

**« Les armements au long cours de la deuxième compagnie des Indes
d'après les archives du port de Lorient »
V^e Journées franco-britanniques d'histoire de la marine, 1995**

Il nous a paru intéressant, à l'occasion du colloque de Lorient, de faire une présentation générale et systématique des mouvements au long cours des navires de la deuxième Compagnie française des Indes orientales, en nous appuyant sur les deux séries de rôles d'équipages qui forment une part essentielle des archives du port de Lorient pour le XVIII^e siècle.

Cela n'a été rendu possible que par l'utilisation de l'informatique. Le module tableau du traitement de texte Word 6 pour Windows nous a permis de rentrer toutes les données sous une forme modifiable à volonté, ce qui était indispensable pour une bonne présentation, pour avancer rapidement et pour faire évoluer le travail tout au long des quatre mois exclusifs que nous lui avons consacrés.

Dans un premier temps, nous avons utilisé les listes existantes pour produire le tableau présenté lors du colloque¹. De la mi-août à la mi-octobre, nous avons repris l'inventaire de la sous-série 2P et revérifié systématiquement sur les originaux des sous-séries 1P et 2P toutes les données déjà présentées, en rajoutant les références de chaque opération. Nous n'avons enfin pu résister au démon de l'exhaustivité, ce qui nous a fait rechercher dans la bibliographie la plus récente les compléments sur les événements et les périodes que nous ne pouvions connaître de première main².

Le tableau se veut donc la photographie compacte de l'intégralité de l'activité au long cours de la Compagnie, depuis l'armement de la *Dauphine* de la Compagnie d'Occident vers la Louisiane le 25 octobre 1717, ceux de la Compagnie du Sénégal à partir du 15 décembre 1718 et les premiers armements suivant l'édit de réunion du 23 mai 1719, jusqu'à la suspension du monopole en 1769 et au retour tardif du *Saint-Jean-Baptiste* en 1773.

Nous y avons inclus, bien qu'ils n'en fissent pas véritablement partie, les cinq retours de la Compagnie des Indes de Saint-Malo postérieurs à l'édit de réunion, en les distinguant par une trame sombre. Le total monte à 2392 opérations, concernant 533 bâtiments différents, en très grande majorité appartenant à la Compagnie.

¹ Ce travail avait déjà été en partie réalisé par Geneviève Beauchesne, dont la première tâche lors de sa réinstallation dans Lorient libéré fut de décrire dans un très remarquable inventaire les documents de la sous-série 2P « Bureau des classes de Port-Louis au XVIII^e siècle » sauvés de la guerre et alors non encore répertoriés. Ces quatre volumes dactylographiés, dont la réalisation prit trois ans, décrivent de manière minutieuse les mouvements des navires à partir des apostilles des rôles de désarmement. Ils n'étaient accessibles que localement, de même que les nombreux fichiers réalisés dans les années 1960 par Yves Hémerly.

La seule liste diffusée était celle du répertoire de la sous-série 1P « Compagnie des Indes », de Legrand et Marec, rédigé au début du siècle et réédité en 1978 par Jean-Bernard Lacroix, avec ses nombreuses lacunes et inexactitudes, compensées en annexe par une liste de Geneviève Beauchesne sur les bâtiments de la Compagnie des Indes de 1717 à 1770, limitée aux dates extrêmes d'activité et au nombre des voyages de chaque navire.

En 1984, une fusion des données de ces deux sous-séries fut menée à bien par Christophe Louveau, puis allégée par Bernard Le Gohébel en 1987, toujours sur fiches ou moyens traditionnels.

² Ces ouvrages sont :

Geneviève Beauchesne, « Liste des bâtiments de la Compagnie des Indes de 1717 à 1770 », dans *Inventaire des archives de la Compagnie des Indes (sous-série 1P)*, Paris, Imprimerie de la Marine, 1978. [Beauchesne]

E. W. Dahlgren, « Voyages français à destination de la Mer du Sud avant Bougainville (1695 - 1749) », dans *Nouvelles archives des Missions scientifiques et littéraires*, Paris, 1907. [Dahlgren]

Marcel Giraud, *Histoire de la Louisiane française, tome III, l'époque de John Law (1717 - 1720) ; tome IV, la Louisiane après le système de Law (1721 - 1723)*, Paris, PUF, 1966, 1974. [Giraud III, ou IV]

Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719 - 1795)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989. 4 vol. et *La Bourdonnais, marin et aventurier*, Paris, Desjonquères, 1992. [Haudrère]

Olivier Le Gouic, *L'escadre du comte d'Aché*, Rennes, Université de Haute Bretagne, 1990, mémoire de maîtrise dactylographié. [Le Gouic]

André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990. [Lespagnol]

Roger Martin-Desgrèves, *Navires de Saint-Malo 17^e - 18^e siècles*, Rennes, Association des auteurs bénévoles pour la valorisation des archives, 1992. [AABVA]

Jean Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle, tome I, Nantes ; tome 2, Ports autres que Nantes*, Paris, SFHOM, 1978, 1984. [Mettas I ou II]

Jacques Michel, *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri comte d'Estaing*, Verdun, L'auteur, 1976. [Michel]

Disons tout de suite qu'il nous en manque un certain nombre, en premier lieu les armements au cabotage en Europe et les armements outre-mer, en Afrique et d'Inde en Inde. Ces derniers sont suggérés par la mention « devient vaisseau de côte », dont nous ne garantissons pas la totale fiabilité. Il nous manque également certains mouvements sur La Rochelle et Le Havre, ainsi qu'un ou deux voyages signalés dans la sous-série C 6 des archives de la Marine conservées aux Archives nationales, que nous n'avons pu consulter faute de temps. Nous estimons néanmoins avoir rassemblé de manière significative plus de 95 % de l'activité de la Compagnie au XVIII^e siècle.

La durée de ce travail a rendu laborieuse l'harmonisation des données, tout en facilitant leur vérification et la recherche de la meilleure solution de présentation. Il paraît donc nécessaire d'en donner une définition précise afin de ne pas laisser libre cours à des interprétations trop hâtives.

Chaque ligne comprend 16 colonnes, soit dans l'ordre : la date, le type d'opération, le lieu où celle-ci se déroule, la destination ou la provenance, le nom du navire concerné, son type, son tonnage, le nombre de canons, le nom du capitaine, le total de l'équipage, le nombre de morts, l'embarquement de remplaçants en cours de campagne, le transport de soldats, la présence de passagers répertoriés nominativement, les références d'archives ou de bibliographie, et un numéro d'ordre.

Le tableau de référence est dans l'ordre chronologique, mais peut être trié selon tous les critères possibles, par exemple par ordre alphabétique de navires, de capitaines, etc, ce qui nous fournit la matière d'une base de données souple et évolutive.

Nous allons en reprendre chacun des éléments, en priant le lecteur d'excuser le côté rébarbatif d'une telle énumération.

La date : nous avons cherché à la fixer à chaque fois avec la plus grande précision, la pratique des ouvrages antérieurs montrant que les impératifs de la rédaction l'emportaient souvent sur la datation précise et fastidieuse des faits. Lorsqu'il y a un doute, les indications sont marquées en italique (ceci est valable pour l'ensemble du tableau, sauf pour les cotes). Même en l'absence de toute ambiguïté, cette détermination dépend de la définition minutieuse de l'opération à laquelle elle se rapporte.

L'opération : notre lointain modèle fut le tableau de la navigation des Français aux Indes de 1665 à 1720 donné par Paul Kaepelin³. Mais considérer un voyage comme une seule opération avec un début et une fin, un armement et un désarmement appliqués à un bateau et à un équipage intangibles, ne résiste pas à l'examen des documents ni à une réalité beaucoup plus fluctuante. Nous avons recensé 19 types d'opérations qui peuvent concerner le navire, l'équipage, et surtout les deux, ce qui ne va pas sans quelques difficultés

concernant le navire		concernant l'équipage	concernant les deux
le départ [DÉP]	la prise [PRIS]	le renversement [RENV]	l'armement [ARM]
l'arrivée [ARR]	la restitution [RENDU]		
la relâche [RELÂ]		le complément [COMPL]	le désarmement [DES]
le non-retour [RESTÉ]	la condamnation [COND]		
l'affrètement [FRÉTÉ]	le naufrage [NAU]		
l'achat [ACHAT]	le sabordage [COULÉ]		
la capture [CAPT]	le vol [VOLÉ]		
la vente [VENDU]	l'incendie [BRÛLÉ]		

L'écrasante majorité des opérations consiste en armements [ARM] et désarmements [DES], que chaque navire subit à l'aller et au retour de chaque voyage. Laquelle privilégier ? La solution a

³ Paul Kaepelin, *La Compagnie des Indes orientales et François Martin*, Paris, Challamel, 1908, pp. 653 - 661.

consisté à les présenter séparément dans l'ordre chronologique le plus strict. Là encore rien n'est évident. L'armement - comme le désarmement - recouvre deux notions. Une administrative, liée à l'enregistrement des membres d'un équipage, charge d'âmes confiées au capitaine qui doit les remettre à bon port, quitte à en répondre conformément à la réglementation en vigueur, et surtout justificatif des salaires à venir. Une concrète, qui est le départ effectif, la mise à la voile, qui peut différer de quelques jours, voire de quelques semaines avec la première, voire être purement et simplement annulée.

Dans ce cas, tout aura été mené à bien, sauf l'aboutissement, ce qui ne gomme pas les immobilisations, les efforts et les dépenses d'une initiative avortée ou remise à des jours meilleurs. Que l'on incrimine les vents contraires, la situation politique, l'accident ou la non-disponibilité d'un bâtiment, l'armement aura bien existé. Travail journalier dans le port de Lorient, mise en rade de Pen-Mané puis sous Port-Louis et sous Groix, revue, ces étapes peuvent prendre du temps et leur séquence est quasi systématiquement mentionnée sur les rôles de la sous-série 1P.

En principe, nous avons choisi la date du départ effectif, de la « mise à la voile ». Lorsque certains navires font une, voire deux sorties avant de partir définitivement ou refont escale à Lorient, Port-Louis ou un autre port, comme le *Fleury* les 3 janvier, 13 février et 6 mars 1739, nous privilégions la date de la première sortie. Lorsque le contretemps devient significatif, nous utilisons la notion de départ [DÉP] ou de relâche [RELÂ], pour prendre en compte des escales sans interruption d'armement, ou pour souligner des appareillages groupés comme les escadres de Périer de Salvart en 1724, de Grout de Saint-Georges en 1747 et d'Aché en 1757.

Même chose au retour. Entre l'arrivée sous Groix et l'amarrage dans le Scorff, plusieurs jours, parfois plus, peuvent s'écouler. Sauf à suivre l'exemple de l'équipage de la *Paix*, revenue de Chine en 1734, qui « a abandonné le bord dès le même jour et qu'on n'a pu l'y faire ranger ensuite pour ramener le vaisseau dans ce port, cet équipage a été si long temps a été expédié » (sic)⁴, nous respectons la date fournie par le rôle qui traduit généralement, sans que cela soit d'une absolue netteté, la rentrée effective dans le port de Lorient.

Lorsque le bâtiment est affrété par la Compagnie auprès d'un armateur privé, nous remplaçons la notion d'armement par celle d'affrètement [FRÉTÉ]. Cette réponse à la pénurie de moyens propres ne se rencontre qu'à la fin de la guerre de Succession d'Autriche, puis dans les dernières années d'activité, prélude à l'explosion du commerce « libre » après 1770.

En revanche, seule l'imprécision de notre documentation nous conduit à parler d'arrivée [ARR], en général outre-mer. Des recherches ultérieures devraient permettre de remplacer cette catégorie par les dates d'armement et de désarmement correspondantes. De même, la notion [RESTÉ] ne pourra être précisée qu'avec les archives espagnoles, anglaises ou hollandaises.

Ces mêmes archives seront indispensables pour en savoir plus sur les prises [PRIS], que la Compagnie subit par 66 fois, dont la moitié très exactement pendant la guerre de Succession d'Autriche, non compensées par 37 captures [CAPT] de bien moindre tonnage, opérées en retour sur les flottes de ses adversaires.

Les plus grosses pertes de navires sont dues à 69 naufrages [NAU]. A l'exception d'une demi-douzaine de véritables catastrophes, comme celle du *Saint-Géran* en 1744, qui marquèrent d'autant plus les imaginations, ces événements de mer offrent le plus souvent la belle mort à des navires fatigués par une longue campagne ou qui ont fait le voyage de trop. Tempêtes et ouragans prélèvent leur part, mais, soit qualité des hommes, soit prudence bienvenue - les 40 condamnations [COND] de navires en cours de campagne ont sans doute évité bien des drames - la Compagnie ne peut que s'honorer de l'emploi de sa flotte.

Plus que la nature, c'est l'homme qui par faits de guerre, prises et incendies [VOLÉ], [BRÛLÉ], sabordages [COULÉ] et tractations plus ou moins licites, [ACHAT], [VENDU], [RENDU], perturbe la mécanique bien huilée des années de paix. La mise en caractères gras de ces événements permet de reprendre conscience de la violence et des aspérités d'un monde dont ne témoignent plus aujourd'hui que bien imparfaitement les porcelaines et productions d'Inde et d'Asie exposées dans les musées.

⁴ Voir le rôle au désarmement, 1P171.

La Compagnie procède aussi à des « renversements » [RENV] de la totalité d'un équipage sur un autre navire, notamment dans le cadre d'un roulement du matériel naval. Au Sénégal, dans les années 1750, la *Cybèle* est coutumière de ce fait qui relève d'une logistique élaborée et qui garantit la permanence sur zone d'un bâtiment bien entretenu. Il s'y ajoute des cas de mauvais état ou d'inadaptation du navire prévu pour l'armement, voire des permutations entre deux bâtiments. Le danger est ici de s'en tenir à l'intitulé du rôle qui présente bien souvent le nom du bâtiment initial et non de celui qui effectue réellement le voyage.

Enfin, les longues années de campagne de la guerre de Sept-Ans ont conduit à la fabrication de listes d'équipages qui, sans constituer un nouvel armement, en modifient suffisamment la composition pour être pris en compte sous le terme de complément [COMPL].

Le lieu : la localisation de chaque opération ne pose en général pas de problème, à l'exception de quelques événements de mer. Après la variété des premières années, le nom de Lorient s'impose quasi systématiquement, sauf pendant les guerres où l'immobilisation de la flotte en océan Indien fait la part belle à l'Île de France.

La destination/provenance : nous avons privilégié les indications fournies par les documents originaux, même si dans quelques cas la réalité du voyage s'affranchit des intentions initiales. Elle ne rend pas compte de la totalité du parcours, mais de son objectif principal, généralement le plus lointain : dans les années 1740, les navires armés pour l'océan Indien passent quasi systématiquement à l'aller par l'Afrique, le Sénégal ou Gorée, avant d'aller au retour aux îles de l'Amérique ou à Louisbourg. Les voyages aux Indes et à la Chine incluent les Îles de France et de Bourbon. Pondichéry s'impose avant de remonter sur le Bengale.

Nous n'avons pu tenir compte de ces escales, tout en obtenant une approche assez fine de certains mouvements, surtout en Atlantique : un armement vers l'Afrique suivi d'un désarmement en provenance des Antilles ou de la Louisiane trahit un voyage de traite, ce qui permet de le différencier d'un retour direct d'Afrique en Europe, signe de la gomme et de l'or ou du soutien logistique. Les voyages de la *Valeur* entre 1736 et 1751 sont un bon exemple de ces différences de rotation.

Cette colonne a aussi été employée pour préciser certaines opérations administratives ou militaires, signaler les noms des navires renversés sur un autre, ayant capturé un bâtiment ou devenus vaisseaux de côte c'est à dire réarmés pour la navigation locale en océan Indien.

Le nom du navire : il n'offre pas de difficulté d'identification. Son tri par ordre alphabétique nous donne la carrière, le nombre de voyages, l'évolution du tonnage et de l'armement, etc... tels qu'indiqués par les documents. Très peu ont changé de nom, comme le *Penthièvre* devenu la *Paix* en 1763 ou le *Duc de Choiseul* devenu l'*Outarde* en 1767.

Nous avons souligné les navires du roi, ceux affrétés, ainsi que ceux des compagnies d'origine revenus d'armements antérieurs à leur rattachement. Cela nous fait entre autres questions nous interroger sur les descriptions traditionnelles du combat naval du Cap Ortegale : la Compagnie a été accusée de mollesse dans ce combat, certains de ses navires ayant fui, les autres ayant fait preuve d'une défense inférieure à celle de la Marine royale. Or les fuyards sont des navires affrétés, et la plus belle défense est celle de l'*Invincible* qui, pour être vaisseau du roi, est avant tout monté par un équipage de la Compagnie.

Le type, le tonnage et le nombre de canons ont été relevés sur les originaux et offrent parfois quelques contradictions. Il semble que le tonnage utile baisse avec l'âge, que l'accroissement de l'artillerie se traduise également par une diminution de ce tonnage ou au contraire par une franche augmentation.

Les abréviations employées sont :

[bar]	barque	[flû]	flûte	[pns]	pinasse
[bat]	bateau	[fré]	frégate	[pin]	pincre
[bri]	brigantin	[gal]	galiote	[sen]	senault
[chl]	chaloupe	[goé]	goélette	[vai]	vaisseau
[cor]	corvette	[nav]	navire		

Le nom du capitaine : il a demandé un travail considérable de complément et d'harmonisation des prénoms et des noms, tâche aléatoire lorsque, comme c'est souvent le cas, il s'agit de noms composés. Nous avons retenu l'orthographe des signatures usuelles, lorsqu'elles étaient disponibles. Il paraît intéressant de signaler certaines évidences issues du tri alphabétique de cette colonne : on meurt beaucoup sous les ordres de certains. Leur nombre total est assez limité et la plupart se spécialisent dans une navigation donnée au cours de carrières longues et bien remplies. La mort n'est pas exceptionnelle. Une virgule [,] dans une opération d'armement indique un débarquement en cours de campagne, une croix [+] le décès.

Le nombre d'équipage : il s'agit du total des hommes ayant passé la revue lors du premier armement, à l'exclusion de tous les mouvements ultérieurs pendant la campagne, qu'il est impossible pour des raisons méthodologiques de totaliser. Aucun navire, même le plus petit et pour le voyage le plus court, ne garde exactement le même équipage. Il y a bien sûr les morts, mais aussi les désertions, les renversements sur un autre bâtiment, les échanges, les compléments d'équipage, toute une météorologie avec ses condensations et ses évaporations, ses cycles et ses accidents, ses rythmes de croisière et ses perturbations.

Il semble que la Compagnie ait scrupuleusement conservé tous les documents, du plus humble billet au plus volumineux rôle, qui puissent fournir la trace de ses marins et employés même les plus occasionnels. Que le saccage archivistique consommé au début du XX^e siècle par Legrand en ait dissocié les éléments n'est plus aujourd'hui un obstacle, puisque nous pouvons désormais en réassocier intellectuellement les données, sur le très long terme, au prix d'une constance dans la saisie informatisée de ces documents incomparables sur le plus important groupe de marins au long cours du royaume.

En attendant, les chiffres fournis doivent être considérés comme des minimums. Élaborer une statistique des équipages par simple addition annuelle ou périodique des hommes ainsi signalés ne saurait refléter entièrement la réalité.

Le nombre des morts : c'est celui des hommes de l'équipage du départ déclarés morts par les apostilles de l'écrivain du bord ou du bureau des armements, mais quelles que soient leurs affectations à la suite de ce premier embarquement. Ce n'est donc pas à proprement parler le nombre de morts à bord du navire : un marin mort après débarquement en cours de campagne est quand même inscrit sur ce premier rôle et nous l'y avons comptabilisé, alors qu'un marin mort à bord après un embarquement en cours de campagne n'y figure pas.

En opérant ainsi, nous avons voulu éviter de doubler les mentions de décès et traduire surtout une réalité qui nous a fortement impressionné : c'est une véritable nébuleuse de marins au long cours qui, à partir de Lorient, se répand tout au long de l'Afrique, de l'Amérique, des Indes et de la Chine, partant avec un navire, débarquant à telle escale pour rembarquer un peu plus tard ou un peu plus loin, usant de son temps de service comme d'un capital tangible à tous les sens du terme et porteur d'enrichissement pour peu que les affaires soient bonnes. A se demander si la fonction majeure de la Compagnie n'est pas de véhiculer des hommes, tout autant et même plus que ses cargaisons officielles.

Les huit ou neuf chances sur dix de revenir font de ce carrousel un gigantesque accélérateur de destins individuels, avec la « fortune » comme promesse et la mort pour les malchanceux et les plus faibles. Cela excuse bien des pratiques et soude une communauté à l'échelle de la planète. La Compagnie des Indes, au départ et au retour de l'Orient, ce n'est pas une entreprise désincarnée. C'est l'espoir du progrès pour des milliers de personnes et leurs proches, émigrés temporaires jusqu'ici peu mis en valeur dans l'histoire démographique, serviteurs avisés des contraintes et des nombreuses fissures du monopole.

Les remplacements, les soldats et les passagers : la présence de ces trois colonnes découle directement de ce qui précède.

Il s'agit de signaler l'existence d'embarquements ultérieurs à la revue d'armement [R]. Il y a toujours quelques remplacements de personnes restées malades ou n'ayant pas embarqué après la revue. Mais cela peut prendre des proportions considérables pour peu que les voyages se prolongent

ou que les événements se bousculent. Une quantification exacte relève d'un fichier informatisé regroupant les mouvements individuels de tous les personnels employés par la Compagnie. Cette oeuvre de longue haleine devrait comporter entre 300 000 et 500 000 références.

Les soldats [S] n'ont pas été comptabilisés dans l'équipage, sauf exception ou étourderie. La présence de détachements à bord, sans être systématique, est quasi permanente, qu'il s'agisse des troupes de la Compagnie ou de celles du roi.

Les passagers [P] n'ont pas non plus été comptabilisés. Leur présence à la table du capitaine, à l'office ou à la ration se devait d'être signalée, à l'intention notamment des nombreux chercheurs en généalogie qui s'intéressent à l'océan Indien. Nous y avons amalgamé les passagers clandestins, dont l'émergence est fulgurante au tournant de la guerre de Succession d'Autriche, pour ne plus se démentir par la suite.

Les références : nous les donnons systématiquement pour que l'on puisse se reporter aux originaux. Quel qu'ait été le soin apporté aux comptages et à la définition des opérations, nous n'avons pu être à l'abri d'erreurs, et les rôles regorgent de précisions plus fines, dont la recherche sera ainsi facilitée. Chaque cote correspond à un rôle effectif⁵, sauf si elle est en italique. Il s'agit dans ce cas d'une simple précision de date à partir d'un autre rôle. Les sous-séries sont séparées par des virgules et les cartons par des tirets. Les cotes correspondent à la mise en cartons réalisée à Lorient au début de 1993 et sont simplifiées par rapport au système antérieur, sans modification du numéro initial.

Sans constituer un nouvel inventaire de la sous-série 1P, qui s'impose à moyen terme, ni un résumé de celui de la sous-série 2P, cette première expérience de présentation informatisée de données jusqu'alors difficiles à réunir de façon cohérente nous a servi à tester les possibilités de création de nouveaux instruments de travail pour les archives du Service historique de la Marine.

Le numéro d'ordre : l'activité maritime, pour importante qu'elle soit, possède un caractère fini qui fait de l'exhaustivité un objectif envisageable dans la saisie des données qui lui sont propres : nombre et mouvements de navires, caractéristiques, coordonnées et carrières des personnes, chronologies, opérations, etc. Le tout débouchant sur de grandes bases de données permettant d'appliquer de multiples traitements interrogeables à distance et répondant à la majeure partie des questions du public.

Cette perspective nous a conduit à attribuer un numéro d'ordre à chaque opération, pour faciliter, en toute conscience du caractère provisoire de ces résultats, leur indexation chronologique et alphabétique. Nous espérons créer ainsi la première des listes d'autorité que nous envisageons de développer dans les années à venir, avec la même logique, dans d'autres secteurs où elles manquent cruellement.

Au terme de la présentation de ce tableau, que nous avons volontairement voulu plus travail d'archiviste que travail d'historien, il nous reste à faire part de quelques impressions.

Le classement alphabétique des navires de la Compagnie permet de reconstituer leur carrière de façon saisissante. Complété par les mentions d'origine, de construction et de retrait du service, il devrait servir d'exemple pour le développement de listes similaires, dont le principal atout est de garantir l'exposé du sort individuel tout en permettant la comparaison et la synthèse de l'ensemble. Bref, d'embrasser du même coup d'oeil le général et le particulier.

Le classement chronologique que nous présentons dans cette publication permet de ressentir très directement les pulsations de cette machine à la fois énorme et fragile que représente la Compagnie des Indes. Ceci à deux niveaux :

La définition des phases d'activité tout au long de son demi-siècle d'existence : démarrage rapide dès 1717, avec les armements de la Compagnie d'Occident vers la Louisiane, puis les armements de la Compagnie du Sénégal au Havre. Expansion et renouvellement sur tous les continents des années 1730-40, terribles pertes et contretemps de la guerre de Succession

⁵ Des répertoires d'armements ont déjà été réalisés à la fin du XVIII^e siècle, et sont cotés 1P2 et 1P304. Lorsque ces cotes apparaissent seules, il n'y a pas de véritable rôle, mais une simple mention de l'opération.

d'Autriche, immobilisations outre-mer et usure du capital lors de la guerre de Sept-Ans, spécialisation vers les Indes et la Chine dans les années 1760... Rien de tout cela n'est bien nouveau, si ce n'est la possibilité d'appréhender au jour le jour, plutôt que par année, période quinquennale ou synthèse anonyme, l'évolution de cette grande entreprise.

La dynamique interne du port de Lorient, rythmée par les impératifs des moussons comme par la gestion optimale tout au long de l'année d'un site resserré, avec ses grandes périodes d'armement, d'octobre à avril, puis de désarmement, de mai à septembre, séparées par la vente annuelle d'octobre. Il suffit de regarder pour prendre conscience de la coordination d'ensemble et de l'importance d'un trafic longtemps sous-estimé. Le navire seul est exceptionnel. Deux, trois mouvements simultanés sont la règle, souvent plus, jusqu'à de véritables escadres, et les rues de la ville, au soir du 24 août 1734, quelques jours avant la première vente à Lorient des marchandises des Indes, durent être exceptionnellement animées.

Nous terminerons par l'expression d'un profond respect pour tous ces hommes partis à l'autre bout de la terre gager de leur vie la réussite de leurs projets individuels. Du chevalier, officier de la Marine royale servant la Compagnie, au maître de barque promu capitaine par intérim, du matelot bien installé au passager clandestin, tous traversent aux pires périodes de l'année le Golfe de Gascogne vers les « Indes florissantes », et enracinent sur la Bretagne-Sud une masse salariale considérable, enjeu des transactions les plus sordides comme des stratégies de redistribution les plus élaborées.

Encore n'est-ce là que la part officielle, largement gonflée dans la réalité par les revenus « illicites », soit tout ce que la Compagnie abandonne, sachant à quel prix s'obtient le concours de ces techniciens hors pair. Ils lui survivront et de reconversion en reconversion assureront le développement du pays de Lorient, loin des références asiatiques. Ce sont celles-ci cependant qui fondent la capacité d'ouverture et la compétence professionnelle, véritable capital d'une région où l'on a du mal à cerner la bourgeoisie. Rappeler leur existence, l'envergure et la réussite de leurs expéditions, nous a soutenu dans la mise en lumière scrupuleuse d'un passé trop souvent mythifié, en hommage admiratif d'une tardive complicité.