

# De la guerre à la ville, l'État et le port de Lorient au début du XVIII<sup>e</sup> siècle

« Il n'y a point de logements pour la moitié des ouvriers qui travaillent à Lorient, et il n'y a point de villages plus près d'ici que d'un grand quart de lieue où ils se retirent, ce qui est cause qu'ils viennent point au travail d'aussi bonne heure que s'ils étaient sur le lieu, outre qu'ils sont très incommodés<sup>1</sup>. »

C'est en ces termes qu'en 1690 se désole Claude Céberet, le premier ordonnateur de la Marine à Lorient, alors qu'une importante main-d'œuvre spécialisée afflue depuis les ports de l'Atlantique, de Normandie, ou de Provence<sup>2</sup> pour travailler sur les vaisseaux du roi. À défaut de l'existence d'une ville à proximité directe de l'arsenal, cette population précaire est alors contrainte à se loger en édifiant des baraques de fortune au sein même de l'enclos du chantier ou en résidant à distance dans les villages de la paroisse de Ploemeur.

Les premières implantations sur le site embryonnaire de la future ville de Lorient furent sporadiques et précaires. Les deux décennies qui suivirent la déclaration royale de mai 1666, autorisant l'installation de la Compagnie des Indes orientales au Faouëdic, furent marquées par la construction de bâtiments fonctionnels pour le chantier et par le lent développement des activités navales<sup>3</sup>.

Au seuil de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la Marine commence à s'intéresser à l'arsenal de la Compagnie des Indes en lui achetant un vaisseau et en y installant

---

1. Arch. nat., Marine, B3 60 fol. 535. Cité par BUFFET, Henri-François, *Naissance de la ville de Lorient et son développement sous l'Ancien Régime*, Vannes, Société polymathique du Morbihan, 1967, 23 p.

2. *Id.*, *Lorient sous Louis XIV*, Rennes, Oberthur, 1927, p. 44.

3. Pour une synthèse sur l'installation de la Compagnie des Indes orientales à Lorient, voir HAUDRÈRE, Philippe, « Les Compagnies des Indes (1666-1770) », dans Claude NIÈRES (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, p. 24-28.

quelques-uns de ses agents<sup>4</sup>. Le déclenchement du conflit précipite les choses. Au cours de l'hiver 1689, le commissaire général Antoine de Mauclerc est affecté à Lorient pour superviser l'armement de l'escadre d'Amfreville composée d'une dizaine de bâtiments de guerre. Cet épisode est estimé à juste titre par François Jégou comme décisif pour l'avenir du site. Les armateurs corsaires, principalement malouins, sont, par ailleurs, également convaincus de l'intérêt de la rade et du port vers lequel Duguay-Trouin, Porée, de L'Espine-Danican envoient leurs prises et procèdent à l'armement et au désarmement de leurs navires<sup>5</sup>. Sans oublier les opérations pour le compte de la Compagnie des Indes qui se poursuivent sous la pression du roi, qui enjoint à ses directeurs de maintenir leurs activités malgré le contexte maritime défavorable et plus encore les grandes difficultés financières de la société.

La guerre de la Ligue d'Augsbourg constitue ainsi une période d'essor pour les activités navales à Lorient sous l'impulsion de l'État, qui dope le site directement par ses commandes et indirectement en favorisant la course ou en exerçant une pression sur la Compagnie.

Pour autant, cette période de décollage des activités n'engage ni la main-d'œuvre ni ses cadres à investir dans un site qui demeure avant tout un chantier éloigné d'une dizaine de kilomètres des principales villes de Ploemeur ou d'Hennebont et faisant face à Port-Louis. À défaut de moyens financiers, la Compagnie autorise donc la construction de cabanes précaires dans l'enceinte du chantier faisant du premier établissement humain lorientais un insalubre campement de fortune plus qu'un bourg organisé. Surtout, aucune fonction urbaine structurante n'est pensée, d'une part, car ce n'est bien entendu pas l'objectif d'une société négociante, d'autre part, car la population permanente demeure modeste, au-delà des fluctuations liées aux armements des navires.

La période d'entre-deux-guerres ne permet pas à la Compagnie des Indes orientales de reconstituer sa trésorerie. En 1702, elle doit se résoudre à faire une proposition au roi de vente de ses vaisseaux lorientais et de son arsenal. Au seuil d'un nouveau conflit, il paraît alors plus adapté à l'État d'acheter quatre navires et de louer les installations moyennant un bail annuel de 5 000 livres. Ainsi, entre 1703 et 1719, la Marine prend pour la première fois dans l'histoire de Lorient le contrôle total du site. En quelques années, dans un contexte de profond marasme et avec des moyens dérisoires, l'État réussit le délicat exercice non seulement de maintenir le site mais, bien au-delà, de poser les fonctions structurantes qui donnent naissance à la ville de Lorient. En dépit du manque d'argent et de la misère publique, la population double en vingt ans, tandis que les bases d'un nouveau cadre de vie sont progressivement posées.

---

4. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient*, Vannes, Lafolye, 1887, p. 2.

5. *Id.*, *ibid.*, p. 37-50.

C'est sur le contexte de ces années fondatrices de la cité, bien souvent occultées par l'histoire de la seconde Compagnie des Indes, que nous souhaitons revenir en nous interrogeant sur les conditions et sur les modalités qui ont permis l'implantation du noyau originel de la ville de Lorient<sup>6</sup>.

## La rade de Lorient, l'État et les activités navales à la fin du règne de Louis XIV

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, il nous semble possible de considérer qu'au moins trois facteurs dépendant plus ou moins directement des choix de l'État ont constitué le socle fondateur de la cité.

### *Guerres maritimes et dimension géostratégique de la rade de Lorient*

À la veille de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les qualités stratégiques de la rade de Lorient apparaissent d'autant plus évidentes qu'elles ont déjà été mises à l'épreuve depuis plus d'un siècle, notamment pendant les guerres de Religion. Offrant de bons mouillages abrités, disposant d'avant-postes insulaires fortifiés tels Groix et Belle-Île et déjà d'un premier maillage d'installations côtières, son ouverture directe sur les routes océaniques suffisamment éloignées de l'Angleterre en font une place de premier choix. Le port et le chantier de la Compagnie des Indes orientales viennent ainsi s'intégrer dans un maillage atlantique d'installations portuaires comprenant Brest, Nantes, La Rochelle-Rochefort et Bordeaux.

De fait, dès 1690, la Marine acquiert la conviction que le site peut jouer un rôle significatif pour relayer Brest dans la préparation des escadres. Elle lui accorde d'emblée une structuration administrative et financière propre qui confère à Lorient une complète autonomie de gouvernance. Un commissaire général y est dès lors affecté de façon permanente, en charge des fonctions d'ordonnateur de la Marine. En liaison régulière avec le ministre, il devient le représentant de l'État sur le site, doté d'importants pouvoirs locaux de décision. Il est secondé pour la direction des affaires de l'arsenal et du port par un contrôleur, un trésorier, trois commissaires ordinaires, un prévôt pour les affaires judiciaires et plusieurs écrivains<sup>7</sup>. Cet effectif est complété dans les années suivantes par l'affectation d'une cinquantaine d'officiers de Marine pour le commandement des vaisseaux.

6. Cette période fut traitée pour la première fois au XIX<sup>e</sup> siècle par le premier historien de Lorient, François Jégou, puis par Henri-François Buffet dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Cette étude s'appuie sur une synthèse de leurs travaux et sur la relecture complète des correspondances ministérielles aux ordonnateurs lorientais entre 1700 et 1719 conservées au Service historique de la Défense de Lorient, série 1-E4.

7. BUFFET, Henri-François, *Lorient sous Louis XIV...*, op. cit., p. 28-30.

À la fin du conflit, l'adaptabilité du site, qui a été en mesure de répondre à d'importantes demandes de travaux au regard de la taille de ces infrastructures, achève de convaincre la Marine de l'importance d'en conserver l'usage. Plus encore, le ministre Pontchartrain fait étudier en 1698 la possibilité de transférer l'arsenal de la Compagnie des Indes à Indret pour laisser Lorient à l'entière disposition de ses vaisseaux<sup>8</sup>. Si cette idée n'est pas poussée plus en avant, elle n'en traduit pas moins la puissante offensive de la Marine, *via* ses ordonnateurs, qui exercent une pression locale permanente sur le directeur lorientais de la Compagnie des Indes afin d'utiliser ses installations. La période d'entre deux guerres n'enterre pas ce nouveau rapport de force. En 1699, la Marine réfléchit à construire ses propres infrastructures sur le site avec un premier projet d'habitats civils, avant de se contraindre, pour des raisons budgétaires, à prolonger la difficile et conflictuelle coexistence avec la Compagnie, en plus de louer des magasins à Port-Louis. De fait, l'acte de location de l'arsenal signé le 22 novembre 1703 ne fait qu'officialiser, en assurant à la Compagnie une légitime rétribution, une situation d'occupation effective depuis la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

Ainsi, au seuil du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Marine s'est fait son opinion sur la rade et le port de Lorient : en deux décennies, le site a fait la démonstration de son utilité pour la protection, le soutien, la réparation et la construction des navires de guerre et de course. Il a parfaitement joué le rôle de relais assigné par Versailles au niveau du maillage portuaire atlantique. La guerre de Succession d'Espagne va conforter cette opinion et le rôle essentiel de l'État, porté par la Marine, pour préserver une activité navale suffisante au maintien d'une population permanente.

### *Le maintien de l'activité maritime*

Au-delà des convictions stratégiques et des besoins conjoncturels, ce deuxième facteur qui en découle largement est bien entendu déterminant. Si entre 1666 et 1690, les activités de la Compagnie des Indes orientales ont permis la création du site, avec une moyenne d'un à deux armements par an donnant du travail à quelques centaines d'ouvriers et de journaliers, elles n'en ont pour autant pas assuré la pérennité. Ce n'est d'ailleurs pas la vocation d'une société négociante, à la différence des logiques stratégiques de l'État. Or, la pérennité de Lorient ne peut être envisagée sans un peuplement permanent supporté par le développement des activités navales et portuaires. Le contexte de la guerre de Succession d'Espagne apparaît ainsi déterminant alors que la Compagnie, en proie à de graves difficultés financières, ne peut plus se maintenir. C'est donc bien l'État qui va permettre la préservation puis la survie du site, avant que la seconde Compagnie des Indes ne soit en mesure d'en assurer la prospérité. Il s'appuie pour cela sur trois leviers : la Marine, la course, le soutien aux compagnies.

---

8. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 112-113.

Activités de l'arsenal	Nombre
constructions	12
armements	60
désarmements	41
radoubs	46

Tableau 1 – Les activités de l'arsenal de Lorient (1700-1719)<sup>9</sup>

Sur la durée du conflit, par trois fois l'arsenal de Lorient contribue ainsi à la formation des escadres royales du Ponant en fournissant des flottilles de cinq à six vaisseaux. Le 14 juin 1702, Pontchartrain réclame en une seule correspondance cinq armements donnant le ton à la période qui s'ouvre pour quelques années<sup>10</sup>. L'efficacité de la main-d'œuvre lorientaise est telle qu'en mai 1704, Carré de Lusançay réussit à faire désarmer, radouber et réarmer le vaisseau *Le Mercure* en moins de quinze jours<sup>11</sup> !

De même, les corsaires confirment leur intérêt pour le site, qui est fréquenté par les commandants les plus prestigieux comme Duguay-Trouin, Beaubriant ou de La Moinerie-Miniac. Non contents d'y conduire leurs prises ou d'y effectuer des armements et des désarmements, les Malouins commandent la construction de sept vaisseaux entre 1704 et 1708, dont trois seront finalement repris par l'État. Jusqu'en 1706, pas moins de deux vaisseaux ou frégates sont simultanément lancés.

Année	Nom	Type	Classe	Constructeur	Commanditaire
1701	<i>Le Sage</i>	vaisseau	54 canons	Coulomb	État
1703	<i>Le Rubis</i>	vaisseau	56 canons	Coulomb et Pangalo	État
1704	<i>Le Griffon</i> <i>La Diane</i>	frégate	42 canons	Coulomb	Fondelin
		frégate	28 canons	Coulomb	Vaujoux
1705	<i>Le Saint-Michel</i> <i>L'Hercule</i>	vaisseau	70 canons	Gobert et Coulomb	État
		vaisseau	50 canons	Desjumeaux	De Ruis puis État
1706	<i>Le Redoutable</i> <i>Le Bourbon</i>	vaisseau	74 canons	Coulomb	Duguay-Trouin
		vaisseau	50 canons	Coulomb	puis État Vaujoux puis État
1707	<i>La Gloire</i>	frégate	36 canons	Hélie	Duguay-Trouin
1708	<i>Le Superbe</i>	vaisseau	56 canons	Coulomb	Chapdelaine
1713	<i>nc</i>	<i>nc</i>	200 tonneaux	Coulomb	Drias
1716	<i>Le Content</i>	vaisseau	50 canons	Coulomb	État

Tableau 2 – La construction navale à l'arsenal de Lorient (1700-1719)<sup>12</sup>

9. D'après le dépouillement exhaustif de Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, registres de 1700 à 1719.

10. *Ibid.*, 1-E4, 1702, fol. 126-131.

11. *Ibid.*, 1-E4, 1704, fol. 147.

12. CÉRINO, Christophe, *Lorient et la Marine royale (1700-1719)*, dactyl., mémoire de maîtrise, Université de Rennes 2, 1991, p. 142.

Pour leur part, les compagnies maintiennent un niveau minimal d'activités qui, ajouté aux commandes de l'État et des corsaires, contribue significativement au plan de charge et permettent au port de Lorient de conserver une ouverture relative sur le monde.

De 1702 à 1709, vingt-sept navires armés par les différentes compagnies arrivent à Lorient et autant en repartent. À partir de 1703, la Compagnie des Indes passe des contrats avec des négociants, en très grande majorité d'origine malouine, sous-traitant son monopole d'exploitation. Ce système domine de 1706 à 1719, les armements ayant lieu à Saint-Malo ou à Brest, et les retours se faisant surtout à Lorient<sup>13</sup>. Mais il ne faut pas oublier la Compagnie de l'Asiente qui assure de 1702 à 1713 un peu moins d'un quart de l'ensemble des armements et des désarmements commerciaux du port ; celle de Saint-Domingue qui expédie puis reçoit sept navires jusqu'en 1710 ; celle de Chine qui effectue cinq armements entre 1700 et 1714 ou encore plus marginalement celle du Sénégal.

Au total, pendant les cinq premières années du conflit, l'activité conjuguée de la Marine, des corsaires et des compagnies représente pas moins de sept constructions, vingt-neuf armements, treize désarmements et quinze radoubs.

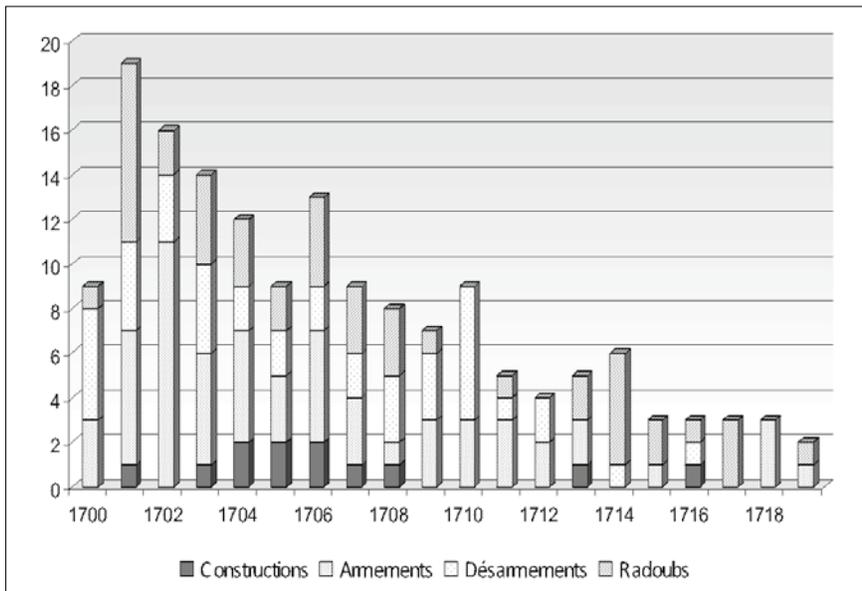


Figure 1 – Les activités de l'arsenal de Lorient (1700-1719)

13. NIÈRES, Claude, *Les villes en Bretagne en XVIII<sup>e</sup> siècle. Conditions et forme du développement urbain*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 812.

Mais le prolongement du conflit et les grandes difficultés financières de la monarchie ne tardent pas à rattraper l'arsenal dont le plan de charge s'effondre à partir de 1709, imposant même de devoir fermer partiellement certains ateliers<sup>14</sup> ! Jusqu'à la fin du règne, l'État, qui n'a plus les moyens de lancer des vaisseaux, soutient Lorient comme il le peut en y envoyant désarmer quelques bâtiments tandis que les armements stagnent. Un programme de radoubs est mis en place en mai 1714<sup>15</sup>, complété en 1717 par un programme de démolitions<sup>16</sup>. Mais, les multiples efforts pour remettre en état la flotte, les quelques armements, et l'unique construction du vaisseau *Le Content* ne suffirent pas à relancer l'arsenal dont les délais de travail se sont considérablement allongés. La misère qui en découle n'est pour autant pas le seul fait de Lorient, où la présence de l'État et des commandes initiales ont conduit en une décennie à un doublement de la population.

### *Agents de la Marine et population maritime*

Ce facteur humain est, bien entendu, le principal déterminant de la fondation de la cité. Une fois encore, le rôle de l'État est crucial. Au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la décision de maintenir la Marine dans la rade de Lorient constitue vraisemblablement un signal fort pour la sédentarisation de certains et pour l'attraction d'autres habitants. L'exemple de la fondation de Rochefort et des opportunités économiques qui en ont découlé n'est alors pas si éloigné pour les populations maritimes dont la mobilité professionnelle et la circulation des informations est certaine, même si les sources ne nous permettent pas d'en saisir pleinement la dimension.

Par ailleurs, nous ne saurions négliger le rôle déterminant des cadres de la Marine dont les implications personnelles pour le développement de Lorient ont bien souvent dépassé la seule logique de leurs missions professionnelles. Celui des ordonnateurs tout d'abord<sup>17</sup>. Entre 1696 et 1703, Antoine de Mauclerc n'a pas cessé de faire de la propagande auprès de Versailles pour l'intérêt du site ; pour la nécessité d'y développer l'activité navale, quitte même à en chasser la Compagnie des Indes ; pour ébaucher les projets d'un arsenal spécifique et, au-delà de la défense de son institution, pour envisager un premier projet urbain. Charles de Clairambault a plus encore joué un rôle déterminant dans la naissance de la ville. Promu commissaire général en 1699, ayant déjà assumé les fonctions d'intendant de la Marine par intérim et d'ordonnateur de Brest, il est affecté à Lorient en août 1704<sup>18</sup>. Travailleur acharné,

---

14. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 309.

15. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1714, fol. 229-233.

16. *Ibid.*, 1-E4, 1717, fol. 299-310.

17. Le premier ordonnateur, affecté à Lorient en 1690, fut Claude Céberet du Boullay. Antoine de Mauclerc fut en poste de janvier 1696 à avril 1703 et Charles de Clairambault d'août 1704 à juin 1720. Carré de Lusançay exerça un intérim dans la période intermédiaire.

18. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 214-220.

expert du management des arsenaux, il est, par ailleurs, doué de qualités de créativité qui vont s'exprimer pendant près d'une quinzaine d'années pour contribuer à la fondation de la cité. Fort d'une longue expérience au service de l'État, il n'hésite pas à s'impliquer sans réserve pour la défense des premiers Lorientais, quitte à contrarier avec habileté la volonté de puissants, comme le prince de Guémené, exerçant son autorité seigneuriale sur le site, ou à s'en prendre plus frontalement à Pierre Dondel, le sénéchal de Vannes, qui est propriétaire des terrains du Faouëdic.

Dans des contextes de grandes difficultés financières, Clairambault ou Mauclerc partagent la même ambition pour le site, ne cessent d'imaginer des projets de développement des infrastructures et travaillent avec pragmatisme à la fondation d'une ville. En mettant leurs qualités intellectuelles, leurs compétences, leurs pouvoirs et leurs réseaux au service du territoire, ces hommes sont les premiers à s'inscrire dans une longue série d'acteurs publics affectés à Lorient par l'État qui ont contribué depuis plus de trois siècles au développement de la cité.

D'autres cadres de la Marine s'impliquent également à cette tâche, à l'exemple de certains inspecteurs commis par Versailles. En 1700, l'inspecteur général des compagnies franches Desgrassières adresse un mémoire à Pontchartrain pour lui faire part de la grande confusion administrative et juridique du site lorientais. Il préconise alors la clarification des compétences de police, de justice ainsi que la création d'une église en préambule à celle d'une paroisse<sup>19</sup>. Soutenu par son ministre, il travaille sans relâche depuis la recherche d'un terrain pour l'édification du monument jusqu'à celle des financements nécessaires à sa construction. Ce soutien des ministres de la Marine apparaît évidemment déterminant : ils appuient la plupart des initiatives de leurs cadres pour peu que les capacités budgétaires le permettent.

Enfin, ne négligeons pas non plus le rôle des premiers Lorientais eux-mêmes qui, avec l'appui de la Marine, luttèrent avec acharnement pour l'obtention de leurs propres structures urbaines en saisissant directement l'évêque de Vannes, le prince de Guémené, ou en interpellant Versailles.

## Marine, pouvoirs locaux et modalités d'invention d'une ville portuaire

En une vingtaine d'années, la Marine et ses représentants à Lorient ont posé les bases structurantes d'une ville en affrontant les difficultés locales avec habileté et parfois audace. Entre 1707 et 1713, en pleine guerre de Succession d'Espagne, plusieurs dossiers déterminants, dont certains nécessitèrent près d'une décennie de discussions, aboutissent.

---

19. *Id.*, *ibid.*, p. 148.

### *La création de la paroisse (1709)*

La création de la paroisse, tout d'abord, doit incontestablement être mise au crédit de la Marine, depuis le montage du projet initial par l'inspecteur Desgrassières en passant par les ordonnateurs qui poussent à une dissociation de celle de Ploemeur dès 1700. L'enjeu n'en est pas moins de conférer aux Lorientais une première autonomie organisationnelle en permettant l'élection d'un conseil paroissial. Dès sa prise de fonction, en 1704, Charles de Clairambault rouvre le dossier alors même que le gros œuvre de l'église n'est pas achevé et que les Lorientais ont officiellement formulé leur demande auprès de l'évêque de Vannes depuis déjà deux années<sup>20</sup>. Avançant avec pragmatisme, l'ordonnateur reprend d'emblée le principe d'une succursale de la paroisse de Ploemeur et fait procéder à l'inauguration du cimetière de Lorient, en décembre 1704, par le nouveau recteur ploemeurois Thomas Morphy. Au printemps 1705, une première messe est célébrée dans l'église, encore en chantier, qui ouvre, par ailleurs, ses propres registres de catholicité<sup>21</sup>. En 1707, l'ordonnateur profite habilement d'une rixe entre Lorientais et Ploemeurois au cours d'une procession pour relancer le sujet d'une paroisse autonome. Prenant les initiatives auprès du ministre de la Marine, de l'évêque de Vannes, des notables lorientais et de la population, il contourne les résistances du recteur de Ploemeur et négocie jusqu'au bout les meilleures limites possible de son étendue<sup>22</sup>. En une année, le projet aboutit et, en mars 1709, des lettres patentes instituent officiellement la création de la paroisse de Lorient. Clairambault avec grande ténacité soutient enfin, jusqu'à son aboutissement laborieux au printemps 1713, la recherche d'une rente pour permettre l'installation durable d'un recteur.

### *Les premiers plans d'urbanisme (1707-1708)*

Stimulée par le décollage de l'activité navale entre 1690 et 1707, l'augmentation soudaine de la population nécessite l'établissement de premières règles d'urbanisme. François-Henri Buffet estime à environ 140 cabanes les constructions au sein de l'enclos en 1700, à raison d'une douzaine d'individus par baraque<sup>23</sup>, tandis que l'ordonnateur parle à la même période de 3 000 résidents permanents à Lorient. Outre les nombreux ouvriers spécialisés de la construction navale et les journaliers travaillant à l'arsenal, on compte, parmi les premiers habitants, des artisans et des petits commerçants venus tenter leurs chances en toute liberté dans ce nouveau port soutenu par l'État, qui ne connaît pas encore le régime des corporations<sup>24</sup>.

20. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1702, fol. 28-31.

21. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 120.

22. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1708 et 1709.

23. BUFFET, Henri-François, *Lorient sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 46.

24. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 86. Pour une mise en perspective de ces données démographiques et sociales, LE BOUËDEC, Gérard « Au temps de la seconde Compagnie des Indes.

L'élite locale est constituée par les cadres de la Marine et de la Compagnie des Indes. En 1708, Charles de Clairambault indique qu'il y aurait 700 foyers à Lorient représentant environ 6 000 personnes, soit un doublement de la population en moins d'une décennie<sup>25</sup>.

De fait, la Marine est confrontée dès sa prise de contrôle de l'arsenal à des problèmes d'urbanisme que la Compagnie des Indes orientales n'a pas cherché à régler car elle avait d'autres missions, à commencer par celle de faire fonctionner au meilleur coût possible ses installations pour armer ses vaisseaux au commerce. Le développement pionnier du chantier n'a, par ailleurs, pas entraîné un tel afflux d'habitants, les directeurs de la Compagnie ayant laissé les premiers ouvriers construire leurs cabanes au sein même de l'enclos. Submergés par l'accroissement de la population en 1700, ils en décident alors l'expulsion. Cette position est appuyée par la Marine qui a déjà souligné les risques sanitaires et d'incendies liés à l'extrême promiscuité de ces logements de fortune<sup>26</sup>. Surtout, elle permet à Antoine de Mauclerc de pousser le projet de création d'une ville. L'application de la directive n'est manifestement pas immédiate, ni totale, mais il s'ensuit le développement d'un hameau sur la lande du Faouëdic.

À partir de 1705, la Marine s'emploie plus rigoureusement à la question qui est devenue localement un problème majeur. Le premier travail consiste à établir un plan structuré, afin d'ordonner le bourg déjà existant et d'organiser le développement futur de la ville. En 1707, l'ingénieur Langlade élabore un projet pour rectifier les alignements existants et réalise quelques premiers marquages au sol pour permettre aux particuliers de commencer à construire leurs maisons<sup>27</sup>. Mais, la mise en œuvre se heurte, d'une part, à Pierre Dondel, qui n'est pas décidé à se séparer de ses terres à bon marché<sup>28</sup>, et, d'autre part, au projet de ceindre la ville d'un rempart. Ainsi, en mai 1708, le directeur des fortifications de Bretagne Robelin reçoit l'ordre de Versailles de dresser un second plan prenant en compte ce paramètre fondamental pour la protection de l'arsenal et de la future cité<sup>29</sup>. Approuvés par Vauban et Le Pelletier, ces tracés donnent à Lorient une première base d'urbanisme que les citadins sont dès lors tenus de respecter pour toute nouvelle construction.

Ces dernières n'en restent pas moins précaires, les baraques de paille et de torchis prédominant sur la douzaine de maisons en pierres couvertes d'ardoises, sans

---

Démographie et sociétés lorientaises (1700-60) », dans Claude NIÈRES (dir.), *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 69-97.

25. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1708, fol. 135-144.

26. *Ibid.*, 1-E4, 1700, fol. 18-19 et 32-33.

27. *Ibid.*, 1-E4, 1707, fol. 170-175 et 240-246.

28. BUFFET, Henri-François, *Lorient sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 51.

29. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1708, fol. 218-225.

parler des conditions sanitaires qui demeurent déplorables. Charles de Clairambault s'illustre à nouveau par ses projets d'équipements. À l'automne 1705, il fait remonter auprès de sa tutelle un dossier pour le percement de puits, une partie de la population utilisant encore celle des cours d'eau<sup>30</sup>. Six ans plus tard, il élabore un projet de construction d'hôpital<sup>31</sup> et propose même, avec l'appui de Robelin<sup>32</sup>, la construction d'un « [...] quai de 300 toises de long en ligne droite, bordé de magasins marchands comme celui de Toulon [...] ». Si la Marine n'a pas les moyens de financer un tel équipement, ce projet n'en atteste pas moins de l'ambition et de l'intérêt que ses fonctionnaires portent au site. Signalons aussi le soutien qu'apporta de Clairambault au projet de marché hebdomadaire réclamé par les Lorientais<sup>33</sup>. Après diverses tergiversations avec le prince de Guémené, le roi institua par lettres patentes de septembre 1710 un marché tous les samedis et trois foires annuelles complétant le panel des fonctions urbaines.

### *La clarification du cadre judiciaire (1710-1713)*

Le désordre évoqué en termes de construction s'étend aussi au domaine judiciaire. C'est en fait la conjonction de trois juridictions pour un même site qui rend difficile le règlement des litiges. Les terres du Faouëdic relèvent judiciairement de la châtelainie de Trefaven dont le tribunal seigneurial se trouve à Pont-Scorff<sup>34</sup> et pour la justice royale de la sénéchaussée d'Hennebont. Dès l'installation de la Marine, le règlement des affaires judiciaires au sein de l'arsenal passe sous son contrôle. Cette dernière juge naturellement ses hommes devant le Conseil de guerre mais intervient aussi sur les habitants de l'enclos qui sont dès lors soumis à la justice prévôtale de l'ordonnateur<sup>35</sup>.

La situation se complique encore après 1700 avec l'accroissement de la population et le développement du bourg. La difficulté des juges ordinaires de Pont-Scorff et d'Hennebont pour intervenir immédiatement, dans et à proximité immédiate de l'arsenal, conduit l'ordonnateur à jouer de son autorité pour départager les litiges simples qui opposent les particuliers. Ces initiatives empiétant directement sur les pouvoirs seigneuriaux sont d'ailleurs tacitement cautionnées par Pontchartrain<sup>36</sup>.

Pour clarifier les choses, de Clairambault propose en 1709 la création d'une juridiction royale à Lorient. Mais pour limiter les confits, en novembre 1710, Versailles

30. *Ibid.*, 1-E4, 1705, fol. 247-251 et 277-279.

31. *Ibid.*, 1-E4, 1711, fol. 365-376.

32. BUFFET, Henri-François, *Lorient sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 52.

33. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1709, fol. 196-213.

34. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 267.

35. *Id.*, *ibid.*, p. 240.

36. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1703, fol. 173-176.

préfère demander au prince de Guémené de créer une juridiction seigneuriale propre au site. Il faudra néanmoins attendre encore plusieurs années avant que les juges seigneuriaux soient mis en demeure de résider à Lorient pour pouvoir délibérer de façon permanente<sup>37</sup>.

### *Jeux de pouvoirs et résorption des conflits*

À partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, avec l'installation permanente d'une administration de la Marine, l'État développe son autorité sur les terres du Faouëdic qui deviennent un enjeu d'affrontements plus ou moins forts entre les pouvoirs royaux, seigneuriaux et ecclésiastiques. La naissance de la ville de Lorient n'est rendue possible que par la capacité de l'État à établir une médiation entre les différents acteurs.

Son principal agent, l'ordonnateur, dispose de larges pouvoirs sur les affaires de la Marine depuis la direction des opérations de constructions et de réparations navales, les approvisionnements et la levée des équipages, jusqu'à la mise en défense du littoral ou encore la justice militaire. Afin d'étendre son action sur les affaires civiles, l'État lui a également confié les fonctions de subdélégué de l'intendant, qui lui confèrent une forte légitimité administrative et politique. Entretien une correspondance hebdomadaire avec le ministre de la Marine et régulière avec l'intendant de Bretagne, il devient en quelques années l'autorité locale de référence.

Pour sa part, le directeur à Lorient de la Compagnie des Indes a en charge la conduite de toutes les affaires locales de la société qui demeure propriétaire du chantier et de ses équipements.

Le prince de Guémené dispose des droits seigneuriaux, des pouvoirs de police et de justice sur les terres du Faouëdic. Avec pragmatisme, il entend faire valoir ses droits et profiter du développement du site pour accroître ses revenus, notamment ceux sur les fours banaux, les droits de lods et ventes, ou encore les droits sur les marchandises, les sels et les vins passant à l'embouchure du Scorff et du Blavet<sup>38</sup>.

Sans oublier Pierre Dondel qui est propriétaire de terrains sur lesquels il compte avant tout tirer le meilleur profit lorsque la population commence à affluer à Lorient. En 1702, il en aurait déjà vendu pour plus de 20 000 livres<sup>39</sup> ! Enfin, l'influence sur la population du recteur de Ploemeur, Thomas Morphy, et l'autorité de l'évêque de Vannes ne sont bien entendu pas à négliger.

De fait, les conflits entre les agents de l'État et les pouvoirs locaux apparaissent à tous les niveaux et sur la plupart des sujets. Ils opposent également leurs représentants

37. *Ibid.*, 1-E4, 1713, fol. 455-473.

38. NIÈRES, Claude (dir.), *Histoire de Lorient...*, *op. cit.* p. 102.

39. BUFFET, Henri-François, *Lorient sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 50.

respectifs entre eux à l'instar des tensions fréquentes entre le directeur de la Compagnie et l'ordonnateur ou des affrontements entre le prince de Guéméné et Pierre Dondel. Trois exemples nous semblent significatifs pour en illustrer les enjeux :

Sur l'occupation de l'arsenal, tout d'abord. À partir des années 1690, l'intrusion de la Marine est d'une redoutable force, le soutien aux flottes de combat et de course écrasant les premières logiques commerciales du site. Les conflits entre Bazin, directeur à Lorient de la Compagnie, et de Mauclerc sont réguliers à propos de l'usage des installations. Acculée par les problèmes financiers, la Compagnie n'a alors guère d'autres moyens que ceux de la protestation permanente et de la résistance, avant de se retirer provisoirement entre 1703 et 1719.

Sur le projet de construction d'une église, ensuite, qui oppose en 1700 de Mauclerc à Desgrassières sur la méthode à adopter pour la création d'une paroisse autonome de Ploemeur<sup>40</sup>. Surtout, elle est d'abord rejetée par le chapitre cathédral et par l'évêque François d'Argouges qui accepte seulement le principe d'une succursale tant pour des raisons financières (rente du recteur) que pour ménager Ploemeur. Le conflit se poursuit, par ailleurs, entre Pierre Dondel, qui a accepté de céder le terrain et les pierres contre les droits honorifiques, et le prince de Guéméné qui les revendique en tant que seigneur du Faouëdic...<sup>41</sup>.

Il remonta même jusqu'au Conseil d'État qui accorda, en septembre 1707, les droits de fondateur à Dondel et conserva les droits honorifiques au prince<sup>42</sup>. En 1708, c'est au tour du recteur de Ploemeur d'utiliser son influence sur ses ouailles pour entraver le projet de paroisse<sup>43</sup>, tentant même de s'opposer à l'élection de quatre délégués lorientais. En mars 1709, le ministre de la Marine en est rendu à devoir écrire au président et au procureur du Parlement de Bretagne pour les prévenir « [...] des chicanes que pourrait faire le recteur de Ploemeur pour l'érection en paroisse de l'église de L'Orient<sup>44</sup> » ; puis à enjoindre à de Clairambault d'intervenir :

« [...] en cas que le recteur de Ploemeur attroupe des femmes et autres gens pour faire le désordre ou insulter le sieur Le Livec [curé de Lorient]. Sa Majesté veut que vous empêchiez ce désordre avec des soldats qui pourront arrester les plus coupables. [Elle] ne veut pas souffrir que ce recteur fasse faire de pareilles assemblées ni de pareils mouvements de troupes<sup>45</sup>. »

40. JÉGOU, François, *Histoire de Lorient...*, *op. cit.*, p. 86.

41. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1702, fol. 208-213 ; *ibid.*, 1-E4, 1706, fol. 294-297, *ibid.*, 1-E4, 1707, fol. 146-153.

42. *Ibid.*, 1-E4, 1707, fol. 309-311.

43. BUFFET, Henri-François, *Lorient sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 63.

44. Service historique de la Défense, Lorient, 1-E4, 1709, fol. 107-110 et 122-123.

45. *Ibid.*, 1-E4, 1709, fol. 136-142.

Enfin, rappelons les conflits entre l'autorité seigneuriale du prince de Guémené et l'ordonnateur de la Marine à propos des décisions de police et de justice. Nous l'avons vu, la distance du lieu de résidence des juges seigneuriaux mais aussi l'omniprésence de l'ordonnateur dans les affaires civiles est cause de fréquents abus de pouvoir. Par ailleurs, de Clairambault joue de toute son influence auprès du ministre de la Marine pour dénoncer l'application des droits seigneuriaux à la nouvelle bourgade de Lorient. En 1708, il réclame la création d'un conseil de police en prélevant un officier d'Hennebont mais n'obtient qu'une frileuse neutralité de l'intendant Ferrand qui n'entend se fâcher ni avec le ministre de la Marine, ni avec le prince de Guémené<sup>46</sup>... Une fois la juridiction seigneuriale de Lorient établie, en novembre 1710, c'est au prévôt de la Marine, Le Vasseur de Merville, de rechigner à mettre à disposition son auditoire pour les audiences. En 1715, il n'y a toujours aucun juge résidant en permanence à Lorient malgré les régulières injonctions de Versailles<sup>47</sup> !

Quoi qu'il en soit, l'État a toute latitude pour assurer les arbitrages qui lui conviennent *via* notamment ses ministres de la Marine, qui n'en restent pas moins présidents de la Compagnie des Indes, ou encore *via* ses intendants de Bretagne qui suivent avec attention le développement du site et les contentieux.

Au-delà des luttes de pouvoirs, l'État est aussi confronté à des conflits sociaux dès les premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle. Par exemple, des tensions entre les habitants de Lorient et de Ploemeur, souvent habilement orchestrées par leur recteur, dégénèrent parfois en rixes. Il en est ainsi pour la création de la paroisse, mais aussi pour la collecte abusive de tailles par les marguilliers ploemeurois avant l'autonomie lorientaise. L'affaire portée devant les tribunaux est encore en jugement en 1715<sup>48</sup> !

Mais les principaux conflits sociaux sont liés aux retards de paiement des salaires et aux périodes de chômage. En effet, jusque vers 1706, la Marine soutient un programme d'armements et de constructions militaires excédant ses capacités budgétaires réelles. D'ailleurs, si les ouvriers sont relativement occupés, les salaires ne suivent, loin s'en faut, pas toujours. Cependant, l'arsenal travaille aussi pour des particuliers, qui, par leurs activités commerciales ou de course, compensent plus ou moins bien les lacunes financières de la « Royale ». En 1703, la Marine a déjà deux mois de retard dans le versement de la paye des ouvriers. L'année suivante, les arrérages montent à quatre mois. En avril 1707, l'État doit six mois de solde de 1704 et trois de 1706, provoquant une grève chez les cordiers<sup>49</sup>. En 1709, les femmes s'attroupent pour réclamer à la Compagnie des Indes certains salaires non réglés

46. *Ibid.*, 1-E4, 1708, fol. 364-372.

47. *Ibid.*, 1-E4, 1713, fol. 455-473 ; *ibid.* 1-E4, 1714, fol., 455-472 et 565-573 ; *ibid.*, 1-E4, 1715, fol. 253-270.

48. *Ibid.*, 1-E4, 1715, fol. 181-191.

49. BUFFET, François-Henri, *Naissance de la ville de Lorient...*, *op. cit.*

sur une période de cinq ans et vont jusqu'à menacer l'ordonnateur de la Marine<sup>50</sup>. Ces manifestations de mécontentements sont signalées de 1702 à 1717, avec une augmentation de la fréquence autour de 1708. La situation reste ainsi bloquée jusqu'à la mort de Louis XIV, Lorient ne recevant que des versements sporadiques, permettant à peine de gérer au jour le jour l'arsenal et le port. Mais, si toutes les catégories d'employés de Marine ont exprimé plus ou moins bruyamment leur exaspération, les actions revendicatives sont restées relativement mesurées, eu égard à la forte misère du personnel. La dimension humaine et modératrice de Clairambault y a assurément contribué pour beaucoup, comme en attestent les correspondances avec le ministre de la Marine pendant toute cette décennie.

Pour conclure, entre 1690 et 1719, le rôle de la Marine apparaît comme déterminant pour la fondation de la ville de Lorient. En assurant le développement de l'activité navale, puis le maintien du site dans le contexte de marasme économique de la fin du règne de Louis XIV, la décision de l'État de le conserver coûte que coûte fut certes motivée par ses besoins stratégiques, mais aussi par le doublement de la population en une décennie. C'est en cela que Claude Nières a pu évoquer une « ville par surprise<sup>51</sup> ».

De fait, la guerre a été le catalyseur du développement d'un premier foyer urbain à Lorient. En stimulant les commandes de l'État ou celle des armateurs corsaires, alors que se maintenaient dans la précarité quelques armements commerciaux pour le lointain, elle a permis le développement des activités navales attirant une main-d'œuvre qui finit par se sédentariser.

Cette période peut sembler paradoxale car les conflits et la Marine ont aussi perturbé le développement de la première Compagnie des Indes. Pour autant, son premier modèle économique semblait bien fragile dans les deux premières décennies d'existence de Lorient pour en assurer un développement pérenne. Les seules logiques commerciales imposaient qu'elle abandonne le site, ce qu'elle fit partiellement entre 1703 et 1719 avec la location de ses installations à la Marine, sans oublier qu'elle en avait initialement proposé la vente complète. La guerre et la position stratégique d'un site protégé, en appui de Brest, ont considérablement joué dans la réflexion de l'État pour en maintenir l'existence.

En à peine une décennie, de nombreux projets furent élaborés pour le développement d'un arsenal royal et d'une ville abritée par un rempart. Faute de moyens financiers, l'État fut certes contraint d'en abandonner bon nombre, y compris la question majeure du retranchement. Mais l'essentiel fut posé par des agents de la Marine éclairés, dévoués et inventifs, soucieux de la population civile bien au-delà de leurs seuls employés. À front renversé, ces acteurs débordèrent bien souvent le

---

50. *Id.*, *Lorient sous Louis XIV...*, op. cit., p. 56.

51. NIÈRES, Claude (dir.), *Histoire de Lorient...*, p. 7-21.

cadre de leurs prérogatives, empiétant sans vergogne sur les droits seigneuriaux que les titulaires durent défendre pied à pied, illustrant l'incursion de l'État sur les littoraux et l'audace de ses agents.

Surtout, le cadre urbain fut posé entre 1708 et 1713, avec les compétences et le talent de l'ordonnateur Charles de Clairambault. Lorient obtint ainsi un plan d'urbanisme, une indépendance paroissiale vis-à-vis de Ploemeur, un marché hebdomadaire et une juridiction seigneuriale spécifique, posant les indispensables bases juridiques à la création d'une ville. Ce schéma d'acteurs extérieurs à Lorient, généralement de hauts fonctionnaires devenus force de proposition et de développement pour la cité, prit assurément naissance dans ce contexte de guerre des premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il perdura bien au-delà. De même, la forte résilience des populations industrielles de la construction navale, habituées à lutter âprement pour survivre aux périodes de chômage lorsque le plan de charge s'effondre, s'enracina sur les terres du Faouëdic. Plus largement, cette dépendance à l'État et à la conjoncture devint une constante dans l'histoire du port de Lorient en particulier, et des villes-ports-arsenaux, en général, qui ne cessa de les marquer jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle<sup>52</sup>.

Christophe CÉRINO

ingénieur de recherche en histoire maritime,  
Université de Bretagne-Sud – CERHIO CNRS UMR 6258

## RÉSUMÉ

Au début de la guerre de Succession d'Espagne, la Compagnie des Indes qui doit faire face à d'importants problèmes financiers se résigne, après avoir songé à les vendre, à louer ses installations lorientaises à la Marine royale. Participant par trois fois à la formation des escadres royales du Ponant, bénéficiant des armements corsaires financés par l'argent des Malouins, fréquentés par les commandants les plus prestigieux comme Duguay-Trouin, Beaubriant, ou de la Moinerie-Miniac, le port et l'arsenal de Lorient confirment alors le rôle de relais de Brest qu'ils s'étaient déjà vus assignés par la Marine à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. En quelques années, dans un contexte de profond marasme et avec des moyens dérisoires, l'État réussit le délicat exercice de non seulement maintenir le site mais, bien au-delà, de poser les fonctions structurantes qui donnent naissance à la ville de Lorient. Ainsi, en dépit du manque d'argent et de la misère publique, la population double en vingt ans, tandis que les bases d'un nouveau cadre de vie sont progressivement posées. Cette période peu connue de l'histoire de la cité fut en fait déterminante pour son avenir.

---

52. LE BOUËDEC, Gérard, CÉRINO, Christophe, « Rapports à l'État et politisation des sociétés littorales du Ponant (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », dans Laurent BOURQUIN, Philippe HAMON, Alain HUGON et Yann LAGADEC, *La politique par les armes. Conflits internationaux et politisation (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 139-165.