

Lorient

« Nous avons fait depuis trois jours, » écrivait madame de Sévigné, le 13 août 1689, à madame de Grignan, « le plus joli voyage du monde *au Port-Louis, qui est une très belle place*, située comme vous savez ; toujours cette belle pleine mer devant les yeux.... Le lendemain, *nous allâmes en un lieu qu'on appelle Lorient*, à une lieue dans la mer ; c'est là qu'on reçoit les marchands et les marchandises qui viennent d'Orient. Un M. Le Bret, qui arrive de Siam et qui a soin de ce commerce, et sa femme qui arrive de Paris, et qui est plus magnifique qu'à Versailles, nous y donnèrent à dîner : nous fîmes bien conter au mari son voyage, qui est fort divertissant. Nous vîmes bien des marchandises, des porcelaines, des étoffes ; cela plaît assez.... Nous revînmes le soir, avec le flux de la mer, coucher à Hennebont par un temps délicieux : votre carte vous fera voir ces situations. »

À l'époque où madame de Sévigné faisait cette curieuse description à sa fille, il n'y avait guère plus de vingt ans que la nouvelle compagnie des Indes, constituée par les lettres-patentes de Louis XIV du 26 mai 1664, s'était établie à Lorient.

Pendant longtemps le Havre fut le port de prédilection des diverses associations de négociants auxquelles le gouvernement avait concédé le riche monopole du commerce des Indes ; mais la nouvelle compagnie, avec un tact et une intelligence qu'elle n'apporta pas toujours dans la direction de ses affaires, sollicita du ministre l'autorisation de fonder un entrepôt sur la côte occidentale de la Bretagne; la lande de Loc-Roch-Yan, située au fond de la baie de Saint-Louis, sur la rivière de Scorff et à une lieue du Blavet, lui parut réunir les conditions topographiques les plus désirables. S'il faut en croire quelques auteurs qui s'appuient sur un ancien manuscrit des capucins de Morlaix, les avantages de cette position maritime auraient d'ailleurs été reconnus depuis longtemps. Un sire de Mériadec aurait fait don de la terre dans laquelle elle se trouve enclavée à Yan ou Jean, son plus jeune fils ; et celui-ci aurait bâti près du Scorff, sur un rocher, un châtel qu'on appela *Loc-Roch-Yan*, c'est-à-dire le lieu de la Rochejean, et dont on voyait les vestiges à l'endroit où s'élève aujourd'hui la tour de Découverte. Cette appellation aurait passé à la branche cadette des Rohan, issue de la haute maison des sires de Mériadec, et serait devenue le titre nobiliaire d'une des plus illustres familles de la Bretagne.

Si plausible qu'elle paraisse à la première vue, nous ne pouvons admettre cette histoire du sire de Mériadec et du châtel de *Loc-Roch-Yan*. Pourquoi aller chercher au moyen âge l'origine du port de Lorient et l'étymologie de son nom, quand l'une et l'autre ressortent si naturellement du commerce de l'Inde ? Si la compagnie, créée par Louis XIV, avait eu des prédécesseurs sur la côte dont elle venait de prendre possession, ils ne l'avaient devancée que de trente à quarante ans : c'est ainsi qu'en 1604 un petit nombre de marchands y avaient établi des hangars, sous lesquels ils déposaient les cargaisons de leurs vaisseaux lorsqu'ils étaient obligés de relâcher dans la baie.

Le premier soin de la nouvelle association orientale fut aussi de construire des hangars pour recevoir ses marchandises ; ensuite elle bâtit des maisons pour loger les gens du pays attachés à son service, et une église, qui ne tarda pas à être érigée en paroisse. Vers le même temps, on forma, pour le compte de l'État, un chantier de constructions navales sur le bord de la mer : une dépêche de M. de Pontchartrain aux autorités maritimes, que nous a communiquée M. Eugène Guieysse, atteste l'importance qu'avait, en 1696, le port de Lorient. Si la compagnie n'en tira pas un plus grand parti, pendant un demi-siècle, c'est que, la vente des marchandises de l'Inde et de la Chine continuant de se faire au Havre et à Nantes comme par le passé, l'établissement, dans ses proportions actuelles, suffisait à tous les besoins : mais plusieurs circonstances la firent bientôt songer à l'agrandissement du siège de son commerce. Fondue, en 1719, avec la compagnie d'Occident, elle obtint les privilèges les plus avantageux : le gouvernement lui céda le monopole du tabac, l'exploitation des loteries, etc. Elle résolut donc de créer un entrepôt, un bazar et une place d'armes qui fussent en harmonie avec la grandeur de ses opérations commerciales.

D'abord elle demanda l'autorisation d'acquérir les immenses terrains irrégulièrement occupés par ses bâtiments de toute nature ; les matériaux ne l'inquiétaient point, les rivages du Scorff et du Blavet recelant des roches d'un granit bleu très propre aux constructions. Avec son or, elle fit venir de toutes les parties de la France les ingénieurs, les officiers de marine, les pilotes, les maîtres de manœuvres les plus capables. Les uns firent le tracé de la ville et du bassin destiné à recevoir les vaisseaux ; les autres sondèrent, creusèrent, balisèrent la rade et les passes ; tous eurent la satisfaction de reconnaître que le courant des deux rivières pouvait être utilement employé au nettoyage du port.

La compagnie déploya une si prodigieuse activité dans ses travaux que* chaque jour amenait, pour ainsi dire, quelque changement à vue. Là s'élevaient en masses granitiques de superbes quais, des cales, des machines à mâter, des ateliers, de vastes magasins d'entrepôt ; ici, de somptueux hôtels, une chapelle, un hôpital, des casernes, un moulin à poudre, des aqueducs, etc. Comme l'alignement des rues avait été déterminé avec soin, elles se dessinaient, se prolongeaient, se croisaient avec une régularité alors peu commune. On pava la voie publique et les quais avec le beau granit du Scorff et du Blavet ; on posa des barrières pour la perception des taxes municipales. Une ceinture de remparts entourait la ville, et une tour d'observation fut bâtie de manière à placer une étendue de douze lieues de mer dans le cercle de sa surveillance (1721-1758). Nous ne rechercherons pas si les auteurs de tant de travaux songèrent, comme le prétend un écrivain, à confirmer officiellement au port, par une espèce de second baptême, son titre de « Lorient. » Évidemment une cérémonie publique, de quelque appareil qu'on l'entourât, ne pouvait plus rien ajouter à la consécration d'un nom déjà connu dans les deux mondes.

L'édit de Versailles, du mois de juin 1738, érigea la ville nouvelle en corps de communauté, et lui conféra le droit de députer aux états de la province ; elle eut un maire, assisté d'un lieutenant ; deux échevins, deux assesseurs, un greffier et un contrôleur du greffe : les deux échevins et six notables appelés à siéger dans les assemblées communales étaient électifs. La municipalité ne fut pas plus tôt constituée qu'elle s'adressa au « juge-général des armes de France, » Pierre d'Hozier, pour le prier de régler les armoiries lorientaises : il fut arrêté qu'elles se composeraient *d'un écu de gueule, à un vaisseau d'argent, voguant sur une mer de sinople, et d'un soleil d'or se levant derrière des montagnes d'argent, posées au flanc droit de l'eau.*

Les avantages du commerce avaient attiré une population si nombreuse à Lorient qu'à cette époque on y comptait déjà 14,000 habitants : chose inouïe jusqu'alors, une cité tout entière, c'est-à-dire l'œuvre ordinaire d'une longue suite de générations, était sortie d'une lande déserte en moins d'un quart de siècle ! La compagnie installa, dans les bâtiments élevés par sa munificence, son directeur, sa cour des comptes, ses agents, les officiers du roi, les employés de la douane, les fermiers généraux, etc. À partir de 1735, la vente générale des marchandises de l'Inde et de la Chine s'effectua à Lorient, dans une très grande salle, dont les bancs étaient disposés en amphithéâtre, vis-à-vis d'une espèce de tribune où se tenaient les directeurs pour recevoir les enchères et prononcer les adjudications. Chaque année, quand les flottes chargées de ces richesses arrivaient au port, tout y était en mouvement et y prenait un air de fête. Les actionnaires, personnellement intéressés dans les cargaisons, venaient alors en grand nombre avec leurs familles se mêler aux scènes les plus actives de la vie commerciale ; ils se logeaient dans les beaux hôtels et les somptueuses villas qui ornaient la cité et la campagne. C'était une existence agréablement partagée entre le travail et le plaisir, la journée, consacrée aux affaires, se terminant soit par une partie de pêche, soit par des promenades champêtres, soit enfin par le spectacle de quelque tragédie ou de quelque opéra populaire au nouveau théâtre de la ville.

Outre le commerce des Indes, la compagnie faisait la traite des noirs. De là la division de sa marine marchande en grande et petite navigation : la première, composée de vaisseaux portant jusqu'à douze cents tonneaux ; la seconde, formée de bâtiments n'en ayant pas plus de trois cents. La petite île de Saint-Michel, située au milieu de la baie, la divisait en deux rades. Le côté de Port-Louis recevait les navires en quarantaine ou en partance, tandis que le côté de Lorient était réservé à ceux qui arrivaient ou qui étaient récemment sortis du port. On eût dit, à voir les grandes coques, les hautes mâtures se croiser, se presser sur les flots, le port militaire d'une puissance de premier ordre. La compagnie, assure-t-on, avait en 1745, dans cet admirable bassin, trente-cinq

vaisseaux ou frégates, autour desquels se groupaient des bâtiments de neuf cents à douze cents tonneaux, presque tous susceptibles d'être au besoin armés en guerre. En effet, c'était non-seulement une société commerçante, mais une puissance militaire vraiment formidable, devant laquelle s'écroulaient les vieux empires de l'Inde ; une puissance ayant sa constitution, ses règlements, ses uniformes, son pavillon, son sceau ; une puissance qui portait orgueilleusement pour armes un globe d'azur chargé d'une fleur-de-lis d'or, avec cette devise : *Florebo quocumque ferar* (*Je m'épanouirai où que l'on m'emmène.*)

On sait les grandes choses que La Bourdonnaye, qui appareilla de Lorient le 5 avril 1740, avec une division de cinq vaisseaux, accomplit sur la côte de Coromandel pendant trois années de combats. Attirés par la perspective de cette existence de l'Inde, pleine d'éclat, de séductions et de périls, une multitude* d'aventuriers accouraient à Lorient pour y solliciter l'honneur de servir sous les drapeaux de la compagnie ; ses agents, par système ou par insouciance, accueillaient toutes les recrues, sans trop s'inquiéter si elles réunissaient les conditions indispensables de moralité et de santé. Le 7 novembre 1751, une troupe de volontaires partait de Paris, avant le jour, sous les ordres d'un « bas-officier des invalides, et au son lugubre d'un tambour mal monté » Il y avait parmi ces recrues, dont les manières, les traits et le langage décelaient l'excessive grossièreté, un jeune homme remarquable par sa figure distinguée et par l'expression de douceur empreinte sur sa belle physionomie ; il se nommait Anquetil Du Perron, et quoiqu'il n'eût guère plus de vingt-un ans, il comptait déjà des amis illustres dans les sciences. Trop pauvre pour entreprendre à ses frais le voyage des Indes orientales, dont il voulait étudier la langue, la religion et les mœurs, il s'était fait soldat. Il allait tantôt à pied, tantôt à cheval, portant pour tout équipage un paquet composé de quelques effets, d'un petit nombre de livres de choix et d'un étui de mathématiques. « Je mis dix jours à faire le voyage de Paris à Lorient, » rapporte-t-il, « au milieu des dangers de plus d'une espèce, de la pluie, du froid et de la neige. » Le 16 novembre, il arriva enfin à Lorient avec ses compagnons de voyage, et toujours conduit par l'invalides et le tambour, qui probablement ne s'étaient jamais vus en si bonne compagnie.

On annonça au directeur, M. Godeheu d'Igovie, qu'un soldat, arrivant de Paris, demandait à lui parler. Cet administrateur sortit vivement de son cabinet ; l'indiscrétion d'un ami l'avait averti de la prochaine arrivée de la recrue. « C'est sans doute, » s'écria-t-il, « M. Anquetil ? » — Le jeune savant s'inclina respectueusement. « Est-il possible, » reprit alors le directeur, « que vous ayez pris un pareil parti ? »

Il y avait autant d'intérêt que de surprise dans ces paroles. Mais Anquetil n'était pas homme à renoncer à son projet, surtout lorsqu'il croyait toucher au but. M. Godeheu d'Igovie comprit qu'il ne ferait point fléchir cette volonté de fer ; il n'insista pas, quoique évidemment touché d'un héroïsme si nouveau. Le major des troupes reçut l'ordre de conduire la recrue dans la ville, en lui laissant le choix du gîte et toute liberté d'action. Ces attentions délicates étaient d'un favorable augure pour Anquetil. Un jour du mois de décembre suivant, M. Godeheu d'Igovie le fit prier de se rendre à l'hôtel de la Direction. À son grand étonnement, il lui remit son engagement par ordre du ministre, et lui apprit que le roi l'avait gratifié d'une pension de cinq cents livres. La compagnie des Indes lui accorda, en outre, la table du capitaine et une chambre sur un de ses vaisseaux, *le duc d'Aquitaine* ; et le 7 février 1755, Anquetil Du Peron partit de Port-Louis pour les Indes orientales, où il passa huit ans, et d'où il eut la gloire de rapporter le livre de Zoroastre, inconnu jusqu'alors aux savants de l'Europe.

Les Anglais avaient suivi avec une profonde inquiétude les rapides progrès de Lorient. Comme port militaire sur les côtes de l'Océan, comme entrepôt de la compagnie des Indes, la ville nouvelle était doublement pour eux un objet de crainte. Voulant à tout prix la détruire, ils résolurent d'effectuer une descente sur la côte. Du côté de la mer, elle était trop bien défendue pour qu'ils pussent l'attaquer de front avec quelques chances de succès : il n'y avait pas à l'île Saint-Michel, ni sur toute la circonférence de la baie, de pointes ni de promontoires qui ne fussent couverts de batteries. Les Anglais se dirigèrent donc vers la baie du Pouldu, située à trois lieues de Lorient. La flotte ennemie, commandée par l'amiral Lestock, débarqua au Tallu sept mille hommes, avec lesquels le lieutenant-général Synclair, après avoir repoussé les garde-côtes et quelques compagnies de troupes régulières, prit le château de Coëtdor, le bourg de Guidel, et se disposa à attaquer la ville. Il n'avait pour toute artillerie de siège que quatre pièces de canon et un mortier ; on comptait quatre-vingts canons et

trois mortiers sur les remparts de la place. En trois jours, du 4 au 7 octobre, les Anglais perdirent neuf cents hommes. Le lieutenant-général Synclair, désespérant du succès d'une entreprise si mal combinée, et sachant d'ailleurs que quinze mille hommes étaient réunis dans les murs de Lorient, se retira pendant la nuit du 7, incendia quatorze villages de la côte, et se rembarqua, sans être inquiété, avec sa petite armée. Il nous coûte de dire que la municipalité lorientaise, quoique la ville n'eût rien à craindre et que sa population ne manquât ni d'énergie ni de courage, prenait la résolution d'ouvrir ses portes à l'ennemi, tandis que, saisi lui-même d'une espèce de panique, il regagnait ses vaisseaux en toute hâte. L'honneur de la défense revint entièrement au comte de Volvire, qui en avait pris la direction, au major de Villeneuve, et au commandant des dragons de l'Hôpital.

Les Anglais réussirent mieux dans l'Inde. Favorisés par les fautes de la compagnie et par les infidélités de ses agents, ils soumièrent entièrement le Bengale à leur domination (1757) ; le traité de 1763, en anéantissant le commerce français sur la côte du Coromandel, consumma à leur profit l'œuvre de ruine commencée par la guerre. Pendant quelques années, l'association orientale lutta contre sa mauvaise fortune ; elle obtint du gouvernement des subventions qui, ajoutées à ses dernières ressources, lui permirent de prolonger son existence ; enfin, un arrêt du conseil, du 13 août 1769, mit un terme à cette longue agonie. Il ôta à la compagnie le privilège du commerce de l'Inde, et accorda à Lus les Français la liberté de naviguer et de trafiquer au-delà du cap de Bonne-Espérance. A la demande des actionnaires, on dut procéder alors à une liquidation. Malgré tant de pertes, l'ingénieur en chef de Lorient, Guillois, reconnut que le matériel et les édifices publics du port présentaient une valeur de 12,755,117 livres tournois. Les actionnaires, moyennant 1,200,000 livres de rentes perpétuelles, au capital de 30 millions, cédèrent à l'État, en 1770, « tous leurs vaisseaux, leurs magasins et leurs esclaves, tant sur la côte de Bretagne que dans les diverses places de l'Inde et du golfe Persique. » Par l'ordre du roi, l'intendant de la marine de Brest se rendit à Lorient pour y prendre possession, en son nom, du port, des vaisseaux et du matériel.

Mais là ne finit point encore l'existence de la compagnie des Indes. Dans le court espace de vingt-trois ans, elle fut deux fois rétablie et deux fois abolie par le pouvoir royal, la Constituante, l'Assemblée législative et la Convention. Lorient ne se ressentit point d'une manière bien sensible de ces diverses vicissitudes. Le capitaine Kerguelen partit de ce port, le 1^{er} mai 1771, pour le voyage de circumnavigation qui le conduisit dans les mers Australes, où il découvrit une île d'environ deux cents lieues, à laquelle le capitaine Cook donna depuis le nom de *Terre de Kerguelen*. Le gouvernement français, par le traité de commerce conclu avec les États-Unis d'Amérique, en 1778, leur avait garanti deux ports francs ; en exécution de cette promesse, un arrêt du conseil, du 14 mai 1784, accorda la franchise aux villes de Lorient et de Bayonne. Ce privilège rendit quelque activité commerciale au port breton. Un petit nombre d'armateurs envoyèrent d'ailleurs des bâtiments sur la côte d'Afrique, pour y faire la traite des noirs, jusqu'au moment où elle fut abolie par l'Assemblée nationale. La continuation clandestine de cet odieux trafic provoqua même à Lorient une déplorable catastrophe. Le bruit se répandit que des caisses d'armes, secrètement embarquées sur le négrier *la Bellore* par un riche négociant, du nom de Gérard, étaient destinées aux émigrés. La municipalité, avertie par la rumeur publique, fit arrêter l'armateur. On l'enferma dans la prison de la ville, qui ne put le protéger contre une multitude furieuse : populace et les ouvriers du port, convaincus qu'il s'agissait d'une trahison, forcèrent les portes et traînèrent l'infortuné Gérard sur la place de la Fédération, où il fut massacré (15 septembre 1792).

Lorient, érigée en chef-lieu d'un arrondissement maritime, par la nouvelle organisation politique et administrative de la France, ne se montra pas ingrate envers la révolution. Dès le mois de février 1790, ses gardes nationales prennent les armes pour réprimer la révolte des populations rurales du Morbihan. Deux années plus tard, elles dispersent les nombreux attroupements qui menacent Hennebon. Lorsque les Anglais, en 1795, se disposent à opérer une descente sur la côte, les représentants Guezno, Guermeur, Brue et Topsent, réunis à Lorient, en un comité extraordinaire de guerre, s'y concertent avec le général Hoche pour repousser l'invasion. Le péril était d'autant plus imminent, que l'amiral Villaret de Joyeuse venait d'entrer dans le port

avec les débris de sa flotte, dont la défaite au glorieux mais fatal combat de Groix laissait les Anglais entièrement maîtres de la mer. Environ cinq mille hommes furent tirés des équipages de scs vaisseaux, et répartis entre les différents corps qu'on envoya sur la côte, ou qu'on chargea de garder la baie de Saint-Louis. Enfin la garde nationale, mobilisée avec les employés du port, et mise sous les ordres du général Meunier, se porta dans les environs du Faouet, où elle combina ses mouvements avec ceux des troupes de Kemper et de Kemperlé, et contribua au succès de la campagne de Quiberon.

En 1815, les patriotes de Lorient eurent une dernière occasion de déployer le zèle dont ils avaient été constamment animés. Une colonne, composée de vieilles troupes de fédérés et de canonniers de marine, sortit de la ville pour comprimer l'insurrection qui venait d'éclater dans les campagnes. Se laissant emporter par son ardeur, et sans attendre une autre colonne partie de Poulie y, elle attaqua seule des hommes aguerris et d'un courage éprouvé, auxquels s'étaient réunis les élèves du collège de Vannes. Le combat fut livré dans les environs du bourg de Sainte-Anne d'Auray, et se termina par la défaite du corps lorientais, qui laissa une vingtaine de prisonniers au pouvoir des insurgés, et un assez grand nombre de morts sur le champ de bataille.

On peut regarder Lorient comme un vaste atelier, dont l'industrie dominante est la production des bâtiments de guerre. Tout y rappelle, en effet, cette destination militaire : — la population, — la physionomie de la ville, — les écoles, les arsenaux, — et les cales de construction, si multipliées qu'au besoin on y édifierait, sans encombrement, dix vaisseaux et dix frégates. Parmi les navires qui sont sortis de ses chantiers, quelques-uns rappellent de glorieux souvenirs : tels sont les vaisseaux *V Hercule* et *le Bégulus*, et les frégates *la Surveillante* et *le Président*, dont les Lhéritier, les Lhermite, les Du Couédic et les Labrosse ont rendu les noms si populaires. Le port doit être mis au rang des plus beaux, des plus commodes et des plus sûrs de France : on y arrive par une rade superbe, dont l'entrée peut être facilement défendue, et où une flotte entière peut mouiller à l'aise. Depuis l'empire, d'immenses travaux ont développé, perfectionné ou complété les belles créations de l'ancienne compagnie des Indes. L'arsenal tient à la ville, quoiqu'il en soit séparé par un mur de clôture : il renferme des magasins, des casernes, des chantiers et un prodigieux appareil de guerre. Le bagne, formé sous le Directoire en 1795, et qui contenait de six cents à six cent cinquante condamnés militaires, a été supprimé, en 1830, sous le ministère de M. Dupont (de l'Eure).

Les rues de Lorient sont régulièrement bâties et en font une des plus jolies villes de l'Europe. Le port est bordé de constructions d'un caractère imposant, parmi lesquelles on distingue l'hôtel de la préfecture maritime ; le beau quartier du quai, planté d'ormes touffus, forme une promenade agréable. Au milieu de la place du marché, à laquelle on a donné le nom de *Bisson*, est une colonne de granit surmontée de la statue en bronze de cet intrépide marin. Plusieurs faubourgs, assez régulièrement bâtis, se prolongent au loin dans la plaine, en dehors de l'enceinte fortifiée ; le plus considérable est celui de Kerentreich, situé du côté de Vannes. Lorient compte 18,957 habitants, et l'arrondissement civil dont elle est le siège administratif, 133,000. Elle vit beaucoup plus sur la consommation de son port militaire que sur sa production industrielle. La pêche des sardines, de toutes scs industries la plus active, alimente presque exclusivement le petit cabotage. Les autres objets d'exportation sont les grains, le bétail, le beurre, la cire, le miel, etc. Tout porte à croire que le canal de Nantes, en mettant le Blavet en communication avec la Loire, donnera une grande extension au commerce des Lorientais, et qu'il ne servira pas seulement à approvisionner les chantiers de l'État de tous les matériaux nécessaires aux constructions navales.

Cambry, si connu par son excellent *Voyage dans le Finistère*, et le vice-amiral *Bouvet*, sont nés à Lorient. Cette ville a aussi donné le jour à M. *Brizeux*, poète dont le talent est si élevé, l'esprit si délicat, le sentiment si profond ; et à M. *Audren de Kerdtel*, un des jeunes savants les plus distingués de la Bretagne. Quant à *Bisson*, il n'appartenait pas à Lorient par sa naissance, étant né à Gué mené, dans l'arrondissement de Pontivy ; mais son père, fabricant de savon, tenait au pays depuis longtemps par son industrie. L'héroïque lieutenant était d'ailleurs attaché, comme officier, au port de Lorient.

Bibliographie : *Lettres de madame de Sévigné*, t. IX, p. 72-74. — Anquetil du Perron, *Zend Avesta et Voyages*. — Archives du parlement de Bretagne, *Registre* 357, fol. 89. — Raynal, *Histoire philosophique des deux Indes*. — M. de Robien, *Description historique de la Bretagne*. Manuscrit de la bibliothèque de Rennes, II^e part., chap. iv, fol. 113. — Kerguelen, *Histoire des événements maritimes depuis 1778 jusqu'en 1796*. — Duchâtellier, *Histoire de la Révolution*. — *Annales lorientais es pour Van 1811*, p. 201-212. — Ogée, *Dictionnaire historique*, 1.1, p. 523-528. — Annuaire du Morbihan pour l'année 1836. — P. Luco, *Esquisse historique sur Lorient*, insérée dans *la France maritime*, t. IL — Hennequin, *Vies des Marins célèbres*.

L'abbé Morellet prouva, dans un travail remarquable sur la compagnie des Indes, que, de 1725 à 1763, elle avait reçu de l'État 376 millions, et qu'il en faudrait au moins cent autres pour la tirer de la position critique où elle se trouvait.

Article d'Aristide Guilbert publié dans l'Histoire des villes de France - Aristide Guilbert - 1859
Collection personnelle.

Texte retranscrit par Norbert Pousseur pour compléter, la page, descriptions et gravures, sur
[Perpignan au 18 au 19ème siècle](#)