand Lorient serait fermé, il ne devînt plus considérable que le Port-Louis²³ ».

Ainsi les deux hommes les plus importants du pays défendaient-ils jalousement le coin de rade qui leur était confié. Au début du XVIII^e siècle la lutte fut parfois violente entre les deux villes rivales. Les Port-Louisiens, soutenus fermement par l'Amirauté de Vannes, parvinrent à maintenir dans leur port les retours si avantageux des corsaires, auxquels ils offraient des charpentiers pour réparer leurs navires, un hôpital pour mettre leurs blessés, des magasins particuliers, bien conditionnés, pour entreposer leurs marchandises en attendant les ventes. Les commissionnaires des armateurs et les commis des fermes royales habitaient au Port-Louis, où les officiers de l'Amirauté trouvaient des auberges avenantes qui n'existaient pas à Lorient. Presque jamais les ordonnateurs et les contrôleurs de la Marine ne purent décider ces bons juges à risquer le mal de mer pour venir jusqu'à l'Arsenal. Il est évident que les bâtiments marchands, comme le reconnut Jérôme de Pontchartrain en 1703 et 1711, n'avaient aucune raison de remonter jusqu'à Pen-Mané. Ils en avaient même de fortes pour n'y point aller et pour fuir

²². Arch. Min. Colonies, C². Dossier Lorient, Arch. Comité techn. du Génie. Carton Lorient; Arch. Nat. Marine, B³ 137, f^{os} 131, 194; B³ 148, f^{os} 353, 378; B³ 159, f^o 379; B³ 170, f^o 192; Bibl. Nat., Est., Va 119.

²³. Arch. Nat. Marine, B³ 137, f^{os} 194, 603.

l'ordonnateur et le contrôleur de la Marine. On sait que le Port-Louis fut, au début du XVIII^e siècle, le pays rêvé de la contrebande.

La fin de la Guerre de Succession d'Espagne rendit aux Malouins la possibilité de revenir à Saint-Malo directement. Ils abandonnèrent la rade du Blavet et, en 1714, les deux villes s'unirent dans leur commune détresse pour implorer Jérôme de Pontchartrain, mais le secrétaire d'Etat qui recevait en même temps les doléances des Brestois et de multiples populations, ne pouvait pas les secourir : « Il ne convient point, répondit-il à Clairambault, de donner des ordres aux armateurs particuliers d'armer et de désarmer leurs vaisseaux à Lorient et au Port-Louis, et c'est à vous et aux habitans de chercher les moyens pour les y engager » (23 mai 1714). Des moyens ? Il n'y en avait guère. Aussi la double ruine du Port-Louis et de Lorient était-elle à peu près consommée, en 1715, à la mort de Louis XIV²⁴.

Nul ne pouvait savoir alors quelle ville triompherait sur le Bas-Blavet. Serait-ce la ville ancienne, riche de trois églises mais simple trêve, ou la nouvelle paroisse qui n'avait pas de quoi se donner un sanctuaire ? Serait-ce la place forte, la ville bâtie, mais qui venait de perdre une partie de ses habitans, ou la bourgade en paille, auprès de l'arsenal en bois, qu'animait un peuple nombreux ?

La rade pouvait alors recouvrer son activité de trois façons différentes. Ou bien la Marine militaire reprenait ses armements ; le Roi conservait l'arsenal et Lorient se ressaisissait. Ou bien le commerce libre renaissait dans la rade et retrouvait les magasins abandonnés du Port-Louis. Ou bien une nouvelle compagnie à monopole reconstruisait les chantiers de la société anéantie et les sauvait de la ruine rapide où leur caractère précaire semblait les avoir condamnés. Cette

24. Seul, Hennebont, qui continuait son commerce de céréales, passait pour une ville riche — par comparaison.

dernière destinée, après les avatars de la Compagnie des Indes Orientales, paraissait la moins certaine, ce fut pourtant celle qui se produisit.

Le 28 juin 1719, Louis XV, ayant réuni à la Compagnie d'Occident celles des Indes et de la Chine, par édit du mois de mai, résolut de remettre à la nouvelle société « les établissements qui appartenaient à l'ancienne à l'Orient » et même ceux que Louis XIV avait fait faire pour son service. Au cours de l'année 1719, la Marine quitta l'arsenal pour se fixer au Port-Louis, où elle demeura jusqu'en 1770 avec un effectif réduit. Le 10 février 1720 eut lieu la remise générale des magasins et des chantiers de Lorient au directeur de Rigby. Bientôt, on construisit l'immense hôtel des ventes, car cette fois les ventes eurent lieu sur le Scorff, d'où chaque année quinze navires partirent pour les Indes et la Chine... La grande Compagnie des Indes fit en peu de temps de Lorient un des premiers ports de France et transforma le bourg misérable du règne de Louis XIV en une ville « fort jolie, bien percée, bien peuplée et proprement bâtie ».