



La citadelle de Port-Louis vue de la pointe de Gâvres, vers la fin du XVIIIe siècle.  
Gravé par Yves Le Gouaz d'après le dessin de Nicolas Ozanne. Musée de la Marine.

## Sommaire

Éditorial ..... page 2

### **the *Princess Royal***

Brigitte Nicolas ..... page 2

### **Port-Louis un destin bouleversé**

Catherine Guillevic ..... page 5

### **Georges René Pléville Le Pelley, un grand marin granvillais**

Jérôme SAILLARD ..... page 17

**Vie de l'Association** ..... page 20

Adhésion aux Amis du Musée de la Compagnie des Indes :

Cotisation individuelle 30 €

Cotisation couple 40 €

Directeur de la publication

Georges Hesters

Rédacteur en chef, mise en page

Guy Tournier

Comité de rédaction

Marie-Françoise Breton

Claude Chrestien

Gérald Hussenot



## Editorial

Le comité de rédaction

Nous poursuivons la publication de notre Lettre avec ce neuvième numéro.

Lorsque le Conseil d'administration a approuvé la création de cette revue essentiellement numérique, il s'agissait de relever un défi de taille. Il n'était pas question de se contenter d'un habituel compte rendu des activités de notre association mais de publier des textes inédits relatant des faits liés à l'aventure maritime et commerciale des compagnies des Indes ou de cette époque.

Nous souhaitons également offrir à notre conservatrice un espace lui permettant de développer et d'enrichir nos connaissances des collections du Musée.

Tout cela est devenu possible par la collaboration des tous les auteurs qui nous ont fait confiance. Les récits publiés dans les précédents numéros ont recueilli l'intérêt de nos lecteurs et nous avons reçu des messages encourageants.

Soucieux d'en assurer la continuité, lors des travaux d'un numéro en cours nous préparons aussi le suivant. Ainsi, nous renouvelons notre appel pour recevoir de nouvelles propositions.

Notre histoire de France est riche et nous n'épuiserons vraisemblablement pas le puits des événements qui constituent tout simplement, celle de nos ancêtres.

--: --

## Le Princess Royal, Vaisseau de l'East Indian Compagny



Brigitte Nicolas  
Conservatrice en chef du patrimoine  
Directrice du musée de la  
Compagnie des Indes

--: --

Jusqu'à la fin d'année dernière, le musée de la Compagnie des Indes ne conservait pas dans ses collections, de tableau représentant un vaisseau ou des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Le musée national de la Marine ne conserve pas non plus de portrait de vaisseaux de commerce de cette compagnie maritime d'Etat (la vérification a été faite auprès du directeur scientifique, M. Vincent Bouat-Ferlier, alors en poste). Le tableau de Jean-François Hué, représentant le port de Lorient [*copie en dépôt au musée de la Compagnie des Indes*] datant de la fin des activités des compagnies des Indes montrent bien des bateaux, au mouillage devant Lorient, mais ils ne sont pas le sujet principal et ne sont visibles que depuis le lointain rivage de Caudan. De même, le musée du Louvre ne semble pas conserver ce type d'œuvres, à l'exception d'un tableau représentant le retour de la flotte de la Compagnie hollandaise des Indes orientales. Au total, seules quelques très rares reproductions, sous forme de dessins ou d'aquarelles, permettent de visualiser les bateaux de la compagnie de commerce française. Ceux de Louis Cassas, appartenant au musée de Quimper, sont en dépôt au musée de la Compagnie des Indes. La réalisation de l'ouvrage « Les Compagnies des Indes », publié par Gallimard (à l'occasion de l'exposition de *L'Orient à Lorient*, en 2011, pour laquelle le musée de la Compagnie des Indes était partenaire), avait permis de faire le point sur l'iconographie disponible en la matière et force était de constater le déficit criant d'iconographie sur le sujet.



Un examen régulier des ventes aux enchères, depuis de longues années, n'a pas permis de repérer d'œuvres permettant de combler cette lacune. J'ai fini par me convaincre, peut-être à tort, que de telles œuvres n'existaient pas et qu'une alternative intéressante était de présenter des *Indiamen* anglais ou néerlandais, ce qui constituait déjà un progrès au sein des collections puisque l'histoire des Compagnies des Indes ne se comprend qu'à l'échelle

L'EIC fonctionne initialement grâce à des capitaux réunis à chacune de ses expéditions. En 1613, s'inspirant du modèle hollandais, la VOC, compagnie néerlandaise des Indes orientales créée en 1602, elle se dote d'un capital fixe d'un montant encore plus élevé que celui de la VOC.



Huile sur toile. H. 79,4 ; L. 113 cm.  
1771

Achat avec l'aide du Fonds du patrimoine et du conseil départemental du Morbihan  
Ville de Lorient. Musée de la  
Compagnie des Indes, inv.  
2022.15.1

**John Cleveley**

Le bateau est en effet l'outil indispensable aux activités des compagnies des Indes. Si les peintres français n'ont pas choisi de représenter ces vaisseaux, les artistes anglais ont plus largement pris pour thématique les vaisseaux de l'*East India Company*. Le National Maritime Muséum de Greenwich à Londres conserve, au moins, une quarantaine de dessins et de gravures représentant des *Indiamen* (vaisseaux de la Compagnie des Indes anglaise) et environ 35 tableaux représentant ces mêmes vaisseaux.<sup>1</sup>

Créée en 1600, l'*East India Company* (EIC) est la plus ancienne des compagnies des Indes européennes. C'est celle qui a perduré le plus longtemps puisque son monopole de commerce n'a pris fin qu'en 1837.

À partir de 1615, l'EIC bénéficie d'un traité signé entre l'Angleterre et le grand moghol Jahangir qui lui ouvre les portes de l'Inde. Elle jette alors les bases d'un immense empire. Au XIX<sup>e</sup> siècle, il comprendra une grande partie de l'Inde, la Birmanie, Singapour, Hong Kong, les Philippines, Java et quelques comptoirs en Chine. Elle a été la grande rivale de la compagnie française, particulièrement en Inde. Cette féroce concurrence s'est muée en un affrontement armé à travers les guerres du Deccan et a entraîné l'effondrement puis la disparition de la Compagnie des Indes française.

Le musée a donc souhaité faire l'acquisition d'un tableau représentant un *Indiaman* anglais. L'objectif est de montrer les caractéristiques des vaisseaux de

---

<sup>1</sup> Les collections sont en ligne, visibles à partir du lien suivant :

<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/search/indiamen>



commerce armés de canons et destinés aux voyages lointains vers l'Asie de la Compagnie des Indes concurrente.

L'opportunité s'est présentée à travers le tableau de John Cleveley représentant un *Indiaman* partant ou arrivant (maiden voyage to and from China) de Chine.



*L'East Indiaman Princess Royal à Downs lors de son voyage inaugural vers et depuis la Chine, le 9 juillet 1771*

John CLEVELEY, l'Ainé (Londres, 1712 – 1777)

### Descriptif fourni par la galerie qui a vendu l'œuvre au musée :

John Cleveley, né et mort à Southwark, Londres, était l'un des plus éminents peintres maritimes de sa génération. Il a vécu et travaillé dans une partie du Royal Dockyard à Deptford, Londres, et a souvent combiné dans ses peintures d'excellentes représentations de personnes, une précision topographique, des détails architecturaux et une connaissance approfondie de la construction navale. Il a exposé très tôt à la Free Society of Artists de Londres, et deux de ses trois fils, John Cleveley le Jeune et son frère jumeau, Robert Cleveley, sont également devenus peintres après avoir travaillé au Royal Dockyard de Deptford.

Dans cette œuvre, Cleveley a adopté une formule conventionnelle pour un portrait de navire, le montrant à la fois de son côté tribord et de sa poupe au large d'une ville portuaire fortifiée, probablement Sheerness. Le *Princess Royal* de 499 tonnes a entrepris deux voyages pour la Compagnie des Indes orientales, qui ont tous deux visité la Chine. Le premier a eu lieu entre 1770-71, le second entre 1772-74. Le propriétaire du navire était Alexander Hume et le capitaine des deux voyages était Robert Ker. Il existe une œuvre similaire mais plus petite, avec des variantes mineures, dans la collection du

National Maritime Museum de Greenwich. Il serait donc plausible de penser que ces deux œuvres ont été commandées par le propriétaire du navire pour commémorer ses voyages. Il a peut-être offert la version légèrement plus petite au capitaine du navire (Robert Ker) et conservé la version actuelle pour lui-même. »<sup>2</sup>

Le commentaire proposé par la galerie s'inspire (ou même copie en partie) de la notice proposée par le musée de Greenwich. Le commentaire peut laisser entendre que le bateau n'est pas un vaisseau de la Compagnie des Indes anglaise, la Compagnie a pu louer des bateaux pour ses activités. En Grande-Bretagne, elle jouissait du monopole exclusif de commerce en Chine jusqu'en 1837, c'est donc l'un de ses bateaux (en location) qui est bien représenté ici. L'*East India Company* a armé 2551 bateaux à la Chine depuis l'ouverture de la mer de Chine au commerce en 1684 jusqu'en 1837. Ce chiffre est à comparer aux 230 bateaux expédiés en Chine par la France pendant la même période et montre bien la puissance de la Compagnie anglaise.

Le tableau représente donc un même vaisseau vu du côté tribord et de la poupe. Il s'agit d'un portrait de navire certainement commandité par son propriétaire. La terre est à bâbord et on aperçoit un peu plus loin les fortifications du port de Sheerness à l'entrée de la Medway (Sud-Est de l'Angleterre ouvrant sur la Manche). Le navire est vent arrière, tribord amure, plein ouest, la grande voile est déjà ferlée en attendant d'entrer dans le bassin de la Medway, Sheerness ou la Tamise.

Les hommes d'équipage sont sur le pont, les matelots sont à la manœuvre de la grande voile et de la misaine ainsi qu'à celle de l'ancre (la grande voile est ferlée pour permettre une bonne vue du rivage). Des petites embarcations traînées s'accrochent au navire avec des gaffes. L'allure est faible et il n'y a pas de sillage. On distingue des passagères avec leur chapeau dans ces embarcations (1+3). Les 13 sabords de la batterie basse, où l'on devine des canons, sont tous ouverts, peut-être pour l'identification et le salut au canon. La figure de proue est bien féminine. La forme de la poupe est en « fer à cheval » avec des décorations qui correspondent bien à l'époque et aux usages de la marine anglaise. Les pavillons flottent au vent. La coque, les personnages et les chaloupes sont finement et bien représentés, le gréement ne semble pas comporter d'erreurs. Il y a en effet une corne au mât d'artimon, et non pas une antenne, gréement abandonné à cette époque. On note la présence correcte des étais, haubans, bras, cargues, balancines, etc. qui attestent que ce peintre était bien un spécialiste de la marine. La barque de pêche au premier indique la proximité d'un abri dans une mer par ailleurs un peu agitée. Le ciel est bien conforme à un ciel anglais avec ses gros nuages et un petit soleil. Des oiseaux de mer

<sup>2</sup> Lien pour observer le tableau du National Maritime Museum de Greenwich :

<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-15037>



ajoutent au réalisme du tableau. L'atmosphère maritime est bien représentée.

John Cleveley, l'aîné, est connu pour son talent de peintre, il a peint quelques batailles navales mais surtout des portraits de navires, et surtout des *Indiamen*, qu'il représentait un peu toujours de la même façon.

L'œuvre de John Cleveley, l'Aîné, est représentée au National Maritime Museum de Greenwich à la Glasgow City Art Gallery et au Yale Center for British Art, New Haven, CT.

Ce tableau est donc à présent dans les collections du musée de la Compagnie des Indes et y trouve une place de choix dans l'exposition « La générosité s'expose ». Son achat a bénéficié d'un financement exceptionnel du Fonds national du patrimoine (50 % - Crédit de l'Etat) et d'une subvention de 30 % du conseil départemental du Morbihan.

Le musée reste vigilant et espère pouvoir présenter un jour un vaisseau de la compagnie néerlandaise, et pourquoi pas...de la compagnie française.

Merci à M. Vincent Bouat-Ferlier directeur scientifique du musée de la Marine (en poste jusque novembre 2022) pour son analyse du tableau et son avis favorable à l'entrée dans les collections. Merci également à Guy Tournier, secrétaire de l'association des amis du musée de la Compagnie des Indes et Patrick Villiers, historien, pour leur aide dans l'analyse du tableau.



Pavillon de l'East Indian Compagny

**Remarque:**

Le pavillon n'est pas celui de l'Indian compagny mais celui de la Navy. Ainsi, arborer le pavillon de la Navy est sans doute plus prestigieux que de hisser celui de l'East Indian.



Pavillon de la Navy

## Port-Louis, un destin bouleversé par Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle

Catherine Guillevic  
Docteur en histoire,  
Professeur et chargée de cours en université

Qui se promène aujourd'hui sur les Pâtis et le long des remparts ressent le poids des siècles et imagine à juste titre quelques destins glorieux ou tragiques. Passée la poterne des bains qui mène à la Grande plage, ce promeneur découvre subitement la formidable position du site face à Groix et à l'océan et on ne peut que s'émerveiller devant ce paysage. En effet, Port-Louis est une très vieille dame qui regarde la mer. Si ce site a pris des noms différents au cours de son histoire, sa position stratégique a séduit de très longue date. Des générations d'hommes l'ont fréquenté et ont forgé son identité, sa personnalité, sa physionomie et sa renommée. En effet les archéologues du XIX<sup>e</sup> siècle ont retrouvé des fragments datant du Néolithique, preuve que des groupes humains s'y étaient déjà installés et appréciaient la proximité de la mer et de ses ressources. À l'époque gallo-romaine, ce lieu prend le nom de *Blabia*, du fleuve, le Blavet qui rejoint la mer à sa hauteur. Plus tard, à l'époque médiévale, un saint protecteur des pêcheurs lui donne le nom de *Loc-Pezran*, l'anse de Pierre, et ses habitants, à majorité gens de mer, y avaient élevé en son honneur une modeste chapelle pour s'attirer ses bonnes grâces. Le site attire beaucoup, y compris la convoitise de peuples marins avides de gain, comme les Normands qui y viennent pour piller ses habitants et y semer la terreur « *usque Blavittam fluvium* » comme le précisent certaines chroniques de la fin du IX<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>.

La vie au havre de Blavet y a été souvent paisible, parfois animée, mais toujours tournée vers la mer tantôt nourricière, tantôt meurtrière. Cependant, un cataclysme s'y produit au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, dès

<sup>3</sup> Dom Lobineau, *Histoire de Bretagne*, 1707, p.68. D'après H.F. Buffet, *Vie et société au Port-Louis, des origines à Napoléon III*, Rennes, 1972, p.98



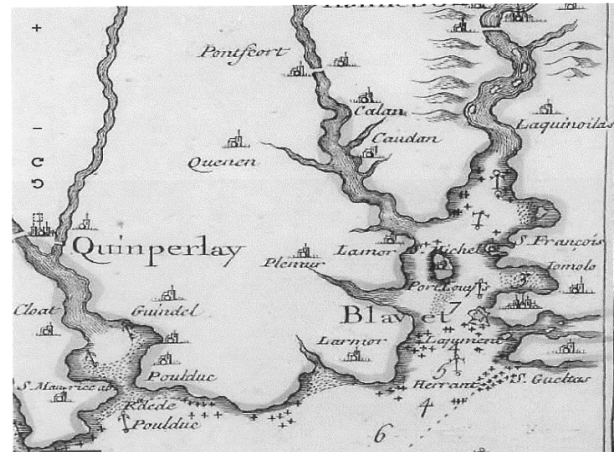
1666, et plus rien ne sera comme avant. L'émergence d'une nouvelle cité portuaire qui se hisse rapidement à un rang international, à seulement une demi-lieue marine, a bouleversé à plus d'un titre le destin de cette petite place maritime.

### Le Port de Louis : une ancienne place maritime animée

Dès l'époque médiévale et sans doute avant, un petit port actif, appelé *Blavet*, animait toute la région. Des fragments d'un vieux registre fiscal datant de 1432 l'attestent. Sur une période de 31 jours - du 24 janvier au 9 février et du 22 mars au 4 avril - il comptabilise 16 sorties et 17 entrées de bateaux transportant des céréales (froment, avoine, seigle), du bois, de la viande et des toiles en échange de sel, de vin, de draps, d'ardoise, de résine et de poix. Ces derniers matériaux témoignent bien de l'existence d'une petite construction navale à proximité. Les relations commerciales se nouaient déjà avec toute la côte atlantique, de la région de Guérande à Bayonne en passant par les ports de Nantes, de Vendée et de Bordeaux<sup>4</sup>.

Le havre était réputé très sûr : c'était le port de relâche le plus fréquenté de la côte sud de la Bretagne, apprécié pour sa grandeur, sa facilité d'accès et sa sûreté pour tous les navires quel que soit leur pavillon. En décembre 1477, on comptabilise déjà dans la baie un « grand nombre de navires comme environ cinquante ou soixante...<sup>5</sup> » venus d'Angleterre, d'Espagne, de Flandre et Zélande, d'Irlande, mais aussi des ports de Honfleur, Boulogne, Brouage, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, et des alentours plus proches. Sa renommée et sa beauté attirent l'attention de Dubuisson-Aubenay qui ne manque pas de préciser dans son récit de voyage de

1636 que ce bassin quasi rond, d'une profondeur de « six à sept braces » en basse mer peut être qualifié de « beau port, capable de quatre ou cinq cens vaisseaux de toutes grandeurs, tousjours à nage et à flot »<sup>6</sup>. Sa fréquentation s'était tellement amplifiée que Louis XIII crée en 1618 une taxe sur les navires de relâche dans le port, de « quatre livres pour chaque vaisseau excédant 50 tonneaux et 40 sous pour ceux qui seront en dessous des dits 50 tonneaux »<sup>7</sup>.



Carte de Nicolas Tassin de 1640 « Partie de la coste de Bretagne » (archives départementales du Morbihan)

Sa renommée dépassait les frontières et les Espagnols y débarquèrent pendant les guerres de la Ligue<sup>8</sup> pour apporter leur soutien aux troupes du duc de Mercœur, opposé au nouveau roi de France,



Philippe-Emmanuel de Lorraine, duc de Mercœur. Portrait dessiné par Benjamin Foulon, vers 1595, Paris, BnF, département des estampes et de la photographie

<sup>4</sup> Mireille Forget, *Le mouvement du port de Blavet, Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, tome 24, 1944, p. 47-59.

<sup>5</sup> AD Loire-Atlantique, E203, cité par H.F. Buffet *op.cit.* p 162

<sup>6</sup> Dubuisson-Aubenay, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, Archives de Bretagne, recueil d'actes, de chroniques et de documents inédits publié par la Société des bibliophiles bretons, TIX, 1898, Nantes, p. 87.

<sup>7</sup> Archives communales de Port-Louis, AA1, H.F. Buffet, *op.cit.* p. 182.

<sup>8</sup> Guerre de religions de 1589 à 1598. La Sainte Ligue, mouvement ultra catholique, constituée en réaction à l'implantation du protestantisme. Cette guerre s'est caractérisée par l'intervention de troupes espagnoles en appui de la Ligue en Bretagne.



Henri IV. Ils s'y installèrent et y construisirent dès 1590 le premier fort du nom du gouverneur espagnol de la place Don Juan el Aguila : «*Fuerte del Aguila*»<sup>9</sup>. Ce fort n'est pas détruit après le retrait des Espagnols de Philippe II mais au contraire renforcé et Louis XIII décide de protéger le site urbain par une muraille et de l'élever au rang de ville. Le 17 juillet 1618, Louis XIII accorde le droit de communauté aux habitants de Blavet avec une municipalité et le droit d'envoyer des députés aux États de Bretagne, c'est-à-dire d'y être représentés au même titre que Vannes, Quimper, Rennes ou Nantes. Blavet prend alors le nom de Port-Louis, le port de Louis XIII, son bienfaiteur.

Cette nouvelle cité bretonne est résolument tournée vers la mer telle la figure de proue d'un riche pays céréalier, déjà structuré par quelques autres entités urbaines: Hennebont sur les bords en amont du Blavet et Pont-Scorff, sur la rivière éponyme du Scorff. Chacune de ces cités remplit des fonctions administratives : Hennebont est siège de juridiction royale, une sénéchaussée, où affluent les habitants de Port-Louis et des environs pour s'y faire juger ou se faire rendre justice. C'est aussi le chef-lieu d'une subdélégation royale où siège le subdélégué de l'intendant de Bretagne, représentant du roi dans la province. À Pont Scorff, survit encore une juridiction seigneuriale, celle de la Roche Moisan avec son sénéchal mais dont les pouvoirs ont été fortement grignotés par la sénéchaussée d'Hennebont. Quant à Port-Louis, elle est devenue siège d'un gouvernement militaire au XVII<sup>e</sup> siècle dont dépendent Hennebont, Pont-Scorff et Quimperlé.

Outre la fréquentation de son port, cette cité maritime est animée par une population de gens de mer, des longs courriers, des caboteurs et des pêcheurs localisés dans ses faubourgs. Il existait en effet une tradition de navigation au long cours. Port-Louis avait armé différents navires pour les Iles d'Amérique, chargés de sucre, bois de campêche ou même de tabac. Dans les années 1650, une compagnie commerciale, dite de la Meilleraye<sup>10</sup>, avait même entrepris de coloniser l'île Dauphine<sup>11</sup> et quelques navires avaient été armés au Port-Louis pour cette destination.

Une petite construction navale s'est aussi développée sur la grève à l'ouest de la ville dans la banlieue du Driasker, aux mains de quelques familles locales, comme les Tuauden dont l'activité s'est poursuivie du XVII<sup>e</sup> à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.



Carte de Port-Louis. PD Wikipédia. L'anse du Driasker est signalée au point rouge

Les charpentiers de navires construisaient les bateaux devant chez eux et leur clientèle surtout locale, pouvait venir de plus loin puisqu'on retrouve des commandes de marchands de Noirmoutier. Ainsi, en 1664, on dénombre dans le port une douzaine de bâtiments construits à Port-Louis, de type chaloupe ou barque mais aussi des frégates comme *la Marie* de 60 tonneaux construite en 1664.



Chaloupe de l'Ancienne marine - Nicolas Ozanne

<sup>9</sup> Fort de l'Aigle

<sup>10</sup> Maréchal de la Meilleraye, gouverneur de Port-Louis

<sup>11</sup> Aujourd'hui Madagascar



Le pays de Port-Louis présentait donc quelques avantages maritimes qui allaient séduire les commissaires de Louis XIV chargés de rechercher un site pour la construction et l'armement des navires de la future Compagnie des Indes. En mars 1663, une commission avait déjà visité la rade en quête d'un lieu approprié pour l'implantation d'un arsenal royal. Mais c'est le site de Rochefort qui fut choisi. En revanche, l'enquête ressort des cartons quelques années plus tard lorsque Louis XIV décide de doter sa jeune Compagnie des Indes d'un chantier de construction navale et d'un port d'armement. Après quelques tergiversations, le site de Port-Louis est retenu par Louis XIV. Sa situation stratégique a certainement séduit le Roi et son ministre Colbert : une large et belle rade située au sud de la Bretagne, et donc éloignée des ennemis du temps, les Anglais et Hollandais, une rade faisant face aux nouveaux mondes, l'Amérique et l'Asie, protégée par les îles de Groix, de Belle-Île et de Saint Michel au cœur de la rade, défendue par une imposante citadelle et une ville fortifiée, un port intégré dans les circuits de cabotage européen Nord-Sud, doté d'un arrière-pays riche en céréales, bétail, en bois indispensables à l'armement des navires et la construction navale... Autant d'arguments en faveur de Port-Louis mais il restait à contourner un obstacle de taille : celui du gouverneur de Port-Louis, le duc de Mazarin, dont la réputation d'âpreté était connue à la Cour. Aussi, afin d'éviter des querelles avec les pouvoirs en place, le roi prend la décision d'implanter les chantiers de la Compagnie sur la rive droite au lieu-dit du Faouédic et le port d'armement à Port-Louis. Cette décision de juin 1666 va bouleverser le destin de Port-Louis :

*« ...Nous avons par ces présentes, signées de notre main, permis et permettons à ladite Compagnie de faire son établissement auxdits lieux de Port-Louis, de Féandik et autres des environs, le long des rivières de Hennebont et de Pontscorff, et pour cet effet d'y construire des ports, quays, chantiers, magasins et autres édifices nécessaires à la construction de ses vaisseaux et armements de ses flottes ; et avons à ladite Compagnie concédé et octroyé, concédons et octroyons les places vaines et vagues et inutiles qui se trouveront nous appartenir, tant dans ladite ville de Port-Louis et hors des murs d'icelle qu'audit lieu du Féandik et autres lieux où seront faits lesdits quays,*

*ports, chantiers, magasins et autres édifices et places nécessaires pour ledit établissement... »<sup>12</sup>.*

En peu de temps, moins d'un siècle, le site du Faouédic a donné naissance à une nouvelle ville : Lorient. De zéro habitant en 1666, la ville compte plus de 18 000 habitants à la veille de la Révolution et jusqu'à 25 000 habitants pendant la Révolution. Cette croissance exponentielle est le fruit du soutien logistique de tout un arrière-pays. Lorient n'a pas été un simple lieu de confluences dans la région mais elle a capté les forces vives locales, humaines et matérielles dont celles de la ville de Port-Louis située à proximité immédiate.

### Port-Louis mobilisé

Toutes les ressources de l'arrière-pays de Lorient ont été mobilisées par la Compagnie des Indes et la jeune ville dans un rayon d'une quarantaine de kilomètres pour assurer leur développement et leur pérennité. Et la contribution de la ville de Port-Louis a été particulièrement lourde.

Les hommes ont été en grande partie réquisitionnés pour former la main d'œuvre indispensable aux activités économiques. Un bassin démographique s'est ainsi forgé tout autour de la ville au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'alimentant en nouveaux habitants. Lorient était une ville très attractive dans la région, on y embauchait sur les chantiers, sur les vaisseaux, sur les quais et les port-louisiens y ont trouvé de nouvelles opportunités de travail.

Les registres de mariage de Lorient, formant une collection complète entre 1709 et 1789, montrent qu'un cinquième des mariés lorientais est originaire de moins de 40 km. Port-Louis, malgré sa proximité, participe à plus de 6% du peuplement local de Lorient dans la première moitié du siècle (1709-1749) mais ne représente plus que 3% du flux migratoire local au mariage entre 1750 et 1789 en raison de l'élargissement du recrutement vers les paroisses rurales de l'arrière-pays. Malgré tout, les Port-louisiens sont toujours autant à émigrer à Lorient. La jeune ville a tout d'abord mobilisé les forces vives de son bassin proche avant de partir à la conquête d'un territoire plus large, lorsque les besoins en main d'œuvre de la Compagnie se sont accrus.

<sup>12</sup> Déclaration royale de juin 1666.





Mais derrière ces chiffres, combien d'autres migrants port-louisiens se cachent et échappent aux registres de mariage, notamment ceux qui sont restés célibataires ou qui sont arrivés mariés à Lorient. Les historiens ont tendance à considérer que ces migrants seraient quatre à cinq fois plus nombreux. Et dans ce cas, la ponction sur la ville de Port-Louis serait plus alarmante : un bon tiers des habitants aurait quitté Port-Louis pour Lorient au cours du siècle. De quoi inquiéter le conseil de ville de Port-Louis sachant que la population port-louisienne oscille entre 2 000 (dans les années 1720) et 2 700 habitants (dans les années 1780) !

Les nombreux mémoires adressés à l'intendant de Bretagne qui parsèment tout le XVIII<sup>e</sup> siècle en témoignent. Car la principale conséquence de cette émigration est avant tout fiscale. En mars 1716, la communauté de ville écrit à l'intendant Paul Esprit Feydau de Brou au sujet du non-paiement des logements des officiers supérieurs de la marine par les habitants de la ville : les responsables désignés sont « *l'estat de pauvreté du Port-Louis et que la plus grande partie des habitants étant parti hors de la ville depuis quelques années* » ne peuvent donc plus payer cet impôt<sup>13</sup>. Beaucoup de cadres de la Compagnie s'étaient en effet installés à Lorient, ainsi que les commissaires-ordonnateurs de la Marine. Seuls les officiers de marine et le trésorier de la Marine voulant mettre la caisse en sécurité, continuèrent à résider entre les murs de Port-Louis<sup>14</sup>. Mais, à l'autre bout du siècle, en 1782, lorsque le procureur syndic Lestrohan décide de défendre un nouveau projet favorisant le commerce, il déplore toujours la perte d'habitants à Port-Louis : « *La décadence d'une ville doit fixer l'attention de ceux qui l'habitent et particulièrement de ceux qui sont chargés de son administration. La ruine générale entraîne celle de chaque particulier, y apporter le remède doit être l'occupation commune. Le Port-Louis depuis une vingtaine d'années environ se dépeuple, languit et va devenir désert s'y on ne s'efforce de retenir l'habitant et d'en attirer de nouveaux* »<sup>15</sup>. Et parmi les départs, ce sont surtout

ceux des bourgeois de la ville qui posent problème car les plus solvables devant l'imposition.

Pourtant dès les années 1750, la situation semble s'être améliorée puisque les édiles municipaux reconnaissent que de nouvelles arrivées ont compensé les départs de la ville, « *plusieurs habitants ont quitté [la ville] depuis et qu'il y en est venus de nouveaux, qu'on ait pareillement en nombre* »<sup>16</sup>. De plus, les requêtes du conseil de ville ont fini par payer, car la charge fiscale demandée à la ville a été allégée par les autorités publiques. En effet, pendant cette seconde moitié du siècle, Port-Louis retrouve un peu de son attractivité. On constate alors dans les registres de mariage de Port-Louis, des arrivées de nouveaux port-louisiens, venus des environs et même hors de Bretagne. Ainsi, dans les années 1780, six hommes sur dix et un tiers des femmes ne sont pas nés à Port-Louis, à une époque où l'endogamie géographique prévaut. Parmi ces hommes non-régnicoles, 10% ne sont pas nés en Bretagne.

Après avoir participé au peuplement de Lorient, la ville de Port-Louis redevient attractive à plus d'un titre grâce à des loyers moins chers qu'à Lorient et à un foncier - terrain, maison, chambre - plus accessible. Certains préfèrent donc s'installer sur la rive gauche surtout que les déplacements maritimes transrade s'améliorent dans cette seconde moitié du siècle avec des navettes maritimes plus régulières qui relient les deux rives. Ce phénomène d'occupation périphérique et de satellisation de Port-Louis démarre dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Si la ville de Port-Louis a bien participé directement et indirectement au peuplement de la nouvelle cité, sa contribution a été aussi économique. Lorient s'est appuyée sur les ressources et les compétences de son voisinage et en particulier sur l'expérience maritime de l'ancienne cité de Port-Louis.

Nous avons déjà évoqué les expériences de navigation au long cours des Port-Louisiens

<sup>13</sup> ADM 186 E<sup>5</sup> 2 BB1 Délibération du conseil de ville du 22 mars 1716. Le logement des officiers supérieurs dans des habitations vacantes était en effet supporté par toute la collectivité.

<sup>14</sup> Depuis 1689, Port-Louis était devenu le siège d'un département maritime.

<sup>15</sup> ADM 186 E<sup>5</sup> 5 BB4 Délibération du conseil de ville du 25 novembre 1782.

<sup>16</sup> ADM 186 E<sup>5</sup> 2 BB1 Délibération du conseil de ville du 13 avril 1755.



notamment dans les années 1650 à destination de Madagascar. Ces hommes aguerris à la navigation transocéanique ont été recrutés pour composer les équipages des vaisseaux de la Compagnie des Indes<sup>17</sup>. Un cinquième des marins embarqués au long cours est originaire d'un bassin de 40 km de rayon autour de Lorient. Et les Port-Louisiens forment un contingent important puisqu'ils représentent entre 1/5<sup>e</sup> et la moitié des marins locaux selon les périodes. Dans les années 1720, ils représentent près de la moitié des marins locaux embarqués. Dans les années 1760, malgré l'élargissement du recrutement à l'arrière-pays et aux quartiers maritimes voisins (Concarneau, d'Auray, Vannes et même Saint-Malo) pour faire face aux besoins croissants en hommes de la Compagnie, Port-Louis fournit toujours un cinquième des marins. Et dans les années 1780, encore un quart des marins est embarqué sur les vaisseaux de la nouvelle compagnie, celle de Calonne ressuscitée en 1784, et sur les vaisseaux du commerce privé qui avaient pris le relais après la suppression de la seconde compagnie en 1769. La Compagnie savait les appâter par le versement d'un quart en plus de la solde reçue au service du Roi, associé à de nombreux avantages dont celui du port-permis et du droit de pacotille<sup>18</sup>. Et quand cela ne suffisait pas, elle procédait à un recrutement « d'autorité ».

Mais Lorient a également mobilisé les marins au cabotage et les caboteurs port-louisiens pour assurer son approvisionnement, celui de son chantier naval, de son marché urbain ou l'avitaillement de ses long-courriers, mais aussi pour la redistribution des marchandises des Indes vers les marchés du royaume et tout particulièrement vers Nantes. Les caboteurs de Port-Louis, ceux qui depuis des siècles naviguaient le long des côtes atlantiques, de la mer du Nord au Golfe de Gascogne et jusqu'à la Méditerranée, y ont trouvé une nouvelle opportunité de fret. Au début du siècle, dans les années 1710-1720, un marin au

cabotage sur cinq ayant débarqué ou embarqué des marchandises à Lorient est de Port-Louis. Pourtant, dès le milieu du siècle, les marins port-louisiens ne représentent plus que 3% des marins entrés dans le port de Lorient. En effet, ils se sont vus progressivement concurrencés par d'autres marins de Bretagne sud appâtés par cette nouvelle source de profits comme les flottilles des caboteurs du Golfe du Morbihan, de la presqu'île de Rhuys ou même de Ploemeur. Face à ce marché de plus en plus concurrentiel, certains marins du cru ont dû se tourner vers la pêche ou vers le long cours tandis que d'autres ont été décimés par les nombreuses guerres maritimes qui ponctionnaient terriblement les gens de mer au XVIII<sup>e</sup> siècle. Pourtant un autre phénomène se produit : certains marins de Port-Louis sont allés se faire embaucher sur la nouvelle flottille des caboteurs lorientais qui se constitue au cours du siècle. En parallèle, les caboteurs port-louisiens disparaissent progressivement passant de 33 unités au début du siècle à huit caboteurs vers le milieu pour tomber à seulement trois unités dans les années 1780. Port-Louis a bien assuré la logistique nécessaire à l'implantation de la Compagnie avant de se faire doubler par d'autres acteurs plus concurrentiels.

Alors que la rade était de plus en plus fréquentée venant de tous horizons, il a été nécessaire de procéder à un partage de l'espace afin d'éviter les risques de collision ou de conflit entre les utilisateurs. Dès 1701, la partition de la rade entre la Compagnie des Indes et les particuliers est organisée. Elle va pendant un temps profiter aux gens de mer et marchands port-louisiens. Le fond de la rade, appelée la rade de Pen Mané, est réservé aux seuls vaisseaux de la Compagnie qui déchargent leurs marchandises. Les navires des particuliers, des autres compagnies et même ceux du Roi à partir de 1719, sont invités à armer et désarmer ou à faire relâche dans la rade de Port-Louis. De plus, les dernières étapes de l'armement des vaisseaux de la Compagnie se font à

---

<sup>17</sup> Le quartier maritime du Port-Louis a eu une importance toute particulière puisque les inscrits maritimes étaient réservés en priorité au service de la Compagnie des Indes. Une ordonnance du 29 avril 1745 précise que « *les matelots du quartier du Port-Louis doivent être engagés de préférence pour les vaisseaux de la Compagnie ; il n'y a que cela qui les dispense du service des vaisseaux du roi* ». SHD, Marine, 1<sup>er</sup> 4-42. F.163.

<sup>18</sup> Le port permis est le droit pour chaque navigant de disposer d'un espace à bord, afin de charger en toute légalité des marchandises pour son propre compte. La pacotille est ce qu'il transporte en plus sans autorisation mais la pratique s'étant répandue, elle finissait par être officieusement tolérée malgré les réglementations l'interdisant.



proximité du Port-Louis dans l'anse de Kerzo ou du Driasker : on y embarque les vivres, l'eau, le vin, débarqués précédemment par les caboteurs locaux, mais aussi les équipages.



Le plan de Dezauche qui localise la rade de Pen Mané et celle dite de Port-Louis en 1779.

Cela soutient donc une certaine activité dans le port de Port-Louis ce qui a sans doute fait écrire à Bernardin de Saint-Pierre que « *le mouvement perpétuel des chaloupes en rade [lui inspirait] je ne sais quelle ivresse maritime* »<sup>19</sup>. Et en effet, les fragments des registres du port de Port-Louis retrouvés entre 1707 et 1711 enregistrent en moyenne 258 bateaux chaque année pour un total de 1 807 bateaux, ce qui est 40% supérieur à l'activité enregistrée à Hennebont à la même époque. La fréquentation du port de Port-Louis en tant qu'avant-port de Lorient a donc été importante et a sans doute pu soutenir une petite construction navale sur les chantiers navals du port.



Le dessin d'Ozanne montre l'effervescence dans la rade mais aussi la zone d'échouage et de carénage des bateaux sous les murailles de Port-Louis, près du Driasker.

<sup>19</sup> L'auteur du roman *Paul et Virginie* décrit la rade de Port-Louis dans une lettre du 18 janvier 1768. Bernardin De Saint Pierre, *Voyage à l'île de France*, 1773, réédition de La Découverte, Maspéro, 1983.

<sup>20</sup> ADM série 9B56 à 9B63, Déclarations de construction et d'achat de navires dans l'Amirauté de Vannes, soit 8

En effet, ce petit chantier naval du Driasker (situé aujourd'hui en amont de l'actuel port de plaisance) a vu sa production dopée en petites et moyennes embarcations, de type chaloupes et chasse marées destinées à l'approvisionnement de Lorient. Ce chantier où l'essentiel de la production se fait sur la grève, reste actif pendant toute la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, à tel point que sa production est enregistrée dans les sources de l'Amirauté à Vannes<sup>20</sup>. On y construit vingt-six embarcations d'un tonnage moyen de 68 tonneaux entre 1714 et 1759. Les négociants lorientais représentent la moitié de la clientèle du chantier, l'autre moitié est surtout le fait de commandes de Port-Louisiens comme les négociants Pesron, Nicolas Drias, Crozet, Calvé .... C'est bien le nouveau marché lorientais qui dynamise ce petit chantier. Pourtant dès les années 1760, les commandes se raréfient jusqu'à disparaître. Il n'y a plus qu'une seule commande en 1769 passée par trois négociants lorientais pour une unité de 30 tonneaux. Puis les registres ne font plus mention de construction sur ce chantier. Peut-être se spécialise-t-il dans la construction de petites unités de moins de vingt tonneaux destinées essentiellement à la pêche et dont la déclaration à l'Amirauté n'est pas obligatoire. Mais l'activité a peut-être définitivement cessé. Un certain nombre de ces charpentiers de marine de Port-Louis a été récupéré par la Compagnie, une petite vingtaine venue des faubourgs de la ville, mais qui ne représente que 3% de l'effectif local à l'arsenal. La présence du grand port international et du chantier de la Compagnie a favorisé au contraire le dynamisme de chantiers de Bretagne sud plus importants, comme ceux d'Auray, de Redon ou même de Lorient<sup>21</sup>, éclipsant finalement celui du Driasker, trop étriqué sur sa grève et ne répondant plus à la demande en plus grosses unités.

La Compagnie s'est bien appuyée sur l'ensemble du potentiel maritime, humain et matériel de Port-Louis pour assurer sa première phase de croissance, son envolée : les marins au long cours, les caboteurs ont su saisir leur chance, celle d'une nouvelle opportunité

registres de 1714 à 1791 (à l'exception de la période 1736-1745).

<sup>21</sup> De nouveaux chantiers navals naissent sur les rives du Scorff, au Bois du Blanc sur la rive droite ou à Caudan sur la rive gauche mais aussi à Kernevel en Ploemeur.



d'activité et de fret donnée par ce nouveau marché international. Mais la dynamique s'est inversée à partir de la guerre de Sept Ans<sup>22</sup> et après avoir été largement mobilisé, Port-Louis s'est vu peu à peu exclu de la curée lorientaise.

### Port-Louis fragilisé... mais pas anéanti

Une conjoncture nationale de guerre qui entrave les activités maritimes, un grand port international qui se développe à proximité, autant d'éléments qui ont fragilisé la cité port-louisienne dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Sa situation est devenue instable sur le plan économique mais aussi démographique. Pourtant Port-Louis va réussir à trouver un second souffle dans une nouvelle activité maritime.

Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville de Port-Louis a connu des mutations démographiques et sociales en lien avec l'essor de sa voisine et rivale.

En effet, toute la démographie port-louisienne a été rythmée et impactée par les départs des gens de mer sur les vaisseaux de la Compagnie ou du roi en temps de guerre. Les marins partaient en mer pour de longs mois, voire plusieurs années : les rotations entreprises par la Compagnie duraient en moyenne entre 18 et 20 mois et quelquefois plus selon les conditions climatiques ou politiques (guerre). On considère alors que le tiers des marins du département maritime de Vannes a passé la moitié de sa carrière et de sa vie d'adulte en mer.

Ainsi, l'âge au mariage y est plus tardif au Port-Louis que dans la région. Dans la population des longs courriers, on se marie en général vers l'âge de 27-28 ans tandis que chez les pêcheurs de Riantec, on se marie à 24-25 ans. La saison des mariages est calquée sur le calendrier des départs et des retours des vaisseaux au long cours : les pics de nuptialité ont lieu en automne avant les départs et en été après les retours. De même, la durée des unions est en

moyenne de 15 ans chez les longs courriers de Port-Louis contre 20 ans chez les pêcheurs de Riantec en raison d'une mortalité accrue.

Si bien que les Port-Louisien(ne)s sont parmi les moins fécondes de la région en raison des absences prolongées de leur époux en mer : le taux d'absence des hommes embarqués hors de leur foyer est de 63% contre seulement 30% pour les pêcheurs de Riantec. De ce fait, la fécondité à Port-Louis n'est plus que de trois enfants par femme dans les années 1780<sup>23</sup> contre en moyenne quatre enfants à Riantec ou à Hennebont et cinq à six enfants à l'échelle du royaume.

Mais l'indicateur démographique le plus impacté reste la mortalité dans la population des gens de mer. En effet, les navigations transocéaniques présentent des risques de mortalité accrue pour les marins, tant pendant le voyage (le scorbut<sup>24</sup>, typhus, les blessures qui s'infectent, les noyades...) qu'en escale (fièvre jaune, paludisme, syphilis...). Pendant les conflits, les risques sont encore augmentés : l'âge moyen de décès des marins de Port-Louis, enregistrés dans les matricules du quartier de Port-Louis est de 32 ans, mais en période de guerre, il s'abaisse à 25,7 ans<sup>25</sup>. La guerre double le taux de mortalité des marins. De plus, à leur retour, les marins malades débarqués des navires exposent toute la population urbaine : ils peuvent contaminer leur famille et leur voisinage. Les soldats<sup>26</sup> au nombre de quelques milliers, stationnés dans la ville sont un autre vecteur de contagion. C'est ainsi que la ville de Port-Louis connut de nombreux pics de mortalité réparables dans les registres de sépultures de la ville : en 1720-1721, entre 1745-1747, de 1756-1757, de 1779-1780 et celui de 1787. Les décès des matelots et des militaires précèdent généralement ceux du reste de la population port-louisienne. Dans la crise démographique de 1745-

---

<sup>22</sup> Conflit majeur sous Louis XV de l'histoire de l'Europe qui oppose les grandes puissances européennes dont la Prusse, alliée à la Grande-Bretagne, en sortent vainqueurs.

<sup>23</sup> Il était encore de 3,25 enfants par femme au début du siècle avant le décollage économique de Lorient.

<sup>24</sup> Le scorbut, appelé « *le mal des gencives* » a emporté 23% des hommes morts à bord des vaisseaux de la seconde Compagnie des Indes. La raison est le manque de vitamines

C dans l'alimentation des marins pendant de longs mois de traversée.

<sup>25</sup> D'après Philippe Zérathe, *Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) : métiers, statut et identité*, sous la direction d'A. Cabantous, Paris | Sorbonne, 2000.

<sup>26</sup> En moyenne, 3 à 6 compagnies de soldats stationnaient dans la ville, composées chacune de 1000 à 2000 soldats.



1747, en pleine guerre de Succession d'Autriche<sup>27</sup>, des renforts de soldats sont envoyés à Port-Louis pour protéger Lorient des ennemis menaçant le port de blocus<sup>28</sup>. Le nombre de décès est alors multiplié par 1,6 en 1745 pour tripler l'année suivante. Les soldats en garnison et les marins débarqués des vaisseaux bloqués représentent la moitié des décès mais la mortalité des civils est aussi en hausse de 27%, principalement au sein de la population adulte (20 à 49 ans). Cette crise est générale car elle affecte aussi les mariages et les conceptions dès juin 1746.

Toute la société port-louisienne a également été affectée dans sa composition sociale au cours de la seconde partie du siècle. L'afflux de milliers de soldats logés dans la ville, souvent chez l'habitant, a impacté toute la société locale. Elle a notamment fait fuir les principaux bourgeois de Port-Louis, dont des négociants parmi les plus solvables face à l'impôt, voulant échapper à cette lourde et infamante charge du logement des gens de guerre. Le monde marchand s'est trouvé très exposé aux aléas économiques et politiques exacerbés à proximité du grand port mais aussi à la concurrence du négoce lorientais. Si de belles fortunes se sont faites à Port-Louis au XVII<sup>e</sup> et au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, il ne survit à Port-Louis qu'une petite plèbe marchande. En effet, 48% de l'effectif marchand enregistré dans les rôles fiscaux dont ceux de la capitation, est en dessous du seuil de pauvreté<sup>29</sup>. Ce groupe est tout particulièrement sensible à la conjoncture de guerre qui paralyse le commerce maritime surtout lors des blocus comme en 1746. Mais c'est la guerre d'indépendance Américaine qui marque l'étiage du nombre de marchands capités dans la ville. Au lendemain du traité de Versailles, en 1784, on en dénombre seulement 45 payant au total à peine plus de 5% de la capitation de Port-Louis, contre près de 70

quelques années plus tôt et même plus tard. Les négociants les plus lourdement fiscalisés ne versent que 25 livres, ce qui reste très modeste au regard du montant des négociants hennebontais pouvant atteindre les 100 livres.<sup>30</sup>

De plus, ces années 1780 sont marquées par des faillites de marchands, y compris parmi les plus robustes, comme Gabriel Mauger, négociant-presseur, propriétaire de chaloupes et de trois maisons dans la ville. Il dépose son bilan au greffe du nouveau consulat de Lorient en 1786, comme le fripier et mercier Hunault (en 1783) ou le maître cordonnier Bernard Mathieu (1789). Tous trois s'approvisionnaient auprès de fournisseurs lorientais dont l'activité, elle aussi, a été bien mise à mal pendant cette dernière décennie. Leur clientèle était essentiellement locale, de Port-Louis, Riantec, Kervignac, Plouhinec, mais aussi venue de Lorient, et surtout composée de militaires ou de marins en attente d'embarquement dans la ville. C'est par exemple le cas du cordonnier Mathieu dont plus de la moitié de la clientèle est d'origine militaire pour la plupart issue du bataillon auxiliaire des Colonies ou de celui de Bassigny stationnés dans la ville. Et la présence d'une garnison dans la ville est alors perçue par la population comme une aubaine et non plus comme un fléau comme au siècle dernier<sup>31</sup>. Aussi lorsqu'il est question de déplacer le bataillon auxiliaire des colonies en 1790, composé de plus de 1 200 à 1 500 soldats, c'est la catastrophe à Port-Louis, on lui porte à nouveau « *un coup funeste* ». Ces militaires, dorénavant logés dans des casernes, des immeubles réquisitionnés, et non plus chez l'habitant, étaient devenus des clients potentiels qui pouvaient dépenser leur solde chez les marchands port-louisiens.

---

<sup>27</sup> Guerre de contestation sur la succession de Marie-Thérèse d'Autriche alliée à la Grande Bretagne, la Russie et les Provinces Unies à la France, la Prusse et la Bavière.

<sup>28</sup> En 1746, 54 navires anglais de l'amiral Lestock stationnent au large de Groix.

<sup>29</sup> Les rôles de la capitation ont été étudiés au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cet impôt a été créé par Louis XIV en 1695 pour financer la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il impose chaque contribuable en théorie à hauteur de sa capacité de revenus présumée. Le seuil de pauvreté d'une population a été fixé par les historiens à 3 livres d'impôt de capitation.

ADM 21 C566 Port-Louis, Rôles de 1770 à 1789 ; 186Es Rôles de capitation de 1731 à 1741, 1747.

<sup>30</sup> À Port-Louis, les plus capités sont les négociants Calvé et la Veuve Surville.

<sup>31</sup> Faute de casernement suffisant dans le royaume, les habitants devaient le lit, le bois, la chandelle, le pot (de sel) et le vinaigre aux soldats placés chez eux moyennant un sol par jour et par soldat de dédommagement. Autrement dit, presque rien. Et les soldats se comportaient très mal avec leur hôte et sa famille.

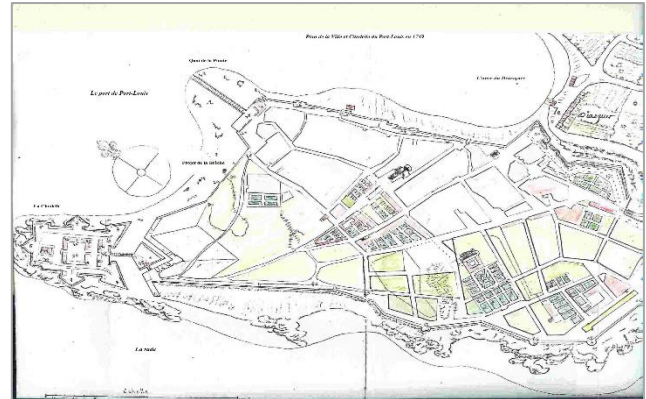


Toute la population s'éleva alors contre cette décision et réclama à cor et à cri le maintien de cette garnison qui permettait « la *revivification* »<sup>32</sup> du Port-Louis.

On peut donc voir que le monde du commerce qui autrefois rayonnait sur tout l'arrière-pays fait grise mine et manque d'envergure au XVIII<sup>e</sup> siècle. Port-Louis est passé dans l'ombre de Lorient comme l'atteste une délibération de la communauté de ville de 1784 « depuis la guerre [d'Amérique] tout y languit, le commerce y est mort, Lorient en entraîne toutes les branches... » La fragilité de Port-Louis s'est bien renforcée par la présence de ce port international voisin accentuant encore plus les conséquences des soubresauts de la conjoncture politique et économique du royaume.

La solution aurait pu venir de la modernisation des infrastructures portuaires afin d'accueillir plus de navires et revivifier le commerce maritime. Mais malgré les efforts de la municipalité, les quais et les môles continuent de se détériorer par manque de financement public. L'intendant, relais du roi dans la province, privilégie toujours la ville de Lorient au détriment des ports de rang inférieur des environs selon les édiles municipaux.

Tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, Port-Louis réclame un port plus grand et plus moderne en remplacement de l'ancien quai du XVII<sup>e</sup> siècle, déjà signalé par Dubuisson-Aubenay en 1636<sup>33</sup>. Mais à l'exception d'une jetée construite en 1738, sorte de rampe en pierres de taille et en gros moellons permettant aux charrettes d'y accéder, rien n'est fait à Port-Louis. Les mémoires se multiplient sur les bureaux de l'Intendant ceux de 1762, de 1782 ou de 1785, réclamant des financements pour la construction d'un grand quai capable d'accueillir des bâtiments à toute heure de la journée.



Plan de Port-Louis en 1749 qui montre où se trouvent les infrastructures portuaires de la Pointe avec son quai et la Brèche (entre la citadelle et la Pointe)

Le dernier projet proposé par l'ingénieur Rallier du Baty est des plus ambitieux pour Port-Louis. Il vise à « favoriser la renaissance de la navigation et du commerce » dans la ville. À la Brèche, il existait déjà une porte d'eau dans la muraille par laquelle pouvaient passer les barques et les chaloupes à marée haute. C'était plus pratique d'y entrer pour y décharger les marchandises sur la grève. Une herse avait été installée pour fermer cette porte. Ce nouveau projet cherche à connecter le port de la Pointe à la Brèche et surtout à y construire un vaste bassin circulaire à l'intérieur de l'enceinte vers le glacis de la citadelle, borné par deux jetées qui délimiteraient un chenal et serait capable d'accueillir une flotte de 40 à 50 vaisseaux de 400 tonneaux<sup>34</sup>.

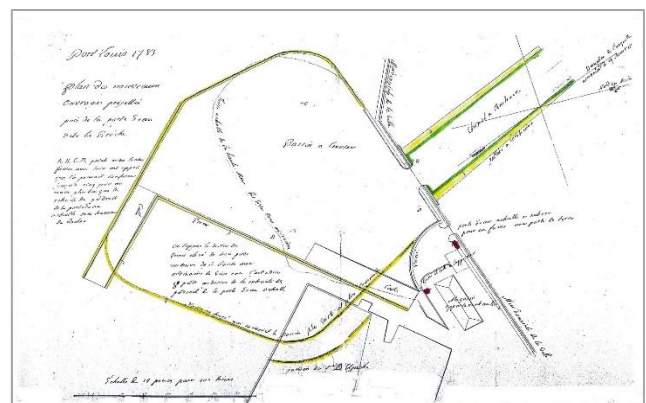


Schéma du projet de la Brèche par l'ingénieur Rallier en 1785.

Port-Louis escomptait ainsi profiter des retombées du futur commerce transatlantique entre Lorient et

<sup>32</sup> ADM 186 ES5 BB4, Mémoire du Sieur Lestrohan à l'Assemblée nationale dans les délibérations du Conseil du 18 décembre 1790.

<sup>33</sup> Dubuisson-Aubenay, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, op. cit. p.84

<sup>34</sup> ADIV C 781, Plan du nouveau projet de l'ingénieur Rallier à la Brèche au Port-Louis.



les nouveaux États d'Amérique. Mais cet ouvrage avait un gros inconvénient : son coût exorbitant de 156 424 livres, ce qui était au-dessus des moyens de la municipalité et inacceptable pour les pouvoirs publics. Un mémoire sans doute issu des bureaux de l'Intendant de Bretagne condamne fermement ce projet : « *Le Port-Louis ne sera jamais quoiqu'on en dise une ville de commerce, en vain vante-t-on la force de la citadelle et représente-t-on la facilité d'y pratiquer le meilleur port du monde. Cela ne suffit point pour animer le commerce, il n'y a et il n'y aura jamais dans cette ville d'autre chose à exporter que la sardine... Il est absurde de dire qu'on y armera pour l'Amérique, il n'y a point d'armateur qui spécule assez mal pour armer dans un lieu qui ne fournit aucune des marchandises qu'on exporte à l'Amérique, il faudrait tirer de Nantes et de Bordeaux les vins, farines et autres objets et les dépenses qui en résulteraient ne permettraient pas à l'armateur du Port-Louis de soutenir la concurrence avec ceux des autres ports. Il n'y a plus lieu de se flatter que les vaisseaux marchands viendront relâcher au Port-Louis, attendu qu'ils ne pourraient jamais y vendre leur marchandises, ainsi cette ville n'a fait quelque commerce que dans les temps où les ports plus favorables étaient inconnus, elle n'a rien fait depuis la formation de la ville de Lorient et les projets ultérieurs sont illusoires à moins que l'on y établisse la franchise et jusqu'à ce, je pense qu'il ne serait pas prudent de la laisser constituer dans les dépenses qu'elle propose, d'ailleurs jamais elle ne pourrait trouver à emprunter, les ressources sont trop bornées* »<sup>35</sup>.

L'argumentaire est péremptoire et sans appel. En effet, rien n'y a été fait malgré les relances successives de la municipalité en 1791, en 1801, 1804 et 1805. Il faudra attendre 1840 pour qu'un grand môle de 129 mètres ne soit construit avec deux nouvelles cales à la faveur du développement de l'industrie sardinière puis de la conserverie.

Cette nouvelle activité maritime qui se développe au Port-Louis commence à lui apporter un peu de

prospérité et de vitalité. Même si elle se pratiquait depuis Louis XIII, l'industrie sardinière s'est intensifiée dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et réussit à faire vivre de nombreuses familles à Port-Louis et dans les environs, soit quelques 10 000 personnes tout autour de la rade (y compris sur la paroisse de Ploemeur). Une véritable proto-industrie s'est organisée dans et aux abords de la ville. Tandis que Port-Louis se spécialisait progressivement dans la transformation et la commercialisation des sardines, la pêche était l'affaire de la paroisse de Riantec. Les pêcheurs et les chaloupes de pêche se trouvaient en effet dans les hameaux de Riantec (à Locmalo, aux Salles, à Gâvres, à Locmiquélic, à la Trinité) : on y compte entre 50 et 55 chaloupes de pêche au début du siècle en 1728<sup>36</sup>, 92 en 1780 selon un état des chaloupes<sup>37</sup>, 95 en 1785<sup>38</sup> et jusqu'à 113 chaloupes entre 1787 et 1789<sup>39</sup>. Leur nombre ne cesse de croître au cours du siècle. En revanche, dans la ville de Port-Louis, il n'y en avait aucune, pas de barque, pas de pêcheur, mais c'était là que l'on se chargeait de transformer, d'apprêter le poisson débarqué sur les quais de Port-Louis et bien sûr de le commercialiser.

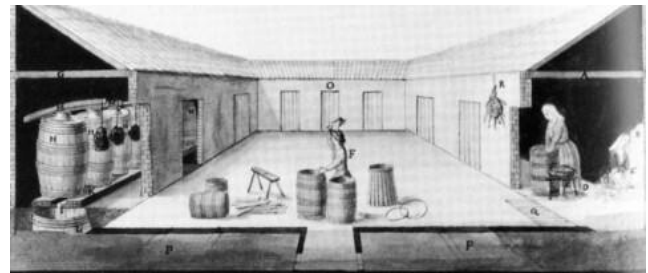


Planche de l'Encyclopédie de Diderot qui montre une presse à sardines au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les sardines étaient pressées pour une meilleure conservation. Cela consistait à accumuler une couche de sardines, une couche de sel, jusqu'à ce que le tonneau soit rempli et on

<sup>35</sup> ADIV C 781 Mémoire pour le Port-Louis, non daté, non signé, retrouvé dans le dossier contenant le projet de la Brèche.

<sup>36</sup> ADM 9 B 257, Procès-verbal de la visite des pêches de mer du commissaire de la Marine Le Masson du Parc, 28 novembre 1728.

<sup>37</sup> ADIV C1596 État des chaloupes occupées à la pêche pendant l'année 1780 (Annotation du subdélégué de Lorient)

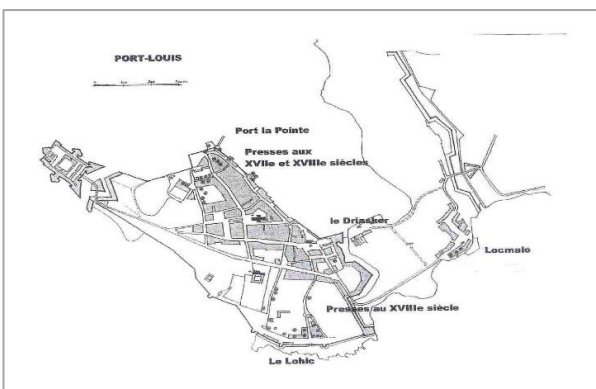
<sup>38</sup> SHD Marine, port de Lorient, 2P67, rôles d'armement de chaloupe pour la pêche, juillet et août 1785

<sup>39</sup> ADM 10 B 20 « Enregistrement... des états de chaloupes de pêche... » du 9 juin 1787 au 14 octobre 1789.



pressait tout cela pour ensuite rajouter une nouvelle strate de sardines.

À Port-Louis, toutes ces opérations se réalisaient dans des presses à sardines, essentiellement concentrées à la Pointe à proximité du port principal de débarquement du poisson pêché. On en comptait plus d'une vingtaine, ouvertes progressivement au cours du siècle. Mais elles s'implantaient aussi dans la banlieue de Port-Louis, au Lohic, à Locmalo. Un état de 1780 précise que six presses étaient en activité à Port-Louis même, une à Locmalo, trois sur la presqu'île de Gâvres<sup>40</sup>. Ces presses appartenaient à des négociants port-louisiens, les Marchant, Mauger, Calvé, Forbin, Gourdin, Carriou, Muz, Fonberg, Pesron, Huet, Carrière ou Curan ... Cette petite classe entrepreneuriale port-louisienne achetait aussi des chaloupes qu'elle louait aux pêcheurs locaux pendant la saison de la sardine (de mai à octobre) ou implantait une nouvelle presse sur la rive droite de la rade, à Ploemeur. Quelques négociants d'ailleurs attirés par le profit n'ont pas hésité à investir près de Port-Louis, comme les frères Bouëzo, deux Hennebontais propriétaires d'une presse à Ban-Gâvres. La ville de Port-Louis est progressivement devenue un haut lieu de l'industrie sardinière. La proximité du marché lorientais en est le principal moteur : il y est en effet facile de trouver des caboteurs en quête de fret retour, on y avitaille les vaisseaux au long cours et les infrastructures portuaires de la ville facilitent le chargement des tonneaux de sardine.



Localisation des presses à sardines au Port-Louis au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Ces presses ont fait entrer Port-Louis dans l'ère préindustrielle. Il y a bien symbiose entre le milieu

rural et le milieu urbain : les activités préliminaires du processus, celles qui ne réclamaient pas d'exceptionnelles compétences (beaucoup de pêcheurs étaient également paysans) ou de gros moyens se localisaient en milieu rural côtier et les activités d'apprêt de la matière brute (la transformation du poisson) se situaient en milieu urbain à l'instar des centres préindustriels comme les centres toiliers de Bretagne. Le capital était détenu par les citadins, ici les négociants-presseurs de Port-Louis qui faisaient travailler, non pas de petits ateliers mais des pêcheurs aux alentours, souvent sur leurs propres chaloupes. Ces presses annonçaient déjà l'industrie de la conserverie qui allait apporter la prospérité dans la ville aux siècles suivants.

Des dynasties de négociants presseurs se sont ainsi constituées comme la famille Pesron. Ils détenaient le pouvoir économique mais aussi le pouvoir social en embauchant des pêcheurs, des manouvriers dans les presses. Ils finirent donc par détenir le pouvoir politique puisque le fils de Jacques, Jacques Théodore Pesron, accéda à la charge de maire de Port-Louis en 1763 (charge qu'il transmet à ses enfants). C'était la consécration pour cette famille.

L'émergence de Lorient a donc cristallisé les énergies maritimes autour de la rade. Après avoir été dopé par le commerce des Indes c'est-à-dire la redistribution des marchandises exotiques, Port-Louis a trouvé un nouveau souffle dans l'exportation de la sardine. Toute la rade est concernée par ce nouvel élan commercial puisque, rive droite, à Ploemeur, fleurissaient aussi une dizaine de presse (18 à la veille de la Révolution), toutes alimentées par des chaloupes de Riantec et souvent propriétés de Port-Louisiens. L'espace rade s'est donc vu propulser dans une nouvelle dynamique qui lui a permis d'échapper au marasme dans lequel la trop forte proximité et concurrence du port de Lorient semblait l'avoir plongé. Cet élan va se poursuivre aux siècles suivants avec la conserverie, la pêche au thon et l'activité balnéaire pour les notables des environs.

Ainsi, le destin de Port-Louis a été bouleversé par l'émergence d'une nouvelle cité portuaire sur l'autre rive de la rade. Ce nouveau port international s'est développé grâce aux ressources locales, aux forces

<sup>40</sup> ADIV C1596 État des presses à sardines situées dans l'arrondissement de la subdélégation de Lorient et au Port-

Louis depuis l'entrée de la rivière d'Étel jusqu'à celle de Quimperlé, année 1780.





vives de sa terre d'accueil, aux structures existantes et Port-Louis a été directement impacté par cette mobilisation générale. Elle est au cœur du dispositif, dans l'épicentre de ce qui deviendra le Pays de Lorient. Port-Louis y a trouvé une nouvelle source de revenus et a connu une période de prospérité, mais après quelques décennies, la ville est passée dans l'ombre de la petite dernière des cités bretonnes dont la croissance a été fulgurante. Si Port-Louis a connu des difficultés économiques, démographiques et même sociales, elle a su aussi rebondir dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle en pariant sur une activité d'avenir, l'industrie de la sardine, qui a animé tout le XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui elle tend à se rendormir dans l'ombre de Lorient, banlieue-dortoir de cette troisième cité de Bretagne mais le potentiel est là et la petite cité qu'elle est redevenue ne demande finalement qu'à se réveiller à nouveau. Port-Louis est toujours ouverte sur la mer et son avenir comme par le passé saura-t-il se réinventer dans cette direction...

## Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805) Un grand marin granvillais

Jérôme SAILLARD  
Lecteur

« La mer et rien d'autre »

### Une enfance tumultueuse

Un 15 juin 1740, dans le milieu d'un bel après-midi, un groupe d'une vingtaine d'hommes, des marins au vu de leur habillement, se promènent en lisière de



Statue de GR Pléville Le Pelley Sculpture de Serge Santucci A Granville. Année 2000 - Remplace la statue initiale de 1907, déposée et fondue en 1942.

forêt. À y regarder de plus près ils semblent jouer à cache-cache. En effet, un jeune garçon se dégage du groupe, puis y revient à nouveau. Le manège se répète plusieurs fois et finalement l'enfant s'enfonce dans la forêt pour ne plus reparaitre.

Georges-René Pléville Le Pelley vient de déserteur de son engagement sur le *Ville de Québec* pour se soustraire à l'autorité brutale et à l'arbitraire du capitaine Haudet.

Sans arme, légèrement vêtu, nous sommes presque en été, il sait qu'il doit parcourir 120 lieues vers l'ouest en suivant tant que faire se peut la rive du Saint-Laurent pour atteindre la ville de Québec. Il y arrive après 55 longs jours de marche, quasi-nu, ayant survécu à tous les dangers, aux indiens plus ou moins hostiles, parfois même bienveillants, surtout aux animaux sauvages dont il se préserve en grim pant dans les arbres et à la faim. Il se nourrit de baies et d'herbes. Il dort dans les arbres en se tissant avec des lianes des « lits » de fortune<sup>41</sup>.

Recueilli par une famille « merveilleuse » de paysans : « je suis en costume d'Adam sortant du paradis terrestre et me présente à la porte d'une maison sur le seuil de laquelle se tient un vieillard qui

<sup>41</sup> « Je fus cent fois saisi de frayeur à l'aspect de quelques sauvages dont les uns me caressaient, me donnaient de la viande fumée, les autres me berçaient, ceux-ci me couchaient en joue avec leurs flèches, ceux-là me forçaient de danser avec eux. Mes premiers devoirs étaient de me prosterner ; à la fin, je m'y fis et je traitai avec eux de pair

à pair. Il n'en était pas de même des ours et autres bêtes sauvages ; c'était pour ceux-ci que je faisais les meilleurs quarts" René Le Pelley du Manoir : Yves le Pelley du Manoir 1904-1928 /René Le Pelley, Vte du Manoir, Paris : Société générale d'imprimerie et d'édition Bibliothèque Centrale École Polytechnique



m'accueillit en père »<sup>42</sup> ce dernier lui prodigue des soins attentionnés. En six mois il recouvre sa belle santé, c'est un solide gaillard. Il est temps pour lui de rentrer, de trouver un embarquement pour la France et de rejoindre Granville, sa chère ville natale.

### Une vocation maritime

Issu d'une famille d'armateurs, l'écolier Georges-René renonce à poursuivre ses études au petit séminaire, où il est cependant excellent élève et déclare tout de go à son père que son destin est « *la mer et rien d'autre* »<sup>43</sup>. Soit : il sera donc marin. Et quel marin : mousse à 13 ans sur un morutier terre-neuvas, Ministre de la Marine à 60 ans !

Le jeune homme poursuit ses classes durant plusieurs années, essentiellement sur des navires marchands où il découvre les arcanes du commerce et du négoce et y montre un véritable talent.

À l'entrée de la guerre de Succession d'Autriche, il s'engage sur des navires corsaires où il connaît des fortunes diverses et apprend beaucoup ; dès 1742 il est rompu aux finesses de la navigation et à l'art de commander un équipage. Vers la fin de sa vie, devenu Vice-Amiral, il livre cette confession « *quand il était question de chasse ou de manœuvre délicate, j'étais toujours de quart* »<sup>44</sup> ; et cette autre « j'ai appris à commander ce que je savais exécuter, mais sur un ton décent, convenable »<sup>45</sup>. Marin, certes, mais gentleman.

En 1744, lors d'un engagement avec un navire anglais, il est blessé par un boulet à la jambe. Il subira l'ablation de son membre à la scie, au-dessus du genou, à la dure, comme un marin. Il a 18 ans.

Conduit prisonnier dans une sombre prison à Falmouth, mal soigné, il doit son salut à son jeune âge et à son éducation, il parle latin. Il trouve son salut en la personne d'une bonne dame du Sussex, Miss Pay, probablement en mal d'enfant, qui le traite comme

un fils, le fait de nouveau opérer, soigner, puis libérer, sans doute à regret.

Rentré à Granville, il passe près d'une année à s'habituer à vivre avec sa jambe de bois et s'adonne avec enthousiasme à sa passion pour les mathématiques et l'hydrographie.

Chance ou pas, au cours de ses navigations, Pléville-Le-Pelley sera touché par d'autres boulets mais chaque fois dans sa jambe de bois. « *Ils se trompent de jambe* »<sup>46</sup> dit-il avec ironie.

Un épisode témoigne de son intrépidité : Capitaine en second sur le corsaire *Comte de Noailles* de 20 canons, il est pris et détenu de nouveau en Angleterre. Il arrange son élargissement et son passage frauduleux en France, escalade le mur de la prison et prend le meilleur à la course sur ses poursuivants malgré sa jambe de bois.

Sa carrière de marin se poursuit aussi rapidement que brillamment, lieutenant de frégate, corsaire, capitaine de port à Fort Royal (futur Fort de France). Puis, s'étant marié, il est nommé capitaine de brûlot<sup>47</sup> de la Marine Royale et lieutenant de port à Marseille où ses multiples connaissances trouvent à s'exprimer.

En 1770, il se porte, au péril de sa vie, au secours de *l'Alarme*, frégate anglaise en perdition au large du Vieux Port de Marseille, en se jetant à l'eau faute de volontaire, une aussière entre les dents. Il fait haler le navire à terre et sauve ainsi le capitaine John Jervis, dont le second n'est autre que Horatio Nelson, futur comte de Saint-Vincent, amiral de la marine anglaise, ainsi que la quasi-totalité de l'équipage. Pour cet exploit, il est décoré, fait rarissime pour un étranger, par l'Amirauté britannique qui en reconnaissance lui offrira une énorme soupière en argent. Il convient de noter ses conditions physiques exceptionnelles car à 45 ans en dépit de sa jambe de bois, il s'estimait assez « leste » pour arriver en tête de mât le premier, avant tout matelot.

---

<sup>42</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville le Pelley Éditions les cahiers culturels de la Manche, BP 17 50370 Brecey cedex, p 2

<sup>43</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville le Pelley op cité, p 25

<sup>44</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville le Pelley op cité, p 82

<sup>45</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville Le Pelley op cité, p 34

<sup>46</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville le Pelley op cité, p 38

<sup>47</sup> Navire chargé d'explosifs lancé sur une flotte ennemie. Souvent d'anciens bâtiments déclassés



Portrait de Georges-René Pléville Le Pelley avec la soudière en argent - Peinture du XVIII<sup>e</sup>  
Musée d'Art et d'Histoire de Granville

### La guerre d'indépendance américaine

Aux côtés de l'amiral d'Estaing, Pléville Le Pelley participe à la guerre d'Indépendance des États-Unis. Ses brillants états de service lui vaudront d'être nommé membre de l'ordre, très recherché, de l'aigle de Cincinnatus.

Gestionnaire accompli et scrupuleux, rendant compte de sa mission, il est en charge de la logistique de l'ensemble de l'escadre, et il note : « J'avais ouvert un compte courant à chaque bateau, à chaque batterie, à l'hôpital. J'avais, en sus du journal, un grand livre de récapitulation, de façon que chaque soir j'étais à jour et que je présentais à la signature du général mon état de recette et de dépense ».<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville Le Pelley op cité, p 85

<sup>49</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville Le Pelley op cité, p 95

<sup>50</sup> " À partir de 1796, l'idée émerge d'employer une flottille, avec de petits bâtiments à faible tirant d'eau, pour mener ce projet. Muskeyn, flamand de naissance, fait des propositions au Directoire dans ce sens. La construction de chaloupes est actée dans les ports de Dunkerque, à Calais et à Boulogne. La formation d'un corps de volontaires accompagne ces mesures.

### Le républicain

Ses convictions, la découverte du régime américain et son sens de la justice l'amènent à se rallier à la toute jeune république. Mais, s'il fonde le Club des patriotes de Marseille, il n'hésite pas à s'opposer au redoutable Fouquier-Tinville, accusateur public du Tribunal Révolutionnaire pour défendre un de ses amis.

Commence alors pour Pléville Le Pelley une carrière d'administrateur, d'abord chef de division au Ministère de la Marine, puis Conseiller d'État au Comité de la Marine et du Commerce. Son sens de l'organisation, ses compétences tant en matière de navigation qu'en gestion commerciale, qu'il a pratiquée aux quatre coins du monde durant sa vie de capitaine rendent son action particulièrement efficace.

Si durant sa vie sur mer, il n'a jamais fait naufrage, n'eut jamais de mâts brisés, de vergues rompues, et il est toujours arrivé dans les premiers : « c'est que je veillais sans cesse et que je pouvais compter sur des équipages toujours bien considérés et commandés, donc obéissants et contents ».<sup>49</sup>

### Les honneurs

En 1797, nommé ministre de la Marine et des Colonies, il initie pour le compte du gouvernement une négociation avec les Anglais, en vain. L'échec constaté, il est chargé par le Consulat d'élaborer le premier plan d'un débarquement en Angleterre, qui n'aura jamais lieu, prévoyant le transport de 80 000 hommes, plus les chevaux et le matériel de guerre et disposant pour ce faire d'une flotte de 40 vaisseaux, 60 frégates et corvettes. Notons que le plan reçut l'aval de Bonaparte, alors jeune général.<sup>50</sup>

La première flottille, qui devait regrouper 250 bateaux et 30 à 40 000 hommes, ne voit cependant pas le jour. D'autres projets lui succèdent. Après le traité de Campo-Formio qui met fin à la première campagne d'Italie, le Directoire décide de créer une armée d'Angleterre le long des côtes françaises et d'en donner le commandement à Bonaparte. Celui-ci se rend sur place en 1798 et décide de premières mesures : des travaux dans les ports d'Étaples, de Boulogne, d'Ambleteuse et de Calais, la préparation d'une deuxième flottille de 180 bateaux à construire entre Dunkerque et Saint-Brieuc et la « création d'une commission des côtes de la Manche » en charge de la



Au compte de son action au Ministère il faut ajouter un ambitieux programme de construction navale et l'idée de confier des bâtiments de l'État à la course. Cette initiative peu habituelle s'avère très efficace et gêne considérablement l'ennemi.

Promu vice-amiral avec éloges l'année suivante, ce qui est un fait rarissime pour un marin non issu du Grand Corps des gardes de la marine. Il ne naviguera pratiquement plus.

Peut-on voir dans cette réflexion d'une grande humilité le testament de cet homme de mer : « c'est encore le cas d'observer que dans les manœuvres, c'est l'expérience qui parmi un grand amas de moyens, est celui qui fournit ce qu'il faut employer dans le moment »<sup>51</sup>.

Opposé à l'expédition d'Égypte menée par le jeune général Bonaparte, il démissionne du Ministère en 1798. Il sera nommé, à soixante-douze ans, au commandement des ports de la République en mer d'Adriatique. Sa mission achevée, il rentre en France et prend enfin sa retraite.

Vient maintenant pour lui le temps des honneurs, nommé sénateur il se voit décerner en 1803 l'une des premières médailles de la Légion d'Honneur remise par le Premier Consul lui-même.

Georges-René Pléville Le Pelley s'éteint deux années plus tard à son domicile parisien, le 2 octobre 1805, à 79 ans.

Intrépide, résolu, téméraire, courageux, habile, organisé, méthodique, grand scientifique, fin tacticien, juste, il veille scrupuleusement à l'équité sur les navires qu'il commande comme dans les affaires ; doué d'une rare intelligence, travailleur acharné, il était chaque matin dès 4 heures à son bureau du Ministère, Georges-René Pléville Le Pelley mérite pleinement une place au panthéon des grands marins français.

---

conduite des travaux. Bonaparte, qui ne se voit pas accorder tous les moyens nécessaires à ce projet, renonce à ce plan d'invasion et lui préfère l'expédition d'Égypte."

Nota : R.Pléville le Pelley a été ministre 9 mois de 18/07/1797 à 28/04/1798

Ingratitude, injustice, force est de constater que ce bel être humain ne connaît pas la postérité qu'il mérite.

La France négligerait-elle ses grands marins ?

### Sources Bibliographiques :

Mémoires d'un marin granvillais, GR Pléville Le Pelley  
Editions les cahiers culturels de la Manche, BP 17 50370  
Brecey cedex

Pléville Le Pelley le corsaire à jambe de bois, Maurice Collignon Pierre Leroy - ed. Bias, 1962

Pléville Le Pelley Corsaire et Ministre de la Marine, Georges Fleury, Patrimoine Normand Juillet 1997 ;

Pierre Grandchamp, la mission de Pléville-le-Pelley à Tunis, Tunis, SA de l'imprimerie rapide 1921 ; Life and correspondence of John Jervis, earl of Saint Vincent, H. Coburn OCLC 464467577.

--: --

## Vie de l'Association

**Nous avons tenu notre Assemblée Générale** dans la Salle de l'Arsenal du Musée national de la Marine. Le rapport moral du Président et le rapport financier de la Trésorière sont consultables sur notre site Internet. À cette occasion nous avons présenté notre dernière acquisition achetée à Drouot. Il s'agit d'un cadran solaire équatorial en laiton du 18<sup>e</sup> siècle pour une somme conséquente.

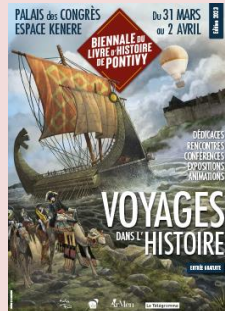


<sup>51</sup> Mémoires d'un marin granvillais par GR Pléville Le Pelley op cité, p 61

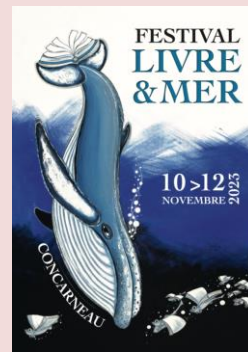


Pour donner suite au projet de renforcement des deux Musées de la Citadelle, Madame Sophie Palant a présenté le projet de parcours associé des deux musées, concrétisé par la signature d'une convention entre la ville de Lorient et le Musée national de la Marine et par le recrutement d'un Assistant Maître d'Ouvrage. Les conclusions de ces travaux auxquelles nous devrions être associés selon les nombreuses promesses annoncées, seront publiées prochainement.

Nous avons tenu un stand à la **Biennale du Livre d'Histoire de Pontivy** avec la boutique du Musée de la Compagnie des Indes pour présenter notre « Lettre » et nos actions.



Nous étions présents au Festival « **LORIENT OCEANS** » sur le stand du Musée de la Compagnie des Indes. Nous avons ainsi fait connaître nos activités.

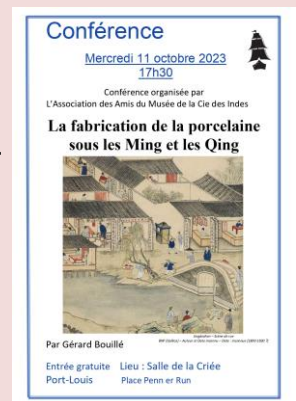


Nous serons présents au **Festival Livre & Mer de Concarneau** les 10, 11 et 12 novembre 2023.

Des auteurs d'articles de notre Lettre seront présents sur notre stand avec le Musée de la Compagnie des Indes.

### Prochaine Conférence

Mercredi 11 Octobre dans la Salle de Criée à Port-Louis.



### Voyages d'études

Le Conseil d'administration travaille sur le programme de prochains voyages dont vous serez prochainement informés.

Ce document est téléchargeable à partir de notre site : [www.amis-musee-cie-indes.org](http://www.amis-musee-cie-indes.org)

