

LORIENT, PORT DE CONTREBANDE AU XVIII^{ème} siècle

Michel Perrin

La contrebande consiste au transport illégal de marchandises afin d'éviter de payer des taxes ou pour faire entrer des produits interdits dans un pays. Comme nombre de ses concurrents des XVII^e-XVIII^e siècles, Lorient connaît ce trafic délictueux, qui s'effectue soit avec les comptoirs de l'Inde, soit vers la Grande-Bretagne. La contrebande d'importation sévit durant la période d'activité des deux premières Compagnies des Indes¹ et touche surtout les marchandises exotiques, telles le café, le thé, le tabac et les étoffes asiatiques, dites indiennes². Après que le port ait été déclaré franc³ par l'arrêt du conseil du Roi en date du 14 mai 1784 (Fig.1), la contrebande alimente l'exportation.

Le port de Lorient au XVIII^e siècle

Depuis 1666, la rade de Lorient héberge le port de la Compagnie des Indes orientales, qui bénéficie du monopole des échanges commerciaux avec l'Asie et l'Océan Indien.

L'implantation des installations portuaires



LE ROI ayant par l'Arrêt de son Conseil du 14 Mai dernier, ordonné que le Port & la Ville de l'Orient jouissent d'une Franchise semblable à celle qui existe à *Dunkerque*, & s'étant fait représenter les Mémoires de la Jurisdiction Consulaire, & de l'Assemblée des Commerçans de l'Orient, ainsi que les différentes Loix & autres Réglemens qui établissent la Franchise de *Dunkerque*. SA MAJESTÉ a reconnu que pour affirmer la Ville de l'Orient à celle de *Dunkerque*, il étoit nécessaire d'y établir la distinction d'une Ville franche & d'une Ville non franche; que cet établissement réciproquement utile au Commerce National & à celui des Étrangers, étoit d'autant plus facile à faire à l'Orient, que la partie de la Ville appelée *le Port*, naturellement disposée pour la Franchise par ses Magasins & ses emplacements considérables, étoit séparée du reste de la Ville par un mur qui en détermineroit sensiblement les Limites, que si dans la suite, les Magasins construits & à construire dans ladite partie, devenoient insuffisants pour les besoins du Commerce, il seroit avantageux que la prolongation de la Ville franche se fit le long de la Rivière de *Scorff*, où la profondeur de l'eau permet le mouillage aux plus gros Vaisseaux; qu'enfin, il convenoit d'autant mieux de circonscrivre ainsi la partie franche, que la Ferme des Devoirs des États de Bretagne, dont l'exercice seroit incompatible avec la Franchise, n'y a jamais perçu aucuns Droits. A quoi voulant pourvoir, vu l'Avis du sieur *Bertrand de Molleville*, Intendant & Commissaire départi en la Province de Bretagne: Et oui le Rapport du sieur de *Calonne*, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances. Le ROI étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les Limites de la Franchise accordée au Port & la Ville de l'Orient, par l'Arrêt du 14 Mai dernier, seront fixées, quant à présent au territoire & enclave de la partie de ladite Ville, qu'on appelle *le Port*, & qui est fermée par un mur de clôture. L'autre partie de la Ville, située entre ledit mur de clôture & les remparts, conservera les avantages du Commerce National à l'instar de la basse Ville de *Dunkerque*. Se réserve SA MAJESTÉ, d'étendre ladite Franchise aux terrains adjacents du Port, le long de la Rivière de *Scorff*, à mesure que les besoins du Commerce pourront l'exiger, & même par la suite à une partie de la Ville Nationale, si les terrains destinés à la Franchise devenoient insuffisants.

▲ Fig. 1 : Édit de création du port franc de L'Orient (document BNF).

s'est fait au fond de la rade, sur la presqu'île du Faouëdic, à l'embouchure du *Scorff*, zone où le chenal accepte les plus gros navires et où la solidité et la pente du terrain permettent d'établir au mieux les cales de construction (Fig. 2).

Entre 1709 et 1730, Lorient passe de 6 000 habitants à 20 000 habitants et connaît une extension que Jacques V Gabriel aura la charge d'organiser. De 1733 à 1750, la construction du port et de la ville est menée, sur ses plans (Fig. 3). En 1738, Lorient, élevée au rang de cité, devient le lieu de vente exclusif des produits coloniaux. En 1776, Louis-François Cassas trace à la mine de plomb ce croquis de Lorient (Fig.

4). Et, en 1785, la – troisième – Compagnie, dite de Calonne, est créée. La Révolution survient et emporte les Compagnies.



▲ **Fig. 2** : Lorient en 1760 (document SHD).

Le trafic des indiennes à Lorient

L'arrêt du 26 octobre 1686 (Fig. 5), destiné à protéger les « fabriques établies dans le Royaume », encadre étroitement le négoce des indiennes (Fig. 6), dont il ordonne une interdiction totale de fabrication, de commerce et d'usage sur le territoire français. La Compagnie des Indes n'est autorisée à importer les soieries et les cotonnades colorées qu'à la condition expresse de les réexporter vers l'étranger. Cet arrêt est confirmé le 10 juin 1731.



Pourtant, à Lorient, l'importation illicite de ces tissus s'organise dès 1730 et ne cesse de s'amplifier à partir de 1750⁴. Les autorités portuaires ont beau réglementer⁵, mettre

4. LE BOUËDEC, CÉRINO 2017.

5. Arrêt du 22 février 1717, édit du 8 mars 1717 (MARGO-



▲ Fig. 5 : Arrêt du 26 octobre 1686 (document BNF).

en place des moyens de surveillance et d'interpellation, ces mesures apparaissent de peu d'effet au fil des ans.

Il suffit ainsi de se référer à un courrier du directeur La Vigne-Buisson⁶ aux administrateurs

LINE-PLOT 2011).



▲ Fig. 7 : Enclos de la Compagnie des Indes (Musée de la Compagnie des Indes-Ville de Lorient).

6. Jacques Buisson, dit La Vigne-Buisson, est nommé « directeur des armements et commandant en chef sous l'autorité de la Compagnie des Indes dans le port de Lorient » le 20 novembre 1764 et maintenu dans cette



▲ Fig. 6 : Fragments d'indienne (Musée de la Compagnie des Indes-Ville de Lorient).

versillais, en date du 27 juin 1766 : il y est fait état de l'affluence sur les pontons (Fig. 7) à chaque retour de vaisseau de la Compagnie, ce qui empêche tout contrôle, sinon superficiel, de la foule⁷. En outre, les commis, soit par incompetence soit, au mieux, paralysés par la complexité des règlements et l'enchevêtrement des juridictions, ne peuvent réagir efficacement⁸. L'existence d'une connivence entre fraudeurs et employés des Fermes, la corruption, et l'absence d'un éclairage public à Lorient jusqu'en 1783 permettent de comprendre pourquoi le trafic illicite ne peut qu'être entravé superficiellement, en dépit de l'instauration de gratifications aux personnels de surveillance – gabelous des Traités⁹ (Fig. 8)

fonction jusqu'en avril 1770 (Haudrière 1980).

7. Affaire des pacotilles, 27 juin 1766, lettre 19, liasse 39, sous-série 1P 300, Service Historique de la Défense, Département Marine, Antenne de Lorient (SHD-DM-ALT).

8. LE BOUËDEC, CÉRINO 2017.

9. Les traites ou douanes étaient des droits à l'exportation ou à l'importation des marchandises, perçus non seulement pour le commerce avec l'étranger, mais pour

et de la Ferme du Tabac, gardiens de l'Enclos et du port –. Pourtant, sur terre, les rondes appréhendent des contrevenants¹⁰ ; sur mer, les *pataches*¹¹ de la Douane (Fig. 9) – parfois alertées par les vigies postées au sommet de la Tour de la Découverte¹² (Fig. 10) – en charge des patrouilles, de jour comme de nuit, entre les îles Glénan et la Rivière d'Étel, interceptent

quelques déplacements d'embarcations qui se veulent furtifs.

On ne voit pas que ces patrouilles maritimes soient particulièrement renforcées après la création du port franc, car le *smogglage*¹³ au départ de Lorient connaît un « âge d'or » de 1785 à 1787 (Fig. 11).

Comme promis aux *Insurgents*, Calonne¹⁴ a



▲ Fig. 8 : Les Traités en France (Encyclopédie Imago Mundi).

le commerce de province à province et même de ville à ville. La perception des traites relevait de la Ferme Générale (« L'organisation financière sous l'Ancien régime », Encyclopédie Imago Mundi, consultée le 26/11/2017 à 17h00). Par extension, les Bureaux chargés de les recouvrer avaient pris le nom de Traités.

10. Les patrouilles visaient les cabaretiers, les colporteurs, les marins permissionnaires rejoignant leur foyer situé dans l'hinterland ; le trafiquant de tabac encourait les galères !

11. Ces bateaux des douaniers étaient très généralement grésés en sloop (voilier à 1 mât).

12. Construite de 1737 à 1744, cette tour permettait de surveiller tout le secteur maritime étendu de Belle-Ile

aux Glénans. En 1751, la tour fut détruite par un incendie après avoir été touchée par la foudre. En 1782, elle fut à nouveau touchée par la foudre. Reconstituée en 1786, elle fut équipée d'un des premiers paratonnerres Franklin installés en Europe..

13. À partir du mot anglais *smuggler*, un contrebandier, ce terme a été forgé par Christian Pfister-Langanay : PFISTER-LANGANAY 1985.

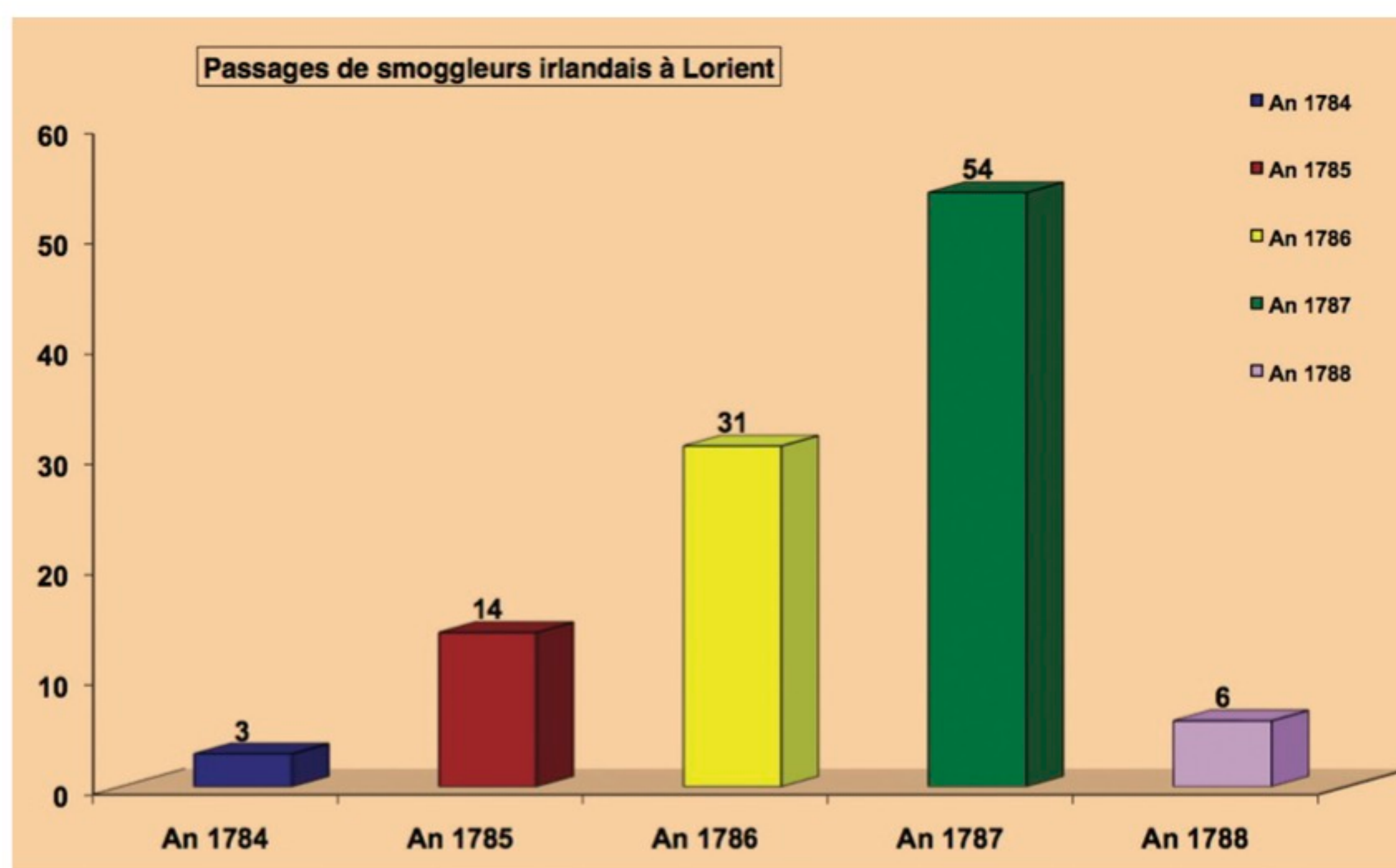
14. Charles-Alexandre de Calonne est en 1784 Contrôleur général des finances depuis un an et le restera jusqu'en 1787.



▲ Fig. 9 : Sloop du type des pataches de la Douane (Dictionnaire de Marine, Amiral Jean-Baptiste Willaumez, Éditions Mame, Tours, 1998).



▲ Fig. 10 : La Tour de la Découverte (Musée de la Compagnie des Indes-Ville de Lorient et cliché personnel).



▲ Fig. 11 : Passages de smoggeurs à L'Orient (graphique MP).

créé ce port franc le 14 mai 1784 et étendu la franchise à la ville ; son arrêt est cassé le 26 juin suivant, les attendus du jugement restreignent la franchise au port ; puis l'arrêt de Calonne est rétabli le 3 octobre. Le succès ne tarde pas : en effet, le 2 février 1785, un courrier adressé

à l'Intendant Général au Commerce Dupont de Nemours chiffre à 2 400 000 livres le prix des marchandises déjà parvenues de Boston, Baltimore, Philadelphie, Salem, Alexandria et Newbury et de douze autres ports des États-Unis ; ces ports représentent 77% du trafic entre

l'Amérique du Nord et Lorient¹⁵ ; le tabac est la denrée la plus commercée et fait l'objet d'une contrebande très structurée. Cet accroissement rapide des échanges commerciaux suscite d'emblée l'enthousiasme du négoce, de la municipalité et de la population lorientaise en général. La création en 1784, par privilège royal, de la *ligne transatlantique* entre Lorient et New York¹⁶ conforte cette perspective d'un avenir des plus riants. Un an après, la déception fédère toutes les oppositions nées de diverses frustrations ou contraintes : monopolisation du commerce avec l'Asie au profit de la seule Troisième Compagnie, déplacement dès mai 1785 de la tête de ligne transatlantique au Havre, jugé plus rentable en raison de sa proximité de Paris et des grandes zones de production, installation des services de la Ferme Générale, qui surveillent étroitement les sorties de Lorient.

Les importations illégales sur les navires de la Compagnie Perpétuelle des Indes

Les archives des organismes représentant la Justice Royale ou la Ferme Générale dans les ports et leurs alentours nous donnent quelque éclairage sur l'activité illégale dans le port de L'Orient et ses alentours¹⁷.

15. À l'inverse, on relève peu d'armements de navires lorientais pour les USA entre 1783 à 1787 : 14, dont 8 sont commandités par Mazois, directeur de la Ligne Transatlantique créée par Calonne, et Jean-Jacques Bérard cadet, le consul américain, actionnaire de la nouvelle compagnie des Indes, dite Compagnie des Indes orientales et de la Chine.

16. Une société mixte associant des banques à l'Etat doit transporter mensuellement du fret, du courrier et des passagers : Le Bouëdec 1989.

17. L'ensemble de ces écrits judiciaires est conservé aux Archives Départementales du Morbihan, à Vannes, sous-séries 9B, 10B, pour les Amirautés, 14B pour les Traités ; le SHD-DM-Alt conserve dans les dossiers de la Compagnie des Indes des courriers échangés entre le Secrétaire d'État à la Guerre, à Versailles, et Lorient, à

L'Amirauté, tribunal commercial, devait connaître des litiges du monde maritime et des activités portuaires ; jusqu'en décembre 1782, le territoire étendu de la Laïta à la rive droite de la Vilaine dépendait de l'Amirauté de Vannes ; le 11 janvier 1783, Lorient devenait autonome et administrait Hennebont, Port-Louis et son propre territoire. Les greffes de ces Amirautés délivraient les congés de navigation¹⁸ et enregistraient les rapports de mer, comptes-rendus que devaient effectuer les capitaines ou leurs représentants à l'arrivée dans un port – formalité censément obligatoire¹⁹ – : les *Petits rapports* consignaient les entrées et souvent le détail très précis du fret acheminé à Lorient depuis les pays étrangers ; les *Grands rapports* relataient avec force détails la comparution des capitaines dont les navires avaient subi des avaries.

La Ferme Générale percevait les « *droits de havre et port* » en Bretagne. Elle était représentée par le Bureau des Traités de Vannes, qui, outre la perception de ces taxes, connaissait des délits de fraude et contrebande, et agissait en relations très étroites avec la Ferme du Tabac.

En dépit d'une recherche attentive dans les archives des Traités de Vannes, chargées de percevoir les taxes et droits de douane sur le territoire étendu de l'embouchure de la Vilaine à celle de la Laïta, nous avons trouvé uniquement huit comptes rendus d'audience rédigés entre le 15 mai 1733 et le 19 décembre 1788.

Les premières pièces sont en rapport avec des infractions constatées durant la période d'activité de la seconde Compagnie des Indes. Ces actes concernent six audiences :

- Audience du 15 mai 1733²⁰ et audience

propos de la discipline des équipages à bord comme à terre, sous-série 1E 4.

18. Autorisation de naviguer délivrée aux navires de commerce ou de pêche.

19. Un certain nombre de rapports manquent ; ont-ils été perdus ou détruits ?

20. Traités de Vannes. Amirauté de Vannes, cote 14 B8

en appel du 2 juillet 1733 : *Suivant procès-verbal dressé le 24 avril 1733 contre Monsieur Porchay, écrivain sur le vaisseau le Mars de la Compagnie des Indes, en provenance de Moka, et contre le sieur La Boixière commandant dudit vaisseau, dressé le 22 avril 1733, il est prononcé la saisie de 21 andouilles²¹ de tabac du poids total de 52 livres et une amende de 1 000 livres.*

- Audience du 16 mai 1733 et audience en appel du 2 juillet 1733 : *Suivant procès-verbal dressé le 8 mai 1733 contre Monsieur Boisriou, commandant le vaisseau l'Atalante de la Compagnie des Indes, il est prononcé la saisie de 10 andouilles de tabac de Mascarin²² et une amende de 1 000 livres.*

- Audience du 9 janvier 1766 : *Suivant procès-verbal dressé le 12 juillet 1765, il a été procédé à la saisie dans une chaloupe de 3 balles de café de Bourbon pour 300 livres environ, qui avaient été déchargées sans permis du navire de la Compagnie des Indes L'Éléphant. La confiscation des marchandises et une amende de 300 livres sont prononcées.*

- Audience du 9 janvier 1766 : *Suivant procès-verbal dressé le 12 juillet 1765, il a été procédé dans 2 chaloupes à la saisie de 23 caisses de thé pesant en tout 1 872 livres et 1 ballot de café de Bourbon pesant 78 livres, marchandises mises et déchargées sans permis du vaisseau de la Compagnie des Indes Le Berryer (Fig. 12), venant de Chine²³.*

Les procédures qui suivent concernent des personnels des Fermes et des marins servant sur des navires affrétés pour l'occasion ou d'anciens vaisseaux de la Compagnie



▲ **Fig. 12** : Vaisseau Comte d'Artois sistership du Berryer (Musée de la Compagnie des Indes-Ville de Lorient).

perpétuelle des Indes²⁴ rachetés par des armateurs indépendants, après la suspension du monopole le 13 août 1769, décision qui ouvre l'Asie au commerce privé²⁵.

- Audience du 31 juillet 1776²⁶ : *Sur plainte de la Ferme du Tabac, le Tribunal des Traités doit connaître de l'affaire d'employés de la Ferme indéliçats qui ont fermé les yeux sur le débarquement clandestin dans 2 chaloupes de 21 pièces de Nankin²⁷ bleu, 6 pièces de Nankin blanc, 3 pièces de Nankin jaune 1 pièce de fort-en-diable²⁸, 1 pièce de sistre²⁹, en 80 ballots et malles descendues du vaisseau Le Dauphin venant de Chine, capitaine le sieur Fouquet des Moulins.*

- Audience du 18 janvier 1778 : *Le sieur Sohier, capitaine du vaisseau La Bricole, est condamné à 300 livres d'amende, sur procès-verbal du 3 janvier 1778 pour avoir débarqué 41 balles de café excédentaires à sa déclaration³⁰.*

des Archives départementales du Morbihan (AMD), Vannes.

21. Ce nom était donné aux feuilles de tabac roulées en fuseau (Antoine de Rivarol, Dictionnaire classique de la langue française, 1827).

22. îles Mascareignes

23. Traités de Vannes, minutes du 29 janvier 1763 au 10 avril 1766, Cote 14 B3, ADM

24. Beauchesne 1980.

25. Haudrière 1996.

26. La procédure entamée en 1776 se conclut enfin le 14 août 1779 (Traités de Vannes, cote 14 B18, ADM) .

27. Toile de coton à tissu serré et solide, de couleur jaune clair, fabriquée originellement à Nankin, puis aux Indes et en Europe, utilisée principalement dans la confection masculine.

28. Tissu épais à rayures

29. Tissu rayé disponible en lés de 6 aunes sur 13 (Jacques Savary Des Brûlons, Dictionnaire universel du commerce, Paris 1723).

30. Traités de Vannes, minutes du 28 août 1777 au 23 juillet 1785. 14 B6, ADM.

- Audience du 7 mai 1778 : *Le sieur Levrau, capitaine du Berryer, sur procès-verbal du 12 mars 1778 est condamné pour marchandise saisie*³¹.

- *Procédure du 19 décembre 1778 pour juger de la plainte en abus déposée par les sieurs Moulin, second capitaine, Violin, maître d'hôtel et Château, maître-coq à bord du vaisseau L'Aquilon, retour de Chine, amarré au ponton de Lorient. Les sieurs Levicomte, Hervé, Rouquet et Baudou, commis et préposés des Fermes du Roy, et mis de garde au vaisseau L'Aquilon, ont fermé les yeux sur le débarquement d'une quantité prodigieuse de ballots (pour 3 600 livres) et de malles contenant des marchandises*³².

Ces comptes rendus d'audience démontrent que, en dépit de la levée en 1757 de certaines règles strictes d'importation de tissus asiatiques en France, le trafic illicite persiste. Tout permet de penser qu'il n'a fait que croître et embellir depuis 1750, puisqu'en février 1772 Ferrand, maire de Lorient, avoue à l'Intendant de Bretagne que le commerce maritime illégal permet à nombre des habitants de sa ville de vivre, et que l'absence d'éclairage public favorise les échanges nocturnes d'objets de contrebande entre équipages et résidents³³.

Les exportations de Lorient en relation avec le *smogglage*

On peut voir dans cette activité un effet d'attraction du *port franc*, censé selon Monsieur de Calonne favoriser les Américains, à qui il l'avait promis. Les *Congés* et les *Rapports* n'étaient guère son point de vue, puisque

moins d'une vingtaine³⁴ de navires américains fréquentent Lorient entre 1783 et 1787. Cette création semble surtout attirer les caboteurs de Grande-Bretagne et tout particulièrement ceux d'Irlande. Et parmi les derniers cités, les *smogglers* paraissent avoir tiré le plus grand profit de cette libéralité : ils viennent chercher à Lorient³⁵, sous le couvert de destinations « nordiques » – les ports norvégiens de Bergen et Trondheim et surtout la mythique *Nord Ferrow*³⁶ (Fig. 13) –, les marchandises importées ensuite en fraude en Grande-Bretagne par les *smugglers* jersiais et guernesiais (Fig. 14) – tout particulièrement Guernesey où se sont fixés nombre d'Irlandais – . Dotés de petits navires rapides, car légers et fortement toilés, tels les sloops (Fig. 15) ou les brigantins (Fig. 16), les *smogglers* vont exercer leur industrie délictueuse entre 1784 et 1788 (Fig. 17).

Le nombre des caboteurs venus des ports britanniques et tout particulièrement d'Irlande pour pratiquer le *smogglage* ne cesse de croître jusqu'en 1787 (cf Fig. 17), avant de s'effondrer en 1788, année où le Trésor britannique allège les taxes sur les alcools et le tabac. Les navires appartenant à des marins irlandais sont au nombre de cinquante-trois. Certains reviennent à de multiples reprises à Lorient. Ainsi, le sloop *The Two Brothers*, dit *Les Deux Frères* sur les *Petits Rapports*³⁷ et les *Congés*³⁸, part treize fois

31. Traités de Vannes, minutes du 28 août 1777 au 23 juillet 1785. 14 B6, ADM.

32. Traités de Vannes. minutes du 28 août 1777 au 23 juillet 1785. cote 14 B20, ADM.

33. LE BOUËDEC, CÉRINO 2017.

34. Très précisément 1 en 1783, 3 en 1784, 3 en 1785, 8 en 1786, 2 en 1787 et 2 en 1788, soit un total de 19 : Perrin 2002.

35. Où vivait une communauté irlandaise certes moins dense qu'à Nantes, mais néanmoins représentative, comme en témoigne — entre autres — le nombre d'aumôniers irlandais de la Compagnie.

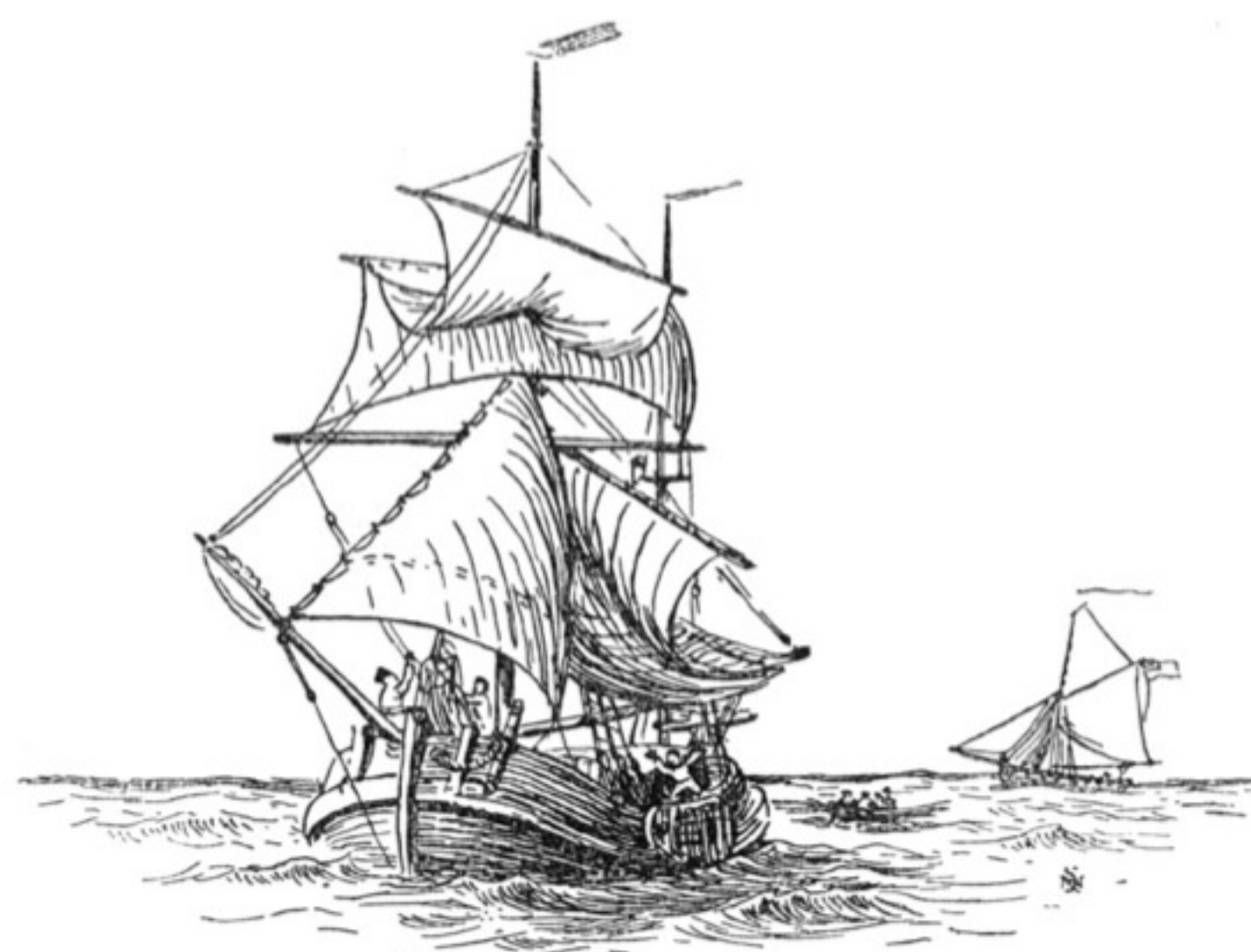
36. On peut supposer qu'il s'agissait du nom sciemment déformé des îles Féroé, que certains *smogglers*, appréhendés par les agents des Traités, tentèrent, lors de leur audition, d'assimiler à North Harrow, petite agglomération située au Nord-Ouest de Londres ...

37. Petits rapports de mer, Amirauté de Lorient, cote 10B 26, ADM Vannes.

38. Congés des navires de commerce et de pêche, cote 10B 18, ADM Vannes.



▲ Fig. 13 : Destinations « nordiques » des *smogleurs* (carte Atlas Hatier).



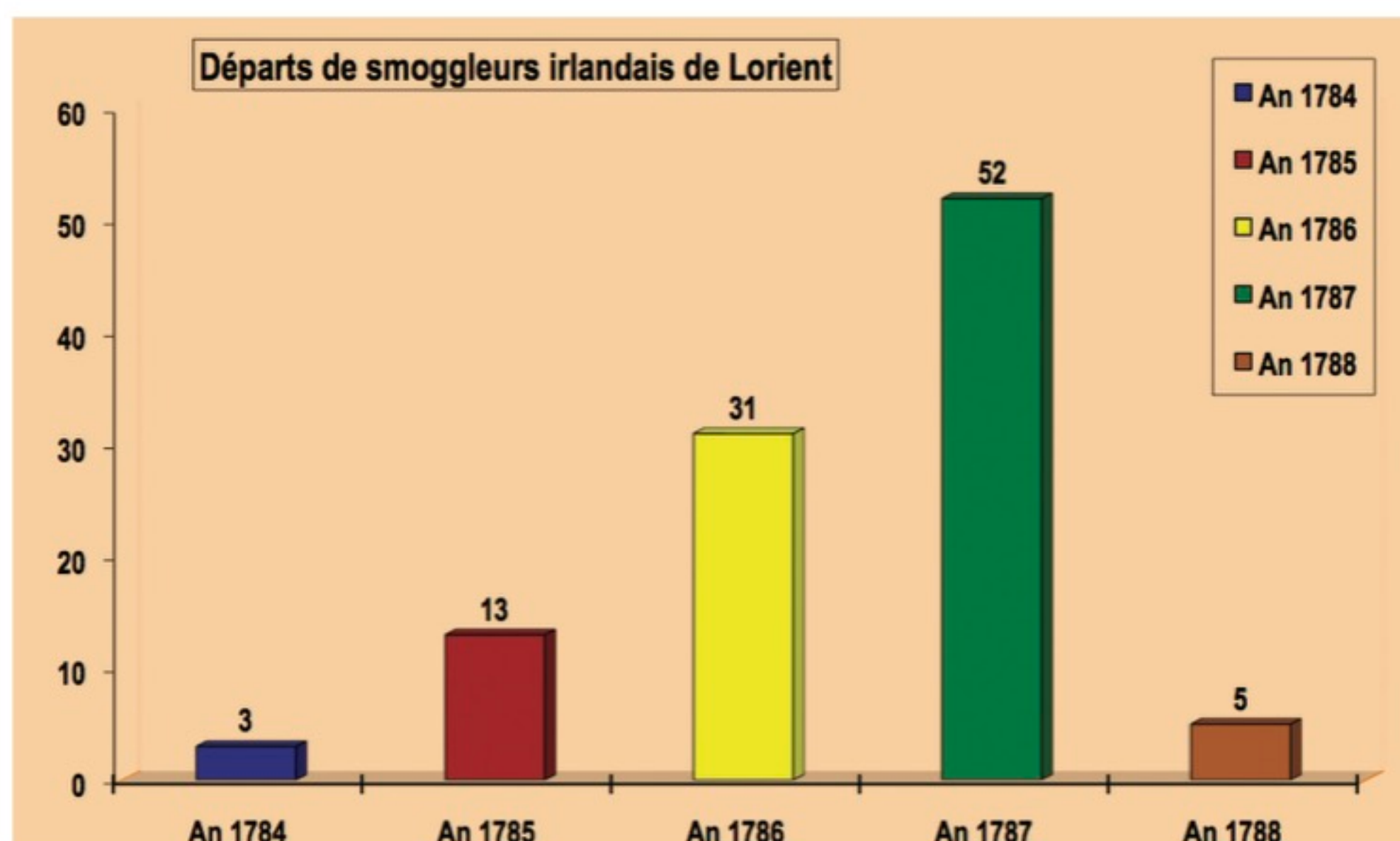
▲ Fig. 14 : Lougre contrebandier poursuivi par un cutter de la Douane britannique vers 1760. (document : E. Keble Chatterton, *King's Cutters and Smugglers 1700-1855*, 2006) personnel).



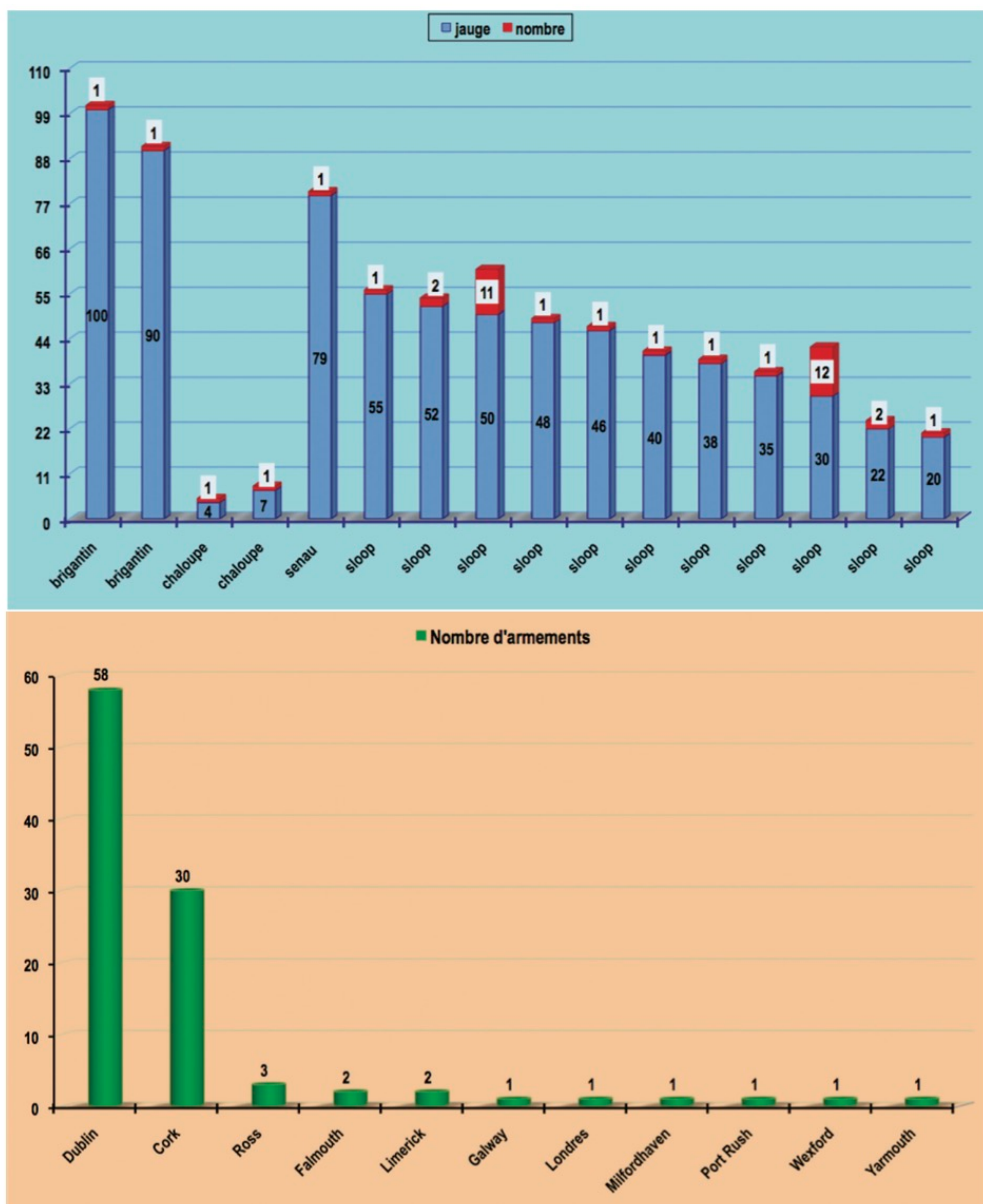
▲ Fig. 15 : Sloop (document Musée de Fécamp, cliché Jean Perrin).



▲ Fig. 16 : Brigantin (Dictionnaire de Marine, Amiral Jean-Baptiste Willaumez, Éditions Mame, Tours, 1998).



◀ Fig. 17 : Passages de *smoggeurs* à L'Orient (graphique MP).



▲ Fig. 18 : Ports d'armement des *smogleurs* (graphique MP).

Années	Tabac	Eau-de-vie	Thé	Café	Vin	Batiste	Beurre	Nankin
1784	3	1	3	1				
1785	9	5	6		2	2		
1786	26	20	4	4				
1787	45	22	7	3	1		1	
1788	5	4	1	1				1
Totaux	88	52	21	9	3	2	1	1

◀ Fig. 19 : Fret de contrebande vers le Royaume Uni (tableau MP).

de Lorient à destination de *Nord Ferrow* entre le 22 octobre 1784 et le 18 décembre 1787 ; le sloop *The Depeach*, dit *La Dépêche*, appareille à six reprises de Lorient, toujours pour *Nord Ferrow*, entre le 13 novembre 1784 et le 13 janvier 1788 ; le sloop *Providence* en fait autant entre le 15 novembre 1786 et le 19 décembre 1787 ; le sloop de 50 tonneaux *Invention* quitte Lorient six fois pour *Nord Ferrow*, entre le 8 janvier 1786 et le 12 septembre 1787 ; le sloop *Friendship*, dit *L'Amitié*, effectue trois passages entre le 31 mars et le 2 novembre 1787 et repart le 12 janvier 1788, toujours pour *Nord Ferrow*.

Plusieurs de ces présumés³⁹ *smoggleurs* indiquent Cork et Dublin comme port d'armement (Fig. 18) ; leur port d'attache n'est jamais mentionné, contrairement au nom de maître à bord, ce qui nous permet de constater que, parfois, le voilier appareille de Lorient avec un maître à bord différent de celui de l'arrivée, tel *Two Brothers*, arrivé avec Matthew Hoare et reparti avec Guthrie Allen⁴⁰.

Les marchandises de contrebande

Ainsi que Pfister-Langanay⁴¹ l'a déjà souligné, l'eau-de-vie constitue la denrée la plus prisée après le tabac et avant le thé⁴² et le café. On note aussi, nettement moins souvent, le vin, les tissus (batiste et nankin) et le beurre (Fig. 19). Ce trafic de marchandises de contrebande à destination du Royaume-Uni s'explique bien évidemment par les lourdes taxes qui frappent

celles-ci à partir des années 1760.

On peut d'ailleurs trouver étonnant de relever que les *smogglers* font du tabac leur principale marchandise de contrebande, alors que ce dernier figure en très bonne place dans les importations à Lorient de produits exotiques en provenance des ports britanniques. De ce fait, doit-on supposer que le tabac, amené au Royaume Uni par les navires de la West India Company n'était pas taxé si il était réexporté⁴³ ?

Quelques uns des navires *smoggleurs* arrivent à Lorient sur lest, tels *Swallow*⁴⁴, le 2 novembre 1784, le 28 janvier, le 1er avril, le 20 septembre et le 1er octobre 1785, *The Two Brothers*, le 21 août 1786.

Les destinations des *smoggleurs*

Observons le, l'imagination ne paraît pas être la qualité dominante des capitaines *smoggleurs* : à quatre-vingt seize reprises, entre 1784 et 1788, ceux de navires en provenance d'Irlande, du Devon – Yarmouth – et du Pays de Galles – Milford Haven –, s'obstinent à indiquer comme but de leur voyage Nord Ferrow, dont le nom est proche de celui des îles Féroé, destination « nordique » qu'ils préfèrent le plus souvent aux ports norvégiens de Bergen, cité à sept reprises, et Trondheim, qui apparaît une fois (Fig. 20). Ce port fantôme serait situé au Nord-Est de l'Angleterre selon William Park, le maître de la chaloupe *L'Invention* appréhendée par la patache de la Ferme du Tabac.

Le tableau « Destinations fictives.... » (Fig. 20) appelle une remarque. En effet, le mois de janvier connaît autant d'appareillages que mai et davantage que les mois d'été, réputés à juste titre – sauf événement exceptionnel – plus favorables à la navigation que les mois d'hiver.

39. Les présomptions se renforcent dès que l'on prend connaissance des destinations déclarées sur les Congés, d'une part, et surtout du rythme des passages à Lorient, d'autre part.

40. Petits rapports de mer, cote 10B 26, Congés des navires de commerce et de pêche, cote 10B 18, Amirauté de Lorient, ADM Vannes.

41. PFISTER-LANGANAY 1985.

42. Les taxes étaient très lourdes : plus de 100% pour le thé (History Of Tea - Taxes And Smuggling In 18th Century England, Food Editorials consulté le 28/11/2017, à 18h33)

43. On pourrait le concevoir avant la Guerre d'Indépendance américaine, mais ensuite ?

44. Petits Rapports, Amirauté de Lorient, cote 10B 26, ADM Vannes.

Il est tentant de penser les contrebandiers et leurs correspondants des îles anglo-normandes, rompus à la navigation aux abords des côtes rocheuses par mer agitée, profitaient d'une surveillance moins soutenue en raison de circonstances météorologiques peu propices aux sorties en mer de « fonctionnaires » généralement peu amarinés.

Il convient également de considérer le rythme de fréquentation du port de Lorient par certains *smoggleurs*. Ainsi, quoique leurs navires soient réputés rapides, il apparaît invraisemblable, dès que l'on se réfère à la carte (Fig. 21) que les bateaux dénommés :

- *Goodwill*, brigantin de Dublin de 100 tonneaux – et de 90 ensuite –, parte le 4 décembre pour Bergen avec de l'eau-de-vie et soit de retour le 16 décembre afin d'appareiller pour la même destination avec de l'eau-de-vie et du tabac⁴⁵.

- *Two Brothers*, sloop de 30 tonneaux, de Dublin, parte les 28 juin, 19 juillet, 18 et 28 août pour « Nord Ferrow » avec, respectivement, 800 sacs de tabac et 30 *ancres*⁴⁶ d'eau-de-vie, puis 300 sacs de tabac, puis 202 sacs de tabac et enfin 200 sacs de tabac.

- *Spright*, sloop de 40 tonneaux, de Dublin, parte les 6 et 16 mars pour le même « Nord Ferrow », avec respectivement 700 sacs de tabac, 18 balles de café et 50 *ancres* d'eau-de-vie puis 2 200 pièces de tabac.

- *Providence*, sloop de 45 puis 36 tonneaux, de Dublin, quitte Lorient les 2 et 13 octobre 1787, toujours pour « Nord Ferrow », avec, la première fois, 566 sacs de tabac, 2 caisses de thé vert et 18 *ancres* d'eau-de-vie, et la seconde fois 440 sacs de tabac et 2 caisses

de thé noir.

Relevons par ailleurs que l'arrivée le même jour⁴⁷ de deux navires de *smogglage* est parfois signalée : en 1786, *Seamouth* et *Two Sisters* arrivent le 20 février, *Invention* et *Nancy* le 21 septembre, *Hampton* et *Providence* le 15 novembre ; en 1787, *Swan* et *Providence* entrent à Lorient le 2 janvier, *Providence* et *Spright* le 6 mars, *Benter* et *Friendship* le 31 mars, *Saint Patrick* et *Two Brothers* le 28 juin, *Industry* et *Invention*⁴⁸ le 12 septembre, *Fox* et *Mermaid* le 1er octobre ; en 1788, *The Depeach* et *Success* arrivent à Lorient le 13 janvier. Plus rares encore sont les entrées de trois bateaux *smoggleurs* le même jour : en 1787, *Dolphin*, *Saint Patrick*, et *Tartar* arrivent le 1er septembre ; *Invention*, *Trimer* et *Two Brothers* se présentent le 8 mai. S'agit d'une simple coïncidence ou ces faits résultent-ils de l'assurance d'une totale impunité garantie aux capitaines ?

La flotte du *smogglage*

Sur les 104 délivrances de Congés par l'Amirauté de Lorient, seuls 39 identifient le type des 53 navires recensés ; le sloop est largement dominant, avec 34 citations (Fig. 22), ce qui conforte l'idée que la vitesse était l'élément principal dans le choix d'un voilier *smoggleur*.

L'éventail des jauges de ces navires s'ouvre assez largement : 4 à 100 tonneaux (Fig. 23). On le constate, une majorité d'entre eux jaugent plus de 30 tonneaux, ce qui indique que leur capitaine armateur entendrait privilégier l'emport et accrédite l'idée que le *smogglage* n'est pas leur seule activité. Par contre, la présence de plusieurs voiliers d'une jauge inférieure ou égale à 22 tonneaux dénote bien un manque de moyens financiers, que seul

45. Les volumes et les quantités ne sont pas précisés sur les congés.

46. La citation de cette mesure de capacité, variant selon les lieux entre 36,52 et 39,20 litres, peut étonner car elle était surtout en usage en Allemagne et en Hollande : Doursther 1840.

47. Petits Rapports, Amirauté de Lorient, cote 10B 26, ADM Vannes.

48. Il s'agit du même sloop que le 21 septembre 1786.

Port de destination	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaux par port
« Nord Ferrow »	10	8	7	8	11	7	6	6	9	10	8	6	96
Bergen			1			1			1		1	3	7
Trondheim	1												1
Totaux/mois	11	8	7	8	11	8	6	6	10	10	9	9	104

▲ Fig. 20 : Destinations fictives et fréquence des départs des *smogleurs*.



▲ Fig. 21 : Les destinations fictives des *smogleurs* (carte Atlas Hatier).

l'exercice de la contrebande, quoique risqué à plus d'un titre⁴⁹, pourrait compenser.

À coup sûr, la jauge de 4 tonneaux ne peut qu'étonner quiconque a navigué au large en Atlantique ou en Manche : elle se réfère en effet à une chaloupe *L'Invention*, patronnée par l'Irlandais William Park, censément armée à Milfordhaven (Pays de Galles), citée sur un congé de l'Amirauté de Lorient en date du 29 mai 1786 et sur un rapport de mer enregistré le 14 juin⁵⁰ à son arrivée à Lorient sur lest. Curieusement, cette chaloupe gagne trois tonneaux de jauge⁵¹ entre le 14 juin et le 8 juillet, date d'un second départ de Lorient⁵², ou son interpellation par la patache des Fermes, le 10 juillet 1786⁵³. Et surtout, en dépit de son aplomb, William Park ne peut espérer faire accroire à quiconque qu'un esquif de 4 ou 7 tonneaux aurait pu effectuer deux allers et retours entre Lorient et les îles Féroé (Fig. 24) en à peine plus d'un mois.

Procédure à l'encontre de l'équipage d'*Invention*

L'interception de la chaloupe – la seule subie par des *smoggleurs* partis de Lorient – entraîne une comparution immédiate le 11 juillet 1786, afin d'établir les responsabilités des contrevenants :

49. La traversée de la Manche à la mauvaise saison n'a rien d'une promenade ; l'interception par les navires des Traités à proximité des îles Glénan était par contre bien moins agressive que la méthode « musclée » souvent utilisée par les représentants des Revenue Authorities : Carson 1974.

50. 29 mai 1786, Congés de l'Amirauté de Lorient, cote 10B 26 ; 14 juin 1786, Rapports de mer de l'Amirauté de Lorient, cote 10B 23, ADM Vannes

51. Ce phénomène n'est en rien exceptionnel ; plusieurs bateaux ont changé de jauge à de multiples reprises ; les rôles d'armement, les congés, les rapports de mer ..., en attestent éloquemment (SHD et ADM).

52. Elle y arrive depuis Yarmouth, sur lest (congé du 8 juillet, Congés de l'Amirauté de Lorient, cote 10B 26, ADM Vannes)

53. Audience du 14 juillet 1786, Traités de Vannes, cote 14 B22, ADM Vannes .

• *Exposé des faits* : Le 10 juillet 1786, les commis de la Ferme du tabac, de la patache des Fermes, ont procédé à la saisie et l'arrestation à deux lieues⁵⁴ en mer des nommés William Park, Philip Johnston, Marmaduke Bailey, sujets d'Angleterre et d'Amérique, et Jean Mattey (sic), se disant natif de Corse. Tous se disent habitants de Lorient. Tous les contrevenants étaient armés de fusils, et conduisant des tonneaux de tabac.

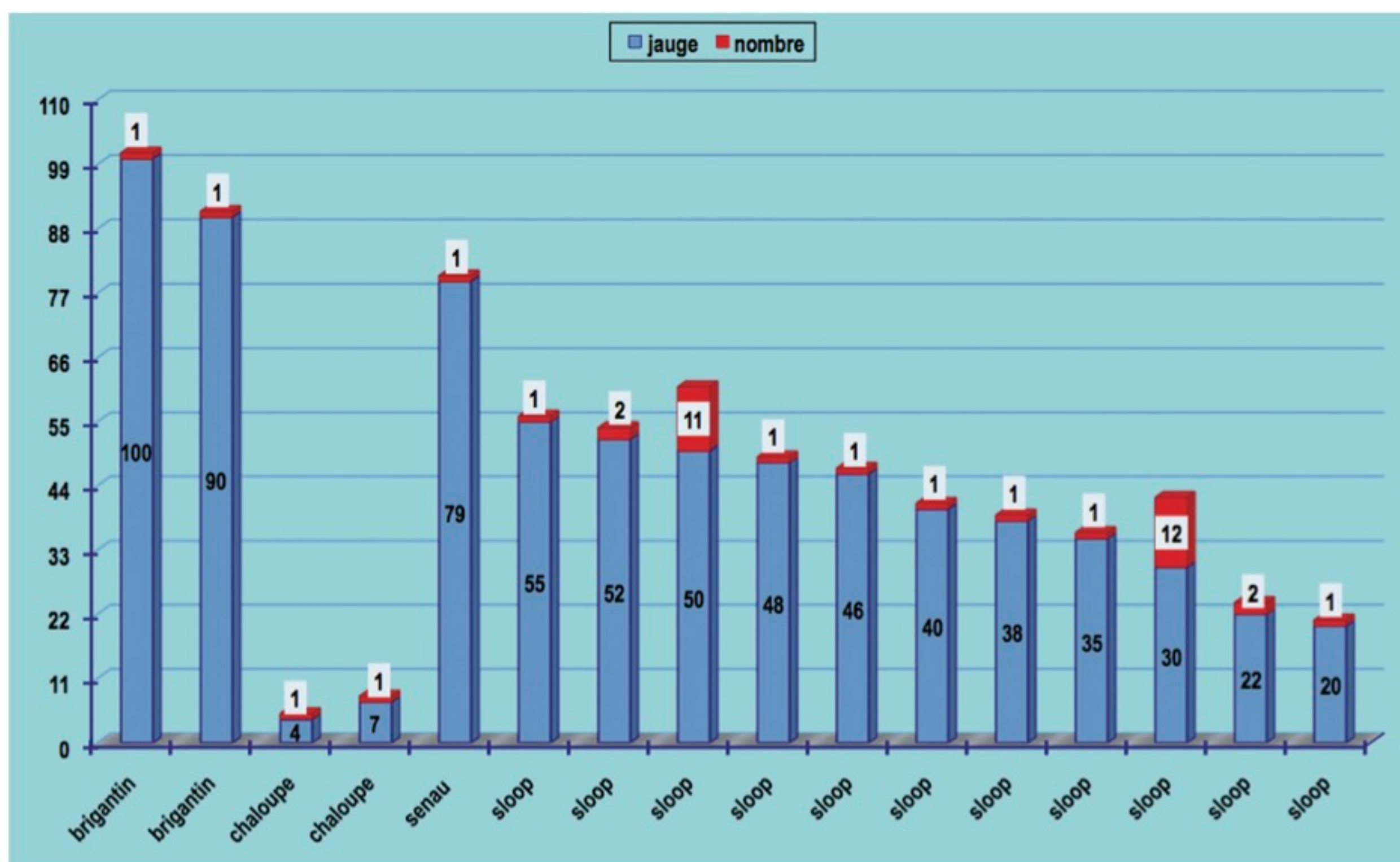
• *Audition le 11 Juillet du sieur William Park (avec l'aide du sieur Granger, apothicaire, interprète de la langue anglaise)* : le nommé William Park répond être propriétaire du tabac de moitié avec Jean Linehouser des environs d'Yarmouth (sic) ; ce tabac consiste en 4.000 pièces de tabac en feuilles et 40 ballots reçus pour charger à son bord de la part des frères Delmastre, négociants à Lorient⁵⁵ et destiné pour la Ville de Nord Ferrey⁵⁶. en Angleterre, à l'adresse de William Williams, marchand en ladite, pour lequel il possède des connaissements. Quand on s'étonne que son navire de 6 à 7 tonneaux soit destiné pour l'Angleterre, il répond que, en cas de gros temps il mouillera sur la côte. Les fusils, eux, font partie de l'équipement du navire. Il apparaît que le nommé William Park ne peut produire aucun connaissement, ni aucun justificatifs, hors deux congés de sortie du port de Lorient.

• *Interrogé le 11 Juillet Jean Mattey prétend être engagé en qualité de matelot du dict (sic) chasse-marée l'Invention, et qu'il aurait*

54. La lieue marine équivalait à 1/20 de degré du périmètre terrestre, soit 3 milles nautiques ou exactement 5,556 km.

55. On peut s'interroger ou s'émerveiller de l'imagination du sieur Park !

56. Ville bien évidemment inexistante ; Park joue sur les consonances pour tenter de faire accroire qu'il pourrait s'agir de North Harrow, ce qui ressort de la plus haute fantaisie puisque la Tamise est très loin de traverser Harrow ...



▲ Fig. 22 : Nombre et jauge des navires *smogleurs* (graphique MP).

Jauge (tonneaux)	Nombre	Jauge (tonneaux)	Nombre	Jauge (tonneaux)	Nombre
4	1	30	14	45	2
7	1	31	1	46	1
19	2	32	2	48	1
20	2	35	7	50	23
21	1	36	1	52	5
22	7	38	5	55	1
24	1	40	6	60	2
25	2	42	3	79	1
28	1	44	2	90	4
29	1			100	1

◀ Fig. 23 : Éventail des jauges des navires *smogleurs* (tableau MP).



◀ Fig. 24 : Atlantique Nord (carte Atlas Hatier).

entendu dire qu'il était destiné pour les cottes (sic) de l'Hollande. Et aussi que le voyage aurait duré Quinze jours.

• Entendu le même jour, Marmaduke Bailey prétend que parti le dimanche précédent au matin, un coup de vent d'ouest les a contraint à relâcher, mais que l'*Invention* était destiné pour Nord Ferrey, en Angleterre³⁸.

• « *Le 21 septembre 1786, William Park est condamné aux dépens de 189 livres 19 sols pour son élargissement* ⁵⁷ ».

Relevons que seul le maître à bord est sanctionné d'une amende⁵⁸. Quelques détails de ces procès verbaux d'audience doivent retenir notre attention. Ainsi, William Park nous apprend qu'il aurait été commandité par les frères Delastre, négociants à Lorient⁵⁹, agissant à la demande d'un sieur Williams, de Nord Ferrey ; à l'évidence, tous ces noms ont été forgés pour tenter de justifier son trafic illicite. Cette impression se renforce quand on lit le compte rendu de l'audience de Jean Mattei, qui prétend avoir « *entendu parler d'un voyage vers la Hollande* » ; l'Américain Bailey tente pour sa part de noyer le poisson en évoquant une bourrasque qui aurait contraint la chaloupe à se réfugier près de la terre.

L'évocation de négociants de Lorient nous permet ainsi d'effectuer le rapprochement avec un exposé traitant de la contrebande entre le Nord-Bretagne et les îles britanniques⁶⁰ ; cet article cite clairement le nom du négociant lorientais Foucaud ; ce dernier, qui arme à onze reprises des navires destinés aux ports européens entre 1763 et 1790⁶¹, non content de détenir à Lorient une entreprise prospère, s'est associé à John Coppinger, Irlandais résidant à Roscoff⁶². Tous deux tirent profit d'un

juteux trafic illicite avec le sud de l'Angleterre et la Cornouaille : nous apprenons qu'entre le 1er octobre 1768 et le 15 août 1778, ils auraient exporté illégalement 3.783.909 livres de thé et 19.400 barriques d'eau de vie, s'exonérant ainsi de 28.000.000 de livres de droits de douane. Les embarquements délictueux s'effectuaient sous la direction de Coppinger, à Roscoff, et de Foucaud, à Lorient⁶³.

Pour conclure, nous devons constater, comme d'autres auteurs⁶⁴, que Lorient s'est avérée constituer une des plaques tournantes de la contrebande durant une bonne partie du XVIII^e siècle. Ce trafic illicite et bien organisé portait à l'évidence atteinte aux recettes fiscales des royaumes de France ou d'Angleterre ; en ce qui concerne ce dernier pays, nous pouvons penser que les Bas-Bretons étaient ravis de jouer ce méchant tour aux « Saozon villiget », leurs ennemis préférés ! Il n'en demeure pas moins que le nombre d'interpellations relevé n'apparaît aucunement en rapport avec la grosse centaine de voyages aller et retour vers l'Inde des vaisseaux de la Compagnie entre 1721 et 1766 ou les cent quatre congés délivrés aux très probables smoggleurs de 1784 à 1788.

57. Procédures des Traités de Vannes, cote 14 B7, ADM.

58. Cette somme équivaldrait à peu près à 2.280 euro ; il semble que les juges fiscaux aient été cléments.

59. Seuls deux patronymes de négociants lorientais avaient pour initiale un D : Delaye – Antoine et Joseph, fixés à Lorient en 1780 – et Dumas, cité uniquement en 1725. Park a-t-il forgé le nom Delastre (ou Delattre) à partir de celui des Delaye, qu'en tant que résident de Lorient il aurait pu connaître ?

60. LEROY 2017.

61. GUILLEMOT 1998.

62. Après la destruction de ses biens sous la Révolution, en 1793, John Coppinger émigra en Cornouaille et se fixa à Saint Austell. Toujours organisateur d'un trafic de contrebande entre la Bretagne et les îles britanniques, il

aurait inspiré en partie le personnage semi-léendaire du Cruel Coppinger : O'Connor 2010.

63. LEROY 2017.

64. CROUZET 2007 ; LAGADEC, CERINO 2007 ; LAOT 2011 ; LE BOUËDEC 1994.

BIBLIOGRAPHIE

Mémoires de maîtrise et thèses

GUILLEMOT Marc, *Les négociants lorientais et les destinations européennes au XVIII^e siècle (1763-1790)*, Mémoire de Maîtrise, Université de Bretagne-Sud, Lorient, 1998.

NANTOIS Olivier, *Le commerce des toiles peintes et imprimées indiennes en France au temps de la prohibition (octobre 1686-septembre 1759)*, thèse de Doctorat en Histoire moderne, Paris IV, 2006.

PERRIN Michel, *Les relations de Lorient avec les pays du littoral atlantique au XVIII^e siècle*, *Mémoire de Maîtrise*, Université Bretagne Sud, Lorient, 2002.

Site internet

LEROY Jean, « La contrebande d'alcool et de thé entre Roscoff et les Iles britanniques entre 1750 et 1850 », www.lesagithes.fr/contrebande/, consulté le 26 novembre 2017.

Publications

BEAUCHESNE Geneviève, *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*, Service historique de la marine, Paris, 1980.

CARSON Edward, « Smugglers and Revenue Officers in the Portsmouth area in the Eighteenth Century », *The Portsmouth Papers*, 22, July 1974, p. 12-19.

CROUZET François, « La contrebande entre la France et les Îles britanniques au XVIII^e siècle », dans Béaur Gérard, Bonin Hubert et Lemercier Claire (dir.), *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Librairie Droz, Paris, 2007, p. 35-59.

DOURSTHER Horace, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes*, Hayez édit., Bruxelles, 1840.

ESTABLET Colette, *Répertoire des tissus indiens importés en France entre 1687 et 1769*, Institut de recherches et d'études sur le monde arabe et musulman, Aix-en-Provence, 2017.

HAUDRÈRE Philippe, « L'origine du personnel de direction générale de la Compagnie française des Indes, 1719-1794. », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 67, n°248-249, 3^e et 4^e trimestres 1980, p. 339-371.

HAUDRÈRE Philippe, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du XVIII^e siècle, 1765-1793 », dans Wanquet C., Jullien B. (dir.), *Révolution française et océan Indien. Prémices, paroxysmes, héritages et déviances*, L'Harmattan, Paris, 1996, p. 24-32.

HAUDRÈRE Philippe (dir.), « Féeries indiennes, les toiles peintes, des rivages de l'Inde au royaume de France », Musée de la Cie des Indes, Somogy, Paris, 2009.

LAGADEC Yann, CÉRINO Christophe, « Introduction », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 114-4, 2007, p. 109-118.

LAOT Albert, « La contrebande en Bretagne », *Le Chasse-Marée*, 231, avril 2011, p. 24-33.

LE BOUËDEC, Gérard « Lorient et les États-Unis : les espoirs et les déceptions du milieu négociant lorientais (de la guerre d'Indépendance à 1790) », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*. Actes du colloque de Brest, 28-30 septembre 1988, CRBC, Brest, 1989, p. 41-50.

LE BOUËDEC Gérard, *Le port et l'Arsenal de Lorient. De la Compagnie des Indes à la Marine Cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994.

LE BOUËDEC Gérard, Cérino Christophe, *Lorient ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Presses Universitaires de Rennes, 2017.

MARGOLINE-PLOT Eugénie, « Les circuits parallèles des toiles de l'océan Indien. Lorient au XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 30, 2011, p. 109-125.

O'CONNOR Mike, *Cornish Folk Tales*, Kindle Edition, 2010.

PFISTER-LANGANAY Christian, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, publication CNRS et Sté Dunkerquoise, Dunkerque, 1985.

WEBER Henry, *La Compagnie Française des Indes (1604-1785)*, Paris, 1904.