



LE NEGOCE LORIENTAIS SOUS LA REVOLUTION, LE CONSULAT ET L'EMPIRE : ENTRE DESILLUSION ET REMISE EN CAUSE (1789-1815)¹

Karine AUDRAN

doctorante en Histoire Moderne, G. Le Bouëdec Directeur, U.B.S. Lorient

Lorient naît de la volonté louis-quatorzienne et colbertiste de contester aux anglais la suprématie sur le grand commerce maritime. Créée en 1664, la Compagnie des Indes, installe ses entrepôts au Havre, mais cherche un port plus propice aux armements et à la construction navale : la presqu'île du Féandick est choisie en août 1666 pour accueillir la flotte. L'établissement dispose de sept hectares, répartis entre le parc, qui accueille les chantiers, les ateliers, les magasins, les habitations, la chapelle et l'enclos, qui comprend le logement des ouvriers, ainsi que les boutiques des artisans et des commerçants. En 1675, la compagnie s'établit définitivement au Port-Louis.

Mais à la nécessité commerciale se joint l'intérêt du développement de la Marine royale : au moment de la guerre de Hollande², l'arsenal de Lorient est utilisé comme annexe du port de Brest.

Les infrastructures de la Compagnie sont reconverties en temps de guerre pour les besoins de la Marine. Au terme du règne de Louis XIV la création de Lorient reste artificielle : la ville ne doit sa survie qu'à la présence conjoncturelle de la Marine.

Une seconde Compagnie voit le jour en 1719. Elle évite ainsi l'asphyxie économique du port. Puis les guerres de la Ligue d'Augsbourg³ et de la Succession d'Espagne⁴ révèlent Lorient comme un site stratégique, complémentaire de Brest. La réforme Orry finance entre 1730 et 1745 un programme d'investissements de 3 millions de livres, pour doter le site d'une double infrastructure de construction navale et de commerce. Après une période de 20 années de paix, favorables au développement de la Compagnie des Indes, la Marine réinvestit les lieux pendant la guerre de Sept ans⁵. Dans l'incapacité de reprendre les affaires, la Compagnie se voit suspendre son privilège en août 1769. La Marine hérite alors de la totalité du patrimoine.

¹ Cet article présente les recherches et les résultats obtenus en maîtrise.

Audran Karine, *Les négociants lorientais sous la Révolution et l'Empire (1789-1815)*, mémoire de maîtrise sous la direction de G. Le Bouëdec, Université Bretagne-Sud, 2000.

² Guerre de Hollande (1672-1675)

³ Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697).

⁴ Guerre de la Succession d'Espagne (1702-1713).

⁵ Guerre de Sept ans (1757-1763).

C'est à partir de 1770 que le négoce entre réellement sur la scène commerciale lorientaise. Les armements privés à destination de l'océan Indien prennent le relais de l'ancienne compagnie. Pendant la guerre d'Indépendance américaine⁶, Lorient devient une base stratégique et fournit de l'aide aux insurgés. Dans la décennie 1780 fleurissent à Lorient plusieurs projets commerciaux. Ils sont le fait d'un milieu négociant dynamique, conscient de la nécessité de diversifier ses activités : création d'une ligne transatlantique, en 1783, puis d'un port franc l'année suivante. L'Ancien Régime s'achève sur l'établissement, dans l'enceinte de l'arsenal, d'une troisième compagnie des Indes en avril 1785. La Compagnie de Calonne, au capital de 20 millions de livres, obtient pour une durée de sept ans le privilège du commerce au-delà de l'île de France. La Révolution bouleverse ce programme et précipite sa chute⁷. Le négoce privé lorientais, entré tardivement dans l'ère des échanges mondiaux, n'a pas le temps de s'affirmer pleinement qu'une période de 25 années de guerre presque ininterrompue débute en 1793 pour ne s'achever qu'à la chute de l'Empereur.

Ce rapide survol des événements met en lumière l'originalité lorientaise : un développement assuré par la tutelle quasi-permanente de l'Etat, et nous oblige à nous interroger sur les capacités réelles d'existence et d'épanouissement d'un négoce privé, dans une ville créée artificiellement pour répondre aux besoins de l'Etat. La présentation de quelques activités économiques pratiquées par le négoce lorientais, ainsi que la critique de son héritage politico-commercial, guident notre propos.

I-Commercer à Lorient sous la Révolution, le Consulat et l'Empire : Essai de présentation

Le commerce lorientais est marqué dès 1790 par la suspension du privilège de la Compagnie de Calonne. *Le peuple de la ville [qui] ne connaît d'autre maître que la compagnie* selon les termes de Bernardin de Saint-Pierre⁸ obtient par le biais de son député du Tiers, Delaville-Leroulx, l'exclusivité des retours des navires avec le port de Toulon. En réalité, le député n'a obtenu qu'un sursis, puisqu'en octobre 1793, les compagnies financières sont définitivement supprimées. Lorient, voit s'échapper la tutelle commerciale de l'Etat. La révolte de Saint-Domingue⁹, puis la déclaration de guerre à l'Angleterre en 1793¹⁰, frappent toutes les économies portuaires sans distinction. Dans ces conditions, **comment commercer-t-on à Lorient sans la présence de la Compagnie et en pleine guerre maritime ? Quelles sont les activités des négociants lorientais pour maintenir un semblant d'économie sous la Révolution, le Consulat et l'Empire ?**

Pour y répondre nous aborderons successivement la question de la possession de navires au port de Lorient, de l'armement sous licences, puis nous terminerons cette présentation rapide par l'analyse des litiges et des faillites.

⁶ Guerre d'Indépendance américaine (1778-1783).

⁷ Pour l'ensemble de ces événements cf. NIERES Cl. (sous la direction), *Histoire de Lorient*, Univers des Pays francophones, Privat, Toulouse, 1989.

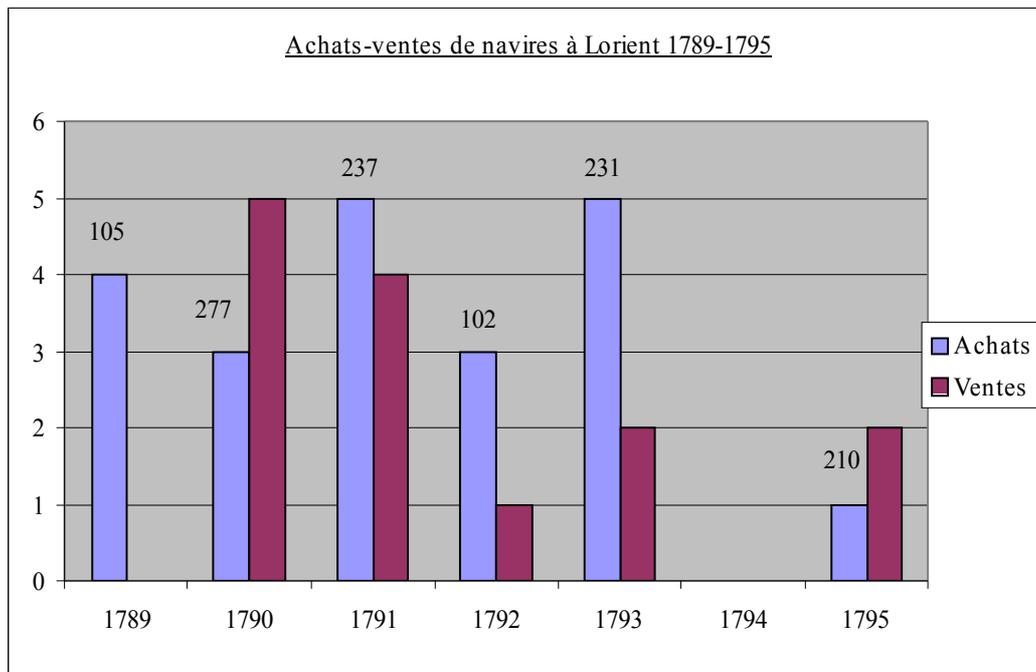
⁸ NIERES Cl. (dir.), *Histoire de Lorient*, Univers des Pays francophones, Toulouse, Privat, 1989.

⁹ Débute en avril 1792.

¹⁰ 31 janvier 1793.

a) Les mutations de propriété sous la Révolution: Achats et ventes de navires à Lorient sous la 1^{ère} République et le Directoire

Une liasse de l'Amirauté, présente les mutations de propriété¹¹, c'est-à-dire les achats et les ventes de navires, ainsi que les constructions commandées dans les chantiers privés de la région. L'avantage de cette source est qu'elle déborde largement de son cadre chronologique¹² et nous offre un tableau de la possession de navires jusqu'au Directoire, de 1789 à 1795, soit deux années après la suppression de la Compagnie. Ces mutations peuvent être présentées ainsi :



Stagnation des achats de navires (entre 3 et 5 par an) et absence totale de mutation en 1794 sont caractéristiques de ce graphique. Ces phénomènes s'expliquent par le contexte politique et le choc qu'a sans doute constitué, pour le commerce local, l'annonce de la suppression de la 3^{ème} Compagnie des Indes. Les ventes diminuent entre 1790 et 1792, passant de cinq à une par an, et restent globalement inférieures aux achats jusqu'en 1793. Les navires sont utilisés pour des opérations commerciales diverses. Un navire construit pour le cabotage peut être reconverti en temps de guerre pour la course. Les conséquences économiques et politiques de la Révolution n'ont pas de répercussions directes avant les années 1792-1793.

Les chiffres inscrits au-dessus de chaque colonne ou groupe de colonnes, représentent le tonnage moyen annuel des navires achetés ou vendus entre 1789 et 1795. En moyenne les mutations concernent des navires jaugeant 200 Tx¹³. Les armateurs lorientais possèdent, jusqu'en 1792, les capacités financières d'armer pour le commerce au-delà du cap de Bonne-Espérance. L'étude détaillée des tonnages fait apparaître des navires jaugeant 250, 300, 400, jusqu'à 600 Tx., qui sont utilisés pour le commerce de la Chine et des Indes. Entre 150 et 300 Tx., les armateurs destinent les navires à la pêche à la baleine dans les mers du Sud. Les

¹¹ Archives Départementales du Morbihan, 10B17, mutations de propriété, 1789-1795.

¹² L'Amirauté est une institution commerciale d'Ancien Régime, refondue sous la Révolution avec le Consulat pour créer le Tribunal de commerce, par les lois des 16 et 24 août 1790.

¹³ Tx. = tonneaux.

dernières embarcations oscillent entre 20 et 100 Tx. Elles sont plus adaptées au cabotage Atlantique et à la stratégie corsaire après 1793.

Les sources sont malheureusement trop lacunaires pour quantifier l'armement au port de Lorient. Les registres d'Inscription maritime ou de rôles d'armement¹⁴ manquent pour établir le mouvement¹⁵ du port de Lorient dans la période 1789-1815, mais une stratégie peut être décelée dans le recours aux licences.

Les licences sont des autorisations de navigation délivrées par l'Empereur et qui s'inscrivent dans une stratégie politique et économique, appelé blocus continental. L'édification du blocus est rythmée par l'avancée de la Grande armée : les conquêtes napoléoniennes cimentent politiquement l'Empire et la mise en place de barrières douanières verrouillent progressivement le continent. L'ambition de l'Empereur est de paralyser l'économie britannique, et de l'asphyxier, pour la contraindre à signer la paix. Napoléon pense avoir les moyens « *d'associer l'Europe à l'offensive systématique contre le commerce anglais*¹⁶ ». Il proclame, le 21 novembre 1806, par le décret de Berlin, le blocus des îles britanniques. Mais le système napoléonien est loin d'être étanche : la corruption des agents, et la mauvaise volonté de certains gouvernements dans l'application des traités permettent aux exportations anglaises de s'écouler par le biais de la contrebande.

Il paraît vraisemblable que le blocus n'abattrait pas l'Angleterre. Napoléon décide d'adoucir certaines mesures par la création de licences et restaurer ainsi un semblant de trafic sur mer. Deux grandes séries de licences seront élaborées. De juin 1809 à août 1810, les licences « d'ancien système » : destinées à remédier à la surproduction agricole, elles autorisent l'exportation vers l'ennemi des vins, eaux-de-vie, fruits et légumes, grains, sel.

Le décret de Saint-Cloud, du 3 juillet 1810, crée des licences de « nouveau régime ». La nouveauté réside dans la possibilité d'importer des denrées coloniales. Parallèlement sont élaborés des permis américains, qui visent à rétablir des relations commerciales entre les deux états. L'application d'un régime douanier ultra protectionniste¹⁷ durcit encore le blocus continental.

Dès l'année 1811 les autorités françaises prennent conscience du caractère irréaliste de l'entreprise : la ruine de l'économie britannique est improbable, alors même que l'Angleterre et les Etats-Unis sont en guerre. Le blocus continental s'étiole à mesure que Napoléon s'enfonce dans le borbier russe. Le système se désagrège. La politique économique de l'Empereur est un échec, car il n'a pas su imposer durablement à l'ensemble de l'Europe, la fermeture des marchés aux produits anglais.

30 demandes de licence ont été adressées au préfet du Morbihan entre le mois d'août 1809 et mars 1813 :

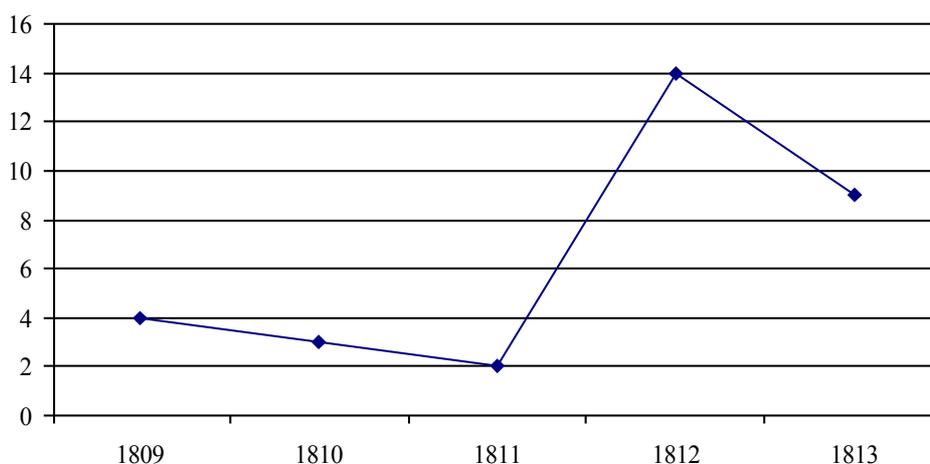
¹⁴ Les sources de la période révolutionnaire et impériale ont beaucoup souffert des bombardements de 1943.

¹⁵ Une quarantaine de registres concernant les mouvements des ports bretons de 1810 à 1820 sont consultables aux Archives Nationales, en série F12 (F12 1687-F12 1809), ce travail est en cours de numérisation.

¹⁶ DUFRAISSE R., « Blocus continental », dans *Dictionnaire Napoléon*, TULARD (dir.), nouvelle édition, Paris, Fayard, 1999, p. 235.

¹⁷ Cf. tarifs douaniers Saint-Cloud (3 juillet 1810), Trianon (1er août 1810) et Fontainebleau (18 octobre 1810).

Demandes de licences et de permis par an entre 1809 et 1813



L'homogénéité caractérise les demandes de licences des années 1809-1811. L'année 1812 marque une rupture brutale : 14 licences de navigation dont cinq concernent des permis américains. Comment expliquer cet engouement soudain, alors même qu'à cette date l'Empereur a suspendu la délivrance de ces autorisations ?

Ce paradoxe est inhérent à la procédure. Le système est en effet rigoureusement contrôlé. Le négociant ne peut formuler directement sa demande au Ministre. Il doit d'abord s'adresser au Sous-préfet qui transmet le dossier au Préfet, puis au Ministre, qui en dernier ressort le soumet à l'Empereur. L'autorisation ou le refus, doit maintenant faire le chemin inverse, étape par étape, du Ministère au négociant. Cette rigidité administrative explique aisément pourquoi un à deux mois sont nécessaires pour l'obtention d'une licence. Le négociant peut s'estimer chanceux lorsqu'à l'issue de cette attente sa demande est acceptée. Dans la majorité des cas, elle se solde par un échec, comme en témoigne le tableau de la comparaison des demandes et obtentions de licences¹⁸ :

Années Thèmes	1809	1810	1811	1812	1813	Total
Demandes de licences	3	3	2	14	9	31
Nb. de licences obtenues	1	1	-	-	-	2

La disparité est grande entre le nombre de demandes effectuées par les négociants lorientais et le nombre réel d'autorisations obtenues. Le rapport est de 1 à 15 à Lorient. Tout en relativisant peut-être l'ampleur du phénomène¹⁹, cette différence est sans doute liée à l'absence d'infrastructures compatibles avec l'ambition économique impériale. Les ports bretons, en général et Lorient en particulier, ne remplissent pas les critères requis par l'administration centrale pour exercer le commerce sous licences. Les nomenclatures sont

¹⁸ A.D.M., 8M 80, Licences accordées aux navires de commerce, 1809-1817.

¹⁹ Des sources complémentaires sont centralisées aux Archives Nationales, en série F12 et sont en cours de traitement.

strictement définies, et privilégient le port de Bordeaux, qui avec son arrière-pays, dispose de produits agricoles soumis à l'exportation (vins, eaux-de-vie, fruits et légumes). Le système des licences est inapplicable à Lorient, du fait de son incapacité à remplir les critères d'exportation. Lorient n'a pas d'arrière-pays et s'est développé sur un modèle portuaire différent des ports bordelais et nantais, devenus de véritables complexes maritimo-portuaires au cours des XVII^e et XVIII^e siècles. Malgré leur dynamisme les licences échappent largement aux négociants lorientais. Cette forme d'armement reste sporadique et modeste.

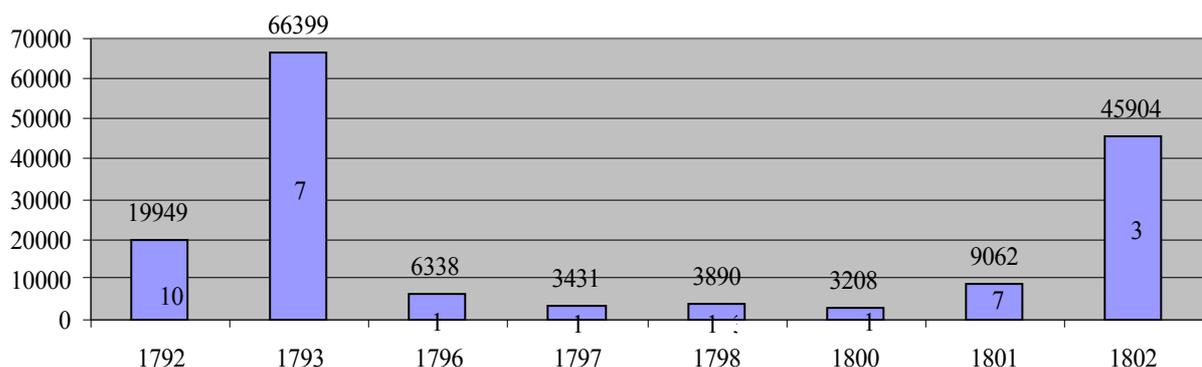
Cette étude se poursuit avec l'évocation des litiges et des faillites, marqueurs de la crise révolutionnaire et impériale.

b) Litiges et faillites, des révélateurs du marasme économique ?

Les litiges et les faillites nous semblent un angle d'étude original et complémentaire de la question des armements au port de Lorient. Il nous paraît, en effet, opportun d'appréhender le monde négociant face à ses propres difficultés. La période étudiée est défavorable aux échanges maritimes et particulièrement au commerce lorientais. La question fondamentale est de savoir si **ces difficultés sont significatives d'un malaise économique**.

Les litiges entre négociants peuvent être interprétés comme une fragilité temporaire face aux événements, guerres aux frontières, guerre civile, coalition, blocus, qui perturbent les activités et rendent les échanges impraticables. Les contentieux sont retranscrits dans les registres d'audiences ordinaires²⁰. Le demandeur qui dépose sa plainte au tribunal de commerce, enclenche la procédure. Le défendeur mis en cause est appelé à s'expliquer devant les juges du Tribunal de commerce. Ces derniers rendent leur verdict à l'issue de l'audience ou demandent parfois des expertises complémentaires. 60 litiges ont été recensés dont 49 liés à des non-recouvrements de sommes empruntées²¹

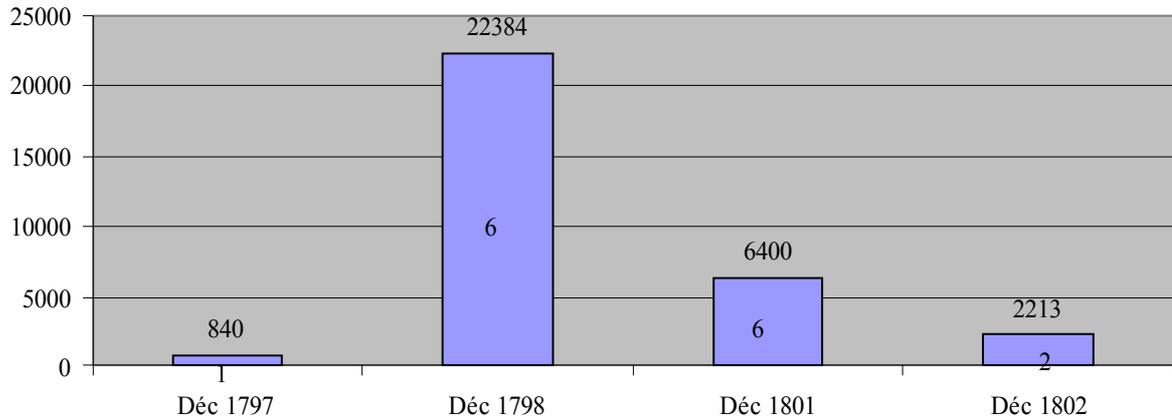
Valeur des litiges en Livres et par année



²⁰ A.D.M, LZ 928-LZ 1560 Registre d'audiences, 1792-1802.

²¹ Pour des raisons de changements monétaires le premier graphique représente les contentieux liés aux non remboursements de prêts en livres et le second en francs.

Valeur des litiges en Francs et par année



Ces deux histogrammes en barres représentent les sommes réclamées annuellement au tribunal de commerce de Lorient. La majorité des sommes non recouvrées sont inscrites en livres tournois, malgré l'adoption dès 1795 d'une nouvelle unité monétaire le Franc. Sur les huit années comprises à l'étude, trois se démarquent de l'ensemble : l'année 1793 et 1802 avec respectivement 66.399 Livres et 45.904 Livres, ainsi que l'année 1798 avec 22.384 Francs :

1793 est une année capitale. Les bouleversements nationaux entraînent des conséquences toutes particulières au port de Lorient : la suspension définitive du monopole de la Compagnie des Indes, décrétée en octobre est aggravée par les effets de la guerre maritime entamée contre l'Angleterre. Ces événements font prendre conscience au négoce de sa fragilité et de son incapacité financière à commercer librement. Ces sommes sont sans doute liées à l'achat de marchandises des Indes. Ce drame économique ébranle toute la société locale et provoque une crise financière de ses acteurs. Le négoce lorientais soutenu par l'Etat depuis sa création se retrouve incapable d'armer seul pour l'île de France afin de s'approvisionner en produits de luxe des Indes. Aucun négociant de la place n'est en effet capable d'armer régulièrement un navire pour de si longs et si coûteux voyages à fortiori en temps de guerre. Seuls les ports de Bordeaux et Marseille pratiquent sporadiquement ces armements dès que l'état anglais se desserre.

En 1798, les résultats peuvent être interprétés comme la volonté des négociants d'emprunter pour participer à la course, l'armement de temps de guerre. Mais l'étude approfondie des litiges, nous renvoie une toute autre image du négoce lorientais, celle d'un monde qui prête de l'argent et qui réclame, faute d'arrangement, ses livraisons et ses remboursements auprès du tribunal. Dix contentieux dont six en Francs sont enregistrés. Ces affaires sont marquées par l'impossibilité pour des négociants d'envergure de récupérer des créances, Bertrand, Bonnet et Duval semblent en difficulté vis à vis des bénéficiaires de leurs prêts. Le monde négociant n'est donc pas dans son ensemble complètement paralysé par le marasme économique. Certains acteurs du commerce sont encore capables, dans les années 1797-1798, de prêter de l'argent et de maintenir ainsi un minimum d'activités.

L'année 1802, confirme cette hypothèse. De nouveau, des négociants bien assis dans la société lorientaise semblent en difficulté pour récupérer les sommes qu'ils ont prêtées : Hébert, Bodin, Bonnet, Dugray, Puchelberg et Cie et La Fontaine Gougéard, totalisant 2.213 Frcs. et 45.904 Livres.

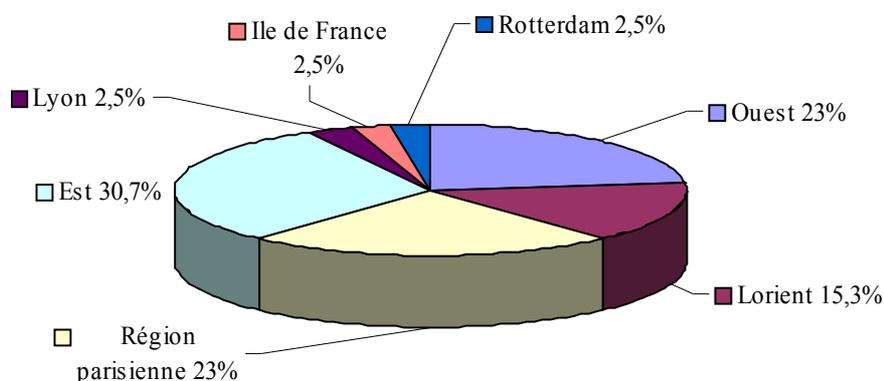
L'analyse des litiges relevés dans les audiences ordinaires du tribunal de commerce révèle une double réalité : celle de certains membres du négoce lorientais incapables de faire face à leurs engagements financiers une fois la guerre généralisée, mais aussi l'existence d'un groupe de négociants plus solide, qui continue de spéculer après 1793 (Bertrand, Bodin, Bonnet, Dugray, Duval, Hébert, la Fontaine Gougéard et Puchelberg et Cie) alors même que l'armement et le trafic restent limités au port de Lorient. Le commerce n'est donc jamais entièrement paralysé. Les conséquences conjoncturelles sont vécues différemment par les membres du négoce lorientais.

L'étude détaillée de quelques faillites est tout aussi révélatrice de cette conjoncture révolutionnaire et impériale.

La vague des faillites des années 1788-1789, particulièrement étudiée par G. Le Bouëdec²², est le résultat de l'échec du port franc et de l'incapacité des négociants lorientais à créer un commerce d'envergure avec les Etats-Unis. Les dépôts de bilan mettent en lumière les disparités existantes entre les négociants et témoignent de l'hétérogénéité du groupe : c'est ainsi que le citoyen Esnoul Deschatelet, frère du maire, dépose en 1788 un passif de près d'un million de livres alors qu'au même moment le négociant Mitz est contraint de cesser ses activités à 22.000 L de passif.

La faillite de la société Nesbitt²³ et Cie est déclarée en 1794 avec un passif de 500.000 livres. La franchise du port, la suppression de la compagnie et la guerre maritime ont fragilisé l'entreprise. 42 créanciers sont directement impliqués dans cette cessation d'activités :

Origine des créanciers impliqués par la faillite de Nesbitt & Cie



L'étude détaillée des origines géographiques est un bon révélateur de la capacité d'un négociant à créer un réseau de relations. 39 origines ont été identifiées, qui concernent 19 villes différentes. Trois pôles géographiques principaux se dégagent de cet ensemble :

Les créanciers originaires de Lorient, la ville la plus représentée (15,3 %), et globalement **l'Ouest de la France**, c'est à dire Nantes, Laval, Tours et l'Aigle, d'où sont originaires la majorité des créanciers (23 %).

L'Est de la France, composé de Sedan, Beauvais, Lille, Reims et Amiens, qui constitue la seconde zone géographique du réseau de la société Nesbitt et Cie, caractérisé par les villes

²² LE BOUEDEC G., *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée, une reconversion réussie, XVIII^e-XIX^e*, Librairie de l'Inde, 5 volumes, 1994.

²³ Nesbitt est un négociant d'origine américaine, installé à Lorient à la suite de la guerre d'Indépendance.

textiles. La faillite de la société s'explique sans doute par l'état de guerre permanent aux frontières depuis 1792, qui freinent les échanges (30,7 %).

La région parisienne avec Paris, Versailles, Saint-Quentin, Rouen et Louviers dans le département de l'Eure constitue le troisième ensemble. Avec 23 % des origines, le bassin parisien occupe une place tout aussi prépondérante que l'Ouest.

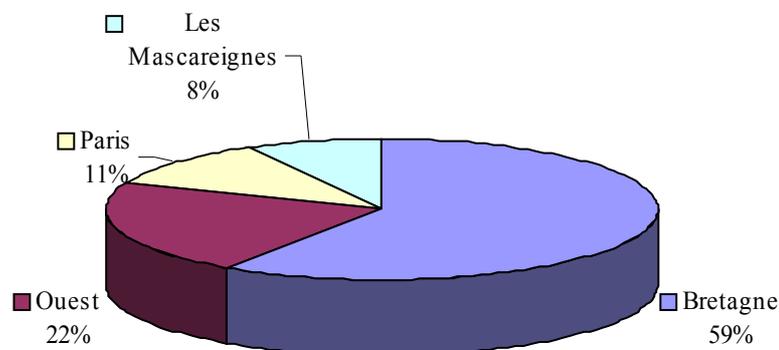
Les villes et région qui ne sont mentionnées qu'une fois, et qui ne témoignent pas de l'existence de relations privilégiées : **Lyon, Rotterdam et l'Île de France**. La société Nesbitt & Cie peine à maintenir un lien avec les colonies, et particulièrement avec l'Île de France, et est complètement absente des échanges internationaux.

D'une manière générale, cette faillite témoigne de l'évolution négative de la situation économique, et du rétrécissement progressif des aires géographiques des créanciers. L'absence de relations internationales est significative des bouleversements politiques et économiques de l'époque révolutionnaire.

Plus tardivement les faillites des négociants lorientais semblent se concentrer dans les années 1802-1803 ou l'on recense cinq dépôts de bilan, soit environ 1/3 des banqueroutes enregistrées en France. En 1805, la stagnation des affaires entraîne une crise économique nationale. Mais la Bretagne et le port de Lorient ne semblent pas affectés par cette crise aux caractères industriels. Les faillites aux passifs supérieurs à 500.000 francs sont plus nombreuses sous le Consulat et l'Empire que dans la période précédente.

La faillite du négociant Coulon, déposée en 1806 est intéressante à plusieurs égards. D'un montant de 865.000 Frs., elle témoigne tout autant des difficultés d'exercer le négoce à Lorient, que de l'existence d'un réseau de confiance au sein du négoce national. L'analyse des zones géographiques des créanciers révèle une évolution très nette de leur origine²⁴ :

Origines géographiques des créanciers de Coulon en 1806



La première constatation est celle d'un recentrage des origines des créanciers sur la **Bretagne**, qui représente près de 60 % des créances et particulièrement des négociants locaux, 38 %. Le reste de l'ensemble est composé de créanciers originaires de Concarneau, Hennebont, Quimper, Brest, Vannes, Guingamp et Saint-Malo

La région **Ouest** concentre des créanciers originaires des villes de Nantes, Rochefort, La Rochelle et Bordeaux (22 %). Ces deux pôles constituent près des $\frac{3}{4}$ des points de départ des prêts et d'achats de marchandises. Les relations « locales » semblent s'intensifier à mesure que le conflit maritime se durcit. L'étude des dépôts de bilan de 1788-89 avait, en effet, révélé pour des sommes similaires, un éparpillement des zones géographiques.

Paris et Les Mascareignes, clôturent cette étude et démontrent la capacité du négoce lorientais à maintenir encore quelques appuis dans la capitale et des représentants dans les

²⁴ 37 créanciers ont été géographiquement identifiés sur un total de 53.

colonies françaises. La faillite de Coulon révèle une absence totale de relations d'échanges extra-nationales.

La comparaison des faillites de la société Nesbitt et Cie, en 1794 et du négociant Coulon, en 1806, confirme l'effritement du pouvoir économique lorientais et s'exprime à travers trois caractéristiques : le rétrécissement des aires géographiques d'échanges, l'intensification des créances locales, ainsi que le retrait progressif des négociants lorientais des échanges internationaux.

Ce premier point avait pour ambition de présenter, à travers quelques exemples précis (l'armement, les litiges et les faillites) l'état du commerce lorientais sous la Révolution, le Consulat et l'Empire. Les sources sont malheureusement trop lacunaires pour permettre à l'historien de dresser un bilan économique précis. Seules quelques indications peuvent être apportées à un tableau qui reste inachevé. Le commerce résiste tant bien que mal et quelques trafics perdurent malgré tout. La guerre n'empêche jamais complètement les échanges et les spéculations, même si l'économie portuaire est en crise.

Mais le négoce lorientais était-il prêt à affronter une telle évolution ? Possédait-il les outils culturels indispensables à cette reconversion ?

II- 1769-1815 : Un héritage politique & économique ? Vers l'impossible reconversion

Cette question déjà abordée par G. Le Bouëdec n'est pas inintéressante à rappeler. Sous le titre de *la difficile émergence et l'irréalisme d'une élite dirigeante*²⁵, l'auteur s'interroge sur les capacités réelles d'entreprise des négociants lorientais, premiers bénéficiaires de la présence de la Compagnie dans le port.

a) 1769-1789 : Une tradition du négoce privé ?

L'entrée du négoce privé lorientais dans les échanges mondiaux est tardif et ne tient qu'à l'abolition du privilège de la seconde compagnie des Indes. Les négociants les plus solides financièrement arment alors des navires pour l'Île de France. Une bourgeoisie lorientaise, ayant prospéré dans l'orbite de la Compagnie, émerge lentement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Aux Fournisseurs, commissionnaires et sous-traitants s'ajoutent d'anciens administrateurs, passés progressivement au négoce. La suppression de la seconde compagnie leur fait prendre conscience de leur dépendance et de leur fragilité.

Libéré en 1774, le commerce de l'Inde attire à lui des armateurs lorientais ambitieux et conquérants. Arnous, propriétaire de chantiers de construction navale et enrichi par les commandes de la Compagnie, est le symbole de l'émergence d'une génération nouvelle, affranchie de la tutelle de l'Etat. Il finance sept armements au long-cours, et multiplie ses participations dans le cabotage. Associé au négociant Foucaud, ils participent à onze campagnes à destination de l'océan indien. Mais ces deux exemples restent exceptionnels, car à la même époque Arnous et Henry de La Blanchetay, signent un mémoire dans lequel ils affirment que la fortune des négociants lorientais est insuffisante pour entreprendre des armements au long-cours. Il faut attendre la création de la 3^{ème} compagnie des Indes, la compagnie de Calonne, pour que des échanges réguliers soient de nouveau établis avec l'Île de France. La Compagnie reçoit le monopole du commerce au-delà des Mascareignes. L'île de France devient la base avancée du commerce libre, ainsi qu'un immense entrepôt des produits des Indes. Lorient obtient le privilège des retours de marchandises.

²⁵ Ibid.

La guerre d'Indépendance américaine annonce une ère nouvelle dans l'histoire économique du port de Lorient. Base stratégique dans l'aide apportée aux insurgés, puis port de liquidations corsaires pendant le conflit américain, Lorient profite de l'opportunité américaine. Le port obtient en 1783 en récompense de sa participation auprès des insurgés une ligne transatlantique, puis la création d'un port franc l'année suivante. Mais la ligne transatlantique n'est en réalité qu'une liaison postale, doublée d'un transport régulier de passagers entre les Etats-Unis et le port breton. La ligne disparaît en mars 1785. La franchise du port, effective en mai 1784, n'est pas plus une réussite. Il semble selon Calonne, qu'elle ait été promise aux Etats-Unis et fasse partie de l'accord commercial négocié entre les deux états, à la suite du traité de Paris de 1783. Le port de Lorient dispose d'infrastructures de qualité, grâce aux investissements réguliers de l'Etat et sa situation géographique, lui garantit une position stratégique dans les échanges. Mais les résultats escomptés pour le commerce local tardent à venir. Bien que l'inspecteur général du commerce, Dupont de Nemours, estime à plus de 2 millions de livres les marchandises entrées au port en l'espace d'une année, le nombre de navires américains reste faible. Les armements lorientais à destination des Etats-Unis ne sont pas significatifs d'un développement des échanges (14 armements entre 1783-1787) et la franchise s'avère un échec. Elle est abolie en mars 1790.

Enfin, à l'occasion de la création de la troisième compagnie des Indes, s'opposent deux groupes divergents sur la question de la liberté du commerce : les premiers se déclarant financièrement capables d'armer des navires aux colonies ; les seconds défendant le monopole de la compagnie. Cette question du commerce libre reste un problème récurrent à la fin du XVIII^e siècle et particulièrement sous la Révolution et le Consulat.

L'évolution économique du port lorientais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle témoigne de l'ambiguïté dans laquelle se trouve le négoce à la veille de la Révolution française. Largement tributaire des investissements de l'Etat, qu'ils soient de la Marine ou des Compagnies successives, le négoce privé reste dépendant et fragile. La Révolution semble être pour les négociants l'occasion de renforcer un peu plus leur domination politique et de défendre leurs intérêts commerciaux. **Mais ont-ils réellement les moyens de peser sur les décisions nationales ?**

b) Renforcement du pouvoir politique-effritement du pouvoir économique ?

En 1773 Jean Marie Esnoul Deschatelet rachète à la Compagnie les charges municipales et devient maire : le négoce lorientais gagne alors son autonomie politique. La Révolution est l'occasion pour le négoce de s'émanciper encore davantage.

Dellaville-Leroux par son implication politique et économique représente la figure emblématique du lobby négociant lorientais. Peu avant la tenue des élections aux Etats-Généraux, il rédige un mémoire dans lequel il réclame le doublement du Tiers et le vote par tête. La tenue des Etats-Provinciaux de Bretagne en 1788, qui coïncide avec la préparation des élections aux Etats-Généraux, fait prendre conscience à la bourgeoisie bretonne de l'intérêt d'une modification du règlement électoral. Le mouvement d'opposition à la noblesse et à son conservatisme se radicalise. Une assemblée sauvage, organisée par la bourgeoisie radicale, se tient en janvier 1789. Elle se sépare sur l'élection illégale de deux députés, Delaville-Leroux & Blain Ainé. Delaville-Leroux devient le leader du Tiers lorientais. Mais les négociants conscients de leur faiblesse numérique craignent d'être noyés dans la masse des ruraux, lors de l'assemblée de la sénéchaussée. Ils tentent alors d'obtenir de Versailles la tenue d'une assemblée distincte. Les négociants obtiennent finalement l'autorisation d'élire un troisième député issu de leur rang. Dellaville-Leroux est alors élu légalement.

Delaville part pour Paris avec la mission de défendre les intérêts commerciaux du port. L'abolition des privilèges dans la nuit du 4 août fait craindre aux négociants locaux la

disparition de la Compagnie. En réalité le négoce espère un retour à la situation d'avant 1785, lorsque Lorient bénéficiait de l'exclusivité des retours et des ventes des marchandises des Indes. Le 20 mars 1790, Dellaville plaide pour le retour, les désarmements et les ventes exclusives au port de Lorient et s'appuie sur une pétition signée de 24 négociants-acheteurs. En juillet, l'Assemblée vote pour un partage des retours des marchandises entre Lorient et Toulon. Delaville-Leroux se réjouit d'avoir ainsi sauvé une partie du monopole lorientais. En réalité, il n'a obtenu qu'un sursis. Le 26 juillet 1793, un décret ordonne l'apposition des scellés sur les bureaux de la Compagnie des Indes à Paris et sur les magasins à Lorient. En octobre, la suppression de la troisième compagnie des Indes est ordonnée.

L'année 1793 marque la rupture dans la pratique politique et économique du pouvoir négociant lorientais. A la suspension du privilège commercial s'ajoute, avec l'arrivée au pouvoir des Montagnards, la confiscation du pouvoir politique. La municipalité qui a joué la carte girondine est condamnée. Les élections d'octobre 1793 permettent à la petite bourgeoisie composée de marchands et d'artisans d'accéder au pouvoir²⁶.

Cette confiscation n'est que temporaire, la réaction thermidorienne permet à l'ancienne élite de retrouver son statut politique. Trentinian, écarté du pouvoir retrouve son siège de maire. Cette reprise en main s'accompagne d'une volonté de peser sur les décisions nationales en matière de commerce. Un *mémoire adressé aux Consuls de la République Française par les commerçants de la ville de Lorient*, en juillet 1802²⁷ (21 messidor an 10) illustre parfaitement le dynamisme irréaliste qui anime les acteurs du commerce lorientais.

Ce mémoire signé des députés du commerce de Lorient J. J. Trentinian et Bijotat a pour but de présenter aux consuls l'intérêt de recourir au commerce de l'Inde sous couvert de monopole. Cette rédaction intervient au moment de l'annonce de la restauration du système des compagnies financières en 1802. L'espoir des entrepreneurs est grand d'assister au retour de la Compagnie des Indes à Lorient.

Dès les premières pages, le mémoire défend l'idée d'un commerce de l'Inde soutenu et contrôlé par l'Etat.

De la nature du commerce de l'Inde, il résulte qu'on ne peut trop le centraliser, parce que la surveillance qu'il appelle, s'exerce mieux sur un seul point que sur plusieurs ; parce qu'un commerce de luxe appelant le plus légitime des impôts, une douane unique en assure mieux la perception. La liberté du commerce est honnie : une liberté absolue pourrait ruiner un pays ; il faut la limiter et quelque fois l'enchaîner.

On imagine aisément la position défendue par les rédacteurs du mémoire : le commerce de l'Inde est un commerce particulier, qui nécessite pour s'épanouir des infrastructures et un savoir-faire, que seul le port de Lorient peut garantir. Plus de dix années se sont écoulées depuis la suppression du monopole et les entrepreneurs ont pu aisément constater les difficultés à poursuivre cette activité. Incapables d'assurer seuls, de manière régulière les armements aux Indes, les négociants lorientais comptent sur l'action politique des Consuls pour raviver l'économie locale.

L'argument principal du discours apparaît en milieu de mémoire : *Le commerce de Bordeaux a toujours joué le premier rôle parmi les Antagonistes de l'Orient*. On aborde ici le problème récurrent de l'opposition entre partisans du commerce libre et défenseurs du monopole, deux positions radicalement différentes, qui se sont combattues lors des débats à l'Assemblée en 1790.

La plaidoirie lorientaise passe par des arguments d'antériorité de la possession des retours des produits des Indes, qui justifient selon les commerçants le bien fondé de leur

²⁶ Le Bouédec (Anthony), *Les élites municipales de Lorient pendant la Révolution (1789-1799)*, mémoire de maîtrise, sous la direction de G. Le Bouédec, Université Bretagne Sud, 215 P., 2003

²⁷ A.D.M., R ?

réclamation. *L'Orient possède les retours de l'Inde depuis 1720, époque où ce commerce prit enfin de la consistance. L'Orient est né du commerce de l'Inde ; il a été bâti pour lui, il l'a toujours bien fait.* En réalité, derrière ses considérations se dévoile un argument de poids : Lorient ne possède pas de manufactures et elle ne peut soutenir la concurrence des autres places de commerce. Lorient ne peut donc pas rivaliser avec Bordeaux, qui dispose d'une communauté de négociants d'envergure internationale, soutenue par un arrière-pays riche et est donc capable de se livrer seule au commerce de l'Inde.

Ce manuscrit est révélateur des rivalités d'intérêts existant entre deux ports de l'Atlantique et des conséquences parfois douloureuses des décrets votés dans la capitale, loin des préoccupations provinciales. Le mémoire se clôt sur des affirmations lourdes de sens : *Le commerce de l'Inde doit être centralisé. L'Orient, né de ce commerce et pour ce commerce, perd jusqu'à son existence s'il en est privé. En le lui conservant, on n'ôte rien à ses concurrents qui n'en ont pas joui. L'Orient doit donc le garder si un autre port ne présente pas plus d'avantages que le sien pour le faire.*

Mais le problème fondamental, qui apparaît en filigrane de ce texte, ne serait-il pas celui d'une inadaptation, d'une incompréhension du négoce aux événements qui les touchent ? Les négociants lorientais récemment intégrés aux échanges internationaux, et particulièrement au commerce colonial, ne mesurent pas immédiatement les conséquences de la suppression de la Compagnie des Indes. Ils imaginent encore possible, en 1802, le rétablissement d'une telle structure alors que la France peine à garder ses colonies, et ne s'oppose que difficilement à la thalassocratie britannique. Ces hommes vivent en idéalisant un passé désormais révolu, et faute de mieux proposent de vieilles recettes, impuissants qu'ils sont à mettre en œuvre une quelconque reconversion. Le manque de pratique dans l'exercice du négoce privé les tient éloignés de la réalité et les empêche de soutenir la concurrence des autres ports atlantiques.

Cette inadaptation qui tient à de l'aveuglement politique et économique est de nouveau criante en 1807 lors de la création de la chambre de Commerce. **Pourquoi réclamer l'établissement d'une telle institution à un moment aussi défavorable pour les échanges ?** Le blocus imposé par l'Angleterre s'avère catastrophique pour les ports et la région ne peut compenser avec une activité industrielle encore embryonnaire.

Cette structure créée par *le besoin des commerçants de se grouper pour étudier les moyens de se développer*²⁸, aurait donc eu pour but initial d'analyser la situation économique, de dégager des champs d'activités viables et d'essayer de peser sur les décisions impériales. Mais les exigences électives de l'institution n'appellent pas à l'innovation. Seuls des hommes ayant exercé le commerce pendant au moins dix ans peuvent siéger à la chambre. L'on retrouve donc logiquement à la tête de l'administration des hommes ayant en commun leur appartenance à l'histoire du négoce lorientais d'Ancien Régime : Trentinian, Bijotat, Bourdon, Bouilly, Cordon, Cropp, Dugray, Galabert, Garnier et Monistrol. Mais après une décennie de léthargie commerciale leurs capacités d'anticipation semblent s'être profondément altérées et les propositions avancées dans les années 1808-1814, pour relancer le commerce sont complètement inadéquates :

- Projet d'entrepôt de denrées coloniales
- Ambition de faire de Lorient une destination pour les navires américains

²⁸ DRENOU P., *Histoire de la Chambre de commerce de Lorient, 1807-1897*, Mémoire de maîtrise, Rennes II, 1984

- Rétablissement d'une franchise au port

Ces initiatives sont inspirées par le brillant XVIII^e siècle et par des hommes aux visions passéistes, mais elles sont incompatibles avec l'évolution conjoncturelle. La chambre dirigée par des hommes ayant fait leurs premières armes dans le commerce sous l'Ancien Régime, assiste impuissante au déclin commercial du port et est réduite à dénoncer l'abandon injuste et dramatique de l'Etat. Lorient n'est pas particulièrement délaissée par le pouvoir central, mais le contexte général de la France est pour le moins impropre au développement portuaire. Lorient ne peut assumer seule le prix de sa liberté, à l'heure où tous les ports subissent les conséquences d'une génération de conflits.

*La race des grands commerçants ne s'est pas éteinte avec la disparition de la Compagnie des Indes*²⁹. Bien plus que du contexte international, les négoce sont les héritiers de leurs stratégies passées. Le commerce maritime se maintient difficilement à Lorient après l'abolition du privilège de la Compagnie des Indes. Les sources lacunaires rendent délicate une pesée globale de l'économie. Mais quelques activités subsistent encore : les mutations de propriété de navires témoignent de la survie d'un marché de l'occasion et de construction actifs jusqu'au Directoire. L'armement sous licence, même s'il révèle l'incapacité structurelle du port lorientais, témoigne d'une volonté farouche, sous l'Empire, de continuer à commercer coûte que coûte. Les prêts analysés par le biais des litiges sont significatifs, paradoxalement, de l'existence au sein du monde négociant, d'une disponibilité financière. Enfin, les dépôts de bilan, marqueurs de la crise économique attestent d'une crispation progressive du réseau de confiance sous le Consulat et l'Empire.

Mais l'idée majeure reste celle d'une inadaptation chronique des négociants lorientais à la conjoncture internationale. Le monde négociant hétérogène, est dans l'ensemble peu préparé aux événements révolutionnaires. La pratique du négoce privé reste imparfaite et immature. Il subsiste toujours dans l'inconscient des négociants lorientais la dépendance à l'Etat. Le renforcement de leur domination politique va de pair avec l'effritement du pouvoir économique, et les empêche de proposer des solutions adaptées aux caractéristiques du commerce lorientais entre 1789 et 1815. Le *mémoire adressé aux Consuls de la République*, en 1802, ainsi que la création de la chambre de commerce en 1807 sont le fait d'hommes aux visions passéistes, qui commencent sous le Consulat, à idéaliser la compagnie des Indes, comme un âge d'or du commerce lorientais, désormais révolu³⁰.

BIBLIOGRAPHIE

²⁹ Ibid.

³⁰ Ce travail effectué en maîtrise s'avère aujourd'hui incomplet et imparfait. Des recherches approfondies et exhaustives permettront de dresser, dans l'avenir, un tableau rigoureux et plus abouti du négoce lorientais sous la Révolution, le Consulat et l'Empire.

DRENOU P., *Histoire de la Chambre de commerce de Lorient, 1807-1897*, Mémoire de maîtrise, Rennes II, 1984

LE BOUEDEC G., *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée, une reconversion réussie, XVIII^e-XIX^e*, Librairie de l'Inde, 5 volumes, 1994

MEYER Jn., *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, S.E.V.P.E.N., Ecole Pratique des Hautes Etudes, Paris, 1969

PETRE-GRENOUILLEAU O., *Les Négoces maritimes français, XVII^e-XX^e*, Belin Sup, Paris, 1997

NIERES Cl. (sous la direction), *Histoire de Lorient*, Univers des Pays francophones, Privat, Toulouse, 1989

La Bretagne, Une province à l'aube de la Révolution, Colloque de Brest, 28-30 septembre 1988, C.R.B.C., Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, 452 p.

