

ENDOGAMIE DE L'ÉLITE OUVRIÈRE DE LA CONSTRUCTION NAVALE, MAÎTRES CHARPENTIER ET CONSTRUCTEURS DE LA SECONDE COMPAGNIE DES INDES 1719-1769

Louis Le Ruyet, Sociétaire SAHPL
Membre de Lieu de Mémoire Vivante de La Construction Navale
à Lanester

Au temps où la seconde Compagnie des Indes orientales profitait de la paix entretenue avec l'Angleterre par le Cardinal Fleury.

La Compagnie de Law succède à la première Compagnie des Indes en 1719. Lorient « *a pris une vie toute neuve, une fièvre accompagne toutes les opérations du système de Law qui transforme le port si languissant auparavant* »¹. La France affaiblie par les conflits poursuit ses objectifs de commerce asiatique pour rivaliser avec les compagnies hollandaises et anglaises. La paix lui permet d'atteindre très vite une activité importante. Avec les départs et les arrivées de 50 navires de tous tonnages en 1721, les radoubes de 18 à 20 navires par an entre 1722 et 1730, les chantiers du port emploient de nombreux ouvriers, provenant principalement de tous les quartiers maritimes bretons. Dès 1720, elle arme aussi pour fournir de la main d'œuvre aux établissements de la Louisiane², pour laquelle elle jouira d'un privilège avant 1730. En effet, le château de Tréfaven abrite des « *esclaves* » provenant de Paris, destinés au peuplement de cette possession ; ceux-ci se révoltent fin mai 1720³, tuant un gardien, un invalide, et un autre employé de la Compagnie. Trois rebelles sont tués. Les ventes des toiles blanches et peintes, ramenées par les navires de la Compagnie, interrompues entre 1715 et 1719, par suite de différends commerciaux entre Malouins et Nantais, reprennent à Nantes et sont transportées de Lorient par voie de terre.

La décision d'effectuer au port de Lorient, à partir de 1734, les ventes de toutes les marchandises de retour de la Compagnie, constitue un élément déterminant pour la croissance future de celle-ci. Née de chantiers, Lorient devient un entrepôt de négoce pour toutes les denrées « *exotiques* »⁴ transportées par les vaisseaux de la Compagnie. Les armements, les désarmements, les embarquements d'ouvriers et de soldats, pour le négoce avec l'Asie, mais aussi la construction navale, se développent dans le port. Ce dernier, créé

¹ MARTIN (G.), *Nantes et la Compagnies des Indes*, Librairie des sciences économiques et sociales, Paris 1927, p.13.

² ROLLAN, BOLSTER, KAYSAR, *The way of ship*, American maritime history, 1600-2000, p.49.

³ AML (Archives municipales de la ville de Lorient), GG 3, Par « *esclave* » il faut ici entendre déportés, puisqu'ils sont dénommés Martin Girard, Jean - Baptiste Viard et Pierre Voisin.

⁴ Mot qui ne sera absorbé qu'au milieu du XIX^e siècle dans le vocabulaire de la langue française selon Louis Mézin dans le catalogue de l'exposition « Exotisme & impressions, France, XVIII^e et XIX^e siècles », Lorient, 1994.

autour du chantier depuis près de 70 ans, ressemble encore sous bien des aspects à un port « colonial » et, quelques années après 1734, se transforme en un entrepôt de négoce. Dans un brouhaha où se mêlent plusieurs langues, mais d'où l'on distingue surtout le breton et le français, les navires chargent les denrées nécessaires à la subsistance des équipages et au négoce, embarquent les matelots, les soldats et les colons, engagés, volontaires ou déportés exilés, et les mousques, enfants des hôpitaux, ceux dont on peut faire des matelots ou des ouvriers, par formation auprès des engagés spécialistes, charpentiers calfats, forgerons... qui espèrent revenir plus riches de ces contrées lointaines. Les toiles peintes déchargées de navires, ne pouvant être vendues dans le royaume constituent avec les armes, les alcools les métaux et les cauris une marchandise « de bonne traite ». La vie des ouvriers naviguant sur les navires de la Compagnie, charpentiers et calfats, restés au port après un ou deux embarquements vers les îles ou les Indes, ou y ayant séjourné, qui contemplent ces spectacles de chargements et déchargements, leur apparaît alors plus paisible et moins aventureuse. Dans « l'enclos » du port, de nombreux ouvriers, levés par le roi ou engagés par la Compagnie, travaillent et se logent tant bien que mal. Les anciens habitent des maisons construites sur les terrains dont elle est propriétaire (en 1738, 160 maisons sont celles de maîtres charpentiers, de membres de familles de capitaines et autres employés) ou dans ses propres maisons (en 1739, elle paie le ramonage de 440 cheminées)⁵. Les mieux payés louent un logement dans celles de particuliers qui ont acquis des parcelles de terre hors de l'enclos pour construire la ville qui se développe. D'autres doivent s'éloigner du chantier et louer chez des particuliers dans les villages de Plœmeur proches du port.

Une élite ouvrière de charpentiers de navires

Engagés ou levés pour le roi, par le roi qui recense dans les « classes » les « gens de mer » du quartier maritime du Port-Louis, inscrits sur des registres de matricules, et mis à disposition de la Compagnie, les ouvriers charpentiers⁶ du chantier de construction et de radoub, les plus nombreux, sont placés en équipes dirigées par des contremaîtres. Ceux-ci sont eux-mêmes sous la direction d'une maîtrise « entretenue »⁷, venue comme eux de toutes les contrées du pays. Ils sont constructeurs, assistés par des contremaîtres et maîtres et par des commis, ces derniers issus eux aussi de ce milieu ouvrier, qui à Lorient se regroupe en colonies professionnelles ou de mêmes origines. Sylviane Llinarès signale dès 1698 à l'arsenal de Rochefort Guillomeau, contremaître mâteur⁸. Cette élite ouvrière règle l'activité de construction des navires de la Compagnie. Pour Groignard, constructeur de navires pour le roi en 1759,⁹ il faut compter un contremaître pour trente ouvriers. Celui-ci, pressé d'achever ses ouvrages, demande qu'on lui adresse quatre contremaîtres et un écrivain (plus vraisemblablement exerçant le métier de commis de chantier), « *Baron père et fils, Mallon, Costioux et Colin et le sieur Maget écrivain " fort au fait de la conduite des ouvriers et de l'économie dans l'emploi des bois" »*. On trouve les appellations de maître et contremaître¹⁰,

⁵ SHDL (Service Historique de la Défense à Lorient) 1P275, liasse 1, en 1738, celle de Jacques Dartigue maître charpentier, est évaluée à 210 Livres, soit à ~10 mois de salaire.

⁶ Les ouvriers charpentiers, plus de 60 % des ouvriers inscrits, ont de multiples spécialisations : les mâteurs, les charpentiers à moulins, recherchés pour les établissements des escales de la Compagnie, les charpentiers charrons, qui construisent les roues des charrettes et tombereaux, voire ceux des édifices qui en période de guerre ou de pénurie de main-d'œuvre travaillent sur les navires.

⁷ Payée par trimestre.

⁸ LLINARES (S.), « Maîtres et ouvriers des arsenaux au XVIII^e siècle », dans *Actes de la table ronde*, CRSSLP, UBS Lorient, 1996, p.15.

⁹ BEAUCHESNE (G.), *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*, Service Historique de la Marine, Vincennes 1980, p.146.

¹⁰ Jean Masson et Jean Ozier de Lorient dont les fils sont aussi charpentiers.

dans la matricule ouvrière de 1764¹¹. L'appellation de maître pour les professions « réglées » sous-entend « qui a acquis un brevet de maîtrise ». Elle évolue à la fin du XVII^e siècle vers celle d'un métier d'encadrement des ouvriers navigant à bord des navires du roi, par suite de la correspondance de ce titre avec celui de maître dans la marine du roi¹² : « *Ce que c'est que le contremaître sur les navires marchands [...] Il en était donc du contremaître sur les navires marchands, ce qu'est le maître sur les navires du roi* ». Le titre de maître apparaît ici comme un grade. C'est cette appellation civile que l'on trouve employée dans les actes de baptêmes, mariages ou sépultures : « *présent maître Badé* ». Mais il conserve sa valeur de qualification dès qu'on l'accorde à l'adjectif « entretenu », ou à une spécialité ; sans cela, il reste celui d'un grade de marin navigant, souvent synonyme de premier exemple : 1^{er} charpentier, 1^{er} calfat... sur le « *nom du navire* ». Quelques maîtres sont parfois qualifiés de constructeurs. Mais ceci ne doit pas faire illusion, dès le début du XVII^e siècle, les constructeurs retenus sur les chantiers de la Compagnie sont ceux qui s'élèvent à ce rang par l'étude. Au plus haut niveau de cette élite, les constructeurs de la Compagnie, comme ceux qui construisent pour le roi à Lorient sont bien identifiés. Ces derniers sont formés sur les chantiers par leurs aînés ou par des séjours à l'étranger et reçoivent des leçons dispensées par les mathématiciens et d'autres scientifiques. Eux reçoivent, compte tenu de la reconnaissance de leur compétence, des brevets de constructeurs ou sous-constructeurs pour le roi. Exemple : Lévêque fils, qualifié d' « *élève constructeur* » est employé par la Compagnie à 24 Livres par mois. Les autres, héritiers d'un savoir-faire et d'une qualification acquise par la pratique, héritiers des maîtres de hache, moins célèbres, passent au service de la Compagnie qui en a besoin en métropole ou dans les établissements des escales, pour assurer la réparation des vaisseaux. En 1726, Joseph et Jean-Baptiste Nicolas et Pierre Le Clair partent pour l'Île de France « *constructeurs de navires et de pontons* », le dernier qualifié de « *constructeur mâteur* » réduisant sa compétence au mâtage des navires. D'autres sont qualifiés de « contremaître ou de maître constructeur » comme Louis-François Priou et Pierre Le Blond, engagés pour le Sénégal en 1753. Certains autres ont reçu dans les matricules les appellations de maîtres charpentiers, puis sont qualifiés plus tardivement de constructeurs, tels Jean Gottelier qui construira pour Henry de La Blanchetais aux chantiers du Kernével¹³. Il y a donc beaucoup de difficultés à distinguer la part de civilité dans une appellation trouvée dans les registres de baptêmes mariages et sépultures (BMS), tant que l'on ne peut retrouver les réalisations de ces constructeurs. Les propriétaires de grands chantiers, qui constituent des sous-traitants intéressants pour la Compagnie ou pour le roi, reçoivent aussi parfois cette appellation de constructeurs, tandis que les constructeurs de petites embarcations sont qualifiés de charpentiers ou d'artisans, comme Martin le Goff dans l'acte de baptême de Suzanne sa fille en 1731, lui qui construit, en 1737, des chaloupes et des canots pour la Compagnie.

Des unions parmi l'élite ouvrière, où les parents, compagnons de travail, sont présents.

Le 1^{er} février 1723, le recteur de la paroisse de Lorient donne la bénédiction nuptiale à Jean-Baptiste Perrin Maître charpentier et Françoise-Marguerite Bretteville¹⁴. Deux oncles de

¹¹ Vénédic Pierre, 38 ans, de Ploëmeur, maître mâteur dans le port de Lorient et un maître perceur père de Pierre Gigogne.

¹² VALIN, *Nouveaux commentaires sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, livre 2, titre 5, p494 et livre 1, titre 14, article 17.

¹³ LE LAN (C. & J.-Y.), *La construction navale sur le site du Kernével aux XVIII^e et XIX^e siècles* in *Historique des activités maritimes du Kernével au Fort Bloqué*, CHPP, 2009.

¹⁴ AML CG85.

l'épousée sont présents à la cérémonie : les sieurs François Mattelonde et François Bretteville. Jean-Louis, un des frères de l'époux, est qualifié de maître. Les appellations de *sieur* et de *maître* signifient, à la lecture d'autres actes des registres paroissiaux, une certaine honorabilité des individus nommés.

Un an plus tard, le 28 mai 1724, Esprit Perrin et Françoise Perron, deux veufs de la paroisse Saint-Louis, reçoivent la même bénédiction. Mathieu Perron, le père, conduit l'épousée. Trois frères de l'époux l'accompagnent :

Louis, qualifié de maître constructeur de navires,
Jean-Baptiste, marié un an plus tôt, et Nicolas, eux, sont qualifiés de maîtres charpentiers.

Remarquons que Jean-Baptiste et les deux François signent de leur nom. S'ils sont qualifiés de paroissiens par le recteur l'abbé Cohalan, nous ne connaissons pas les origines de cette belle famille de charpentiers de navires.

Ce que nous savons en revanche c'est que :

- Louis Perrin est maître charpentier entretenu à la Compagnie des Indes à Lorient. Il exerce cette profession jusqu'en 1742, année où, déjà vieux, Aubert lui succède¹⁵. En 1732, Louis possède une maison sur un terrain de la Compagnie, à laquelle il paie 10 Livres de rente annuelle pour le foncier (comme Martin le Goff un charpentier, qualifié d'artisan dans les registres de BMS, qui lui ne paie que 2 livres 15 sols, et possède donc une plus petite habitation)¹⁶. Des Perrin, c'est Esprit qui est sans conteste le navigant. Nous avons évoqué ailleurs la capture, en 1717, du navire de Montaudouin (le négociant armateur Nantais), « *La Concorde* », sur lequel naviguait Esprit, par Edward Teach, le célèbre Barbe Noire¹⁷. Avant son mariage avec Françoise Perron, il s'est encore embarqué pour l'Île de France en 1723, puis pour Bourbon en 1724. Il est à 50 livres de salaire. Cinq ans après son mariage, il s'engage pour trois ans pour le Sénégal, mais alors, il est qualifié de constructeur et laisse à son départ 200 livres à Louis pour les remettre à son épouse. Six ans après son retour, Esprit est éprouvé par la perte, le même jour, de sa mère et de son fils Michel enterrés tous les deux le 14 janvier 1738.

- Les deux oncles de Marguerite-Françoise Bretteville, l'épouse de Jean-Baptiste Perrin, les deux François, Mattelonde et Bretteville, beaux-frères, vont se succéder en 1730 comme maîtres entretenus par la Compagnie, l'un aux bois et l'autre à la mâturation. Maître entretenu est un rang très élevé dans la hiérarchie des ouvriers de la Compagnie. Si les officiants des baptêmes écrivaient quelques décennies auparavant sur les registres que Hubac était le « *directeur des charpentiers* » de la première Compagnie, on peut admettre que soixante ans plus tard, ce directeur est remplacé par des constructeurs brevetés, comme nous l'avons expliqué plus avant. Ces derniers s'adjoignent les compétences des maîtres entretenus spécialisés dans les branches techniques de la construction du navire : le stockage des bois, la mâturation, la charpente du navire, le calfatage, la forge... Des contremaîtres charpentiers, eux aussi très spécialisés, dirigent les nombreuses équipes de charpentiers nécessaires à la construction, assez rapide dans certaines circonstances, des coques des navires. L'adjectif « entretenu », s'il signifie « payé au mois ou par trimestre », indique un ouvrier quasiment intégré dans l'effectif permanent de la Compagnie, alors que le reste des ouvriers et

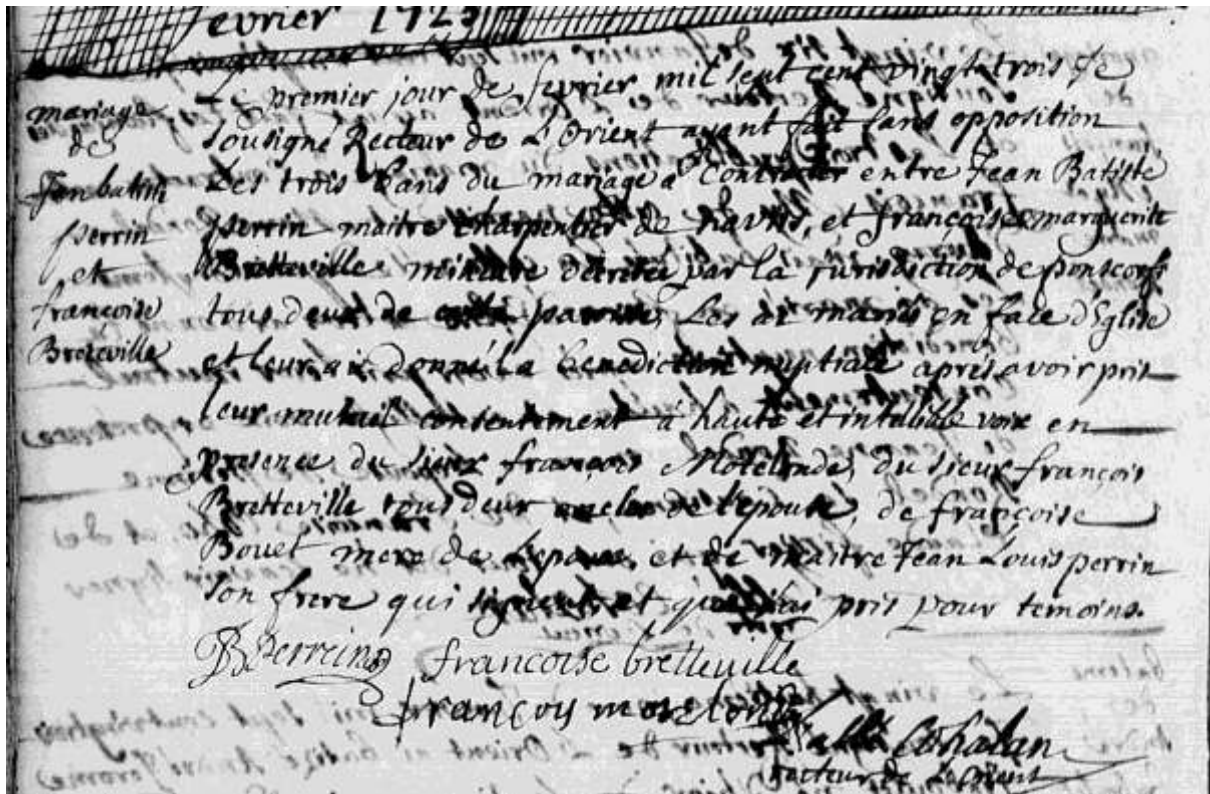
¹⁵ SHDL, 1P250, Liasse 32 f°1. Manuy et Morin sont inspecteurs des ouvriers, et Macé maître calfat, tous entretenus.

¹⁶ SHDL, 1P275, Liasse 1.

¹⁷ LE RUYET (L.), *Migrations et déplacements des immatriculés... dans les quartiers de Port-Louis et Lorient ... habitués et sédentarisés*, Mémoire de Master d'Histoire moderne, UBS Lorient, octobre 2005, p. 87.

contremaîtres fait partie d'équipes payées à la journée ou à la tâche, selon les contrats que les contremaîtres sont parfois appelés à signer avec la Compagnie.

Aussi Les Perrin, comme les Bretteville, représentent-ils de bons partis, si l'on juge des alliances conclues par ces derniers dans le milieu artisanal de Lorient : une alliance avec



les Lebeau, des maîtres pouleurs et, dans la maîtrise ouvrière, avec les Morvan.

Acte de mariage de Jean-Baptiste Perrin et Françoise Bretteville – 1^{er} février 1723

En effet, quelques mois après que Jean-Baptiste Perrin a épousé Françoise Bretteville, c'est un autre charpentier, Laurent Morvan, maître charpentier, qui épouse le 22 novembre 1723 Madeleine, la sœur de Françoise. Le recteur de Lorient, l'abbé Cohalan officie encore. Jean-Louis Perrin est qualifié dans l'acte de *sieur* et de *maître constructeur* des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Laurent François et Jean-Baptiste signent.

Le deuxième jour de mars 1725, on baptise Marie-Françoise, fille de Laurent Morvan et de Marie-Madeleine Bretteville dont les épousailles ont eu lieu deux ans plus tôt. Les deux oncles de Marie-Madeleine sont, bien sûr, encore présents et assistés encore de Jean-Louis Perrin, maître constructeur de vaisseaux, le beau-frère de Françoise-Marguerite la sœur de l'épousée. François Mattelonde lui est qualifié de maître mâteur sur les vaisseaux du roi et de la Compagnie. Ce que nous savons, c'est que Laurent Morvan succèdera à François Bretteville en 1750 comme maître mâteur entretenu à la Compagnie. Laurent Morvan et ses trois frères, Jean, Yves et Louis, qui décède à Lorient en 1754, ont souvent arpenté les cales de l'enclos. Dès 1738, on peut aussi soupçonner des liens des Morvan avec les Perrin, les Bretteville et avec la famille d'un futur constructeur, celle des Quinard. En effet, le 17 août 1738, on baptise à Lorient, Jean, le fils de Guillaume et d'Ursule Rolland ; Jean-Baptiste Perrin est parrain, Guyonne Morvan marraine. François Bretteville est présent.

Le vingt deux de novembre mil sept cent vingt trois
 Je soussigné Recteur de l'orient Les trois bans du
 mariage proposé entre Laurent Morvan et Marie
 Madeleine Bretteville ayant été faits sans opposition
 aux presnes de nos grandes messes sçavoir Le 3^e
 octobre, le 4, et Le sept de novembre de ce présent mois.
 Et ayant vü leur decret de mariage fait par
 messieurs les juges de la juridiction de scorff Les ai
 mariés en face d'eglise après avoir pris leur mutuel
 consentement qu'ils ont donné à haute et intelligible
 voix en présence de monsieur Motelonde maître
 mateur des vaisseaux du Roy et de la Compagnie,
 oncle de Lepouse, du sieur francois Bretteville son
 frere; du sieur Jan Perrin maître constructeur
 des vaisseaux de la Compagnie et autres sousignans
 tous de cette paroisse et tous pris pour temoins. Le
 tout suivant Les regles et Les ceremonies prescrites
 par nos tres-mores Ste Eglise. Lesquels ont
 signé
 Francois Motelonde Perrin
 Francoise Bretteville Marie Francoise Fourville
 L'abbé Chaban recteur de l'orient

Acte de mariage de Laurent Morvan et Madeleine Bretteville le 22 novembre 1723

Mais, comment comprendre les relations de Laurent Morvan avec Louis Danet ?

En février 1746, un constructeur de navires de Séné, Louis Danet, traite avec la Compagnie pour réaliser à Caudan deux gabarres et deux barques pontées. Six ans plus tard, à Caudan, le 18 avril 1752, on baptise Marie Pétronille, fille de Joseph Danet maître constructeur de l'Anse de Caudan, celui que l'on qualifie dans les BMS de « *second constructeur de l'Anse* » de la rive gauche du Scorff, celle qui fait face au parc à bois de la Compagnie. La marraine est Marie-Françoise Morvan épouse de Louis Danet le « *premier constructeur du lieu-dit l'Anse de Caudan* », le frère de Joseph. Le parrain est Joseph Bourvellec.

Y a-t-il un lien de parenté entre Marie Françoise Morvan, l'épouse de Louis et la fille de Laurent Morvan ?

Jean Morvan, l'un des frères de Laurent, épouse avant 1734, Marie Bourvellec, la fille de Jean Bourvellec déjà allié avec une Danet, Françoise Danet, tous deux « de Séné ». Jean

Morvan devient ainsi le gendre de Françoise Danet. Les Bourvellec de Séné, ont vraisemblablement favorisé cette rencontre des deux hommes qui certainement ont des relations professionnelles au sein de la Compagnie. Ci-après on relève dans les registres de BMS :

3 novembre 1734 : Mariage à Lorient de Jean Morvan De Quilbignon & Marie Bourvellec, fille de Jean & Françoise Danec? Présents : Joseph Bourvellec? Marie Morvan

16 janvier 1743 : Mariage à Lorient Jean Bourvellec veuf de Françoise Danet, natif de Séné & Marie Le Corre, veuve de Pierre FISSIER dit Picard. Présence de Pierre Danet, Laurent le Belle?, Jean Benyard, Jean Le Moigne, Yves Poupon.

On découvre ensuite le mariage de Louis avec Marie-Françoise Danet, lors du baptême de son neveu, fils de Joseph, à Caudan le 18 Avril 1752, le parrain est Joseph Bourvellec. Relevé sur le registre :

18 avril 1752 - Baptême à Caudan d'une fille de Joseph Danet MCH de l'Anse
Marraine : Marie-Françoise Morvan épouse Louis Danet
Parrain : Joseph Bourvellec

L'acte de mariage de Louis, veuf, à Lorient, avec Marie-Françoise Morvan est reporté ci-après :

Le 18^e de May 1752. après une publication faite sans opposition au presbiteraire de la nef paroissiale de Caudan ce mois du mariage proposé entre Louis Danet veuf de Marie Le Corre et Marie-Françoise Morvan fille de Laurent et de Marie Madeleine Drevetville de cette paroisse, vus la dispense des deux autres épus accordée par monseigneur L'abbé Mauduit Doyen de Vitré general de ce diocèse le 10^e du susdit mois, et le Certificat de Monsieur l'Evêque de Caudan en date du dix, comme parait bien ayant été fait dans la paroisse sans opposition; je soussigné Julien Jouy, vicaire curial par permission de mon L'abbé, marie les susdits contractans, et leur ai donné la benediction nuptiale après avoir pris leur mutuel consentement en présence desdits pères et mere de l'epouse, du sieur Pierre Colas, de Joseph Danet frere de l'epouse, et autres; en foi dequoy nous avons signé, Louis Danet, Marie-Françoise Morvan, Pierre Colas, Jean Morvan, Michel Le Corre, Francois Morvan, Jacques Tenay, Laurance Courroux, Quaire, Bonne Courroux, J. FAULT, Mre de Caudan Recteur de l'Oratoire

Laurent Morvan meurt à Lorient le 21 juin 1760, à 66 ans. Esprit Perrin, son beau-frère, assiste au convoi funèbre, mais lui-même meurt aussi à Lorient à 61ans, en 1762. Il laisse à ses héritières, Marie-Josèphe et Angélique, la maison qu'il possède derrière les écuries de l'hôtel de ville. Louis Danet, malade depuis 1762, décède en 1771 à Caudan où il est enterré. Françoise Bretteville veuve de Jean-Baptiste Perrin acquitte le vingtième pour son habitation rue de Moras en 1789.

Il est donc mis en évidence de manière probante, l'endogamie de l'élite ouvrière de la construction et de la réparation navale au début du XVIII^e siècle, une élite de résidents et propriétaires d'habitations à proximité de l'enclos du port de Lorient. Si l'on n'avait pu trouver la preuve de ces alliances, il aurait été toutefois possible de la retrouver plus tardivement dans le siècle, car la proximité relationnelle de cette élite ouvrière perdure. Pierre Ténard un nantais, veuf de Jeannette-Louise Perrin, fille de Jean-Louis épouse, le 25 avril 1786 à Lorient, Marie Danet, fille de Louis, veuve de Mathurin Ropert. Plus encore, nous sommes convaincu de la continuité de l'endogamie professionnelle chez les constructeurs-charpentiers jusqu'à la fin du siècle. Nous poursuivrons notre enquête plus tard, en examinant celle des Quinard-Costioux : le premier, un constructeur qui acquiert à la fin du siècle le « *chantier du bout des quais* »¹⁸ ; le second, le contremaître charpentier que réclamait le constructeur Groignard en mai 1759. Ce fait de société, n'est pas anormal. Il est même naturel, compte tenu de l'intensité des relations professionnelles sur les chantiers de constructions navales et des proximités de résidences des ouvriers et de la maîtrise, non loin des chantiers. Les constructeurs pour le Roi ou la Compagnie, peuvent, eux, s'éloigner de ces lieux de travail, comme Groignard qui réside au Bois Joly en Caudan.

Le 4/09/2009

Louis Le Ruyet

¹⁸ Nicolas Quinard, désigné en 1776 comme maître de chantier au Blanc, alors qu'il n'était que charpentier en 1764.