
PAGES COLONIALES

Relations Maritimes de la Bretagne et de la Chine au XVIII^e Siècle.

Lettres de Canton.

CHAPITRE PREMIER

1698-1769

Le départ de l'*Amphitrite* pour la Chine fut, en 1698, un événement maritime. Ce navire prenait la mer à La Rochelle, portant à sa proue le signe du Christ et à fond de cale des objets d'échange variés.

Les Jésuites connus pour leur habileté à passer à travers tous les obstacles, dès la fin du xvi^e siècle, avaient pénétré en Chine, l'empire le plus fermé des mers orientales. Bien mieux, à la fin du xvii^e, ils étaient parvenus à se mettre dans les bonnes grâces de l'empereur Kang-Hi, aux yeux duquel ils avaient entr'ouvert les trésors scientifiques et artistiques de l'Europe. La religion chrétienne était protégée par ce prince libéral; les missionnaires se sentaient hautement encouragés.

Le Père Joachim Bouvet, un Breton, laissant à Pékin les Pères Claude de Visdelou et Jean de Fontaney, ses compatriotes, repassa les mers en vue d'accroître les moyens de la mission française.

Le Père entreprit en France des négociations qui aboutirent à l'armement d'un bâtiment de 500 tonneaux, l'*Amphitrite*, par Jean Jourdan de Grouée, riche négo-

çant de Paris — l'un des fermiers de la manufacture royale des glaces, prétend Pelliot — auquel le missionnaire avait assuré devoir trouver en Chine un débouché à son commerce. Outre une quantité importante de glaces, de présents de toutes sortes, de marchandises hétéroclites, le navire commandé par le chevalier de la Roque, portait les espoirs de plusieurs missionnaires, d'un physicien, d'un horloger et d'un peintre italien. Gio Ghirardini, cet artiste, a laissé un récit extrêmement pittoresque du voyage de La Rochelle à Canton, qui ne dura pas moins de huit mois, et des réceptions faites, tant aux missionnaires de la Foi, qu'au « premier vaisseau français qui soit jamais venu en Chine ». Ghirardini ne tarit pas d'éloges en parlant des Chinois; ceux-ci lui apparurent « fort bonnes gens, civils, polis, d'une humeur douce et paisible ». « Les valets — ajoute-t-il — sont humbles et soumis; les grands seigneurs honnêtes et prévenants »¹.

L'*Amphitrite* pour le retour, chargea surtout des soies et des soieries; la cargaison laissa cinquante pour cent de bénéfiques aux intéressés, ce qui sembla fort appréciable.

L'accueil très favorable en Chine, le profit des ventes, firent un succès à l'entreprise. Le commerce entre la France et le Céleste Empire se trouvait amorcé; la première Compagnie de Chine, non pas en nom, mais en résultats, était créée.

Les Français d'ailleurs arrivaient fort tard pour briguer une part du commerce d'Extrême-Orient; ils n'y occupèrent jamais une place importante. Les Portugais, établis depuis

1. GHIRARDINI, *Relation du voyage fait à la Chine en 1698*, Paris, 1700 et à Nantes, chez Jacques Mareschal. Le duc de Nevers avait connu l'habileté de Ghirardini en Italie et l'avait attiré en France. Le peintre ayant travaillé pour les Jésuites de Nevers et à la maison professe de Paris, le Père Bouvet invita cet artiste à le suivre à la cour de Kang-Hi pour y représenter les mystères de la religion chrétienne.

On possède, en outre, de ce voyage de l'*Amphitrite* un récit dû à l'enseigne de Lagrange, reproduit par MADROLLE dans son ouvrage : *Les premiers voyages français à la Chine, 1698 à 1719*, Paris, Challamel, 1901. — Pour s'être intéressés à ce sujet, citons Savary des Bruslons sur lequel nous reviendrons et Paul PELLIOT dans : *Le premier voyage de l'Amphitrite* Geuthner, 1930.

1511 à Malacca d'où ils surveillaient le détroit, étaient arrivés dès 1514 à Canton. Les Hollandais occupaient l'Insulinde, construisaient, en 1619, Batavia, entrepôt de la célèbre Compagnie des Indes Néerlandaises, et quelques années plus tard, restaient seuls maîtres du négoce avec Formose et le Japon. Les Anglais étaient à Canton depuis le milieu du xvii^e siècle.

Jusque-là, pour ainsi dire, personne en France n'avait envisagé sérieusement de nouer des relations suivies avec ces régions. Richelieu porte ses ambitions coloniales sur la côte occidentale d'Afrique et le Nouveau-Monde; les navigateurs en quête d'aventures, pensant la route au delà des Indes trop difficile ou trop bien gardée par les Anglais et les Hollandais, se bornent à chercher un accès vers la Chine, à travers le continent américain du nord. Mazarin songe davantage et plus utilement à développer l'empire colonial de la France; mais, de fait, il est absorbé par la politique intérieure.

Le commerce de la Chine avait été compris dans les concessions reconnues aux compagnies françaises d'Orient. Celles-ci avaient obtenu, comme champ d'action, cette vaste étendue de côtes et d'îles s'étendant du Cap de Bonne-Espérance à l'extrémité septentrionale des mers de Chine; mais aucune n'avait fait usage des libertés concédées. Il fallut la pression du gouvernement royal pour que la Compagnie, dite des Indes Orientales — fondée en 1664 par Colbert — consentit à aliéner à un groupe de particuliers le commerce des mers de Chine.

Jean Jourdan s'était adjoint en effet six autres hommes d'affaires de Paris qui obtinrent, le 4 janvier 1698, par convention amiable de la Compagnie des Indes Orientales, « communication de son privilège » pour deux voyages à la Chine².

2. Les premiers associés de Jourdan furent : de Coulange, Pecquot de Saint-Maurice, du Coudray, Carlier, Boutin de Coulcon et Daulmay. Plus tard,

La première entreprise ayant réussi, pour donner plus de prestige au deuxième voyage de l'*Amphitrite* et faciliter ainsi la souscription du capital, l'association Jourdan, Coulange et C^e fut érigée par le roi en *Compagnie de la Chine*. Le souverain accordait aux actionnaires le principe du commerce à la Chine durant le temps restant à la concession de la Compagnie des Indes Orientales (jusqu'en 1715) dans les mêmes droits et prérogatives que celle-ci, c'est-à-dire en privilège exclusif. Le nombre des expéditions pour les deux ports de Canton et de Ning-po restait libre — Ning-po avait été ouvert durant un temps; mais, en réalité, Canton seul était accessible au trafic des Européens, — la traversée était fixée par le Cap de Bonne-Espérance, les retours devaient s'effectuer à Port-Louis et à Nantes (Traité du 23 octobre et arrêt du 9 novembre 1700).

L'*Amphitrite* fit son deuxième départ de Port-Louis, en mars 1701, avec le capitaine Froget de la Rigaudière et un équipage constitué en Bretagne³.

Dès cette époque, les difficultés financières de l'entreprise à la Chine ne laissaient pas d'inquiéter les actionnaires.

Saint-Malo était encore le foyer des armateurs les plus entreprenants du royaume, des corsaires les plus hardis, des trafiquants les plus expérimentés. Noël Danycan, sieur de Lépine, un des principaux et des plus riches négociants de la cité, déjà connu du secrétaire d'Etat à la Marine, Pontchartrain, et de Jourdan, pour avoir accepté une direction dans la Compagnie de la Mer du Sud, formée à Paris

à cette société de Paris s'adjoignirent : Demons, Demoustoir, le malouin Magon de la Chipaudière, de Vanolles, de la Houssaye, et d'autres.

3. Les Archives Nationales conservent le journal de ce voyage par le lieutenant Bouvet de la Touche. Il est donné par Madrolle dans son ouvrage déjà cité. Lors de son premier voyage, l'*Amphitrite* avait laissé à Canton une mission commerciale dirigée par Benac. Cette mission fut relevée en 1701, par Fitz-Gerald, secondé par Pechberty, Martineau, France, et quatre commis; elle fut suspendue faute d'expéditions régulières, mais laissa tout au moins une empreinte et la suprématie de notre langue à Canton.

en septembre 1698, fut sollicité de prêter son concours à la Compagnie de la Chine.

Danycan donna son adhésion à Pontchartrain, et le 7 novembre 1701 fut signé, entre Paris et Saint-Malo, un accord pour conduire, sous de nouveaux auspices, les destinées de la Compagnie de la Chine.

Nous avons cherché à connaître les Malouins qui s'associèrent à Danycan dans cette opération. Tandis que les documents de l'époque révèlent plusieurs membres du consortium Jourdan dans les entreprises de la Mer du Sud, Danycan, avec un certain Natale Stephaniny, semble assumer seul les responsabilités de l'association de Saint-Malo.

Nous avons cependant noté, faisant encore partie de celle-ci comme directeurs, les sieurs Landais, de Pléneuf et de Saint-Sulpice; ce dernier, ordonnateur de la Marine à Saint-Malo. Il est permis de supposer que d'autres armateurs et trafiquants malouins de ce temps, les Porée de la Touche, les Jolif, les Magon de la Lande, les Loquet de Granville, les Bourdas, les Rouzier, les Le Fer de Beauvais... n'y restèrent pas étrangers.

Jourdan et Danycan, chacun fondé de son association, participaient aux frais de la Compagnie pour une moitié. Saint-Malo était chargé des armements et affréta aussitôt deux bâtiments : Le *Chancelier* et le *Saint-François* dont la mission était d'assurer à Canton le retour de marchandises que les agents commerciaux dirigés par Benac y gardaient entreposés.

Cette expédition fut pour les Malouins une grosse déconvenue ; les marchandises de Canton leur avaient été comptées par Jourdan pour 250.000 livres et elles parvinrent à peine à rembourser l'armement⁴. La Compagnie de

4. Le capital de la nouvelle association avait été porté à 1.600.000 livres. Pour une moitié, le compte de la Société de Saint-Malo s'établit ainsi :

Armement du 2 ^e voyage en cours de l' <i>Amphitrite</i>	186.736 livres.
Sa cargaison	363.264 —
Marchandises laissées à Canton.....	250.000 —
	800.000 livres

Saint-Malo accusa celle de Paris de l'avoir trompée par une évaluation exagérée. De graves malentendus s'en suivirent, ainsi que des procès qui durèrent encore après le décès de Danycan. D'ailleurs, les intérêts de Paris et de Saint-Malo dans les opérations de la Mer du Sud et de la Chine, étaient mêlés au point qu'ils formèrent un enchevêtrement inextricable⁵.

En 1704, Paris cède définitivement ses droits sur la Chine à Saint-Malo qui recueille ainsi la conduite et la régie de l'affaire et, en octobre 1705, le roi accorde officiellement son patronage à la Compagnie.

Cependant, les spéculations dans la Mer du Sud que nous appelons le Pacifique, attiraient bien autrement l'attention de Danycan que les voyages à la Chine.

On s'imagine difficilement l'attrait qu'exerça alors, sur les hommes d'affaires, les richesses du Nouveau Monde, lorsqu'après le développement des colonies espagnoles et portugaises, elles commencèrent à être connues et exploitées. Il y avait des fortunes immenses à gagner en troquant les produits de la France contre l'or et l'argent de ces régions.

Au commencement du XVIII^e siècle, pour ne pas concurrencer son alliée et respecter les conventions avec celle-ci, la France interdit toute opération commerciale dans les dépendances espagnoles des côtes du Pacifique; restaient aux trafiquants la liberté des échanges avec les pays indépendants et la découverte des terres nouvelles. Mais, aucune interdiction, aucune sanction, ne put arrêter l'entraînement des spéculateurs vers le Chili et le Pérou; les navigateurs bravèrent toutes les oppositions qui prétendaient contrarier leurs entreprises et cette obstination s'observe même de la part des compagnies marchandes tenant leur commission du gouvernement royal. Dahlgren a montré, d'après

5. VOIR DAHLGREN, *La France et les Côtes de l'Océan Pacifique. Le commerce de la Mer du Sud*, Paris, Champion, 1909.

des documents de première main, les subterfuges, les intrigues, les influences et les compromissions mis en jeu pour échapper à la surveillance des agents de Pontchartrain.

La Chine qui offrait, somme toute, des risques et des profits aléatoires, servit uniquement de prétexte à l'armement et pour abandonner la route du Cap, on déclara les passages de la mer des Indes hérissés d'obstacles. Des vaisseaux, des escadres furent équipés à Saint-Malo à destination de la Chine et ne dépassèrent point les côtes de l'Amérique septentrionale. Danycan, mettant ses intérêts personnels au-dessus de ceux de la Compagnie qu'il représentait, délaissa le trafic des mers orientales et, pour cette destination, se contenta de consentir des autorisations provisoires à des entreprises privées.

Du Fresne de Francheville, pour ainsi dire contemporain des événements que nous relatons, puisqu'il écrit en 1746, dit que la Compagnie Royale de la Chine se borna à cinq voyages à Canton, parmi lesquels il fait figurer un troisième voyage de l'*Amphitrite* et celui du *Grand-Dauphin*⁶. Nous avons trouvé trace indiscutable de cette expédition de l'*Amphitrite* mise en doute par plusieurs auteurs⁷. Quant au *Grand-Dauphin*, il fut — d'après les Archives de Saint-Malo — armé par Guillaume Rouzier. Son retour, en octobre 1713, fit un certain bruit; il portait un tel chargement de soies et de soieries, que l'industrie française s'en émut et obtint aussitôt du roi l'interdiction de nouvelles importations de ces matières, grave préjudice causé au commerce de la Chine et des Indes. Madrolle, sérieusement renseigné, ne met au compte de la Compagnie de la Chine, après le deuxième voyage de l'*Amphitrite*, que le *Chancelier* et le *Saint-François*, déjà mentionnés ici. « Le Pouvoir

6. DU FRESNE DE FRANCHEVILLE, *Histoire de la Compagnie des Indes*, Paris, de Bure.

7. C'est à M. Buffet, élève à l'école des Chartes, que nous devons de savoir que l'*Amphitrite* repartit du Port-Louis, à la Chine, au début de novembre 1704 (Arch. Port de Lorient, 1 E 4 10, fol. 292).

Royal, après avoir attendu, dit-il, dix années, le départ de nouveaux affrètements pour l'Extrême-Orient, déclara la Société déchue de son monopole ». Nous avons des raisons d'appuyer son assertion et pensons que les treize navires qui firent voile pour la Chine, de la fin de 1702 à 1712, et dont nous donnons l'état en appendice, sont dus à des entreprises privées, décidées avec le consentement de la Compagnie, ou même sans son consentement⁸.

D'autres expéditions ont peut-être échappé à l'attention du gouvernement royal, ne laissant aucune trace dans les archives. Vu que la cession provisoire du privilège se payait fort cher, d'autres navires ont pu se passer de l'autorisation régulière. Le *Solide* voulut éviter ces obligations onéreuses; nous le savons par un procès que lui intenta la Compagnie de Saint-Malo.

Durant la période que nous venons d'étudier, les départs pour la Chine se firent de Saint-Malo, Brest ou Port-Louis; les retours s'effectuèrent généralement, dans les mêmes ports et à Nantes.

Savary des Bruslons a donné la liste des marchandises envoyées à la Chine sur l'*Amphitrite*, à l'occasion du voyage de 1701. Cette nomenclature est assez curieuse, on y trouve des armes à feu, des livres (Bibles, Nouveaux Testaments...), des estampes (de Poussin, Le Brun, Coypel fils, Mignard...), des lustres, girandoles, camelots de Bruxelles et d'Amiens, pendules et montres, tapisseries de verdure, cire d'Espagne, lunettes d'approche, tabatières d'argent et d'émail, étuis à ciseaux, boîtes d'ivoire, instruments de mathématiques, boussoles, cadrans astronomiques, compas de marine, niveaux d'eau, instruments à dessiner, une lunette à sept pieds, des cristaux taillés et gravés d'Alle-

8. Pour l'état d'armements que nous produisons en appendice, les sources manuscrites ont été principalement les Archives du Port de Lorient, d'Ille-et-Vilaine (fonds Danycan), de Saint-Malo, et les renseignements fournis par la correspondance que nous publions.

magne, cristaux de Paris, des caisses de liqueur, du corail rouge, de l'argent en lingots, piastres et réaux..., etc., etc.

A son retour, l'*Amphitrite*, avec une quantité assez importante de soies, portait des cuivres, de la toutenaque, du thé, du sucre candi, du camphre, du poivre, de la canelle, du galanga, de l'esquine, des bois, quelques pains d'or, des cheveux, lits brodés, robes de chambre pour hommes et femmes, des objets de curiosité en petit nombre (paravents, papiers dorés, éventails, cabarets, ouvrages de laque et de vernis, porcelaines, tabatières...), enfin, des bibelots de pacotille (ivoires, cristaux, vases et divinités de jade...) ⁹.

Pour la première fois, nous voyons ces objets d'amateur sur un navire français. Le goût des choses de la Chine s'était cependant répandu dès la majorité de Louis XIV, grâce aux importations des Hollandais, importations qui coïncidèrent avec la révélation des mœurs d'Extrême-Orient à laquelle contribuèrent les missionnaires envoyés par le roi et accrédités à Pékin.

L'art chinois, l'histoire et la littérature du Céleste Empire furent l'objet d'un sentiment de vif intérêt. Cet engouement, cette mode, dura en France tout le xviii^e siècle.

On faisait preuve de beaucoup de courtoisie en offrant, comme présent, à un haut personnage dont on souhaitait les faveurs ou dont on était l'obligé, un meuble de la Chine. Pour Beauvais et Aubusson, les dessinateurs figurèrent des scènes chinoises; les peintres les plus renommés : Boucher, Watteau, Christophe Huet, Peyrotte... livrèrent leur pinceau à des « chinoiseries ». De la chinoiserie, on passa à la « singerie » dont des exemples typiques subsistent de nos jours à l'Hôtel de Rohan et à Chantilly. Les princes

9. SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire Universel de Commerce*. Edition de 1730, III, col. 629 et Edition de 1759-1765, V, col. 1575. — Le sieur de Livier, ancien gouverneur de Pondichéry, rend compte aux administrateurs de la Compagnie des Indes, d'un voyage qu'il fit en Chine en 1718 pour connaître l'utilité du commerce dans ce pays; on s'y reportera avec intérêt (Chambre de Commerce de Nantes, C 749).

et riches financiers voulurent avoir dans leur demeure un cabinet et, dans leur parc, un pavillon chinois.

Nous reviendrons plus loin sur les principaux articles d'échange qui permirent de soutenir les expéditions de la Chine.

Dans les conditions défavorables pour le commerce en Extrême-Orient où se prolongeait l'association Danycan, le gouvernement royal, avant même l'expiration du privilège de celle-ci, encouragea la fondation d'une nouvelle société. Du Coudray, l'adversaire de Danycan, en prit l'initiative, groupant autour de lui cinq autres directeurs : Pecquot de Saint-Maurice, conseiller au Parlement, qui avait été directeur de l'ancienne Compagnie de Paris, Dumoulin, banquier à Paris, de la Houssaye et Béard, marchands à Rouen, et un sieur Mouchard, d'une origine inconnue.

Les Malouins se trouvaient entièrement évincés et cependant Saint-Malo resta le siège et le port d'armement de la nouvelle Compagnie.

Celle-ci fut établie par arrêt du Conseil d'Etat, en date du 28 novembre 1712. Sa Majesté l'autorisait à faire, sous le titre de *Nouvelle Compagnie Royale de la Chine*, indépendamment de toute autre Compagnie et à l'exclusion de tous, pendant cinquante ans, le commerce de Chine.

La nouvelle Compagnie obtenait de faire appareiller, dès février 1713¹⁰, deux vaisseaux qui devaient naviguer de conserve en passant par le détroit de Magellan. *La Madeleine*, capitaine Pons-Gilles, par suite d'avaries dans la Mer du Sud, dut abandonner l'expédition; le *Martial*, capitaine La Ville-Collet, parvint à Canton et accomplit son voyage

10. Arch. Port de Lorient, 1 E⁴ 19. — Dès le commencement du XVIII^e siècle, Port-Louis était un port spécialisé pour les armements du Pacifique et de l'Atlantique. Nous avons relevé plusieurs vaisseaux malouins qui partirent, comme le *Martial* et la *Madeleine*, de Port-Louis, parce qu'ils y vinrent compléter leur armement et leur cargaison.

sans incident. Ce fut là sans doute tout l'effort dont fut capable, à son tour, l'association du Coudray; difficultés financières ou errements anciens, les espérances de Pontchartrain s'évanouirent rapidement. La Nouvelle Compagnie Royale, elle aussi, ne se servit guère de son privilège que pour le céder à des navires privés qui acceptaient de se risquer jusqu'à la Chine. Nous connaissons ainsi le *Jupiter* et le *Lamoignon* qui partirent de Bayonne, le *Pontchartrain* armé par La Franquerie-Le Brun, de Saint-Malo, le *Comte de Toulouse*, par Landais, également de Saint-Malo, et quelques autres ¹¹.

L'expérience des compagnies limitées et localisées était suffisante, ces associations commerciales trop restreintes semblaient les unes après les autres, souvent faute de moyens, mais fréquemment aussi subissant pertes et embarras dus à des rivalités concurrentes, à des querelles de personnes, à l'improbité de directeurs ou d'agents.

La Chambre de Commerce de Nantes possède, de cette époque, le plan d'armement d'un vaisseau de 400 tonneaux pour la Chine que son étendue nous oblige à reporter aux pièces annexes. On y estime à cent vingt pour cent le profit sur les matières et objets exportés de France et à 600.000 livres le fond, en argent comptant, nécessaire à la cargaison de retour. Les détails de ce projet d'armement portent non seulement sur la composition de la cargaison et sur les marchandises que fournissent les escales, mais encore sur les taxes et gratifications à prévoir dans les eaux chinoises, les frais de nourriture et de logement à terre, de rafraîchissements pour la traversée..., etc. ¹².

L'année 1719 vit naître une entreprise qui donna par les ressources mises en œuvre, par son habile direction et le haut patronage qui lui était prêté, un développement inat-

11. Archives de Saint-Malo, C⁴ 275. — Madrolle et Dahlgren, d'après les Archives de la Marine.

12. Plan d'un armement, février 1715, Ch. C. Nantes, C 749.

tendu jusqu'ici au commerce des Indes et de la Chine. La seconde Compagnie de Chine à laquelle également on reprochait dans le préambule de l'Édit de Mai 1719, de « n'avoir pas fait grand usage de ses privilèges », fut unie à celle des Indes Orientales et à celle d'Occident, pour former la *Grande Compagnie des Indes* qu'on a appelée, pour la distinguer, la *Compagnie Law*, et dont les droits s'étendaient aux quatre parties du monde.

La Compagnie Law eut un immense succès de début; sa prospérité la plus grande a marqué le ministère Fleury (1726-1743); puis, par suite de circonstances nombreuses, elle a décliné, pour se débattre dans des difficultés financières insurmontables avant d'être suspendue au mois d'août 1769. Sa fondation et ses vicissitudes sont suffisamment connues pour que nous n'ayons pas à y revenir. Elle nous retient seulement par ses expéditions en Extrême-Orient et par l'influence qu'elle a naturellement exercée sur la dernière période du commerce maritime avec la Chine (1770 à 1790) que nous étudierons plus particulièrement à cause des agents commerciaux qu'on rencontre à cette époque à Canton et dont nous publions la correspondance.

Tandis que le siège administratif de la Compagnie Law est à Paris, Lorient, où s'exerce le contrôle des agents des fermes, reste le port exclusif d'armement et de retour de ses vaisseaux. Les cargaisons sont transportées à Nantes et vendues en adjudication aux entrepôts de la Chézine. Gaston Martin a donné un tableau exact et vivant de ces ventes qui attiraient des négociants de tout le royaume et parfois de l'étranger : « Nantes, devenait alors un vaste bazar où se pressaient des acheteurs aussi divers qu'étaient variées les marchandises qu'on leur offrait ». Les ventes atteignaient en moyenne dix millions par an¹³.

C'est à ces mêmes magasins que se trouvait le bureau

13. Gaston MARTIN, *Nantes et la Compagnie des Indes*, Paris, 1927.

de marque pour les marchandises prohibées¹⁴ qui y restaient entreposées jusqu'à ce qu'elles fussent réexportées et vendues à l'étranger : Angleterre et Hollande principalement.

Nantes perdit beaucoup au transfert des ventes à Lorient en 1733.

Les Archives de Saint-Malo et de la Compagnie des Indes à Lorient, ici encore, nous ont permis d'établir la liste des bâtiments armés pour le voyage direct de la Chine. Elle débute, en mars 1720, par le départ en même temps de trois vaisseaux construits à Saint-Malo : le *Prince de Conty*, le *Maure* et la *Galatée* de 300 tonneaux, 20 à 30 canons chacun, et une centaine d'hommes d'équipage (2 mars 1720)¹⁵. Leur déchargement se fit à Lorient trente mois plus tard (juillet-août 1722) et il fallut de hautes protections pour que le Conseil d'Etat consentit à la vente des velours unis et à fleurs qu'ils apportaient en assez grande quantité.

Dans le commerce, lorsque de gros profits entrent en jeu, les règlements et les interdictions n'opposent pas des rigueurs inflexibles. Devant certaines insistances, celles-ci finissent par fléchir. On avait déjà vu le *Martial* obtenir, en 1718, du Conseil de Commerce de Paris, l'autorisation d'entrer soixante milliers de soies écruës et le *Pontchartrain* vendre sur les quais de Saint-Malo son stock de soieries au sieur de la Franquerie.

Depuis l'ouverture du commerce avec la Chine, les navires avaient été armés « en guerre et en marchandises ». Le cas échéant, ils se livraient à la course contre les ennemis de l'Etat. Dans ces lointaines contrées où la concurrence s'exerçait librement et sans contre-partie, il y

14. « Etoffes de soie pure, de soie et coton mêlés d'or et d'argent, écorces d'arbres, toiles de coton, peintes et rayées de couleur ». — Les interdictions n'eurent pas un caractère intangible; elles furent suspendues, puis reprises, s'étendirent à différents articles suivant le temps et la concurrence européenne.

15. Arch. Saint-Malo, C⁴ 247.

avait toujours par ailleurs à craindre un coup d'audace de la part des Hollandais ou des Portugais qui tenaient les principaux passages, surtout des Anglais dont la politique coloniale s'enhardit terriblement après leurs succès aux Indes. Les indigènes qui nous traitaient de barbares — sait-on jamais, entre deux peuples, de quel côté ils sont ? — nous donnaient aussi des motifs de défiance. Durant les hostilités ouvertes, les vaisseaux de la Compagnie jouaient le rôle de corsaires; ils firent parfois des prises fructueuses¹⁶. Mahé de la Bourdonnais, d'Estaing, d'Entrecasteaux, les utilisèrent en escadres; bien commandés, ils se comportaient vaillamment.

Pour se porter assistance en cas d'avaries et se donner au besoin main forte, les navires à destination de la Chine quittaient souvent Lorient de conserve, ou se rejoignaient au moins à Cadix. Depuis l'entreprise Law, la route du Cap de Bonne-Espérance avait été définitivement adoptée.

De 1720 à 1769, il y eut quelques expéditions de trois vaisseaux; mais, c'est l'exception. Les départs isolés ou par deux, sont les plus fréquents. On considérait que les cargaisons de deux vaisseaux par an, trois au plus, suffisaient au trafic du royaume; encore faut-il noter qu'une partie des marchandises arrivées en France faisaient l'objet de ventes à l'étranger¹⁷. Pour la période en question, les départs se produisirent assez régulièrement; cependant, entre 1758 et 1763, les hostilités avec l'Angleterre obligèrent la Compagnie des Indes à les suspendre.

Les armements les plus nombreux eurent lieu de 1748 à 1753 avec vingt départs et de 1764 à 1769 avec dix-sept départs.

16. Durant la guerre de sept ans, les vaisseaux de la Compagnie ne firent pas moins de 14 prises de valeur (*Arch. de la C^e des Indes* par Alex. LEGRAND). Sur les états de la Compagnie, nous avons relevé à cette époque, huit vaisseaux « pris » et deux « coulés ».

17. Nantes était en relation maritime dans le nord avec Bruges, Middelbourg, Amsterdam, Rotterdam, Hambourg, Dantzic, Drompthon, Faro et Bergen; dans le sud, avec Saint-Sébastien, Lisbonne, Séville, Cadix, Gibraltar, Alicante, Fiume... etc. (*Arch. Loire-Inférieure, Amirauté de Nantes*).

Le tonnage des vaisseaux de la Compagnie Law pour la Chine, débuta à 300 tonneaux avec les trois bâtiments sortis en 1720 des chantiers de Saint-Malo et alla toujours en progressant jusqu'à atteindre, dans les nouvelles constructions, 800 t. en 1745 (le *Philibert*), 900 t. en 1748 (le *Montaran*) et 1.000 t. en 1753 (le *Condé*). La moyenne cependant, dans les quinze dernières années, est de 900 t. Plus tard, la progression continua.

Avant qu'elle n'eut développé ses chantiers de Lorient, la Compagnie ne trouva pas seulement une aide précieuse à Saint-Malo pour la construction des vaisseaux; mais encore, elle rencontra de tous temps dans cette cité maritime, un personnel de commandement et de navigation instruit, puisant sa force dans des traditions séculaires qu'aucun autre port ne présentait en Bretagne.

Sans diminuer le rôle de Nantes qui fournit à la Compagnie des officiers de mérite en assez grand nombre, en ce qui intéresse les expéditions d'Extrême-Orient, nous avons observé des relations d'armement constantes entre Lorient et Saint-Malo. C'est sans doute en considération de leurs qualités spéciales que la Compagnie fit de si fréquentes levées de matelots au quartier de la cité malouine.

En dressant, d'après les Archives de Saint-Malo et de Lorient, la liste des vaisseaux qui ont armé pour la Chine, nous ne prétendons pas qu'aucun navire n'ait passé entre les mailles du filet que nous avons tendu sur les passages des Indes Orientales. Le privilège exclusif de Lorient pour l'armement pouvait être élargi par la faculté qu'avait la Compagnie des Indes, comme les sociétés commerciales qui l'avaient précédée, d'autoriser des armements particuliers. Dans ce cas, la concession temporaire était consentie moyennant un droit de 5 ou 10 % payé sur les profits. « Quelques particuliers, dit du Fresne de Francheville, ne laissèrent pas d'envoyer des vaisseaux dans les pays de concessions, soit en les laissant partir des ports de France

avec des congés des Amirautés pour des navigations permises, soit en les faisant partir des pays étrangers »¹⁸. L'abbé Morellet le confirme avec encore plus de précisions : « La Compagnie accordait autrefois des permissions particulières pour la Chine »¹⁹.

Ceci explique la présence à Canton de vaisseaux qui ne figurent pas sur les états de Lorient. Ce sont des cas plutôt rares.

Par ailleurs, en disant que la route de l'Atlantique avait été adoptée pour atteindre la Chine, nous n'avons pas voulu cependant affirmer que le commerce interlope fut définitivement supprimé et qu'aucun navigateur ne tentât de gagner les côtes asiatiques par la Mer du Sud.

Les quelques vaisseaux qui à cette époque partent de Saint-Malo — huit seulement figurent sur les registres parvenus jusqu'à nous — se retrouvent à Lorient trois jours plus tard. C'est là, comme il était de règle, qu'ils complétaient leur cargaison et prenaient leur commission définitive.

Nous ne croyons pas que Morlaix, ni Brest, aient fourni alors aucun armement pour la Chine. En ce qui concerne Nantes, nous avons parcouru les registres de l'Amirauté et, à part de rares congés pour les Indes ou le Bengale, les armements sont pour les îles d'Amérique ou la côte d'Afrique.

Les vaisseaux pour Canton ne touchaient pas généralement aux Indes françaises. Des particuliers faisaient le commerce de l'Inde à la Chine²⁰. Pour cela, il fallait d'assez gros capitaux et des navires capables de résister aux typhons. Par cette voie détournée pouvaient parvenir également en France des produits de la Chine; l'île de France

18. *Histoire de la Compagnie des Indes*, 1746.

19. Abbé MORELLET, *Mémoire sur la situation actuelle de la Compagnie des Indes*, Paris, Desaint, 1769.

20. « Les particuliers qui font, de l'Inde, le commerce de la Chine pour faire leurs retours dans l'Inde, n'ont à essayer qu'une concurrence entre eux, parce que les Compagnies ne font pas ce commerce » (Morellet).

constituait une sorte d'entrepôt et de relais maritime entre la métropole et l'Extrême-Orient.

Le *Mémoire* de l'abbé Morellet représente l'étude la plus approfondie et la plus sérieuse faite au xviii^e siècle sur les opérations de la Compagnie Law; on y vient forcément lorsqu'on aborde la question des profits aux Indes et à la Chine, d'autant que les archives administratives n'existent plus.

Morellet, dans ses observations critiques, se montre partisan du commerce en Chine qui, d'après lui, n'a jamais nécessité l'aide du trésor royal et a, dans les années difficiles, maintenu les profits de la Compagnie à un niveau encore favorable. Il faut, par ailleurs, se souvenir que les attaques de l'auteur visent le monopole commercial et son argumentation tend à ramener un régime de liberté. « On convient communément, rapporte-t-il, que le Commerce de Chine est de tous ceux qu'embrasse le privilège exclusif de la Compagnie, le plus facile et le plus susceptible d'être fait par des particuliers. Si l'on a cru nécessaire de le réunir à la Compagnie, ça été uniquement pour compenser, par de gros bénéfices, les dépenses qu'entraîne l'administration des autres concessions. On n'a point à y entretenir d'établissement coûteux. Les commerçants européens ne sont point obligés de tirer des marchandises de l'intérieur. La ville de Canton est un marché considérable; les nations qui y sont admises, y vivent et y contractent sous l'autorité des lois du pays. Les contestations auxquelles leur rivalité peut donner lieu ne s'y décident point par la force: elles ne se combattent que par les efforts de l'industrie... ». Théorie opposée à celle de Dupleix qui avait affirmé que le commerce d'une compagnie concessionnaire ne peut se soutenir que par l'exploitation d'un territoire susceptible de produire et capable d'alimenter lui-même le commerce sans export de matières d'or et

d'argent²¹. En Chine, tous les achats se négociaient en valeur monétaire; les paiements s'effectuaient aux livraisons; pour les soies de Nankin et les étoffes de soie, il fallait même faire l'avance des deux tiers cent jours à l'avance.

Toujours d'après Morellet, dans la période de 1725 à 1743, lorsque le commerce ne fut troublé par aucune guerre en Europe ni en Orient, les retours de Chine, bénéfiques seuls d'achat à la vente en France, donnaient plus de 141 %, tandis que les retours de l'Inde donnaient environ 95 %. Pour la dernière période de la Compagnie, de 1764 à 1769, les marchandises de la Chine rapportèrent 85 puis 68 %; celles de l'Inde, 88 puis 58 %. C'était tout de même lucratif ! mais pas suffisamment encore pour faire face aux obligations du capital engagé.

Sur les marchandises d'envoi, on comptait un bénéfice de 25 à 35 %.

Pour monter une expédition, il fallait un million de marchandises et de fonds par vaisseau, plus 220.000 livres pour l'armement.

La concurrence anglaise, après le traité de Paris, devint encore le plus sérieux obstacle pour la Compagnie; tous les voyageurs et les trafiquants en font la remarque et restent péniblement impressionnés devant l'essor du commerce oriental de l'Angleterre à cette époque.

A la date du *Mémoire* de Morellet, la Compagnie anglaise accaparait tout le trafic à Canton en y envoyant des fonds considérables, de façon à se rendre maîtresse de tout le marché. La seule année 1769, ses achats en Chine s'étaient élevés à vingt-deux millions. « On ne peut former des cargaisons pour l'Europe, qu'en achetant des Anglais eux-mêmes leurs propres marchandises à un prix exorbitant, et avec 30 % d'augmentation sur les prix initiaux »; toutes

21. A. MARTINEAU, *Dupleix*, 1931.

choses, que les Anglais achetaient avec les revenus des provinces conquises sur le domaine français de l'Inde.

Le retour à la liberté des échanges, après la suspension de la Compagnie des Indes, n'améliora pas notre situation en Chine. La France gardait Pondichéry et Chandernagor, sans parler des comptoirs secondaires; mais l'Inde restait plus agitée que jamais et notre commerce manquait d'impulsion. Les Anglais ne furent alors concurrencés que par les Hollandais.

Depuis les voyages de l'*Amphitrite* et durant le monopole de la Compagnie Law, la nature des objets du trafic avec la Chine, n'a guère changé. L'armateur nantais, J. de Montaudouin en 1755, l'encyclopédiste Savary des Bruslons en 1765, le voyageur Sonnerat en 1714, nous renseignent à ce sujet²². Soies et étoffes de soie, thés, porcelaines, fournissent le gros de la cargaison des retours.

22. Les renseignements de Montaudouin ont une particulière valeur, car cet armateur avait assisté à Nantes aux ventes des cargaisons de la Chine. Voici ce qu'il écrit en 1755 : « La Chine fournit de grandes quantités de soie, d'étoffes de soie, de coton, de toile de coton, de camelots, du chanvre, des toiles de chanvre, de l'or très fin et en quantité de l'étain, de l'acier, du fer, du cuivre, des pierres précieuses, de l'azur, de très beau marbre, des bois d'Aquila, de rose, de Brésil, et d'ébène, du thé, du musc, du sucre et du gingembre, de l'ambre jaune et rouge, du vif-argent, du radix-china et de la rhubarbe, des porcelaines de toutes espèces, des ouvrages vernissés en quantité. Les principales marchandises à fournir sont des épiceries et surtout du poivre, des toiles de plusieurs sortes, des draps, des serges rares, des étamines de différentes couleurs, rouges, bleues, noires, des dents d'éléphants et du bois de santal, de l'ambre et du corail paille rouge, de l'argent pour se procurer de l'or ». Tiré de Gaston MARTIN, *Nantes et la Compagnie des Indes*, Paris, 1927.

« A l'égard des marchandises étrangères propres au commerce de Chine, l'argent en est comme la base, soit en piastres qui viennent du Mexique, soit en barres comme celles que les Hollandais tirent du Japon. Les Chinois qui n'en ont point l'estiment beaucoup et l'échangent volontiers contre leur or et leurs meilleures marchandises ». SAVARY. Edition 1750-1765, tome V. - Ailleurs, le même auteur cite pour l'importation en Chine, les objets suivants qui peuvent s'ajouter à la nomenclature de Montaudouin : « Les Européens apportent encore à Canton des grandes horloges et des montres de poche, miroirs de toutes sortes, instruments de mathématiques, étuis d'Angleterre, crayons, papiers, différentes sortes de galanteries tant à l'usage du sexe que des hommes, des boissons, surtout du vin » et il ajoutait : « une bonne partie des dites marchandises est distribuée en présents aux mandarins du Gouverneur ». ID.

Consulter également à ce sujet, SONNERAT, *Voyages aux Indes Orientales et à la Chine de 1774 à 1781*, Froulé, Paris, 1782.

On ne sait, à vrai dire, ce qui a fait le succès des soieries de la Chine, si c'est simplement le goût de l'exotisme, l'éclat de leurs couleurs, ou le lustre qu'elles conservent, car celles d'Italie étaient de qualité bien supérieure. La robe de soie qui est presque un vêtement national, a développé cette industrie en Extrême-Orient. Le Japon et le Bengale fournissaient également cet article.

Il fallait dans les envois pour la France, distinguer la soie crue destinée à la couture et à la filature d'étoffes communes, de la soie écrue tirée du cocon et vendue sans apprêts. Les étoffes étaient unies ou mêlées de fils d'or et d'argent; on fabriquait, en outre, des brocards à fleurs, des velours, pannes, satins, damas, crépons, taffetas... Les soies du Tche-Kiang, de Nankin et de Kouang-Toung (Canton), étaient réputées les plus belles. Presque toutes celles, écruées ou manufacturées, dont les vaisseaux se chargeaient, étaient tirées de la province dont cette dernière ville était la capitale. Durant tout le XVIII^e siècle, par mesure de protection pour l'industrie du royaume, les soieries furent plus ou moins frappées d'interdiction ou de droits restrictifs; mais, elles parvenaient quand même en France tout au moins pour être entreposées.

La variété des thés de Chine est si grande que c'est à s'y perdre; les thés verts et les thés noirs portaient une infinité de désignations suivant l'origine, la qualité ou la préparation. Les Chinois conservaient jalousement le secret de certaines mixtures; ainsi le thé Bouy, très prisé à l'exportation, s'obtenait au moyen de substances qui corrigeaient le manque de ton, l'astringence et l'âcreté du thé vert naturel. Sonnerat, qui avait séjourné assez longtemps en Extrême-Orient, attribuait la différence entre les thés du commerce à la seule préparation qu'ils avaient subie. « J'en ai trouvé six espèces, disait-il, mais, il n'y en a qu'une répandue dans l'Empire. Les thés des provinces méridionales sont préférables. La manière de les recon-

naître demande une grande habitude. Les cargaisons sont presque toutes de thé Bouy ».

On rapporte à la Compagnie des Indes Néerlandaises le mérite d'avoir importé, pour la première fois en Occident, du thé, à Londres, en 1652. De là, l'usage s'en est répandu rapidement en Europe et dans le monde entier. Il était apprécié à Paris, peu de temps après son introduction en Angleterre. Mazarin, en prenait dit-on, pour se préserver de la goutte.

De Chine, se produisit un trafic de thé très important. On n'en faisait que peu d'usage en Italie, en Espagne et en Portugal, au contraire des pays du nord où les boissons chaudes sont recherchées. Les Hollandais se chargeaient d'approvisionner le Danemark, la Suède et les Pays-Bas. Les Anglais avaient établi chez eux de tels droits à l'importation de cette denrée que c'était la porte ouverte à la fraude venant de France. « Les thés sont vendus à des négociants français qui eux les introduisent comme ils peuvent et à leurs risques en Angleterre »²³.

Paul Jeulin, dans son étude très documentée sur le grand port de la Loire, montre l'Angleterre « s'approvisionnant partiellement de thé à Nantes » ; c'est une moyenne de 250 à 300 milliers de thés qui s'y vendaient entre 1730 et 1743²⁴.

A cette époque, Trochon à Nantes, Guilloton à Morlaix, font de grosses expéditions, au delà de la Manche. Ce dernier estime le bénéfice à 18 %, ce qui, sans compter les risques, est modeste pour une denrée coloniale — de seconde main, il est vrai, — mais, offre un sérieux avantage, car : « on est toujours sûr d'écouler sa marchandise » écrivait-il²⁵.

Les armateurs nantais des Antilles se chargeaient volontiers aussi, et en dépit des prohibitions, de thés pour la

23. MORELLET.

24. PAUL JEULIN, *L'évolution du Port de Nantes*, Presses Universitaires, 1929.

25. SÉE, *Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Hachette, 1925.

Louisiane et les colonies anglaises d'Amérique. Il faut dire qu'alors la contrebande était presque un trafic reconnu par l'Etat.

Le thé a constitué, peut-être, le principal commerce de Chine et qui ne s'est jamais ralenti, bien que la France elle-même n'en ait point été un gros consommateur. Un contradicteur de Morellet disait à ce propos que le commerce des thés restait indépendant de l'état intérieur de la France « parce que le royaume en consomme très peu ».

Les porcelaines qui eurent, un certain temps, beaucoup de vogue, éprouvèrent de bonne heure des difficultés de placement. Et d'abord, il en était fabriqué dans tout l'Orient; il s'en faisait assurément de très belles en Chine, mais l'Europe recevait des poteries des Indes, du Japon, du Siam et de la Perse. Les marchés en furent abondamment pourvus. En Chine, poteries et porcelaines, étaient façonnées de terre blanche ou plutôt de pierre molle. Des carrières du Kiang-Si sortaient les plus fines et les plus estimées : jaunes, grises, blanches peintes en bleu. Leur beauté vient de la finesse de la matière, du poli, du dessin, de la vivacité des couleurs et de l'élégance des formes. Les plus célèbres étaient peut-être celles de King-Te-Cheng, dans le Kiang-Si. Les provinces du Fou-Kien et de Kouang-Toung en exportaient également.

Les Hollandais contribuèrent à inonder l'Europe de porcelaine chinoise. Après avoir exporté celle qu'ils trouvaient sur les marchés d'Extrême-Orient, ils en commandèrent dans les pays d'origine avec des décors spéciaux. Puis, après avoir dénaturé la porcelaine de Chine, on se mit à l'imiter ou tout au moins à décorer les produits locaux de motifs et de personnages chinois. La France suivit cet exemple. « Il y a quinze ou vingt ans, note Savary des Brulons (1762), qu'on a commencé en France à tenter d'imiter la porcelaine de Chine ». Cet art s'exerçait à Rouen, à Passy et à Saint-Cloud avec une certaine adresse.

Des amateurs trouvaient que ces productions égalaient celles de l'Extrême-Orient et pouvaient passer pour étrangères : « Les porcelaines de Kiang-Si — disait-on — ne sont pas plus parfaites que celles de France »²⁶.

Les imitations de poteries, sans parvenir en réalité à cette perfection, furent assurément plus heureuses que les Nanking et les Peking, étoffes de coton et de soie, fabriquées en France²⁷.

On pense aisément que la vulgarisation des plus belles productions de la Chine faussa le goût du commun des Français et amena la mévente des objets exotiques, sans compter que dès le commencement du xviii^e siècle, la surproduction se faisait sentir. La vente à Nantes n'en était pas toujours aussi aisée qu'on pouvait le croire. Les directeurs de la Compagnie, se plaignaient, en 1726, que les tasses, soucoupes et théières étaient adjudgées à fort bon marché; même, disaient-ils : « Nous avons cessé la vente des plats et compotiers; on les demandait au prix qu'ils coûtent à la Chine »²⁸.

Les cabinets, les éventails, les réchauds à fumer, les petites pagodes, les cabarets vernis, trouvaient acquéreurs parce qu'ils figuraient en quantité très restreinte.

Aussi, ne faut-il pas s'étonner d'entendre quarante ans plus tard, Savary déclarer : « Le commerce que les Européens font avec les Chinois est aujourd'hui fort borné. Depuis qu'on a transporté en Europe une prodigieuse quantité de porcelaines et d'ouvrages vernis, surtout depuis que les Européens se sont adonnés à imiter ces ouvrages,

26. Tout en confirmant la Manufacture Royale de Porcelaine dans les privilèges que la supériorité de ses ouvrages lui avaient mérités, un arrêt du Conseil, en date du 15 février 1766, permit, dans toute l'étendue du Royaume, la fabrication des porcelaines à l'imitation de la Chine, tant en blanc, que peintes en bleu et blanc et en camaïeu d'une seule couleur... à charge par les entrepreneurs de graver au revers de chaque pièce les initiales de leur nom ou une marque déterminée (Arch. Loire-Inférieure, C 25).

27. En ce qui touche aux soies, thés et porcelaines, voir de Francheville, Morellet, Savary, Sommerat, Cordier, G. Martin, Sée, Joulin.

28. G. MARTIN.

toutes les marchandises de ce genre ont beaucoup perdu de leur ancien prix. D'un autre côté, nos marchandises d'Europe sont tombées dans le même décri à la Chine. Français et Anglais y ont porté tant de cristaux, de sabres, d'armes à feu, de lunettes, de télescopes, de montres et de pendules, qu'il y a aujourd'hui fort peu de profits à faire sur ces choses »²⁹.

Dès lors, les-retours de Canton durent se soutenir avec les thés, pour une moitié ou un tiers, les épices, les bois de teinture et de marqueterie, de l'or et du cuivre.

Ajoutons à ce que nous avons dit plus haut, au sujet des envois de France, que le goût des Chinois pour la miroiterie ne se démentit point. Les glaces composaient principalement, on s'en souvient, le chargement de l'*Amphitrite* en 1698. Depuis, la manufacture des Gobelins ne cessa d'en expédier en Chine. Par contre, les Français ne réussirent pas à faire apprécier leurs tapisseries. En janvier 1788, on en exposa quelques pièces à Canton, dans la galerie de la factorerie; mais, elles n'eurent aucun succès.

Haumont du Tertre qui arrivait de Chine la même année, écrivait que les glaces des Gobelins étaient de tous les produits de nos arts, celui dont les prix se soutiennent le mieux. « Il est des circonstances dans lesquelles une glace, ou pour mieux dire deux glaces — car les Chinois ont la manie de tout acheter en double — se vendent à des prix considérables³⁰ ». Le roi en envoya en présent à l'empereur. Pour leur part, les Anglais en expédiaient aussi en grand nombre.

29. SAVARY DES BRUSLONS, *Commerce des Européens à Canton*, tome V, éd. 1765.

30. B. N. nouv. acq. fr. 9347. — Haumont apprend que la Compagnie française envoya, par l'expédition de 1788, trente-six glaces de seconde et de troisième grandeurs qui trouvèrent acquéreurs à 20.000 piastres. Au XVIII^e siècle, la piastre d'Espagne valait 5 livres 6 s., argent de France et le taël 7 livres 10 s. Un règlement des autorités cantonaises fixait la piastre d'Espagne comme seule monnaie d'échange pour les Européens, tandis que les nations asiatiques commerçaient par voie de troque.

C'est en juin ou juillet que l'expédition annuelle de Chine faisait le plus souvent son retour à Lorient. Dès qu'ils étaient en vue de Belle-Isle ou de Groix, les navires étaient signalés au bureau du port. Même lorsqu'ils naviguaient de concert, les vaisseaux arrivaient parfois à quelques jours d'intervalle ; mais, dès que le premier bâtiment pouvait être accosté, le commissaire des ventes faisait publier, par affiches et circulaires, les marchandises dont l'expédition était chargée, afin que les négociants de la province et du royaume en fussent informés sans retard. On ne jugera pas superflu d'apporter ici le texte d'une de ces circulaires.

COMPAGNIE DES INDES ³¹

Chargement des vaisseaux le *Penthièvre*, le *Berryer* et l'*Eléphant* venant de la Chine; le premier arrivé au port de l'Orient, le 13 juin 1765, les deux autres attendus.

Savoir :

- 1.273.336 Livres Thé Bouy.
- 16.015 Livres Thé Camphou.
- 7.646 Livres Thé Pékao.
- 7.571 Livres Thé Saotchaon.
- 176.733 Livres Thé vert supérieur.
- 69.477 Livres Thé vert Toukay.
- 8.304 Livres Thé vert Toukay supérieur.
- 5.428 Livres Thé Haysven.
- 3.461 Livres Thé Haysven Squine.
- 76.819 Livres bois de Sapan.
- 62.218 Livres Esquine.
- 440 Livres Rhubarbe.
- 14.758 Livres Soie écrue de Nankin.

31. Arch. du Port de Lorient, 1 P² 78, pièce 43.

239 caisses de porcelaine bleue et blanche, contenant,

savoir :

10.850 Tasses et soucoupes.

2.395 Gobelets et soucoupes.

360 Sucriers et soucoupes.

433 Theyeres grises.

2.202 Bolles et soucoupes.

43.735 Assiettes plates.

12.944 Assiettes creuses.

1.797 Saladiers.

3.283 Compotiers de deux grandeurs.

202 caisses de porcelaine de couleur, contenant,

savoir :

5.220 Tasses et soucoupes.

16.306 Gobelets et soucoupes.

2.534 Bolles et soucoupes.

1.000 Beurriers et soucoupes.

CHAPITRE II

1769 à 1790

Poursuivant aux Archives de la Loire-Inférieure nos investigations dans le fonds des familles³², après diverses incursions coloniales à la Nouvelle-France et aux Iles d'Amérique³³, nous nous sommes arrêté curieusement à quelques lettres émanant d'un Nantais, François Terrien, qui, au commencement de 1774, s'embarquait à Lorient pour le Céleste Empire dans le but d'y chercher des profits commerciaux³⁴.

La rareté des documents relatifs aux opérations commerciales en Chine, est telle que nous avons cru bon de ne pas négliger les renseignements fournis par cette correspondance, bien que l'auteur — d'ailleurs encore jeune — n'y fasse pas preuve d'esprit suffisamment dégagé de soucis personnels.

Aux observations faites par François Terrien viennent s'ajouter ici celles d'un Alréen, Achille de Robien, qui a précédé Terrien à Canton, et dont le souvenir a marqué dans le comptoir de ce port, parce qu'il y a occupé le premier rang comme représentant du roi. Sa correspondance adressée à l'un de ses frères, officier du Génie militaire à Versailles, et saisie chez ce dernier en 1792, est conservée aux Archives départementales de Seine-et-Oise³⁵.

32. Arch. de la Loire-Inférieure, série E.

33. Série d'études que nous avons intitulées *Pages Coloniales* parues dans le *Bulletin des Recherches historiques de la Province de Québec* (juin 1932), la *Revue d'Histoire des Colonies* (1934), les *Bulletins de la Société Archéologique de Nantes* (1934) et de la *Société Percheronne d'Histoire et d'Archéologie* (1933).

34. E 1245.

35. E 3056.

Les lettres de Robien et de Terrien donnent un aperçu des difficultés que subit, dans la seconde moitié du xviii^e siècle, le négoce français en Extrême-Orient, par suite de la concurrence étrangère et du manque d'appui du gouvernement royal; elles montrent également les déceptions qu'éprouvèrent les juvéniles ambitions de subrécargues qui avaient pensé que la Chine d'elle-même leur offrirait des trésors capables, comme jadis, d'éblouir leurs compatriotes restés en Bretagne.

Le subrécargue est un officier commercial qui, fondé de la représentation de l'armateur et agissant au nom de celui-ci, avait autorité sur la cargaison et responsabilité des opérations concernant le trafic. Au xviii^e siècle, on disait : supercargue, terme venant directement de l'espagnol : sobre-cargo.

Pendant longtemps, la Compagnie française n'eut point d'agents sédentaires à Canton : chaque expédition amenait en Chine et ramenait en France ses subrécargues; mais quand les factoreries furent établies, ces agents restèrent sur les lieux du trafic pour assurer plus convenablement, tant la vente des marchandises expédiées, que l'achat de la cargaison de retour.

La fourniture des cargaisons, leur transport au navire, les formalités avec les autorités locales, la tenue des livres de commerce, représentaient un travail suffisant à l'occupation des subrécargues et de leurs employés durant le mouillage des bâtiments dans la baie de Canton, mouillage qui généralement se prolongeait de trois à quatre mois. Mais, quand les vaisseaux avaient levé l'ancre et que les agents commerciaux restaient à terre dans l'attente de l'expédition prochaine, ils avaient plus de loisirs qu'ils n'en souhaitaient, même pour la lecture et les distractions de Macao.

« J'ai une prodigieuse quantité de commissions et d'affaires parvenue avec les vaisseaux, disait Robien; durant

leur mouillage les occupations sont intenses ... »; il parlait de soixante-dix lettres à répondre avant le départ de l'expédition. Terrien nous le confirme : « Quel ennui, mon Dieu ! après le départ des vaisseaux, nous sommes pendant sept mois au moins les bras croisés sans avoir une seule lettre à écrire... ». Tandis que, durant l'expédition, « à peine pouvons-nous suivre la marche de l'ouvrage qui nous tombe... c'est alors, que nous passons une partie des nuits au travail des vaisseaux et l'autre partie à donner des nouvelles aux parents et amis ».

Au point de vue de la résidence et de la liberté sur le territoire chinois, les trafiquants étrangers étaient soumis à des contraintes sévères. Leurs factoreries (hangs)³⁶ étaient rangées sur la rive gauche de la Rivière des Perles et ils étaient autorisés à habiter le faubourg maritime ; mais, cette résidence n'était que tolérée. La saison des opérations commerciales passée, subrécargues et employés des compagnies devaient se rendre pour l'hivernage dans la petite ville portugaise de Macao. Si, sur cette règle, quelque relâchement se produisait, aussitôt les prescriptions étaient rappelées :

« Le gouvernement chinois, écrit en 1760 un fondé de pouvoir de M. Rothe, commence à s'arroger sur nous un empire, une autorité dont il n'y a point d'exemple dans le passé... »

« Nous ne jouissons plus de la liberté d'aller dans les rues de Canton en tous temps et à toutes heures. A notre retour de Macao, nous avons trouvé toutes nos portes du côté de la ville murées... on nous a resserrés dans une espèce d'enclos d'où nous ne pouvons sortir qu'avec la permission des corps de garde qu'on a mis aux portes. J'en conjecture que bientôt nous ne sortirons plus... »³⁷.

36. H. Cordier insiste sur l'orthographe « hong », cependant on trouve le plus souvent « häng ».

37. A Canton le 31 décembre 1760, *Lettre du sabrecargue Michel*, Archives du Port de Lorient. Correspondances 1 P^o.

Quinze ans plus tard, le régime ne s'est guère adouci. « Nous sommes logés dans les faubourgs et défense à nous d'en sortir, écrit François Terrien. A partir du hang français, pour aller à la première porte qu'on empêche de franchir, il y a 300 pas. Le soldat nous dit toujours *non pode passa*. On l'envoie souvent faire f...., et on va son chemin. Alors, il vous suit partout où vous allez et ne vous quitte que lorsque vous rentrez dans les faubourgs..... En quelque temps que ce soit, on n'entre point dans la ville tartare.

« Nous sommes à Canton privés de toute liberté. Nous ne pouvons faire un pas, qu'on ne nous dise des sottises et si les Chinois étaient aussi braves qu'ils sont orgueilleux, avares et jaloux, il ne serait pas possible de sortir dans les rues. Mais on répond à leurs injures avec des coups de canne... Avec une épée on passe partout. »

Outre les opérations relatives au trafic des expéditions, les agents commerciaux s'occupaient de l'emploi des fonds que la Compagnie leur procurait à cette fin et dont le bénéfice s'élevait au temps de l'abbé Morellet à 30 %. A ces placements pour la Compagnie chez les marchands chinois, venait s'ajouter l'intérêt que les subrécargues et leurs auxiliaires pouvaient tirer de l'emploi des sommes que leur confiaient des parents et amis. Le souci des intérêts généraux n'excluait pas la recherche, ni la poursuite, des intérêts personnels qui souvent dominaient les autres.

En Chine, les espèces d'argent et d'or étaient rares; plus rares encore étaient les débiteurs probes.

François Terrien engageait son correspondant et les relations de celui-ci à lui confier leurs ressources disponibles; il ne pouvait cependant s'empêcher d'ajouter : « Je dois vous avertir que si on gagne gros, on risque beaucoup. Je tâcherai pourtant de m'adresser à d'honnêtes gens, si toutefois, un seul honnête homme se trouve en Chine ». Maintes fois, Terrien revient sur le plaisir qu'il

aurait ainsi « à obliger » ses amis de Bretagne, en leur offrant des placements aussi sûrs que possible à 18 ou 20 %, sur lesquels il ne prétend que 5 % de commission.

A vrai dire, les bénéfices sur les fonds provenant de source privée furent souvent le principal profit des Européens en résidence à Canton, lorsqu'ils n'ont pas eux-mêmes de fortune personnelle à employer de la sorte. « L'intérêt de la place de Canton est de 18 %, écrit de son côté Achille de Robien; en quatre années on pourrait doubler ses fonds », et il conseille d'hypothéquer en France pour envoyer l'argent en Chine. Près de lui, des exemples séduisants inspirent ses désirs : « Si, comme M. Dumont, notre chef, qui compte partir cette année, j'avais apporté en Chine de la caisse de M. de la Borde 400.000 livres à 6 % par an, j'aurais aujourd'hui 100.000 écus et serais demain en route pour la France ».

Grâce à l'entremise de son parent Magon de la Lande, Robien escompte être, au départ de M. Dumont, chargé des affaires du riche fermier général, mais le premier subrécargue se décide à rester à Canton. « Ainsi, j'en suis pour l'eau à la bouche », se désespère notre épistolier.

Les fonds particuliers mis dans les cargaisons rendaient 50 à 60 %, tous frais déduits, mais ces placements très recherchés ne s'obtenaient qu'à la faveur des armateurs ou des administrateurs de la Compagnie.

Robien s'était imposé de ne pas rentrer en France avant d'avoir gagné 100.000 livres et il espérait y arriver assez rapidement avec l'aide des fonds qui lui avaient été envoyés par son frère, l'officier du génie, et différents amis (du Mottaye, Rothe, la Lande, Miniac...).

Cependant, tant va la cruche, qu'un beau jour elle se casse ! Robien et ses amis furent pris dans la banqueroute du marchand Yokoa et les pertes furent pénibles (1773). Bien plus retentissantes furent, quelques années plus tard, les pertes des négociants français dont les créances à

Canton motivèrent la démonstration navale de la mission d'Entrecasteaux (1787).

Le subrécarcat de Chine semble avoir été recherché. Dupleix y fit ses débuts avec succès, en 1724. Son futur antagoniste, Godeheu, y passa près de deux années, jusqu'en mai 1737; des fils d'armateurs, de futurs directeurs de la Compagnie y acquirent la connaissance des affaires; Duvelaër aurait gagné en Chine la fortune considérable qui lui permit d'acheter, du chevalier de Rohan, le magnifique domaine du Lude, au pays du Maine

A l'époque dont nous nous occupons, les Français à Canton, plus ou moins à la solde de la Compagnie, forment un nombre restreint, mais sont encore trop nombreux, car pour réussir plus vite et s'assurer une situation convenable, ils intriguent et se querellent fâcheusement. « Je crois que de tous les pays de l'univers, il n'y en a pas un où il règne plus de jalousie et d'envie; nous ne sommes ici qu'une poignée de Français, mais qui ne peuvent se souffrir, histoire de l'homme qu'on retrouve partout... » (Robien, 1771). Quand arriva Terrien, après la dissolution de la Compagnie Colbert et durant la période de commerce libre, ce fut encore pis.

La Compagnie n'avait, au plus, que trois subrécargues, résidant ensemble à Canton. Ceux-ci formaient un Conseil dont le premier subrécargue, ou chef du comptoir, avait la présidence. Mais, autour des agents attitrés, s'agitaient cinq ou six employés ou auxiliaires recrutés en France à la faveur des directeurs ou des subécargues eux-mêmes. Certains de ces jeunes gens arrivaient en Chine avec le souci d'entrer définitivement dans la carrière et pouvaient être nommés, à leur tour, subécargues; mais d'autres, comme François Terrien, ne venaient là que pour ramasser, dans le moins de temps possible, un pécule qu'ils dépenseraient à leur retour. Des rivalités d'intérêts, de patronage, surgissaient à chaque instant entre ces aspi-

rants à la fortune et rendaient les relations, déjà fort limitées sur la terre étrangère, particulièrement délicates.

Terrien était venu en Extrême-Orient, confiant dans l'appui de MM. de Vigny et de Montigny, intéressés à l'armement pour la Chine. Mais, les espérances qu'il fondait de ce côté furent rapidement déçues. Les places étaient encombrées et la concurrence s'exerçait, non pas tant au mérite, qu'à la protection. Vigny avait, quelques mois auparavant, envoyé à Canton un de ses amis ; un parent de Montigny, nommé Bourgogne, y était également ; Dessaudrais-Sebire, armateur à Lorient, y avait pour sa part un neveu ; Robien occupait un protégé de Rothe, l'ancien directeur de la Compagnie des Indes, et un autre jeune homme que lui avait confié Dumont, ancien chef du comptoir, sans compter le sieur Moreau, ami de Montigny..., soit : sept ou huit personnes pour faire le travail de trois ou quatre et se croiser les bras entre les expéditions. « Les supercargues sont obligés de recevoir les jeunes gens que les armateurs leur envoient », constatait Terrien qui se félicitait d'être gardé dans ces conditions.

La rivalité née de la concurrence des avantages à recueillir de la Compagnie ou des armements particuliers, ne faisait pas, cependant, perdre de vue l'objet qui avait amené nos compatriotes en Chine. Leurs efforts tendaient vers une même fin : s'enrichir par tous les moyens qui s'offraient. Ils parvenaient malgré tout à s'entendre pour unir leurs intérêts en sociétés à participation. Robien, après avoir éprouvé bien des pertes, voit la fortune lui « tendre la main » parce qu'il a formé, en 1773, une association commerciale sous la raison : Vigny, Robien et du Timeur. Il s'agissait de se substituer, pour l'approvisionnement des cargaisons de retour, à la Compagnie défailante.

En 1777, une autre maison commerciale est fondée par Vigny et du Timeur qui s'associent leurs parents Costar

et Bourgogne, et il faut parcourir les lettres de Terrien pour s'imaginer la duplicité dans les rapports et l'aigreur des discussions que fit naître cet accord. Nous n'avons malheureusement pas d'autres renseignements sur les opérations de ces sociétés.

Faut-il s'étonner que le personnel du comptoir français en Chine fût composé, en majeure partie, de Bretons ?

Il n'est pas besoin de rappeler que nos compatriotes ont toujours vécu autant sur mer que sur le continent. Depuis le Moyen Age, de Saint-Malo, Morlaix, Brest, Hennebont, Vannes, Nantes, s'élançèrent de hardis navigateurs, des brigands peut-être aussi souvent que des héros, car à cette époque les opérations coloniales n'étaient guère que des brigandages; mais, en définitive, c'est la France qui bénéficiait de l'aventure. Sur les plus lointaines rives où celle-ci porta la croix des missions ou le drapeau fleurdelisé, les enfants de la Bretagne prirent pied parmi les premiers.

L'érudit archiviste d'Ille-et-Vilaine vient de révéler, dans les *Mémoires* de notre Société, que les îles de France et Bourbon, à mi-chemin entre la France et l'Extrême-Orient, furent colonisées et gouvernées surtout par des Bretons. Nous l'avons vu, ces derniers n'étaient point absents des missions religieuses qui ouvrirent le Céleste Empire aux Européens. A Canton, les représentants du commerce français étaient pour la plupart des Bretons.

Il était naturel, aussi, que le personnel de la Compagnie pour l'étranger se recrutât dans la province qui fournissait l'armement et qui offrait une pépinière de marins et de trafiquants maritimes.

*
**

Avant 1760, résidaient à Canton, pour le compte de la Compagnie des Indes, deux subrécargues, nommés de Montigny et Damain, qui, à cette date, sont remplacés par les

sieurs Michel et Hay³⁸. *Michel* est assurément de la puissante famille des armateurs nantais de ce nom, de même qu'aucun doute n'est possible sur l'origine de *Hay*, apparenté à François Rothe, directeur de la Compagnie. Celui-ci venait d'épouser, en 1758, Jeanne Hay, d'une famille de Saint-Malo et de Plouer³⁹.

On a parfois pensé que les *Montigny* de Bretagne se rattachaient à la famille du même nom issue de Normandie. Rien n'est moins certain. Même dans notre province, on rencontre plusieurs branches ou familles distinctes de Montigny. Les tiges de Kerisper (Pluneret)⁴⁰ et de Beauregard (Saint-Avé) ont marqué au diocèse de Vannes. A cette même région côtière appartenaient les Montigny, seigneurs du Timeur en Caudan,⁴¹

Ces derniers étaient particulièrement bien placés pour faire bénéficier leurs proches des situations avantageuses que pouvait offrir la Compagnie des Indes. Nos ancêtres savaient aussi bien que nous que la charité bien ordonnée commence par soi-même ou par les siens, et dans aucune entreprise on ne sut mieux se pousser en famille que dans les affaires commerciales.

Les archives communales font connaître Laurent-André de Montigny du Timeur, écuyer, avocat au Parlement, qui cumulait les fonctions administratives à Lorient, comme procureur du roi (1736) et subdélégué de l'intendant (1745)⁴².

38. Arch. Port Lorient 1 P².

39. A. C. Saint-Malo, GG 159.

40. Sur les seigneurs de Kerisper et de Beauregard, nous tenons d'amples renseignements de M. le Marquis de Salins, châtelain actuel de Beauregard. Les archives départementales ont complété notre documentation. La Chesnaie indique plusieurs familles de Montigny tirant leur origine de différentes provinces françaises. Les Montigny de Champagne sont les plus marquants, ils furent eux-mêmes attirés par la Compagnie des Indes, car Pierre de Montigny, capitaine de navires en 1735 et 1742, se dit originaire de Champagne (A. Port Lorient).

41. Actuellement, commune de l'arrondissement de Lorient.

42. Arch. Morbihan, série E.

Laurent-André eut un certain nombre de filles ; l'une épousa Michel Trublet de la Ville-Jégu, capitaine des vaisseaux de la Compagnie ; une autre Charles Carré de Lusangay, commissaire de la marine. Nous lui attribuons comme fils, l'agent de Rothe à Canton qu'il est permis d'identifier avec François-René de Montigny, écuyer, « ancien premier supercargue de la Compagnie des Indes », qui, le 12 juillet 1769, baptisait à Cheméré, dans le sud de la Loire, une fille, née au château de Princé, de son mariage avec Marguerite d'Arras ⁴³.

Dans les correspondances d'Achille de Robien et de François Terrien, du *Timeur* joue un rôle de premier plan parmi les agents du commerce français à Canton. Etayé déjà par « une fortune immense », avec de Vigny, il dirige les opérations et même les intrigues ; il a ses clients, ses parents, ses associés, et quand il se dispose à rentrer en France, il fait venir de Nantes son frère qui détiendra son pouvoir.

En 1787, un Montigny est encore subrécargue de la Compagnie en Extrême-Orient ; *La Royale-Elisabeth* le trouve à Malac et le prend à bord pour Canton. Il signe : de Montigny de Montplaisir. Un demi-siècle plus tard, c'est encore un Montigny qui deviendra notre agent consulaire Chang-Hai.

De Vigny, qui est le commensal et l'associé de Montigny du *Timeur*, est tout au moins breton par alliance, comme Duvelaër, son oncle et son protecteur.

Un Vigny, sans doute Joseph-Pierre, commande *Le Superbe* qui fait son retour de Chine à Lorient, le 20 juillet 1775. Quelques semaines après, on assiste, à Saint-Malo, au mariage du capitaine du *Superbe* avec Marie-Jeanne Becard des Aulnais.

43. Cette fille Anne-Laurence fut tenue sur les fonts baptismaux par Laurent-André de Montigny du *Timeur* et Anne-Charlotte de la Grange (Arch. communales de Nantes, GG 551).

Originaires des Pays-Bas, leur nom l'indique suffisamment, les *Duvelaër* s'établissent à Saint-Malo en la personne de Joseph Duvelaër, au milieu du xvii^e siècle. Ce dernier épouse, dans la cité malouine, vers 1666, Claude Leroy de la Villernier. Son fils, marié lui-même à Vitré, devient le père de douze enfants dont il convient de noter ici : Pierre, sieur de Kerveguen, marié à Lorient en 1735 à la fille d'un gouverneur général de la Compagnie des Indes, Marie-Elisabeth Duval d'Espremenil, et Julien-Joseph (1709-1785), subrécargue en Chine et directeur de la Compagnie des Indes. Une de leurs sœurs épousa à Lorient un Irlandais, Richard Butler. La fille de ce dernier recueillit la propriété du Lude dont s'était rendu acquéreur, en 1751, Julien-Joseph.

Egalement Irlandais établis à Lorient, les *Rothe* que nous voyons aller en Chine, et d'une famille qui devint, comme celle des Duvelaër, considérable par les biens acquis dans le commerce d'Orient. Les contemporains de Robien, et de l'amitié desquels il s'honore, sont les fils de François Rothe, directeur de la Compagnie des Indes. François Rothe était un trafiquant qui avait façade sur les places étrangères. Il semble qu'Edmond Rothe, établi à Amsterdam, fut son frère.

Le « Chevalier de Rothe » fait partie de l'expédition de Chine qui arrive à Canton en 1771. Lorsqu'il quitte la Chine, c'est à Robien qu'il laisse sa procuration, en le désignant premier subrécargue. Son frère aîné qui lui survit, est chargé à Lorient particulièrement des armements pour la Chine.

Sur la scène de Canton figurent, en outre, Sebire, Tobin, Le Dean, Costar, Dumont, Moreau, de Lourme, Bourgogne.

Les *Sebire* — car il en vient plusieurs en Chine — appartiennent à une famille d'armateurs fixée à Saint-Malo en 1650. Ils venaient de Creteville en Normandie où

ils ont été maintenus d'extraction noble. Ecuyer Guy-Jean Sebire, sieur des Saudrais, marié à Anne-Céleste Becard dont la nièce épousa Joseph-Pierre de Vigny, arme à Lorient pour la Chine *Le Penthievre*, en décembre 1771, et *Le Maréchal de Broglie*, en mars 1774. Il fut député par Saint-Malo au Conseil de Commerce à Paris. Dominique-François, sieur de Longpré, est armateur également ; de ses onze enfants, l'un mourut en Guinée, l'autre en Chine, en 1777, à l'âge de 23 ans ; ce dernier, Jean-Baptiste, se qualifiait sieur du Demaine. Un Sebire repasse de Canton en France en 1779 et prétend y avoir occupé provisoirement la situation de chef du comptoir.

Edmond *Tobin*, né à Nantes le 3 mars 1755, fils d'un gentilhomme irlandais naturalisé, réside en Chine de 1775 à 1782. *Costar* qui a la confiance de Robien fait partie sans doute de la nombreuse progéniture du notaire royal de Saint-Malo. *Dumont*, premier subrécargue à Canton en 1769, appartient, on peut l'affirmer, à la famille, si ce n'est même le propre fils, de Charles-Louis Dumont, secrétaire général de la Compagnie des Indes, qui épousa à Hennebont une fille d'Antoine Boucher des Forges, gouverneur de Bourbon. Charles-Louis Dumont était lui-même fils d'un inspecteur général du commerce pour la Compagnie des Indes à Saint-Domingue.

On constate comment les familles entrées au service de la Compagnie s'y maintenaient de génération en génération et y poussaient leurs parents. Directeurs, agents du contrôle, officiers de la navigation, personnel du trafic, formaient un bloc se tenant par les liens du sang et de la fortune. A noter, en outre, la forte contribution de Malouins dans le personnel de la Compagnie.

Encore un enfant de Saint-Malo, ce *Moreau* qui intervient pour garder Terrien près de lui à Canton, en 1775. Il s'honore d'une glorieuse ascendance de marins et de corsaires. René Moreau fut anobli, en 1708, et représenta

Saint-Malo au Conseil Royal de Commerce durant quarante années. Les Moreau sont alliés aux Duvelaër et aux Magon. René Magon, directeur de la Compagnie des Indes et gouverneur des îles de France et Bourbon, eut pour mère Marie Moreau, la propre fille du député de Saint-Malo au Conseil de Paris.

On trouve, au XVIII^e siècle, des *Bourgogne* négociants à Auray, propriétaires à Plouhinec. Plouhinec et Caudan, où se trouvent les biens de Montigny du Timeur, parent de Bourgogne, l'employé de la Compagnie à Canton, sont assez rapprochés pour qu'il soit permis d'établir une liaison entre ces deux familles du diocèse de Vannes. *De Lourme* est un autre associé de Montigny en Chine. De Lorme et de Lourme sont des noms du comté Nantais; cependant on rencontre un Olivier de Lourme, négociant à Vannes en 1729, qui pouvait avoir des relations commerciales avec la Compagnie de Lorient⁴⁴.

*
* *

Suivant l'expression même d'Henri Weber, la période qui s'écoule entre la suppression de la Compagnie des Indes fondée par Colbert et la Révolution est, au point de vue économique, une époque de « flottement continu »⁴⁵. Cette hésitation dans l'administration, cette irrésolution du Pouvoir s'observe particulièrement à Canton.

Les mesures qui, par différents arrêts de 1769 et 1770, frappaient la Compagnie des Indes, ne correspondaient pas exactement à une suppression de la société, mais plutôt à une suspension de ses privilèges et de ses droits. La Compagnie devenait étrangère au commerce proprement dit,

44. Sur les familles que nous venons de citer, il convient de se référer aux séries départementales B, C et E, ainsi qu'aux Archives communales, séries G et GG des villes citées. Nous devons, en outre, plus d'un renseignement précieux à M. Chassin du Guerny, le généalogiste connu.

45. Henri WEBER, *La Compagnie française des Indes*, Paris, Rousseau 1904.

abandonné à l'entreprise privée, mais elle gardait une part aux relations qui allaient s'établir sous le nouveau régime : à son administration incombait la charge de délivrer aux commerçants les passeports dont ils devaient être pourvus pour faire des expéditions. Ses comptoirs devenaient des colonies royales; ils conservèrent leur personnel qui passa, de son service, au service du roi.

L'administration centrale de la Compagnie continua donc à fonctionner, tant pour assurer la délivrance des passeports que pour conduire la liquidation qui dura de longues années. Par ailleurs, en échange de ses droits, de ses meubles et immeubles, l'Etat se substituait à la Compagnie dans le payement de ses dettes, rentes et pensions.

Le nouvel état de choses consacrait la thèse de l'abbé Morellet et constituait le retour pur et simple au commerce libre, accessible désormais à tous les négociants. Cependant, si l'armement pouvait se faire dans tous les ports ouverts au commerce des colonies, les retours ne pouvaient s'effectuer qu'à Lorient. Les droits d'entrée établis et les anciennes prohibitions — frappant les toiles de coton peintes, certaines soieries et les tissus d'écorce — étaient maintenus.

La liberté d'armement devait porter un coup sensible à la prospérité du port de Lorient. La ville craignit que même le monopole du désarmement et de la vente des marchandises lui fût enlevé; elle en appela au roi dans un long Mémoire. A l'occasion de cette requête de 1774, la communauté de ville notait que les congés donnés dans différents ports du royaume avaient « beaucoup réduit les armements de Lorient »⁴⁶.

Il y avait dans cette appréciation une certaine exagération pour les besoins de la cause. Lorient resta, même sous le régime du commerce libre, le principal port d'armement

⁴⁶. *Mémoire de la ville de Lorient au roi* cité par SÉE dans *Le Commerce maritime de la Bretagne*.

pour la Chine, puisque, de 1770 à 1778, il met à la voile vingt-huit navires à destination de Canton, sur trente-quatre qui, à notre connaissance, appareillèrent pour l'Extrême-Orient. Les négociants qui arment dans ce même port sont Rothe, Foucault et C^{ie}, Beugeard et Segray, Bernier-Blessin et Sebire qui semblent associés, Mascarin de Zequembal, Closnard et C^{ie}, Amirault et fils, Bouffé père et fils, Grandclos-Meslé... Plusieurs sont malouins; pour leurs entreprises lointaines, ils trouvent à Lorient les navires de l'ancienne Compagnie et des facilités qu'ils n'ont plus dans le port breton de la Manche. Sur l'état que nous avons dressé grâce à des documents de premières sources, Saint-Malo, en effet, ne figure que pour deux départs aux risques de Beugeard-Segray et Grandclos-Meslé.

De Nantes, Kerlegant et de Luynes expédient en Extrême-Orient chacun un bâtiment. De Bordeaux, Laffon de Ladebat fait un départ. Enfin, de la Rochelle, un navire appareille pour Foucault, l'armateur de Lorient.

Les arrivées se font sans exception à Lorient. Durant cette période courte, mais très active, certaines années, on compte jusqu'à cinq ou six départs pour la Chine. La guerre d'Amérique arrêta ce beau mouvement. Grandclos-Meslé vit son navire, *Le Dauphin*, pris par les Anglais le 21 septembre 1778, et personne n'osa poursuivre l'expérience.

Au moment où le roi décide la liberté du commerce, le comptoir de la Compagnie des Indes est administré à Canton par un Conseil de Direction. Ce Conseil, originellement chargé de juger les contestations s'élevant entre commandants des vaisseaux de la Compagnie et de veiller aux intérêts du roi, subsista avec les mêmes pouvoirs après la suppression du privilège. Cependant, à ce moment, tous les membres du Conseil furent remerciés ou se retirèrent d'eux-mêmes. Le sieur Trollier ayant décliné l'offre

de prendre la direction, Thimotée, qui était deuxième subrécargue depuis 1753 et seul membre de l'ancien conseil, accepta d'être nommé chef du comptoir. Le chevalier de Robien, troisième subrécargue, fut appelé à le seconder (janvier 1700). Les sieurs Costar et Clouet vinrent compléter le Conseil ; ce dernier était homme d'expérience puisqu'il résidait depuis vingt-six ans en Chine et qu'il en parlait la langue.

De bonne heure un sérieux désaccord s'éleva au sein du Conseil de direction ; Robien fut accusé par Thimotée et Clouet d'être occupé, à son profit, bien plus des expéditions commerciales que des affaires du roi. Tous deux, à cette occasion, demandaient d'être relevés de leurs fonctions, faisant valoir leur état de santé et la nécessité de trouver hors de Chine où ils avaient perdu toute la fortune qu'ils y avaient faite, une situation nouvelle leur offrant des moyens d'existence. Sans doute avaient-ils, eux aussi, été pris dans la débâcle des créances chinoises⁴⁷.

Le commerce maritime, au même titre que l'agriculture, ne dérogeait pas à la noblesse ; cela explique que des membres de la plus authentique et ancienne noblesse bretonne se fussent, au XVIII^e siècle, consacrés à l'armature et au trafic commercial avec les colonies. Pierre-Louis-Achille de Robien, fils de Jean-Thomas de Robien, seigneur de Kerambartz, et d'Hélène Eou de Carman, était né le 16 décembre 1736 à Treulan, propriété familiale en Pluneret, et proche d'Auray, située sur un promontoire

47. Lettres et mémoires adressés à M^{re} de Boynes, ministre de la Marine, par MM. Thimotée et Clouet, membres du Conseil de direction du Comptoir, à Canton, du 31 décembre 1772 au 20 décembre 1775 (Affaires Etrangères, Asie 15-1 et 16-2). — Il n'est pas sans intérêt d'observer que le Gouvernement royal tint compte des suggestions de Thimotée et Clouet qui écrivaient : « Afin d'éviter les inconvénients que le maintien du Conseil pourrait faire naître, ... il conviendrait de créer trois places, l'une de consul, l'autre de vice-consul et la troisième de chancelier du Consulat, de défendre à ceux auxquels elles seraient accordées, de se charger directement ou indirectement de commissions relatives au commerce des armateurs, la dignité et la nature des fonctions qu'ils auraient à remplir étant incompatibles avec des opérations de cette espèce... » (Lettre du 20 décembre 1775).

qu'enserre la rivière du Loc. Les eaux des hautes mers viennent se mêler aux eaux de cette pittoresque rivière. Les effluves du large et l'écho des lointaines navigations amenés à Treulan par la brise marine contribuèrent à décider de la vocation des enfants de Jean-Thomas de Robien. Trois ou quatre de ses fils se firent marins et un autre opta pour le génie, c'est le correspondant d'Achille à Canton. L'un de ceux qui choisirent la mer comme champ d'action, étant garde-marine, fut tué au siège de Louisbourg ; un autre, officier de la Compagnie des Indes, mourut aux Indes, sous les ordres du comte d'Estaing.

Dans une lettre datée de Treulan, le 7 octobre 1756, le père de ces vaillants jeunes gens parle d'un de ses enfants en l'appelant son « chinois ». Sur le chemin du retour en France, celui-ci était arrivé à l'île Maurice ou les Magon, ses oncles, lui avaient fait « mille chères et mille amitiés »⁴⁸. Est-ce d'Achille dont il est question dans cette lettre?...

Nous savons seulement que ce dernier débuta dans la marine royale qu'il quitta comme enseigne pour entrer au service de la Compagnie des Indes. Il est possible que l'idée d'une résidence à Canton lui vint à la suite d'un premier voyage en Extrême-Orient.

Quoi qu'il en soit, à trente ans, comme subrécargue, Achille de Robien s'embarqua à Lorient sur le *Duc de Duras* et arrive en Chine au mois de décembre 1766. Un objectif déterminé l'amena sur les rives du Tchu-Kiang. Une inclination sentimentale l'avait porté à briguer la main d'une charmante cousine dont les parents avaient prétexté l'insuffisance de fortune pour différer la réalisation d'une union. Achille se décida alors à chercher fortune au loin ; il avait recueilli les récits des richesses qui abondaient au delà des mers et voulut lui aussi tenter la chance. Il lui fallait, paraît-il, gagner cent mille livres en propre pour conquérir la jeune « Janneton de Plouer ». Tout en accom-

⁴⁸ Archives personnelles de M. le Général de Gouvello.

plissant sa tâche de subrécargue, sous la direction de M. Dumont, son chef de comptoir, il poursuivit avec persévérance la fin qu'il s'était proposée; mais la chance ne le favorisa guère, l'époque des profits mirifiques était peut-être passée et les aspirants à la fortune, trop nombreux déjà à Canton, se nuisaient. Non loin cependant d'atteindre son rêve, il vit soudain celui-ci s'évanouir du fait de l'insolvabilité de négociants chinois.

Si la correspondance de Robien nous initie aux préoccupations de la vie privée à Canton, elle donne aussi des précisions sur l'importance des expéditions commerciales. Les arrivées se faisaient régulièrement, et il n'y eut point d'interruption de trafic après 1769. Il semble même que le négoce français ait été particulièrement actif avec six vaisseaux en 1774, cinq en 1775, sans compter la flûte *l'Etoile* commandée par le chevalier de Trobriand, cinq ou six en 1776, dont *la Bretagne*, frêtée à Madras et faisant son retour en France par Pondichéry.

Chaque départ de Canton était mis à profit pour satisfaire aux demandes, souvent exigeantes, des amis de la métropole qui voulaient tous avoir de Chine des souvenirs utiles ou de la bibeloterie d'art, quand ce n'étaient pas des meubles encombrants. La Compagnie des Indes dut régler ces envois et limiter la place qui leur était réservée sur les navires. La descendance d'Achille de Robien possède encore des objets de cette provenance et une tradition rapporte aux obligations de celui-ci pour son parent, le Président de Robien, les chinoiseries d'une collection qui figure aujourd'hui au musée de Rennes.

Voici, d'ailleurs, les lettres d'Achille de Robien durant son séjour à Canton, tirées de différents dépôts d'archives. Pour en abrégier le texte et éviter les redites, il a paru suffisant de les résumer ou d'en donner seulement des extraits.

A M. le Chevalier de Robien, ingénieur ordinaire du Roy, à son hôtel à Hennebont (Arch. Seine-et-Oise, E 3056).

A Canton, le 10 janvier 1767.

Il est question de nombreuses commissions faites à la Chine pour des parents et amis, M. Lecoq, officier du vaisseau *Le Duc-de-Duras* sur lequel Achille de Robien avait pris passage, s'en chargera au retour. Il remettra à son frère quatre pièces de soieries coûtant 375 livres. « M. de Saint-Hilaire, commandant *Le Berryer*, se chargera pour vous d'une caisse de porcelaines qui contient 12 assiettes creuses, 42 plates, 12 compotiers de diverses grandeurs, 30 gobelets et soucoupes, 3 beurriers ou sucriers, le tout pour 177 livres, à valoir sur les 3.000 l. qui ont bénéficié de 12 %, soit : 3.360 l. au crédit. Reste 2.808 l. que j'ai placés pour l'année 1767 à 20 %; de sorte qu'à la fin de l'année, vous aurez 3.369 l.

» J'écris au cher frère aîné pour offrir de placer ici tout l'argent qu'il voudra ».

Le Chevalier DE ROBIEN, supercargue.

Au même, ingénieur du roy, à Saint-Malo.

A Canton, le 20 décembre 1767.

Achille se félicite que son frère ait fait la connaissance, à Saint-Malo, de ses parents de Plouer et de la Lande. Trois vaisseaux sont partis de Chine : le *Beaumont*, le *Bertin* et le *Villevault*. Obligé de répondre à 70 personnes qui ont des affaires avec lui. « N'avez-vous pas été charmé, à Paris, de faire connaissance de M. Roth; que de bien ne voudrait-il pas nous faire; c'est un ami chaud, pour lequel nous ne saurions trop faire ».

A Canton, le 6 juin 1768.

« Vous me mandez comme on court ici après la fortune; ce n'est pas en poste; mais à la rame, et fort lentement. L'intérêt de la place, chez les marchands chinois, est de 18 % par an. En quatre années on pourrait doubler ses fonds.

» Quel est ici celui qui a des fonds propres? Presque tous travaillent sur d'autres fonds que les leurs et ne retirent sur lesdits fonds que 5 % (de commission). Il faut avoir de bien gros fonds à faire fructifier pour que ce modique bénéfice puisse faire un capital considérable... Je puis ici, tous mes engagements soldés, mettre 3 ou 4.000 francs de côté ». Achille incite à hypothéquer en France pour faire bénéficier d'un placement en Chine.

« Je me suis associé à un de mes confrères, sans contredit, le plus intelligent de ceux qui ont des affaires particulières ici. Il

se nomme M. de Vigny, neveu de M. Duvelaer; il parle la langue chinoise très bien et est autant aimé des Chinois, qu'estimé de ceux qui le connaissent. Il est ici depuis très longtemps et nous sommes très amis ».

Au même, au Havre.

A Canton, le 14 janvier 1769.

Son frère lui a fait passer de nouveau 1.200 l. « Le cousin Boishamon vous a montré un lit qu'il a pu rapporter de Chine, parce qu'il était premier lieutenant; mais la Compagnie s'oppose à tout envoi encombrant. Je risquerais de perdre mon emploi, si j'allais à l'encontre ».

A Macao, le 22 juin 1769.

Achille parle de la prodigieuse quantité de commissions et d'affaires qui lui sont parvenues par les vaisseaux de la Compagnie. « Ceux-ci restent généralement trois mois et durant leur mouillage les occupations sont intenses. » Il a fait à son frère un envoi de porcelaines et des flambeaux de cuivre blanc. Les vaisseaux suédois sont les premiers qui arrivent en Chine après avoir fait escale à Cadix où les correspondances doivent être dirigées. « Si comme M. Dumont, notre chef, qui compte partir cette année, j'avais apporté en Chine de la caisse de M. de la Borde 400.000 livres à 6 % par an, j'aurais aujourd'hui 100.000 écus, et je serais demain en route pour la France; mais j'avais, quand je suis arrivé 5.000 l. à moi et le maniement de 20.000 l. qui me donnent plus de peine que de bénéfice, ces fonds me donnant seulement 5 % ». Il félicite son frère de sa récente promotion. « Je vous enverrai un lit de Riogenaire et deux chaises percées... Monseigneur le vicomte de Choiseul m'honore toujours de sa protection et m'écrit ».

A Macao, le 3 juillet 1769.

« Je désire bien que M. Roth soit du nombre des administrateurs de la Compagnie... ».

Au même, à Aire-en-Artois.

A Canton, le 6 janvier 1770.

Achille a plus de soixante lettres à écrire. « M. Dumont, notre chef, ne partira que dans deux ans et restera chargé des affaires de M. de la Borde, ainsi j'en suis pour l'eau à la bouche ». Il envoie à son frère 4 plats à barbe, 2 vases dentelés, 6 plateaux, le tout avec armoiries vernies rouge et or, pour 57 l.

Au même, à Aire.

A Canton, le 28 décembre 1770.

Solde des anciens fonds, Achille de Robien, est redevable à son frère de 25.582 l. tournois, placés chez Pankiokoa, Chitkoa et Yokoa à 20 %. « Dans un an, j'aurai à vous 28.200 l. tournois et, à la réception de la présente, vous ferez bien d'engager M. de Rothe, ainsi que l'a fait son beau-frère, à vous comprendre dans l'armement de ses vaisseaux pour une somme de 30.000 au moins, qui vous rendront pour l'expédition de 50 à 60 % de bénéfice, frais d'assurance des vaisseaux déduits. J'ai écrit à ma bien aimée cousine Janneton de Plouer et à toute sa chère famille que si l'état de fortune où je serai dans deux ans qui ne sera guère que de 100.000 francs en propre, leur convient, je suis tout à eux, car je vous avoue, cher frère, que j'ai vraiment de l'amitié pour cette charmante petite cousine qui je crois sera une bien jolie femme ».

Achille est fort occupé du chargement des deux vaisseaux de l'expédition. « Si vous êtes à même de voir M. de Montigny du Timeur, de Lorient, mon confrère, faites-lui mes amitiés sans nombre. Je suis très bien avec lui. M. de Vigny s'en retourne aussi... ». Par *Le Pondichéry*, Robien envoie à son frère 1 pièce de satin rose vif, 2 mandarines, 1 patissoye soye tors, pour le prix de 557 l.

Au même, à Aire.

A Canton, le 20 février 1771.

« Je vous ai écrit par nos deux vaisseaux, *Le Pondichéry* et *Le Duc-de-Duras* ». Achille parle de nouveau des 100.000 livres qu'il veut gagner avant de quitter la Chine où le « séjour est le plus désagréable qu'il est possible de se figurer ». « Je suis déjà à la moitié de cette somme et espère avant deux ans faire l'autre moitié...; ce sera grâce à Madame de la Lande et à son fils qui m'ont aidé seuls. J'ai écrit une longue épître à cousine Janneton de Plouer; je désire être de son papa et de sa maman, le digne gendre Aussitôt que j'aurai acquis le point fait pour notre bonheur, je me rendrai en France pour terminer cette affaire... ». « Ici, comme partout, on a bien de la peine à réussir dans les bas postes. Je suis arrivé ici, fin 1766, avec environ 22.000 livres en y comprenant 18.200 de constitut ».

« L'arrivée de M. le chevalier de Rothe a fait la plus grande sensation ». Rothe l'aîné est resté en France; M. de la Villepirault, capitaine du *Pondichéry*, s'est chargé de lui remettre les pièces de soie demandées. Robien demande l'envoi de sardines confites à l'huile, du Port-Louis.

« Je crois que de tous les pays de l'univers, il n'y en a pas un où il règne plus de jalousie et d'envie du bonheur d'autrui. Nous

ne sommes ici qu'une poignée de français qui ne peuvent se souffrir, histoire de l'homme qui se trouve partout et qui ne m'étonne, ni m'affecte ».

« Je vais écrire au frère aîné et à notre frère de Saint-Domingue ».

Au même, à Aire.

A Canton, le 10 janvier 1772.

Achille parle de l'arrivée des vaisseaux *Le Dauphin* et *Le Laverdy*, venus par Cadix, et des fatigues provenant de l'embarquement de la cargaison de retour.

Au même.

A Canton, le 26 février 1772.

« Votre capital est actuellement de 31.776 l. M. le chevalier de Rothe et M. Hay étant partis cette année et m'ayant laissé leur procuration, j'emploierai vos fonds dans la cargaison et ils vous rendront tout au moins 50 à 60 %... Vous vous plaignez de votre métier, le mien est bien dur..., je suis le garde meubles de la Compagnie des Indes et le représentant de la Nation française.

» Je prie notre frère aîné de donner des boîtes de thé à ceux qui lui en demanderaient de ma part, particulièrement au R. P. Traver, prieur carme d'Hennebont ».

Au même.

A Canton, le 20 janvier 1773.

Achille se plaint de la duplicité et de la jalousie du sieur de Vigny qui avait fait annoncer par M. du Lude, à son frère que Robien était bien en faveur, tandis qu'il savait parfaitement que le ministre de la Marine avait nommé aux fonctions de chef du Comptoir à Canton, dès le 6 décembre 1771, le sieur Timothée. « Tenez-vous sur vos gardes, la majeure partie valent Vigny. Mes amis dans le supercargat MM. Michel, l'aîné, Montigny du Timeur et Costar fils, sont les seuls gens honnêtes que j'aie connus ».

« Vous entrez, cher frère, pour 10.592 livres tournois dans la perte que j'ai faite avec la banqueroute du marchand Yokoa. MM. de Rothe, de la Lande-Magon et Dumottaye se trouvent également lésés et, à moi appartenant, je perds près de 60.000 l. ou 12.000 piastres. J'en ai été tellement affecté que j'ai peine à retrouver le fond de ma santé. J'espère cependant qu'il me sera donné dans la prochaine expédition un emploi lucratif, comme dans l'expédition de cette année avec *Le Duras* et *Le Massiac* ». Il s'afflige de la mort du chevalier de Rothe.

Après la perte subie par l'officier du génie, il restait à celui-ci 25.420 livres qu'Achille de Robien plaça à 20 % en trois fractions chez les marchands Tinkoa et Cohoa, Iutchia, Toankoa.

A M. du Mottays, à Auray.

A Canton, le 20 janvier 1773.

« Je n'aurai donc, deux années de suite, que des malheurs à vous annoncer... Cependant, je vous dois compte des fonds que vous m'avez confiés ». Achille dit à peu près dans les mêmes termes qu'à son frère, les pertes causées par la banqueroute de Yokoa.

« Si M. Say est en France avec l'intention de revenir en Chine ou que M. de Rothe continue à faire des armements pour ce pays, je vous prie de lui remettre les fonds que vous aurez à moi, afin qu'il me les fasse passer ici... étant dans la nécessité, même absent, de faire travailler mes fonds ici et étant dans la ferme résolution d'y revenir ».

A son frère, capitaine du Génie, à Sedan.

A Canton, le 1^{er} janvier 1774.

« Je vous écris dans la chambre du Conseil du *Dauphin*, commandé par le bon parent et ami Boishamon de la Briselaine. Partagez, avec le frère aîné et le cher abbé, mes amitiés.

Au même.

A Canton, le 20 novembre 1774.

« Ma situation a changé ici du tout au tout, la fortune me tend aujourd'hui la main et je n'ai besoin que d'un peu de patience de la part de nos incomparables parents de Plouer, pour que mon sort soit en juillet 1776 à son plus haut degré de perfection, époque à laquelle je compte jouir de ce bonheur dont j'ai cru périr de douleur.

« Vous aurez appris par les vaisseaux, en juillet 1773, que nous avons, l'an dernier, formé une maison ici sous la raison de Vigny, de Robien et Dutimeur ».

Au même.

A Canton, le 15 janvier 1775.

Achille parle de quatre vaisseaux qui ont composé l'expédition de cette année et qui vont quitter Canton.

Au Ministre de la Marine (B. N., n. acq. fr. 9347).

A Canton, le 10 décembre 1775.

Robien rend compte de l'arrivée à Macao, le 22 juillet dernier, de la flûte du roi *L'Etoile* commandée par M. de Trobriand, lieutenant des vaisseaux de S. M., auquel il a assuré une cargaison de retour. « La place que j'ai l'honneur d'occuper par intérim et les intelligences que je me suis ménagées auprès du gouvernement chinois depuis 1766 que je réside ici sans interruption, m'ont procuré les moyens de mieux faire traiter les vaisseaux du roi..., la flûte *L'Etoile* n'a été soumise à aucun droit de l'empereur auxquels sont soumis tous les bâtiments qui abordent dans ses ports.

» Le chevalier de Trobriand est parti de la rade de Wampou le 27 novembre après y avoir changé le doublage de sa flûte et fait le radoub. Il a été secondé par M. Dordelin, commandant *Le Dauphin* de Lorient, M. Dumont, commandant *Le Modeste* de Saint-Malo et M. de Layssart, commandant *L'Alexandre* de l'Île-de-France, les seuls vaisseaux qui aient paru en rade de Wampou cette année. Le bon ordre établi par M. de Trobriand nous a permis de vivre, pendant cette expédition, dans la plus parfaite intelligence, non seulement avec le gouvernement chinois, mais avec les nations étrangères ».

A son frère, ingénieur du roi, à Versailles (Seine-et-Oise, E. 3056).

A Canton, le 31 décembre 1776.

Lettre envoyée par *Le Beaumont*, capitaine Berger, qui, avec *Le Turgot*, compose l'expédition de 1776.

Les parents d'Achille demandent son retour : « Je compte m'embarquer, dit-il, sur *Le Maréchal-de-Broglie*, capitaine Caro, qui doit partir du 10 au 15 janvier prochain. Mais, je n'ai pu retirer l'argent des mains des Chinois et ne puis solder le compte des fonds que j'aurai eus à gouverner ici, c'est là l'ouvrage des admirables Vigny et Montigny du Timeur qui n'ont pas rougi de se joindre en traîtres pour porter atteinte à mes prétentions et me porter les coups les plus venimeux... Je suis la victime la plus cruellement immolée par ces deux vils personnages et leur conduite à mon égard est la plus abominable.

» Dans le nombre de nos connaissances communes, à Paris, vous ne pouvez vous fier qu'à M. de la Lande et à M. Michel, mon ancien confrère ».

Robien reste redevable à son frère de 28.832 livres tournois placés à 20 % chez Pinkoa, Cokoa, Inchia et autres marchands.

Le Chevalier de Robien (qualifié alors de premier subrécargue, de chef du Conseil de la Nation française, à Canton, ou encore de chargé d'affaires du Roi), à Monsieur de Boynes, ministre de la Marine (Archives Nationales, Marine C⁷ 278).

A Canton, le 31 janvier 1775.

« Le départ de MM. Timothée et Clouet m'établissent ici la seule personne du Comptoir de Canton dans le cas de vous rendre compte de la situation... Le vaisseau *Le Pondichéry* reçoit ses dernières dépêches... Des affaires de famille de la plus grande importance, jointes au long et pénible séjour fait dans ce pays, depuis 1766, contre le gré de parents qui me sont chers, rendent mon retour indispensable et vous voudrez m'accorder celui-ci ».

Le même à M. de Sartine, ministre de la Marine.

A Canton, le 10 décembre 1776.

Robien rend compte de la situation de départ des vaisseaux français qui doivent faire voile du 10 au 15 janvier prochains. « Il y a eu, cette année, en rade de Wampou, cinq vaisseaux français : *Le Sévère*, commandé par M. Brullenne, *Le Turgot* par M. de Vaubercy, *Le Maréchal-de-Broglie* par M. Caro, *Le Beaumont* par M. Berger et *La Bretagne* par M. Mancel, frétés à Madras et partant en France après avoir pris cargaison à Pondichéry »; tandis qu'il y eut huit vaisseaux anglais d'Europe, dix-sept vaisseaux anglais de la côte, deux suédois d'Europe, deux danois d'Europe, un danois de la côte, quatre hollandais d'Europe et une frégate portugaise de Lisbonne.

Au même.

A Canton, le 31 décembre 1776.

Achille annonce le départ incessant du *Turgot* et du *Beaumont*, et ajoute : « Ayant eu l'honneur de demander mon rappel depuis deux ans et ne pouvant me dispenser de partir, bien que je n'aie pas obtenu de réponse, ma santé altérée par un séjour prolongé m'a déterminé à demander à MM. Sebire, Vieillard et de Lourme, négociants dans cette place, de se charger de la suite des affaires et du maintien du comptoir... J'ose espérer que vous voudrez bien approuver cette désignation ». « Nous rendons le détail de nos comptes à MM. les directeurs de la liquidation de la Compagnie des Indes ».

Au même.

A Lorient, le 3 juillet 1777.

« Je prends la liberté de vous informer de mon arrivée de Canton sur le vaisseau *Le Maréchal-de-Broglie* qui vient de mouiller à Lorient..., dix années en Chine employées tant au service de S. M. qu'à celui de la Compagnie des Indes..., seul chargé des affaires du comptoir de Canton depuis l'absence en 1775 de MM. Timothée et Clouet..., ma santé nécessitant un prompt retour, j'ai profité de l'arrivée du *Maréchal-de-Broglie*, le seul vaisseau que MM. les armateurs aient expédié en 1776 pour la Chine, partant sans vos ordres et ma permission de retour ».

A son frère, ingénieur du Roi à Versailles (Arch. Seine-et-Oise, E 3056).

A Saint-Malo, le 28 mars 1779.

« Ma situation en Chine est telle qu'il eut mieux valu pour moi n'y avoir jamais mis les pieds..., tout ce que je pouvais prétendre est entre les mains des chinois banqueroutiers ou à la veille de le devenir par la conduite des Français qui en ont la gouverne depuis 1774 ». Achille se plaint de nouveau de MM. de Vigny et de Montigny ; parle ensuite de son père incommodé par la goutte et de sa jeune femme « maintenant un peu paresseuse ». « Ce sera le Maréchal (de Contades) qui voudra bien, avec notre chère sœur d'Hennebond, donner un nom au nouveau né et à naître pour la fin de juin ». Il rend compte des commissions de Chine déposées à Lorient chez M^{me} Aiguierre et pour lesquelles son frère lui est redevable de 779 l. 11 s. (un gourgourand vert pomme, un satin blanc uni, un satin bleu céleste, un patissoye soye torse mordoré, un satin ponceau de Nankin, quatre sayers-sayes blancs).

Au même.

A Dinan, le 14 mars 1780.

Robien parle à son frère de la liquidation de leurs affaires, et ajoute : « Plusieurs marchands chinois qui avaient des fonds aux Européens ont fait une banqueroute déclarée. Je suis encore à recevoir la première somme de ce pays, de toutes celles que j'ai été obligé d'y laisser tant pour le compte d'autrui que pour le mien... Cependant j'ai fait de fortes remises à MM. de la Lande Magon, Miniac, de Rothe et autres ».

Achille de Robien resta dix années à Canton, de décembre 1766 à janvier 1777.

Le départ de MM. Thimotée et Clouet, en janvier 1775, avait laissé Robien seul responsable du comptoir et des affaires du roi. A ce titre, il rendait compte au Ministre de la Marine de la situation des vaisseaux mouillés en rade Wampou ; en même temps, il sollicitait avec instance son retour en France, invoquant tantôt ses intérêts privés, tantôt son état de santé. Pour l'appuyer dans cette voie, il faisait intervenir l'aïeul de Jeanneton de Plouer, le maréchal de Contades, qui, de son côté, écrivait : « Il est question d'un mariage pour lui avec une de mes petites-filles, arrangé depuis quelques années. J'ose me flatter, Monseigneur, que vous voudrez bien lui accorder cette grâce et ne pas douter de ma reconnaissance » (5 décembre 1775)⁴⁹.

Dix mois plus tard, Sartine faisait savoir à Robien que le roi avait jugé devoir changer la forme d'administration établie jusqu'à ce jour en Chine et que Sa Majesté, par ordonnance du 3 février 1776, avait créé un consulat à Canton qui serait confié à M. Vauquelin, ancien subrécargue de la Compagnie : « Vous ferez avec lui — ajoutait le Ministre — l'inventaire de tous les effets et papiers du comptoir et lui fournirez tous les renseignements utiles. Après cela, vous pourrez profiter de la permission de retour que Sa Majesté vous a accordée par lettre du 25 février dernier » (27 octobre 1776)⁵⁰.

Cette missive ne parvint pas, en Chine, au destinataire. Las d'attendre son remplacement ou seulement l'autorisation de rentrer en France, Robien s'accorda lui-même la liberté sollicitée et s'embarqua, en janvier 1777, avec son domestique et deux tonnes de bagages, sur *Le Maréchal de Broglie*. Il laissait la gérance des affaires de Canton aux mains de trois négociants de la place. MM. Sebire,

49. Archives Nationales Marine, C⁷ 278.

50. Archives Nationales Marine, C⁷ 278.

devant remplir le rôle de chef du Conseil, Philippe Vieillard et de Lourme.

A son arrivée à Lorient, Robien s'excusait quelque peu près du Ministre, qui d'ailleurs ne lui tint pas rigueur de son départ inopiné, d'autant qu'il n'avait plus besoin de ses services ⁵¹.

On pourrait s'étonner que le chevalier de Robien n'ait pas fait mention dans ses lettres d'un compatriote breton qui arrivait à Canton en septembre 1774 et vécut près de lui durant deux années. A vrai dire, Robien ne parle qu'incidemment du personnel français en Chine et François Terrien, qui n'avait que 20 ans, était pour lui un agent inférieur, très novice dans les opérations commerciales. François Terrien, pour sa part, se contente de constater — lorsqu'il arrive à Canton — que Robien a déjà ses protégés et que d'ailleurs il ne voudrait pas être « pour tout l'or du monde » sous l'autorité de ce dernier.

Le nom de Terrien est porté par plusieurs familles du comté Nantais qui n'ont aucun lien entre elles. Les Terrien originaires de la Chapelle-sur-Erdre dont nous nous occupons ici sont sortis de l'obscurité avec René Terrien, notaire, qui épousa, en 1670, Madeleine Paveret, fille d'un procureur fiscal de la Chapelle. René recueillit cette fonction de son beau-père ; il la transmit, à son tour, à son fils Louis. Mais celui-ci y ajouta les titres de « sieur de la Maisonneuve, sénéchal de la Desnerie, avocat au Parlement » ⁵².

Louis Terrien eut sept enfants dont les plus marquants sont Augustin, François et René.

La situation de cette dernière génération s'élargit : la Chapelle-sur-Erdre est abandonné, en tant que résidence

51. Archives Nationales Marine, C⁷ 278

52. Nous exprimons au vicomte Paul de Freslon notre gratitude pour les renseignements, tirés des Registres paroissiaux de La Chapelle-sur-Erdre et de Nantes, qu'il nous a fournis touchant la filiation des Terrien, renseignements qui ont été complétés par nous avec les documents de la série E de la Loire-Inférieure.

principale, pour Nantes où les uns acquièrent des charges, les autres se livrent au commerce.

Augustin Terrien, avocat au Parlement, se rend acquéreur de la charge de procureur au présidial de Nantes et devient échevin de cette ville en 1758. Son alliance avec Marie Rolland, fille d'un sous-maire de Nantes, l'aida dans cette ascension. C'est lui, pensons-nous, qui acheta le Breseul, ou l'aménagea bourgeoisement pour en faire un lieu de repos estival.

Le Breseul, qui subsiste de nos jours au centre du bourg de la Chapelle, conserve à l'extérieur l'aspect d'une demeure aisée et à l'intérieur de jolies boiseries du XVIII^e siècle.

Augustin-Louis, fils aîné de l'échevin de Nantes, se fit appeler Terrien du Breseul; on le rencontre dans plusieurs actes sous ce nom. Dans la paroisse de la Chapelle, il possédait, en outre, la terre de Belair. Devenu à la suite de la mort de son père (1773), chef du nom, les autres membres de la famille le prennent volontiers comme conseil et comme correspondant.

François Terrien, sieur de l'Epau, négociant à Nantes et second fils de René, nous intéresse pour avoir épousé, en secondes noces, Jeanne-Marie Bureau⁵³, qui donna le jour, le 15 avril 1753, à François, le subrécargue de la Chine.

A Nantes, plus qu'ailleurs, pour ceux qui voulaient chercher un rapide profit commercial, il était difficile de résister au mouvement qui entraînait la jeunesse à courir la fortune sur mer et aux colonies. On avait vu de là-bas tant de richesses se répandre sur la ville depuis un siècle!

Les Terrien, bien que parvenus un peu tard au négoce, voulurent quand même se livrer aux opérations lointaines. René, troisième fils de Louis Terrien, passa à Saint-

53. Jeanne-Marie Bureau, fille de n. h. Jacques Bureau de la Gossellière, négociant, et d'Anne Le Lasseur. Le mariage fut célébré à Saint-Saturnin de Nantes le 22 octobre 1751.

Domingue, y créa une caféière que ses neveux, Jean-Baptiste et Jacques, frères du subrécargue, exploitèrent dans la suite, et mourut plein de considération ayant été avocat au Conseil supérieur de Port-au-Prince et substitut du procureur général.

En décembre 1779, Jean-Baptiste Terrien, qui avait essuyé quelques difficultés de début aux îles d'Amérique, semblait cependant confiant dans l'avenir. Ecrivant de Saint-Marc à son « cher cousin Dubreseau », il lui faisait part de son admission, comme commis, dans la maison Drouin, établissement commercial qui l'emportait, paraît-il, pour le mouvement des affaires sur tous les autres de la colonie. Il s'en trouvait fort satisfait, surtout après pas mal de déconvenues à la Martinique « pays vraiment gueux »⁵⁴.

Jean-Baptiste et Jacques Terrien avaient leur habitation au quartier de Jérémie. Près de la caféière de leur oncle, ils fondèrent une manufacture de coton; malheureusement la révolution noire vint ruiner toutes leurs entreprises.

Il faut avouer qu'à Canton, leur frère François ne fut pas plus favorisé par les événements. Pour être resté en Chine encore plus longtemps qu'Achille de Robien, il ne semble pas s'y être enrichi davantage, avant que la mort ne vint abrégier sa destinée, en 1787.

François Terrien, sans désirs exagérés, nous apprend lui-même qu'il est venu en Extrême-Orient pour y chercher de quoi vivre, son père n'étant pas en état de pourvoir assez largement à ses dépenses.

En attendant les profits à venir, son entretien personnel et les dépenses journalières lui paraissent écrasantes; et puis, l'isolement, la nostalgie lui pèsent durement. Le pittoresque de l'Orient et les beautés du Fleuve des Perles ne parviennent pas à lui faire perdre un instant de vue les douceurs des rives de l'Erdre, les chasses à Gevres et tant

54. Arch. Loire-Inférieure, E 1245.

de distractions perdues auxquelles se mêlent les regrets pour d'agréables nantaises : « Si vous saviez ce qu'est d'être si éloigné de sa patrie, point de liberté, point de femmes, conséquemment point de plaisirs ! »

Toute l'ambition de François Terrien est de revoir à brève échéance les verdoyantes rives de la Loire et les riches campagnes du pays nantais. Aussi, avec quelle satisfaction, il accueille l'espoir que lui donne M. de Vigny d'être, dans un an ou deux, le premier agent de sa maison de commerce ! La mésintelligence malheureusement s'établit dans le camp des trafiquants.

Il est difficile de découvrir dans l'exaltation des plaintes de François Terrien quels sont les motifs exacts du désaccord entre ceux-ci. En même temps, de Lourme, Sebire, Tobin, Le Dean, Bourgogne, Costar et Terrien recherchent avec ardeur le crédit de Montigny et de Vigny, afin d'entrer dans leur association commerciale. Ces derniers ne font pas preuve de sincérité dans leurs relations avec leurs auxiliaires. On croirait que Robien et Terrien se sont concertés pour formuler une opinion sur ces deux personnages qui tiennent le premier rôle dans le commerce français à Canton, et cette opinion est sévère. Malgré toutes ces compétitions cependant, Terrien parvint à se faire une situation acceptable puisqu'il resta treize années à Canton.

Six missives seulement, adressées par François Terrien à son cousin du Breseul, dans les limites de quatre années (1775 à 1778) sont parvenues jusqu'à nous ; nous les donnons pour ainsi dire intégralement car elles sont remplies d'observations intéressantes, prises sur le vif, et reflètent les sentimens des Européens à cette époque sur le milieu où ils opéraient et sur les extrêmes-orientaux.

L'auteur des lettres charge les Chinois de tous les défauts d'Israël. D'après lui, ils sont avares, rapaces, malhonnêtes, voleurs, orgueilleux, jaloux, querelleurs, lâches... mais les Portugais sont pires encore. Nous sommes loin ici de

l'appréciation louangeuse du peintre Gio Ghirardini, embarqué sur *l'Amphitrite* en 1698. Terrien évidemment fait porter une part de ses désappointements et son dépit des affaires sur les habitants du pays. Reconnaissons que tous les voyageurs de l'époque se montrent fort peu indulgents vis-à-vis du gouvernement chinois et des commerçants orientaux.

La Chine, fière de son passé immémorial, de son ancienne civilisation, de sa force nationale, regardait alors les occidentaux comme des perturbateurs de l'ordre existant. Si elle consentait, même dans des limites restreintes, à trafiquer avec eux, ce n'était que pour tirer du négoce tous les avantages possibles. Dans ces conditions, il n'y avait point de moyens d'extorsion qui ne fussent mis en vigueur contre les étrangers, tant par le gouvernement central, que par les particuliers.

En 1722, lorsque le trafic occidental cherchait à se développer par la constitution de nouvelles compagnies, le gouvernement chinois imagina cette institution si fâcheusement connue à Canton sous le nom de Co-hang. L'empereur accordait le privilège exclusif de commercer avec les Européens à un certain nombre de marchands de son peuple qui répondaient, devant le chef de la douane chinoise, des navires et des individus arrivés en Chine. L'assemblée de ces marchands, dits hannistes en français et présidée par le chef de douane (Hou-Pou) se nommait Co-hang.

D'un esprit mobile et prématurément désabusé, François Terrien porte généralement des jugements excessifs, mais donne l'impression d'un jeune homme instruit et même cultivé. La rédaction et l'écriture l'attestent, autant que ses goûts pour la lecture. En échange des cadeaux qu'il adresse à ses amis : cannes en rotin de Malac, chemises du Bengale, « miniatures paillardes » dont les Chinois sont friands, miroirs ouvragés, porcelaines..., il réclame des ouvrages de philosophie, de littérature et de poésie dont

il fournit une liste et qui l'aideront à occuper l'intervalle des expéditions. Terrien est un admirateur de Rousseau et désire vivement les dernières productions de cet écrivain ; il s'en imprègne au point d'écrire : « Croyez que partout on suit l'impulsion de la Nature. L'homme le plus vertueux est celui qui la prend le plus pour guide ». Mais il ne peut souffrir le philosophe de Ferney : « Surtout, pas une ligne du méprisable Voltaire ! »

D'ailleurs, laissons-lui la parole.

A Monsieur Dubréseul.

Canton en Chine, le 1^{er} janvier 1775.

J'arrivai ici, cher et bon cousin, le 3 septembre, après une traversée de six mois moins quelques jours, mais dont les ennuis ont été bien diminués par la douceur de notre capitaine. Mon pauvre papa vous dira sûrement quelques détails de ce voyage. Pour moi, je me bornerai à vous parler un peu de la réception qu'on m'a faite ici et à laquelle je ne m'attendais guères.

Vous m'aurez bien plaint, mon cher Dubréseul, quand vous aurez appris le retour de M. de Vigny et l'impuissance où il s'était trouvé de faire quelque chose pour moi. Vous aurez fait sûrement comme j'ai fait d'abord. Vous aurez juré contre lui, vous l'aurez condamné; rien de si simple, quand ne ne connaît pas ce pays-cy où la protection fait tout.

Les supercargues sont obligés en quelque façon de recevoir les jeunes gens que les armateurs leur envoient : or, vous saurez que l'année passée, il vint un neveu de M. Dessaudrais Sebire. M. de Vigny avait amené avec lui un jeune homme dont on lui avait parlé, avant qu'il sut que je persistais dans le projet de passer en Chine. M. de Robien, chez qui je n'eusse pas entré pour tout l'or du monde, a deux jeunes gens dont l'un est protégé de M. Rothe et l'autre lui a été laissé par M. Dumont. Voilà déjà quatre jeunes gens fort au fait.

MM. de Robien et Dutimeur sont ensuite aidés de M. Moreau. Voilà donc sept personnes qui peuvent tailler bien de la besogne, surtout dans un pays où on s'en acquitte facilement.

Je dois donc regarder comme une grâce de MM. de Montigny et Moreau d'avoir bien voulu me garder à la condition très avantageuse pour moi de leur compter par an 200 à 240 piastres. Ce sera pour ma part dans les frais du ménage, et il m'en coûtera autant au moins pour mes dépenses journalières.

Voyez quelles dépenses on fait dans ce maudit pays-cy... J'ai apporté avec moi 2.510 livres en argent et en effets et je ne sais pas si cela me suffira pour me défrayer jusqu'à la fin de 1775. J'ai déjà dépensé pour plus de 100 taëls et ce que j'envoie monte tout au plus à 40. Cela fait trembler, mais n'est malheureusement que trop vrai.

Je ne vous dirai pas grand chose, mon véritable ami, de ma situation en Chine..., six mois de traversée, quatre de résidence à Canton, n'ont point chassé de mon cœur la douleur que me cause l'absence de mon pauvre père. Il n'est guères de jour que je ne pleure..., quand je pense à mon pauvre papa, à nos parties de Gévres, à tant de plaisirs perdus...

J'ai écrit à mon oncle Bureau le 19 novembre par un vaisseau anglais et lui marque que je lui envoie une huitaine de petites indécences et je le prie de vous en remettre la moitié. Depuis, j'ai fixé le nombre de ces mignatures paillardes à six petits tableaux qui ne sont pas des images de la Sainte Vierge. Le fils de M. Chaurand vous les remettra à vous-même, parce que mon oncle pourrait très bien se trouver avec mon papa, quand il les lui portera; au lieu qu'en allant chez vous, cela ne sera point découvert. Je vous prie d'en donner la moitié à mon oncle. J'y ai ajouté un petit miroir très beau par derrière et un rouleau.

Mon papa vous aura prévenu, mon cher cousin, que je ne vous enverrai ni canne, ni chemises et je me réservais de vous dire la raison. Une canne de 43 à 45 pouces, de belle couleur et bien éfilée, comme vous la demandiez, eut coûté à Malac même qui est l'endroit des joncs, au moins 50 piastres et je pense que votre dessein n'a pas été que je misse tant d'argent dans un bâton. Le petit Chaurand vous en remettra un d'environ 40 pouces qui est assez joli. Je l'ai eu ici de rencontre et il est tout garni... Les chemises de coton que vous m'aviez demandées se font à l'Isle de France ou au Bengale. On ne trouve point ici de toile aussi belle que celle avec laquelle étaient faites celles de M. Laurenien. J'ai vu faire ici la vente d'un supercargue où une douzaine de chemises montaient à 20 taëls; c'était bien ce que vous demandiez, elles venaient aussi de Bengale, mais j'ai trouvé que c'était furieusement cher...

Quant aux deux livres de thé vert que vous me demandiez, M. Le Febvre se charge d'un petit coffret qui le contient. Le thé que je vous envoie est du thé hayswen supérieur. C'est M. Moreau qui me l'a donné et il est bon connaisseur.

Si vous avez besoin, cher ami, de choses qu'on puisse acheter dans ce pays-cy, mandez-le moi et soyez sûr d'être servi sur-le-champ. De la porcelaine, du thé, de petites garnitures de cheminées, des tableaux chinois, voilà ce que je peux vous promettre de vous donner. Si vous étiez curieux d'avoir un fusil à vent, on

m'a dit qu'on en vendait dans ce pays-cy. Laissez moi un peu connaître la routine de ce pays-cy et je serai à même de vous faire passer bien de ses petites curiosités. Je vous demanderai en échange, tous les ans, l'Almanach des Muses et quelques autres petits livres curieux et instructifs. J'ai reçu les œuvres de Jean-Jacques Rousseau. Je vous en remercie et nous sommes quittes. Baptiste vous remettra, ainsi qu'à mon oncle, un petit bambou pliant.

Si vous avez des livres ou autre chose à m'envoyer, adressez-vous à M. Gerard de l'Orient.

J'offre à Mesdames Turpin mes respects et mes services. Vous savez ce que je pense sur votre compte et celui de la veuve... Je ne suis pas l'ami de ce qui traîne de la gêne après soy. Je vous avouerai pourtant, cher cousin, que le seul avantage que j'ai retiré de mon voyage est celui d'avoir cessé d'aimer la petite Batarde dont nous avons quelquefois parlé. Les sentiments de la douleur et de l'amitié règnent seuls dans mon cœur. Quand le premier aura cessé, peut-être le remplacerai-je par l'Amour, mais la séduisante Fanchonette a épuisé tout celui que je pouvais sentir pour elle, et je forme maintenant le louable dessein de m'adresser de préférence aux femmes. Que les affaires se dépêchent bien avec elles !.....

Croyant que vous verriez avec plaisir quelques détails sur la Chine, je vais vous en faire quelques-uns. Ils suffiront pour vous faire connaître le désagrément que les étrangers ont dans ce pays-cy.

Tout vaisseau qui mouille à Wampou est mesuré par le Hopou et lui paye d'abord, à lui, en présent, 2.050 taëls, que le vaisseau soit grand ou petit. Il faut ensuite payer le mesurage dont les droits sont proportionnés à la grandeur du vaisseau, voilà pour le droit d'ancrage dans la rivière de Canton. Cela payé, on ne peut pas débarquer la plus petite caisse que les mandarins n'ayent donné une chappe qui est ce que les maltôtiers appellent passavant. La chappe donnée, on débarque les marchandises et malles, coffres, caisses, caissons..., le diable ! tout est ouvert par ordre de coquins, et souvent on est volé par les appériteurs. Cela est égal : point de justice. Vient ensuite l'animal de lingue, ou interprète, qui écorche quelques mots de portugais mêlés de français et de chinois. Il pèse vos effets, vous fait entendre (quoique vous sachiez bien le contraire) que vous lui devez les droits de 10 pies, pour 7 ou 8 au plus que vous avez.

Nous sommes logés dans les faubourgs et défense à nous d'en sortir... à partir du hang français, pour aller à la première porte qu'on empêche de passer, il y a 300 pas. Le soldat vous dit toujours *non pode passa*. On l'envoie souvent faire f... et on va son

chemin. Alors il vous suit partout où vous allez et ne vous quitte que quand vous rentrez dans les faubourgs. On n'entre dans la ville chinoise que pour faire le thé.

Nous n'avons à souffrir cet esclavage que pendant l'expédition des vaisseaux. Quand ils sont une fois partis, on va librement dans la ville chinoise; mais, en quelque temps que ce soit, on n'entre point dans la ville tartare.

Un mois ou deux au plus après le départ des vaisseaux, il faut se rendre à Macao, ville portugaise à 30 lieues de celle-ci. Si cette ville eut appartenu à d'autres étrangers que les portugais, il y a longtemps qu'ils en auraient balayé les chinois; mais il est écrit que cette nation lâche et arrogante ne sera pas châtiée par quelque nation européenne. Les chinois n'ont pas plus de ménagements pour les portugais que pour nous. Et qui croirait, avec toutes ces fanfaronades, que 600 hommes bien armés, des anglais par exemple, ou des français, vous enlèveraient, dans un jour, Canton qui a trois lieues de tour et au moins 1.500 mille habitants.

La Chapelle-sur-Erdre vaut mieux encore que ce pays-ci. A propos de ce pays que je regrette tant, dites-moi comment va notre seigneur. Je lui fais faire des compliments par mes tantes. Chargez vous de la même commission. J'ai maintenant un beau fusil à deux coups; dites-le lui et si je reviens avec quelque chose, je ne désespère pas d'en faire un bon usage.

Il me vient, cher cousin, la réflexion de vous donner une note des livres que je voudrais avoir. Comme vous pourriez bien ne pas les connaître tous, priez Baptiste de fureter dans les boutiques pour les avoir. Voici la liste :

Le Cousin de Mahomet.

Les œuvres complètes de J.-B. Rousseau.

Le recueil de l'*Almanach des Muses*.

Dictionnaire latin-français.

Dictionnaire français-latin.

Un Gradus ad Parnassum.

Traduction en vers de l'*Imitation de Jésus-Christ*.

Œuvres complètes de Chaulieu.

Celles de Malherbe.

Celles de Racan.

La Dunciade (ouvrage critique de Palissot).

Œuvres de poésie de Théophile.

Si les œuvres de M. d'Arnaud Baculard, conseiller d'ambassade à Saxe sont recueillies, vous me ferez plaisir de les joindre; mais je ne voudrais point de son livre intitulé : *Les épreuves du sentiment*, quoiqu'il soit divinement écrit. Si M. J.-J. Rousseau avait fait quelque chose de nouveau, j'aurais bien du plaisir à le lire.

Surtout pas une ligne du méprisable Voltaire. Que d'esprit et de bassesse dans cet écrivain !

Tous ces livres m'aideront à passer le temps après le départ des vaisseaux car, pendant l'expédition, nous ne pouvons guères faire de lectures que dans le journal, le grand livre, le livre de factures, de réceptions, etc., etc. Cela n'est pas bien amusant, mais quand on a un état, il faut le remplir et j'ai déjà appris bien des choses sur le mien depuis que je suis en Chine.

Le travail est très aisé dans ce pays-cy et si je pouvais m'entendre positivement avec les Chinois, je pourrais travailler aussi bien que tout autre.

Si vous aviez, cher Dubréseul, de l'argent à ne rien faire, vous pourriez me l'envoyer, et je vous le ferais valoir pour votre compte, sans prendre de commission. Le plaisir de vous obliger est tout ce que je cherche. Procurez-le moi et attendez vous à tout mon zèle. Si vous aviez des amis qui voulussent vous donner de l'argent, je m'en chargerais volontiers; c'est-à-dire, je le ferai valoir pour leur compte à 5 % de commission et ils en auront 13 pour eux; mais je n'en veux point pour le mien, car je dois vous avertir que si on gagne gros, on risque beaucoup aussi. Je tâcherai pourtant de m'adresser à d'honnêtes gens, si toutefois un seul honnête homme se trouve en Chine.

Baptiste vous remettra cette lettre-cy.

Plusieurs des supercargues ne doivent pas tarder à s'en retourner. Si mon papa ne me donne pas l'ordre de les accompagner, je resterai, quoiqu'il m'en coûte et peut-être ferai-je quelques bonnes affaires.

Adieu, cher et tendre ami, adieu cher Dubréseul. Je vous embrasse mille et mille fois de tout mon cœur.....

F. TERRIEN.

[Reçu le 13 juillet 1775. Répondu le 24 novembre 1775 sur le *Broglié*.]

A Monsieur A. Terrien, Petite rue des Carmes, à Nantes.

A Canton à la Chine, le 29 novembre 1775.

Que je suis bon, mon cher cousin ! J'aurais une envie singulière de vous punir de ne pas m'avoir donné signe de vie; mais j'en ai encore une plus grande de m'entretenir avec vous...

Le *Modeste* et le *Dauphin* sont arrivés ici de France en droiture et j'ai reçu une lettre de mon pauvre papa qui a tant d'affaires et qui, malgré cela, n'oublie point son fils, et vous, mon bon ami, vous qui n'avez pas plus à travailler que vos voisins les Carmes..., vous vous plaisez à m'inquiéter en ne me donnant point de vos nouvelles.

Je vous fais mille remerciements des Mémoires de M. Beaumarchais que vous aviez joints aux gazettes que mon pauvre papa avait la bonté de m'envoyer. J'ai eu la douleur de ne rien recevoir de tout cela, parce que le *Beaumont* a manqué son voyage.

J'ai donc passé un hivernage à la Chine, dans ce pays que je voudrais ne pas plus connaître que vous. Si j'étais sûr encore d'en sortir bientôt, mais je prévois que m'y voilà peut-être attaché pour 7 ou 8 ans. M. Montigny qui a et qui aura mille bontés pour moi, m'y retiendra par ses bienfaits. Il m'a déjà fait avoir cette année 500 piastres et cela ne fera sûrement qu'augmenter. Avec tout cela, si vous avez bonne envie de me revoir, promettez-moi 1.500 livres dans votre bon Comté Nantais et vous pourrez être sûr que je quitte la Chine... Si vous saviez ce que c'est que d'être si éloigné de sa patrie, point de liberté, point de femmes, conséquemment point de plaisirs ! Ce n'est pas qu'à Macao..., mais j'appelle cela profaner l'encens que je brûlais jadis devant les divinités nantaises.

Il faut vous quitter pour aller faire une grande récapitulation du thé Bouy, du thé Camphou, du thé etc., etc., malgré le grand mal de tête et la petite fièvre que j'ai. Si la mort devait me prendre, je vous fais mes adieux.

Je vous prie en attendant d'offrir mes respects aux Messieurs et des baisers aux Dames qui voudront bien songer à celui qui est avec bien de l'attachement votre triste et bon ami.

F. TERRIEN.

Dites à mon oncle, à mes tantes Bureau que je leur écrirai par le *Dauphin*; même commission pour Baptiste, Jaqueau, Janneton et Thérèse avec qui je voudrais bien être à la Piyée. Assurez M^{lle} La Mare de mes respects.

[Reçue le 8 juin 1776.]

Au même.

Canton à la Chine, le 21 décembre 1775.

J'aurais bien désiré, mon cher et bon ami, que vous m'eussiez mis dans le cas de vous répondre longuement..... Je vis dans l'espoir que la prochaine année vos lettres me donneront tout le plaisir que je n'ai pas eu cette expédition-cy et je crois même que je n'en aurais pas été privé, si le *Beaumont* n'avait pas manqué son voyage. C'était lui qui devait m'apporter les Mémoires de M. de Beaumarchais que vous aviez joints aux gazettes et autres paquets que mon pauvre papa m'envoyait par le dit vaisseau. Je me trouve, par son retard, presque sans nouvelles de chez moi, mon papa ne m'ayant écrit qu'une très courte

lettre par le *Dauphin*. M. Gerard et lui sont les seuls de mes parents et connaissances qui aient pensé à moi.

Je vous causerai sans doute bien de la joie, en vous contant la situation heureuse dans laquelle je me trouve et qui ne me laisse rien à désirer. J'ai été, comme vous le savez, retenu ici, l'année dernière, par M. Montigny qui a joint à ce bienfait mille marques d'amitié pour moi et de désir pour mon avancement. Il me procure cette année 5 à 600 piastres auxquels je ne m'attendais pas. Mes espérances pour l'avenir sont bien plus belles. Si elles ont le succès que tout semble me promettre, je crois pouvoir assurer que dans 7 ou 8 ans, je pourrai quitter l'abominable, la détestable, l'ennuyeuse Chine, pour rejoindre ma chère et agréable patrie... Quel plaisir de vous aller joindre, pour aller ensemble à la Chapelle-sur-Erdre, de là à Gesvres et de Gesvres ailleurs !

Je vous ai aussi annoncé dans ma dernière lettre mise sur le *Modeste*, que j'avais remis 13 piastres à un nommé Chapotet, chirurgien major d'un petit vaisseau, l'*Etoile*, pour remplir la commission d'une douzaine de chemises que vous m'aviez demandées. J'ai lieu de croire que vous serez content de la façon dont il remplira ma commission. Il va dans le pays du beau linge et des belles et bonnes lingères et il se mettra en double avec elles pour répondre à la confiance que j'ai en lui. Quant au jonc que vous m'aviez aussi demandé, je n'ai pu me le procurer; il vaudrait (même à Malac) 50 à 60 piastres.

J'ai donc passé, mon cher cousin, un hivernage dans cet affreux pays-cy et je ne suis pas mort ! Félicitez m'en. C'est réellement un bonheur. Quel ennui, mon Dieu ! Après le départ des vaisseaux, nous sommes pendant sept mois au moins les bras croisés, sans avoir une lettre, une seule lettre à écrire, et pendant les 15 ou 20 derniers jours de l'expédition à peine pouvons-nous suivre la marche de l'ouvrage qui nous tombe tout dans le même instant. C'est pourtant alors que nous passons une partie des nuits pour le travail attaché aux vaisseaux et l'autre partie pour donner des nouvelles à des parents et amis.

Bien des gens regardent Macao comme le lieu le plus propre à faire diversion à leur ennui, pour moi qui regarde moins les lieux que les hommes, il me semble que dans le pays des voleurs et des ours, ou chez les chinois et les portugais, on ne peut avoir aucun plaisir. Nous sommes à Canton privés de toute liberté. Nous ne pouvons pas faire un pas, qu'on ne nous dise une sottise et si les chinois étaient aussi braves qu'ils sont orgueilleux, avares et jaloux, il ne serait possible de sortir dans les rues; mais, on répond à leurs injures avec des coups de canne et s'ils ne sont que sept ou huit contre un européen, celui-ci aura beau jeu. Leurs rues étant larges tout au plus de quatre pieds, ils lui barrent le chemin et l'assomment. Quand l'Européen a une épée, il

passe partout. Sur le quai où nous demeurons, nous n'avons rien à craindre. J'ai vu plus de vingt fois un seul mousse faire fuir plus de 300 chinois et leur donner des coups de bambou, sans qu'aucun pensât à lui faire face. La peur qu'ils ont que d'autres européens ne s'en mêlent les retient. Formez-vous là-dessus une idée de leur courage.

Maintenant je vais vous en donner une de leur honnêteté. Depuis l'Empereur jusqu'au dernier de ses sujets, tous font le métier de voleur. On ne fait rien ici que l'argent à la main et pour une piastre de droits qui n'aurait pas été payée au Hopou, il empêche un vaisseau de partir. On ne voit que douanes et douaniers. Que vous n'ayez rien dans votre bateau, cela est égal, il faut payer ou l'on vous retient une heure. Arrivez à Canton, un chinois vous arrache votre montre et s'en court. Les autres le voyant, rient, lui ouvrent le chemin et vous le barrent. Tuez-le, il n'y a point de rémission pour vous. Attrapez-le (ce qu'on ne peut faire que très rarement, par la raison qu'on n'entre point dans la ville tartare), allez vous plaindre, on vous promet satisfaction en vous disant de vous en aller et vous n'obtenez rien de plus. Voilà les chinois, ce peuple béni de Dieu, vanté par les jésuites, M. de Voltaire et autres menteurs, ce peuple auquel on voudrait que vous ressembliez, ce peuple le plus infâme, le plus orgueilleux de tous les peuples.

Quant aux portugais, appliquez-leur tout ce que je vous marque sur les chinois et joignez-y encore quelques défauts. Ne craignez point de leur en donner trop. Ils sont bien dignes les uns des autres.

Voilà, mon cher ami, le pays où il faut rester et où je fais mes offres de services pour mille choses qui s'y trouvent. Je vous ai envoyé l'année dernière par Chaurand quelques bagatelles, j'espère que vous les aurez reçues.

Si vous avez plus d'argent qu'il ne vous en faut ou que vous m'en puissiez trouver pour mon compte à 5 %, je le ferais valoir dans ce pays-cy. Je le placerais à 18 ou 20 % au compte de la personne qui en verrait et je retirerais ma commission dessus.

Mes assurances de respect et de souvenir aux dames Turpin, à M. et M^{me} et le chevalier Roger. Embrassez les petits enfants que je leur ai laissés et ceux qui auront suivi. Donnez-moi des nouvelles de ma famille et de mon pays... Adieu, mon cher cousin...

F. TERRIEN.

Au même.

A la Chine, le 13 octobre 1777.

Je m'y prends de bonne heure, mon cher et bon ami Dubréseul, pour ne pas manquer de répondre à la lettre que vous m'avez écrite. Le vaisseau de M. de Luynes est arrivé le 9 septembre à

Macao et il n'y a pas quatre jours que le capitaine m'a remis votre épître.

Je vous ai accusé réception de vos livres; je vous en fais de nouveaux remerciements.

M. de Montigny me promettait, il y a deux ans, en m'accablant de caresses et d'éloges, que la façon dont il me recommanderait à M. de Vigny, ne me serait pas inutile. M. de Vigny promettait dans le même temps à mon père que dans un an, ou deux au plus tard, je serais au nombre des premiers de sa maison. Nous recevons cette année une lettre de ce M. Vigny à M. Montigny. Nous la décachetons comme procureurs de ce dernier; il n'y est pas plus question de moi que si je n'avais jamais existé. Mes autres camarades sont aussi maltraités. Le seul, M. Bourgogne, parent de M. de Montigny, n'y est point oublié. M. de Vigny promettait au père et à l'oncle de Sebire que la maison serait régie sous la raison Vigny, Costar et Sebire, et à l'ouverture de l'accord passé, sous seing privé, entre MM. Vigny et Costar, nous trouvons que la maison sera régie sous la raison Vigny, Costar, Bourgogne, Dutimeur, parents et associés. Toutes ces horreurs-là pourtant n'auront pas, je crois, tout le succès dont on s'était flatté. Il y a même apparence que ce ne sera pas nous qui serons les dindons de la farce.

J'envoie à mon père toutes les pièces relatives aux discussions que nous avons eues et dont il faudra se servir pour justifier notre conduite. Mes autres camarades les envoyant eux aussi et nous avons tous lieu d'espérer que nos parents poursuivront pour nous l'affaire dont il s'agit.

Je vois bien, mon cher ami, qu'il est bien difficile d'engager quelqu'un à gagner 15 % sur l'argent qu'on placerait ici. Je commence pourtant à croire que les risques sont moins considérables que je l'avais d'abord imaginé.

J'aurai vraisemblablement une bonne commission cette année, mais peut-être un procès m'enlèvera-t-il tout le fruit de mes travaux, en dépit de l'équité.

La façon dont vous voudriez vivre me conviendrait au mieux et je serais au comble de la joie si j'étais au nombre des amis qui mangeront avec vous le carreau de lard.

Le mariage de M^{lle} Le Lasseur m'a intéressé en ce que j'y vois une espèce de prisonnière sortir d'esclavage, si toutefois une fille recouvre la liberté en prenant un mari. J'en souhaiterais à chacune de mes pauvres tantines; mais, mon ami, vous savez que l'argent fait tout aujourd'hui. Plut à Dieu que j'en eusse assez pour procurer à mes deux sœurs un établissement qui put les honorer et les rendre heureuses.

J'ai été très sensible à la mort de M. Duplessis. Sa mère lui

avait laissé une belle fortune. Je ne conçois pas ce qu'il avait fait pour la dissiper.

J'ai reçu une lettre de tante Simonière. D'après tout ce qu'on m'écrit, je crains beaucoup pour ma tante Cormeray.

Je présente mes respects à ma tante Turpin et à M. et M^{me} Fleuranceau; on dit que le jeune frère a tous les talents physiques de son aîné. Son épouse, M^{lle} Burot, sait bien ce dont il est capable.

Adieu, mon cher Dubréseul,

F. TERRIEN.

[Mon oncle m'a remis cette lettre, venue par voie d'Angleterre ou autrement, le 13 novembre 1778. Répondu le 25 janvier 1779, par le *Superbe*.]

A M. Augustin Terrien, à Nantes.

A la Chine, le 29 janvier 1778.

Je vous ai écrit assez brièvement, il y a quelques mois, mon cher Dubréseul,

Aujourd'hui qu'il est sûr que je resterai, je veux vous conter avec quelle perfidie, avec quelle fourberie, on a usé avec moi.

Vous savez toutes les querelles que j'ai eues l'an dernier avec M. du Timeur qui aura peut-être réussi à persuader à ma famille que j'avais eu tort. Il ne manquerait que cela pour achever de me mettre la mort dans le cœur...

Après que nous eûmes abandonné, l'an dernier, M. du Timeur, il nous envoya prier à dîner. Nous refusâmes. Comme rien n'est plus plat que lui, il vint lui-même. Nous n'eûmes pas la force de résister et nous cédâmes. Le repas fut très morne et M. du Timeur nous parut occupé de quelque grande affaire. Nous ne nous trompions pas, puisque quelques heures après le dîné, il fit prier Sebire de passer chez lui. M. du Timeur lui dit qu'il passait en Europe et lui proposa sa procuration conjointement avec MM. de Lourme, Tobin, Le Déan, Bourgogne et moi. Il eut, ainsi que Tobin, de Lourme et moi, beaucoup de peine à l'accepter et nous ne nous y déterminâmes que pour le bien des vaisseaux. Il nous passa sa procuration le 6 février 1777.

Le 11, il donna un papier à M. Bourgogne, son parent, pour retirer toutes ses lettres et celles de M. Vigny et gérer toutes les affaires, autres que celles des vaisseaux, qui seraient adressées à ces Messieurs. Pour moyen de conciliation, il fut décidé que M. Bourgogne aurait personnellement ce qui regarderait M. du Timeur, mais que nous ouvririons ensemble tout ce qui serait adressé à M. Vigny seul ou à MM. Vigny et C^{ie}. Cela passa jus-

qu'à l'arrivée de M. Costar envoyé ici par M. de Vigny avec lequel il avait passé un accord en vertu duquel M. Costar réclama les vaisseaux le *Fitz-James* et le *Pondichéry*.

L'affaire fut portée devant le Consul à qui les défenses furent remises, outre les procurations déjà citées, une procuration de M. de Timeur, du 11 février 1777, qui nommait M. Montigny, son frère, de Nantes, ou n'importe qui venant en Chine avec des pouvoirs. La sentence donnait 1/3 à M. de Vigny, 1/3 à M. Costar et 1/3 aux six procureurs nommés le 6 février 1777. Nous perdions à ce jugement la moitié de ce que nous devions avoir. Cependant, pour l'amour de la paix, nous en passions par là.

MM. Costar, Bourgogne et Le Déan n'ont pas pensé si généreusement que nous et ils envoyèrent leur désistement des affaires du *Fitz-James* et du *Pondichéry*. Ces Messieurs croyaient bien nous embarrasser et que nous n'aurions pas osé nous charger des vaisseaux; mais, nous les trompâmes en les recevant. Alors ces gens protestèrent contre leur désistement.

M. du Timeur ayant su en mer que M. Vauquelin venait en Chine avec la qualité de Consul, il avait fait une troisième procuration où il le nommait conjointement avec MM. Bourgogne et Le Déan. Ces deux derniers présentèrent cette procuration à M. Vauquelin, le 15 octobre, qui la signa.

Voyez quelle quantité de mensonges et d'horreurs commis pour couper la gorge à quatre jeunes gens qui ont aidé M. Montigny à faire une fortune immense et qui n'ont d'autre crime que de n'avoir pas voulu recevoir un traité de société qu'il leur a offert et qui ne leur a pas paru assez avantageux.

Pressés par des sollicitations continuelles, nous fîmes avec MM. Costar, Bourgogne et Le Déan, le 20 octobre, un écrit par lequel on passait l'éponge sur tout ce qui était arrivé; le *Fitz-James* par là nous est resté et le *Pondichéry* leur a passé.

Je viens d'avoir une sérieuse maladie, fruit de toutes mes inquiétudes, de mes chagrins et de mes travaux. J'ai pris huit ou dix médecines, je ne sais combien de lavements, de bouillons, de pots de tisane..., etc. Le 20 je me levai et le 23 je sortis..., il ne faut pas en parler à la maison.

Sebire passe en Europe, me nomme son procureur et m'accorde la moitié du produit des commissions qui pourront lui venir. Il sera ici dans deux ans et je l'attendrai, si je trouve jour à gagner quelque chose comme je l'espère.

Adieu, mon cher et bon ami,

F. TERRIEN.

[Mon oncle m'a remis cette lettre le 13 novembre 1778. Répondit le 25 janvier 1779, par le *Superbe*.]

Au même.

A la Chine, le 10 novembre 1778.

J'ai reçu, mon cher cousin et bon ami, dans les premiers jours d'octobre, la longue et agréable lettre que vous m'avez écrite. J'ai bien à vous remercier du moment de plaisir que j'ai éprouvé à sa lecture. De pareils instants sont si rares que j'ai une grande obligation à ceux qui me les procurent.

Non, mon cher cousin, jamais l'ambition ne me tourmentera. Le bien le plus modique, pourvu qu'il me donne une aisance, est le but où visent mes désirs. Dieu sait si jamais je pourrai l'atteindre. Je vous assure que je commence à perdre l'espérance qui m'avait soutenu jusqu'à ce moment. En vérité, je pèris d'ennui, de chagrins et d'inquiétudes. Cette année me vaudra encore de quoi vivre honnêtement, mais je crois que c'est la dernière sur laquelle je puisse compter. La guerre va sûrement s'allumer en Europe et que deviendrai-je à la Chine ? J'en tremble d'avance, mais je suis attaché par une promesse signée que je fis l'an dernier à Sébire de l'attendre.

Je ne chercherai point à diminuer l'indignation que vous avez ressentie en apprenant les procédés de M. Montigny à mon égard. Il est des choses qui ne se pardonnent point. On a voulu, pour ainsi dire, m'anéantir. Le succès n'a point couronné les cruels projets de l'homme qui les avait formés. (Suit le récit, un peu long, du différend survenu, en 1777, entre M. de Montigny d'une part, Terrien et Sébire de l'autre, déçus des espérances données par celui-ci qui est rentré en France et qui, avant son départ, donna bien sa procuration, le 6 février, aux deux jeunes gens, mais rendit cette procuration inopérante en prodiguant des pouvoirs secrets à d'autres représentants.)

Vous me parlez de M. de Vigny comme d'un ami. S'il m'avait été aussi attaché que vous vous l'imaginez, je n'aurais point eu à vous faire le détail que vous venez de lire. Il nous a toujours bernés de promesses. Je le regarde comme la première cause de tout ce qui m'est arrivé.

Les conseils que vous me donnez sont excellents à suivre, mais dites-moi où je prendrai de quoi vivre à votre manière si je suis obligé de m'en retourner l'an prochain. Vous savez bien que mon père n'est point en état de fournir un peu largement à ma dépense. Cette idée-là n'est pas celle qui m'afflige. Je m'imaginai pouvoir lui être utile et je vais être une nouvelle charge pour lui. A 25 ans, dont j'aurai passé cinq dans un pays affreux, je me trouverai moins avancé que lorsque j'ai quitté le mien. Je n'oublie point cependant nos projets de voyages, de chasser..., etc.; je tâcherai de sauver du naufrage de quoi les exécuter.

J'ai appris avec chagrin la mort de Madame de la Morandais (suivent des considérations sur une affaire manquée par son père touchant un bien que cherchait à acquérir celui-ci et auquel s'opposait le seigneur du fief)... Je ne sais comment il peut se faire que dans un pays libre un homme ait le droit d'empêcher un autre d'acheter une terre. Cela me paraît d'une injustice bien révoltante.

On a, en vérité, bien raison de dire qu'à la campagne les mœurs sont plus pures qu'à la ville. Ah ! mon ami, croyez que partout on suit l'impulsion de la Nature. L'homme le plus vertueux est celui qui la prend le plus pour guide. Je me rappelle bien Julien, mais j'ai oublié Marie.....

Quand pourrai-je jouir des promenades que l'on fait à Nantes !

Je vous avoue franchement, mon cher Dubrézeul, que j'ai été assez surpris de voir votre nom parmi ceux des jeunes gens qui ont été recevoir le comte d'Artois. Je vous blâmerais presque, mais vous avez une excuse et elle est bonne. Vous aviez à prouver votre amour à un Bourbon, à un frère de notre roi. Comme vous, au seul nom de ma patrie et du prince qui la gouverne, mon cœur tressaille. Puisse celui-ci, si nous avons la guerre, abaisser ou anéantir les Anglais, cette nation si orgueilleuse, si injuste !

Nous avons appris, le mois dernier, qu'ils avaient pris Chandernagor, quelques vaisseaux, et qu'ils s'avançaient sur Pondichéry. M. de Bellecombe qui en est gouverneur employe chaque jour 5 à 6.000 hommes pour fortifier cette ville. Il a promis qu'il ne se rendrait que quand il n'y aurait plus de rats dans la place.

Presque tous les jeunes gens s'y sont faits volontaires. L'horreur qu'ils ont pour le nom anglais les rendra peut-être inhumains.

Je vous approuve, mon cher Dubrézeul. La part que vous avez prise à l'établissement d'une gratification de 500 livres pour la fille la plus vertueuse, fait l'éloge de votre cœur et de celui de vos compagnons.

Ce que vous m'apprenez de M. Hamart ne m'a point étonné. Il avait un ton qu'on ne soutient point sans être très riche et qui n'en va pas moins très mal à tout le monde. Les nobles, les comédiennes, le jeu, la table, voilà quatre inclinations dont une seule suffit pour mener un homme à l'hôpital. Je veux croire qu'il ait reçu beaucoup de bien de sa femme, mais je crois aussi qu'elle a bien aidé à le dissiper. Je me rappelle le rouge qu'elle avait sur la figure et le luxe qu'elle affichait partout. Elle est belle, elle obtiendra peut-être des fermiers généraux la direction de la Poste. Je la lui souhaite.

Il faut bien un aliment à la méchanceté de M. Linguet. Tibère

et le duc d'Aiguillon sont les seuls illustres personnages qu'il ait loués. Celui-ci l'a bien payé; mais je ne sais pourquoi il a fait l'éloge de l'autre. Il peut maintenant vanter les anglais tant qu'il voudra; sa haine honore autant que son amitié avilit.

Mes respects, s'il vous plaît, aux dames Turpin, à M. Fleurenceau et son aimable épouse. Je leur avais fait, je crois, des offres de service qu'elles n'ont point acceptées. Doutent-elles du plaisir que j'aurais à reconnaître les honnêtetés que j'ai reçues dans cette aimable maison? Je serai fâché à mon retour, si jamais il a lieu, de n'y plus rencontrer la jeune demoiselle, non que j'aie des vœux sur elle..., mais pourquoi se faire religieuse? Si cet envie-là prenait à Janneton ou à Thérèse, il n'y aurait point de moyens que je n'employasse pour les empêcher d'exécuter leur projet.

Je veux m'arrêter ici, mon cher Dubrézeul,

F. TERRIEN.

N. B. — Nous sommes au 12 décembre et je n'ai rien à vous dire de plus.

[Reçue le 6 juillet 1779, par un vaisseau arrivé à L'Orient et sous le couvert de M. Joseph Terrien.]

La guerre d'Amérique vint apporter la perturbation dans nos relations commerciales. L'alliance franco-américaine (6 février 1778) détermina une nouvelle lutte avec l'Angleterre qui aussitôt se jeta sur les comptoirs des Indes que nous avait laissés la guerre de sept ans.

La prise de Chandernagor et le siège de Pondichéry dont parle la dernière lettre de François Terrien sont les premiers actes de cette reprise d'hostilités.

Lorient hasarda encore le départ pour la Chine du *Dauphin*, le 12 février 1778, mais le vaisseau fut pris par les Anglais, le 21 septembre de la même année, dans les mers orientales.

Les Impériaux, les Portugais, les Suédois firent leur profit de l'absence de notre marine et se substituèrent à nous sur les marchés de l'Europe du nord où nous portions des produits de la Chine, particulièrement en Flandre.

La Compagnie Impériale de Trieste obtint la permission de charger sur le *Prince-de-Kaunitz*, qui quitte Lorient le 20 février 1779, une cargaison française pour la Chine.

Comment, en janvier 1783, *l'Archiduc-Maximilien*, de la même Compagnie, parvint-il à se faire armer à Lorient pour aller en Chine avec un chargement de vin, d'eau-de-vie, de cordages, de goudron et diverses autres marchandises ? Nous ne saurions l'expliquer que par le défaut complet d'armement français pour la Chine à cette époque⁵⁵.

Cependant, dès que des négociations de paix furent engagées avec l'Angleterre, le gouvernement royal songea à recouvrer le commerce de la France en Extrême-Orient. Tandis qu'il laissait libre le trafic avec les colonies et même les Indes, il crut devoir prendre des mesures spéciales en ce qui concernait la Chine.

En sursoyant à la délivrance des permissions qui pourraient être sollicitées par des armateurs particuliers, soit en France, soit aux Iles de France et de Bourbon, pour le commerce de la Chine, le roi, par arrêt de son conseil, en date du 2 février 1783, confia au sieur Grandclos-Meslé l'organisation d'une expédition « destinée à procurer au royaume un approvisionnement des objets que fournit cet empire ». L'opération devait être faite pour le compte de Sa Majesté qui autorisait un emprunt de trois millions et promettait les bâtiments nécessaires⁵⁶.

Grandclos-Meslé était un riche négociant de Saint-Malo dont le roi se flattait de connaître « l'expérience et le zèle ». Il avait, de fait, tant à Saint-Malo qu'à Lorient, armé déjà plusieurs vaisseaux pour la Chine.

Les navires de l'expédition Grandclos-Meslé sont *la Méduse* et *le Sensible*, qui prirent le départ à Lorient les 5 et 10 avril 1783 ; ils parvinrent à Canton sous la responsabilité d'un subrécargue nommé Desmoulins (Fouqueux des Moulins)⁵⁷.

Nantes s'émut de l'exclusion de cet arrêt qui lui paraissait contraire au bien général. Son Assemblée du Commerce

55. Arch. Port Lorient E⁴.

56. Ch. de Commerce Nantes, C 749.

57. Arch. Port Lorient E⁴.

s'adressa aux villes maritimes du royaume en vue de s'informer de leurs spéculations commerciales et chercher près d'elles un appui pour faire des représentations au Pouvoir. Les villes répondirent que, dans un esprit de solidarité, elles s'associaient aux protestations de Nantes, mais que la Chine ne fixait pas leurs préoccupations. Ces réponses confirment notre opinion qu'en dehors de Saint-Malo, Lorient et Nantes, les autres ports du royaume ne sont pas directement intéressés aux expéditions de la Chine. Saint-Malo, en la circonstance, bénéficiait du choix fait d'un de ses armateurs par le Conseil du roi, et d'ailleurs, aucun négociant n'avait formé de projets particuliers pour la Chine. Lorient ne voyait pas avec défiance la désignation de Grandclos-Meslé : « Il est vrai — disent les Consuls de cette ville — que quelques négociants de cette place se disposaient à armer pour la Chine afin de profiter des avantages actuels, mais nous n'estimons pas que le commerce de la Chine, ni celui des Indes, puisse souffrir longtemps de la concurrence... car la plus grande partie des opérations faites depuis la suspension des privilèges ne peuvent rien prouver d'avantageux pour la liberté ». Déclaration signée, entre autres, de Montigny de Montplaisir que nous retrouverons plus tard en Chine⁵⁸.

Le gouvernement royal avait donc été bien inspiré, pour ressaisir sans perte de temps un commerce intéressant que la guerre avait interrompu, de prendre lui-même l'initiative d'une expédition.

Cependant, Nantes était une ville puissante avec laquelle le Pouvoir devait compter et il semble bien que ce sont ses représentations qui amenèrent le roi à prendre de nouvelles dispositions pour la prochaine expédition.

Moins de six mois après l'arrêt confiant à Grandclos-Meslé la conduite d'un voyage en Chine, le roi, en effet, se détermine à former, pour l'expédition de 1784, une association à laquelle les négociants des principales villes mari-

times auront la faculté de s'intéresser proportionnellement à leurs moyens (arrêt du 21 juillet 1783). Les fonds de l'expédition étaient portés à six millions, en actions offertes aux ports suivants : Marseille (400), Bordeaux (320), Nantes (140), Saint-Malo et Lorient (90), La Rochelle et Le Havre (80). Trois délégués des dites villes, fondés de procuration des actionnaires, reçurent mission de prendre en mains toutes les opérations et de contrôler les résultats de l'expédition. Jean-B. de Luynes, armateur nantais, et après lui Michel, négociant de la même ville — peut-être l'ancien subrécargue de Canton — furent nommés pour représenter Nantes, Saint-Malo, Lorient et Le Havre. Le délégué de ces villes devait se joindre à Paris aux sieurs Neirac et Miraillet, commissaires de Bordeaux et Marseille.

Montigny du Timeur, qui était à ce moment à Paris, voulut, en écrivant aux consuls de Nantes, mettre son expérience des affaires de Chine au service de ses compatriotes. J. Sagory, ancien banquier, qui jouissait près du Conseil de commerce de Nantes de la meilleure réputation, sollicita le renouvellement de cette confiance pour assurer les fournitures. Le roi prêta trois vaisseaux de guerre : *le Triton*, *la Provence* et *le Sagittaire*, qui, accompagnés de subrécargues « formés à l'école de l'ancienne Compagnie », laissèrent à Canton une opinion très favorable. Les soieries, qui alors ne laissaient aucun bénéfice, ne devaient, d'après d'Ormesson, entrer que pour une faible part dans la cargaison de retour, réservée principalement aux thés⁵⁸.

Nous nous sommes arrêtés ici un peu longuement à l'expédition des villes maritimes parce que les auteurs qui

58. Ch. de Commerce Nantes, C 624. — Rouen fit savoir que sa position ne lui permet pas d'effectuer des armements pour la Chine. Bordeaux ne voit, dans l'arrêt du 2 février 1783, qu'une atteinte portée à la liberté du commerce national. Bayonne proteste pour la forme, Marseille également. « Bien qu'il n'y ait ici — disent ses Consuls — aucun projet d'armement pour la Chine que nos négociants ne connaissent que très imparfaitement et qu'on ne tasse en ce port que des expéditions pour l'Inde... ».

59. Ch. Commerce Nantes, C 624 et 749.

ont jusqu'ici parlé du commerce d'Extrême-Orient ont semblé ne pas avoir soupçonné l'arrêt du 21 juillet 1783.

Bien que les ventes qui avaient toujours lieu à Lorient eurent été faites d'une manière avantageuse, l'opération commerciale ne fut pas encourageante. Nous l'avons dit, la plupart des villes maritimes ne se souciaient guère de la Chine, les actions furent longues à placer et la liquidation souleva des difficultés encore plus longues. Il s'en suivit, entre les délégués des villes, un procès qui durait encore en 1789.

Devant ce résultat peu probant, le gouvernement royal se porta à l'étude du rétablissement d'un privilège pour le commerce de l'Inde et de la Chine. En attendant une détermination définitive, le Conseil du roi revenant aux dispositions de 1783 et en vue d'assurer l'expédition de 1785, chargea les sieurs Gourlade, Bérard et Perrier de diriger pour le compte de Sa Majesté le voyage d'un vaisseau qui rapporterait une cargaison de soie de Nankin pour les manufactures du royaume (arrêt du 27 février 1785). Le *Dauphin*, frété à cet effet, prit la mer à Lorient le 5 avril, commandé par le capitaine Le Beau⁶⁰.

Le 14 avril, Calonne fondait une nouvelle Compagnie des Indes Orientales pour l'exploitation, durant sept années, de tous les comptoirs et établissements du roi au delà du cap de Bonne-Espérance. Les facultés reconnues à celle-ci étaient bien moindres que celles de la Compagnie Law — qui à l'heure actuelle n'était pas encore liquidée ; — son rôle était limité à celui d'une maison de commerce à monopole bénéficiant d'un droit d'usage sur les dits comptoirs et sur les hôtels, magasins, ateliers et quais qui lui seraient nécessaires à Lorient. Le trésor royal apportait vingt millions à la nouvelle Compagnie; le roi s'engageait à protéger ses vaisseaux, à lui fournir même le personnel navigant dont elle aurait besoin. *Le Dauphin*, qui accomplissait son

60. Ch. Commerce Nantes, C 624 et 749.

voyage lorsque fut signé l'acte de fondation, fut cédé à la Compagnie en toute propriété avec les avantages de l'expédition, à charge cependant d'indemniser le trésor des frais d'armement (arrêt du 20 mai 1785)⁶¹.

On pense que Nantes accueillit fort mal la naissance de la Compagnie Calonne, rétablissant « l'injuste privilège ». Elle députa un de ses consuls, Mosneron, pour présenter ses protestations au Ministre, publia des factums et essaya de créer un mouvement national. Le commerce des Indes était resté libre depuis 1769, la marine nantaise en avait profité et, du changement brusque de régime, les trafiquants du port de la Loire subirent des pertes réelles, d'autant que la nouvelle Compagnie exerça très rigoureusement ses droits et prétendit s'opposer au déchargement des cargaisons qui arrivèrent après la signature de son monopole⁶².

Le premier armement de la Compagnie Calonne comporta dix navires, frétés à l'ancienne Compagnie ou à des armateurs, qui partirent de Lorient au cours de 1786, dont *la Reine* et *le Maréchal-de-Séguir*, à destination de la Chine⁶³. En 1787 encore, elle fit partir pour Canton deux navires qui lui appartenaient, *le Dauphin* revenu de son voyage de 1785 et *la Royale-Elisabeth* qui sortait de ses chantiers de Lorient.

Depuis la première expédition de *l'Amphitrite*, dont Ghirardini a laissé un récit, les voyages en Chine avaient gagné en sécurité et en accélération. Les risques avaient diminué du fait que les capitaines n'allaient plus à l'aventure et que la route des mers orientales était régulièrement suivie depuis des années ; les passages des îles étaient repérés, la direction des vents connue.

Malgré les difficultés de la navigation à voile le long des côtes africaines et dans les parages des Indes Néerlan-

61. Ch. Commerce Nantes, C 624 et 749.

62. Ch. Commerce Nantes, C 624 et 749.

63. Arch. Port Lorient. — Henri WEBER.

daises, on relève relativement peu de pertes occasionnées par les éléments naturels. Les capitaines étaient l'objet d'un choix spécial et avaient été éprouvés par plusieurs années de navigation en Orient avant de recevoir un commandement pour la Chine.

Le voyage à la Chine se faisait le plus souvent « en droiture », comptant six à sept mois de traversée. Il était commandé par les vents périodiques de la mer des Indes qui amenaient les expéditions à Canton d'octobre à décembre. Les bâtiments lestés de marchandises repartaient en janvier ou février.

A l'aller, les escales étaient généralement réduites à Cadix — où les navires trouvaient, sous forme de piastres, le métal argent, venu du Mexique, **indispensable** aux échanges en Orient et Extrême-Orient — et à un point de la côte malaise, Malac le plus souvent, ou encore Achem, à l'extrémité septentrionale de Sumatra, pour y faire, en même temps que des « rafraîchissements », le chargement de quelque marchandise. Parfois, cependant, le bâtiment jetait l'ancre devant l'établissement français de Gorée pour y charger des bois et de l'ivoire africain très recherché de la Chine⁶⁴.

Après Cadix commençait une fastidieuse navigation à travers les mers pour doubler le cap de Bonne-Espérance et se mettre ensuite sous la mousson. Les faits notables pour le bord sont alors la prise d'une baleine, la vue d'un loup-marin ou d'un diable de mer, le vol des pailles-en-cul, des manches-à-velours ou des grappes-de-raisin. Sur son journal, l'écrivain du bord porte tous ces incidents consignés entre les observations de route, comme le passage de la ligne, les vaisseaux croisés, les terres à l'horizon : Ténériffe dont la cime perce les nuages, l'Ascension où les équipages fatigués aiment à s'approvisionner de tortues, la

⁶⁴. Journaux de bord. Correspondance de Joannis, ancien capitaine de la Cie des Indes (Mss de la Bibliothèque de Quimper, 12 H). Plan d'armement (Ch. Commerce Nantes, C 749).

montagne de la Table, le cap d'Ambre, la Grande Nicobar, Sumatra... L'intérêt principal est présenté par les navires relevés sur la route qui sont presque tous de nationalité anglaise.

Le détroit de Malac était pratiqué indifféremment avec le détroit de la Sonde ; de préférence à ce dernier pour le voyage d'aller. Sur ses côtes, les navires pouvaient aisément compléter leur cargaison. Achem était un de ces ports très accueillants au commerce étranger ; sur la côte malaise, les royaumes de Joor et de Ligor fournissaient du poivre, de l'étain, des rotins, des bois... dont le marché se concentrait surtout à Malac. Les Japonais, de leur côté, y apportaient du cuivre, des vernis et des porcelaines.

Lorsqu'ils devaient passer par les Indes, par suite des escales et des contraintes de la mousson, les navires mettaient parfois deux années à accomplir le voyage de Chine.

Les retours se faisaient ordinairement par le détroit de la Sonde, passage dangereux en cas d'hostilités à cause des îles nombreuses qui pouvaient dissimuler l'adversaire. A la sortie du détroit, l'île des Princes s'offrait comme un point d'eau et de rafraîchissements, pourvu même de tortues. Mais la principale escale de retour était l'île de France. Après bien des hésitations, l'énergique administration de Mahé de la Bourdonnais avait mis enfin celle-ci en état de soutenir le rôle que lui assignaient sa situation géographique et l'état politique de l'Asie. Elle devint dans la mer des Indes la terre de relâche et le point d'appui de la flotte commerciale de la grande Compagnie, relâche très appréciée pour les ressources en cas d'avaries, les aliments variés et frais, le climat salubre, la société de compatriotes accueillants qu'on y trouvait⁶⁵. Sainte-Hélène

65. « Joannis, correspondant de Rothe, directeur de la Compagnie des Indes et qui avait bouclonné en Orient, au service de la Compagnie, durant 32 ans, estimait que l'île de France était la clef de toutes les colonies » (1756) (Manuscrits de la Bibliothèque de Quimper 12 H). — Un exposé anonyme de 1769 qui présente un plan général de réorganisation par l'Etat, du commerce

était l'escale anglaise entre la métropole et les Indes, mais combien plus aride et plus dénuée que l'île de France. *Le Maréchal-de-Ségur* s'y arrêta le 13 mai 1788, n'y trouva aucun rafraîchissement et dut remonter jusqu'à l'Ascension pour y pêcher la tortue.

Les rapports des capitaines à leur retour à Lorient nous mettent au courant des dommages causés aux bâtiments et à leur chargement par les violences de la mer⁶⁶. Ces rapports se répètent parce que les tempêtes exercent leurs ravages toujours de la même manière en s'attaquant aux superstructures des navires. *Le Pondichéry* se trouva en pleine mer « ras comme un ponton » ; le mât de pavillon restant seul debout. *La Reine* fit eau presque au départ de Lorient ; elle arriva à Canton sur le point de sombrer et avec douze mois de retard. On parvint à la caréner à Wampou avec l'aide des autres navires au mouillage, mais ce ne fut pas une petite affaire. On s'imagine pour l'équipage le surcroît de fatigue provenant des avaries, surtout lorsqu'il fallait pomper nuit et jour pour se rendre maître de l'eau.

Les journaux de navigation sont plus intéressants que les rapports des capitaines. Ils sont fort rares touchant le voyage à la Chine. Nous avons eu la bonne fortune de trouver aux Archives de la Société Polymathique du Morbihan le journal de *la Royale-Elisabeth*, vaisseau de

en Orient, conclut à faire de l'île de France « l'entrepôt de toutes les marchandises de l'Inde et de l'Europe... le Batavia des Français ». *Ibid.*..., etc. Cependant, à en croire certains factums postérieurs, le régime de la liberté provoqua aux îles de France et de Bourbon une ère bien autrement florissante : « En 1769, le monopole de la Compagnie avait réduit les îles de France et de Bourbon dans l'état le plus déplorable ; mais, aussitôt que la liberté fut accordée, le commerce y expédia un grand nombre de navires... ces îles touchaient donc à la plus haute prospérité... ». « L'île de France devenait l'entrepôt de toute l'Inde... elle recevait les productions européennes et en était le magasin général, pour de là être transportées aux Indes et à la Chine, d'où également venaient les productions... l'île devenait l'entrepôt général de l'Europe et de l'Asie » (Chambre de Commerce de Nantes, C 749).

⁶⁶. Arch. Morbihan, Amirauté de Lorient, série B 3571 à 3577 et Rapports de *la Reine*, B 3581. — Journal du *Pondichéry*, A. N. B⁴ 150.

800 tonneaux et 24 canons, qui prit la mer à Lorient le 22 février 1787⁶⁷.

Le petit nombre des départs pour l'Extrême-Orient faisait que ceux-ci étaient presque toujours attendus par quelques passagers qu'appelaient dans ces contrées lointaines des obligations diverses.

Le capitaine Thorenne, commandant l'*Elisabeth*, dut accueillir à Lorient un négociant anglais allant en Chine, cinq missionnaires se rendant en Cochinchine et au Tonkin et un Espagnol s'embarquant pour Manille. A Cadix, il reçut en outre à son bord le gouverneur des Philippines avec son personnel domestique. Sans compter que souvent des passagers indésirables, tentés par l'aventure, se glissaient dans les faux-ponts, à l'improviste. On découvrit ainsi, au large de Cadix, sept militaires d'un régiment en station dans cette ville. A Malac, ce fut un subrécargue, M. de Montigny, qui profita du vaisseau pour remonter à Canton.

Lorsqu'elle arrive à Malac, l'*Elisabeth* trouve dans cette rade deux vaisseaux de sa Compagnie : le *Dauphin* et la *Reine*, cinq vaisseaux anglais et trois hollandais. Sur le *Dauphin* était un officier de la marine royale, le lieutenant Haumont du Tertre, qui devait rejoindre à Canton la mission d'Entrecasteaux; mais celle-ci avait déjà quitté les eaux de Wampou et, après son départ, Haumont fut chargé d'intervenir pour remédier à l'insuccès de la mission. La *Reine*, nous l'avons vu, avait eu une traversée considérablement retardée par des voies d'eau. Elle avait dû interrompre son voyage en relâchant à l'île de France où elle se radouba et renouvela tout son approvisionnement. A Cadix, à Madras, à Malac, elle dut renforcer l'équipage littéralement épuisé par l'exercice continu de la pompe ;

67. Archives de la Société Polymathique du Morbihan : « Journal du voyage que j'ai fait en Chine sur le vaisseau de la Compagnie des Indes, La Royale Elisabeth, commandé par M. Thorenne, capitaine de Lorient, commencé le 22 février 1787 et fini le 16 septembre 1788, à l'usage de Guillernet fils aîné »

malgré tous les efforts, elle faisait quarante-quatre pouces d'eau à l'heure en atteignant Wampou. Son chargement de fer, de matières d'or et d'argent (400.000 piastres) pris en Europe, de bois provenant de Trinquenalay sur la côte de Coromandel, de coton provenant de Madras, était, il va sans dire, plus ou moins endommagé.

L'Elisabeth, après avoir embarqué pour son compte dix mille paquets de rotin et soulagé *la Reine* des bois d'ébène et des glaces de Bohême, mit à la voile, faisant route en même temps que ses deux commensaux.

A leur passage, dans les eaux de Macao stationnaient deux vaisseaux du roi, *le Calypso* commandé par le comte de Kergariou-Loemaria et *le Castries* commandé par M. de Richery⁶⁸.

M. de Montigny de Montplaisir, venant de France, regagnait son poste, comme chef du comptoir de la Compagnie française à Canton. Le comptoir, jusque-là, avait été tenu par MM. Desmoulin et Terrien, troisième subrécargue, tandis que M. de Guignes avait le titre d'agent du roi.

Par suite d'un privilège commercial reconnu jadis par la Chine à la couronne du Portugal, Macao était devenu une station un peu européenne. Sous la protection apparente d'une nation sœur, les Occidentaux y goûtaient des délassements et une liberté relative. A la vérité, note le commandant de *l'Elisabeth*, les Chinois y sont plus maîtres que les Portugais : ils y ont des douanes, un fort qui commande la ville et la citadelle portugaises et peuvent intercepter tout le commerce à leur guise. Les navires s'y approvisionnent souvent. Des fruits variés : bananes, oranges, citrons, pamplemousses, gouillaffes (goyaves), figeaffes... y abondent ; les cochons et la volaille également.

Les vaisseaux qui allaient à la Chine devaient y attendre le pilote chargé de les monter à Canton. Écoutons Sonnerat

68. On trouvera à la B. N., nouv. acq. fr. 9347, les documents les plus essentiels des missions d'Entrecasteaux et Haumont du Tertre en 1787 et 1788.

qui, faisant un voyage d'étude à cette époque, a laissé des renseignements très précis sur les formalités compliquées et tracassières dont s'accompagnait l'entrée d'un navire commercial dans la rade de Wampou et sur les opérations du trafic. « Le pilote — note Sonnerat — apporte avec lui la chappe (passeport portant permission aux barbares de se soumettre aux lois de l'Empire et d'y commercer), adore et consulte son Poussa (c'est leur dieu représenté toujours avec un gros ventre), ensuite fait lever l'ancre pour entrer dans la rivière. Après quinze lieues, on entre dans les eaux du Tigre. Un fort élevé sur les deux rives en défend l'entrée. Là, un douanier se présente, suivi de deux ou trois soldats qui restent à bord, à la charge du bâtiment, jusqu'à son arrivée à Wampou. Les rives, fertilisées par mille cours d'eau, sont ensemencées de riz. Quelques habitations sont éparses, mais les terrains les plus propres à la culture sont couverts de tombeaux dont la superficie est énorme.

» A sept lieues de la bouche du Tigre, on aperçoit la Tour du Lion. Les vaisseaux de grand tonnage sont obligés de s'arrêter à cette hauteur pour attendre la haute mer. Les Chinois y ont une batterie de quelques pièces en très mauvais état.

» Dès qu'on aborde Wampou, deux douanes ou pataches viennent s'amarrer le long du vaisseau, de chaque côté, de sorte que rien ne peut échapper à leur visite. Pour se rendre à Canton, on est obligé de prendre un passeport de cette douane, visé ensuite de quatre autres douanes où l'on est fouillé avec autant de soin qu'à la première. Ce n'est que dans le canot du capitaine qu'il est possible de frauder d'accord avec le chef de la douane qui traite avec celui-ci.

» Aucune marchandise ne peut être embarquée ni déchargée, tant que le vaisseau n'ait été mesuré. Cette opération se fait avec un grand appareil. C'est l'Opeou (surintendant des douanes, représentant le Ministre des finances) qui vient mesurer lui-même. La veille, il se fait

annoncer par le fiador (chargé de fournir la cargaison) et le comprador (chargé de fournir les approvisionnements). Le moment de son départ de Canton est signalé par les tamtams qui se font entendre dans toutes les douanes. Il s'embarque en grande cérémonie dans une galère pavoisée, emmenant avec lui trois ou quatre hanistes (négociants chinois qui ont le privilège exclusif du commerce) et accompagné d'autres galères chargées de sa musique et de tout ce qui compose sa suite. Aussitôt qu'on l'aperçoit, on envoie du navire un officier pour le complimenter, en même temps qu'on le salue de onze coups de canon. Lorsque l'Opéou monte à bord, ses bourreaux se rangent en haie sur deux lignes en criant hû. Cet espèce de hurlement le précède pour avertir qu'on lui fasse place. On mesure le vaisseau dessous le pont, du mât d'artimon au mât de misaine, et l'on prend sa largeur au maître ban. C'est d'après cette mesure qu'on fixe les droits à payer qui sont pour l'ordinaire de 4.000 à 4.500 piastres si le vaisseau est grand. Pour payer quelque chose de moins, on jette le mât d'artimon en avant et le mât de misaine en arrière.

» Quand on a fini le mesurage, on fait passer l'Opéou dans la chambre du Conseil où il trouve une collation splendide qui devient la proie de ses domestiques et de ses bourreaux après qu'il s'est levé. On profite de ce moment pour lui montrer les bijoux et les curiosités qu'on veut vendre. Les hanistes sont obligés d'acheter tout ce qui paraît lui faire plaisir, à quelque prix que ce soit, et de lui en faire présent ; de pareilles journées leur coûtent parfois 50.000 piastres. En partant, l'Opéou offre au capitaine une paire de bœufs, deux sacs de farine et quatre bouteilles de Samfou (liqueur extraite du riz et que les Chinois appellent : vin mandarin) »⁶⁹.

Bien qu'un peu longue, cette citation méritait d'être donnée ; aucun voyageur n'a fourni plus de détails sur les

69. SONNERAT, V, II, L. IV, ch. I.

coutumes de l'admission au mouillage de Wampou. Ces renseignements d'ailleurs concordent — si ce n'est pour le montant du droit d'ancrage — avec ce que rapporte Thorrenne, le commandant de *la Royale-Elisabeth* : « Le Houpou, dit celui-ci, est venu à bord avec une suite considérable de mandarins. C'est un homme de 70 ans. Il n'est distingué des autres que par un bouton de pierre bleue qu'il a au sommet de son bonnet. Les autres en ont aussi, mais de couleur et d'espèce différentes. Il est gouverneur général de la province de Canton et en cette qualité va prendre la longueur et la largeur des vaisseaux. On ne peut recevoir de champans (bateaux de charge et de décharge) avant sa visite. Ses bénéfices sont considérables ; pour huit vaisseaux qu'il a visités dans la matinée, il a fait 5.000 piastres ».

Il faut se reporter au plan d'armement pour la Chine, en 1715, que nous produisons en appendice, pour avoir une idée des taxes et gratifications imposées aux trafiquants européens. Il s'agit dans ce document d'un vaisseau de 400 tonneaux ; à la fin du xviii^e siècle, le tonnage avait au moins doublé.

François Terrien, quant à lui, ne peut dissimuler l'indignation qu'il ressent de ces exactions : « La chappe donnée, on débarque les marchandises et malles, coffres, caisses, caissons... le diable ! tout est ouvert par ordre de ces coquins et souvent on est volé par les appariteurs. Vient, ensuite, l'animal de langue, ou interprète, qui écorche quelques mots de portugais, mêlés de français et de chinois. Il pèse vos effets, vous fait entendre que vous lui devez 10 pies, pour 7 ou 8 que vous avez ». Ailleurs, Terrien surenchérit : « Depuis l'Empereur jusqu'au dernier de ses sujets, tous font le métier de voleur. On ne fait rien ici que l'argent à la main et pour une piastre de droits impayée au Hapou, celui-ci empêche un vaisseau de partir. On ne voit que douanes et douaniers... Arrivez à Canton, un

Chinois vous arrache votre montre et s'en court. Les autres, le voyant, rient, lui ouvrent le chemin et vous le barrent. Tuez-le, il n'y a pas de rémission pour vous. Attrapez-le et allez vous plaindre... vous n'obtenez rien ».

Il semble en effet — de nombreux exemples l'attestent — que les voleurs aient bénéficié d'une indulgence certaine de la part de la justice locale. Quand ils pouvaient être saisis par les Européens, ceux-ci leur tranchaient le pennezé qui est la tresse distinctive de la race jaune ; c'était tout au moins un châtiment qui touchait leur amour-propre.

Pour maintenir le bon ordre et prévenir les rixes, sans doute fréquentes, entre blancs et jaunes, le gouvernement chinois rappelait aux navires mouillant dans ses eaux, — comme il le fit à *la Royale-Elisabeth*, — ses règlements de police. L'édit impérial, notifié aux commandants, stipulait la liberté du commerce et ordonnait les bonnes relations dans les négociations d'échange. Les marchandises importées devaient être payées à leur juste valeur ; toute vexation, toute infidélité, tout sujet de contestation devait être évité. » Il n'est point permis à nos gens d'insulter ni d'offenser les étrangers, notifiait l'édit, et si quelques-uns manquent à leur égard, ils doivent être punis selon la gravité de l'offense ». Mais aussi, les capitaines de navires restaient responsables des infractions de leurs hommes et ils ne devaient pas les soustraire à la justice locale. L'attentat à la vie était puni de la peine du talion.

On peut douter de l'observation de cette ordonnance fort sage dans un port où se coudoyaient des nationalités si différentes et si opposées de sentiment et d'intérêt.

L'empereur eût été d'ailleurs plus sincère de parler d'une simple faculté de trafiquer laissée aux Occidentaux ; faculté soumise à des droits exorbitants et que suspendait à son gré le gouverneur qui jouissait d'un pouvoir absolu.

Sur l'immense développement des côtes de la Chine. Canton reste le seul port ouvert aux convoitises commer-

ciales de l'étranger. Toutes les nations, celles de l'Asie les premières, y abordent, et si les Européens se flattent de succès dans leur trafic avec le Céleste Empire, le gouvernement chinois et les mandarins savent, avec intelligence et sens des affaires, exploiter leur venue dans ses eaux. A Canton même, la Chine reste inviolable, entourée de barrières morales et d'interdictions contre les incursions dans l'intérieur.

Kouang-Tcheou-Fou, le Canton des Occidentaux, est situé sur le Tchou-Kiang (Fleuve Jaune), à trente lieues de Macao et à trois de Wampou où mouillaient les bâtiments de commerce. L'entrée de la ville tartare, ceinte de murailles, qui servait de résidence au vice-roi et à la plus respectable portion de la population, restait interdite aux étrangers. Au sud de faubourgs très peuplés, le long du Tchou-Kiang, étaient rangées les factoreries des nations occidentales commerçantes. « Les loges européennes, qu'on appelle Hans, dit Sonnerat, sont construites sur un quai magnifique dont les Européens firent les frais. Elles sont très belles. On regarde comme les plus beaux édifices, celles des Français et des Anglais. En payant une somme considérable, il leur fut permis de bâtir la façade à leur manière, pourvu que l'intérieur fut à la chinoise. Chaque nation a son pavillon devant sa loge ». Cordier porte à treize le nombre des factoreries européennes.

Lorsque, le 11 octobre 1787, — en même temps que *le Dauphin* et *la Reine*, — *la Royale-Elisabeth* jette l'ancre à Hoangpou (Wampou), pas moins de 65 vaisseaux anglais, 3 hollandais, 3 suédois, 3 danois, 3 américains, 1 prussien, 1 toscan, se trouvent en rade.

Le navire du capitaine Thorenne eut cinq mois pour vider ses cales et les remplir. A défaut de marchandises à l'aller, le lest était généralement constitué avec du fer, du plomb, parfois des pierres et du gravier pour assujettir les porcelaines. L'*Elisabeth* transportait en Chine une presse à

imprimerie et une pompe à incendie. Pour le retour, elle prit en charge : 256 caisses de porcelaines, 5.300 caisses de thé (tant de Nanking, de Camphou, du Tonkin, de Tonkai, que thé Bouy, thé Solo, thé Essuene...), 400 ballots de soieries et d'étoffes de Nanking, 800 ballots de cannelle, 100 caisses de fleur de cannelle, 70 de rhubarbe..., enfin les approvisionnements en biscuits et viande fraîche pour la traversée (23.000 biscuits, 8 bœufs, 8 moutons, 8 cochons). Il va sans dire que les vivres pour six ou huit mois comprenaient des denrées variées, achetées au départ ou en cours de route, sans compter la provision de bois à feu et d'eau. Pour son équipage, la *Reine* avait embarqué à l'Île de France, outre les biscuits : de l'eau-de-vie, des farines, salaisons, légumes, 94 barriques de vin rouge...; pour la table des officiers et des passagers : 41 barriques de vin, 250 têtes de volaille, 60 bouteilles d'huile, du lard à larder, des barils de beurre, des farines, saindoux, pois du Cap, des cabris, moutons et cochons..., etc.

Le subrécargue de la Compagnie étant venu apposer les scellés sur les panneaux de la cargaison, l'*Elisabeth* descendit le Tigre pour reprendre la haute mer le 21 février 1788. Elle était en vue de Belle-Isle le 15 septembre de la même année ⁷⁰.

Pierre Vauquelin ⁷¹ exerça effectivement le consulat de Chine à partir de 1777. A sa mort, survenue à Canton, le 23 septembre 1782, il fut remplacé dans ses fonctions par son chancelier, Philippe Vieillard, ayant, comme second, Paul-François Costard, fils d'un secrétaire général de la Compagnie des Indes.

70. Aux journaux de bord de *La Royale Elisabeth*, de *La Reine*, du *Duc de Duras* et du *Pondichéry* que nous avons découverts dans différents dépôts d'archives, ajoutons la publication d'Henri CORDIER, *Le Voyage à la Chine au XVIII^e siècle, extrait du journal de Bouvet, commandant le vaisseau de la Compagnie des Indes, le Villevault en 1765 et 1766*, Paris, Guethner, 1913.

71. Les Vauquelin sont d'origine normande, notons cependant des Vauquelin de la Rivière établis au château de la Morlais près Malestroît en 1783 et 1785 (Archives communales de Nantes).

Au début de 1785, Vieillard demande son rappel en France et propose au Ministre de s'adjoindre Sebire fils pour, le cas échéant, parer à son absence. De fait, Vieillard et Costard quittent le consulat avant d'avoir été officiellement remplacés. A Canton, la désorganisation du personnel et de nos affaires commerciales est complète. Des fautes graves pour notre influence ont été commises et le découragement gagne tous les rangs de nos compatriotes ⁷².

Les Français avaient joui les premiers du privilège d'avoir un comptoir à Canton. En 1745, ils avaient obtenu le droit de s'établir dans l'île de Wampou en payant cent taëls par vaisseau ; plus tard, les autres nations commerçantes, voulant bénéficier d'un privilège semblable, obtinrent des concessions sur la rive du Tchou-Kiang et mirent un point d'honneur à posséder des établissements dignes du pavillon dont elles avaient la garde. Par une aberration inconcevable, si elle n'est coupable, notre consul Vieillard, sur l'instigation de Bourgogne, aliéna le bien national en faveur de la Compagnie Impériale. Le chef de cette Compagnie le remit ensuite aux mains des Anglais.

Lorsque Montigny arriva à Canton comme premier subrécargue et chef du comptoir de la Compagnie Calonne, il ne put que déplorer la perte de nos bureaux et le coup porté au prestige français. Ses efforts furent vains pour recouvrer l'ancienne factorerie et durent se borner à établir les bureaux dans des locaux insuffisants et peu convenables à relever notre considération.

Tout au plus, peut-on expliquer cette erreur du consul français en se rappelant que nous étions en guerre à ce moment, et que les expéditions commerciales se trouvaient arrêtées.

⁷². Pour cette période de l'histoire du comptoir français à Canton, il sera utile de consulter, outre les nouv. acq. fr. 9347, l'étude de CORDIER, *La mission du chevalier d'Entrecasteaux à Canton en 1787*, Paris, 1911, et son *Histoire générale de la Chine*.

Les opérations de la Compagnie Calonne, dès ses débuts, furent conduites pour reprendre, aux Indes et en Chine, un mouvement d'affaires fructueux. La Compagnie, en quelques années, prit un véritable essor; mais comment aurait-elle pu lutter contre la prépondérance anglaise qui gagnait rapidement et laissait prévoir une souveraineté prochaine en Extrême-Orient comme en Orient? Sonnerat remarque qu'en 1774, nous sommes au rang des Suédois et des Danois qui envoient à Canton annuellement deux vaisseaux, avec deux ou trois millions de piastres et de marchandises, tandis que les Anglais y expédient en droiture de quatre à huit navires, sans compter quinze à vingt bâtiments de cabotage, portant quatre millions d'argent et trois millions de draps.

A bord du *Calypso*, le commandant de Kergariou constate, le 23 novembre 1787, que « l'emprise anglaise est sur toutes les mers d'Extrême-Orient ». « Leur nouvel établissement de Poulo-Pinang a déjà beaucoup diminué le commerce hollandais de Perrach et de Malach... Cinquante-cinq bâtiments qu'ils ont à la fois dans la rivière de Canton font la loi aux autres Européens. Ils occupent le hang des Français, ont à Canton des magasins immenses pourvus de toutes espèces de marchandises de l'Inde et d'Europe. On peut dire que Macao leur appartient... Ils sont parvenus à se frayer une route plus courte que celle du détroit de Pitt pour atteindre la Chine en toutes saisons, en remontant le long de la côte est de Bornéo et à l'abri des Philippines »⁷³.

L'année suivante, Haumont du Tertre relève que l'Angleterre, avec 32 vaisseaux d'Europe et un grand nombre de bâtiments côtiers, ont à la Chine 45 millions d'importation et 60 millions d'exportation, principalement en thés et soies écruës qu'ils accaparent sur le marché. Du Bengale, ils tirent en abondance de l'opium; du Gouzerate, dont Surate est le port, des quantités considérables de coton..., etc. Les

73. Lettre adressée au maréchal de Castries, B. N., nouv. acq. fr. 9347, t. 106.

Hollandais conservent, pour leur part d'exportation, les nids d'oiseaux et les épices, mais sont fortement concurrencés dans leur commerce à Java et aux Moluques.

A Canton, la politique de l'Angleterre est d'évincer les concurrents en accaparant tous les produits indigènes. Ses entrepôts, tant en Orient qu'à la métropole, regorgent. Il en résulte un « surhaussement prodigieux » des prix qui doit faire tomber le trafic des autres nations ⁷⁴.

La situation du commerce français est précaire et humiliante pour un gouvernement qui prétend faire loi en Europe. Le roi alors tente une démonstration pour montrer le pavillon de la France dans les eaux chinoises ; aucun bâtiment de la marine royale n'y avait encore paru. Cette mission fut confiée au chevalier d'Entrecasteaux, commandant la station des Indes Orientales ; démonstration malheureusement insuffisante et qui n'eût aucune conséquence utile.

Des traditions de famille font décéder François Terrien à Canton, le 28 juillet 1787. De la fin de 1778 à cette date, nous serions restés dans l'ignorance complète de sa destinée en Chine, si les Archives Nationales, qui réservent si souvent des surprises aux chercheurs, n'avaient mis entre nos mains un registre du comptoir de Canton portant la correspondance des subrécargues de la Compagnie Calonne, adressée à ses administrateurs ⁷⁵.

Les subrécargues y font leurs rapports sur toutes les opérations maritimes et commerciales relatives aux expéditions.

Le registre s'ouvre au 18 novembre 1786. Terrien est agent auxiliaire du comptoir sous l'autorité de Fouqueux des Moulins, deuxième subrécargue ; il ne reçoit sa commission de troisième subrécargue qu'au commencement de

74. « Réflexions sur le commerce de Chine en général », « Projet d'une expédition utile au commerce en Chine et à la géographie ». Lettres et comptes rendus de d'Entrecasteaux et de Haumont du Tertre, B. N., nouv. acq. fr. 9347.

75. A. N., Compagnie des Indes, Chine, F¹², 65669, n^o 162.

1787. Montigny-Montplaisir, chef du comptoir, se trouve alors en France. Cette correspondance offre, il va sans dire, un réel intérêt pour tout ce qui concerne le trafic de la nouvelle Compagnie des Indes à Canton ; mais elle ne nous apprend rien que nous ne sachions déjà. Il n'est question que d'obstacles de la part des autorités chinoises qui suspendent en cours d'expédition les chappes, de hausse des prix par suite de la concurrence étrangère et du manque de probité des marchands. Les thés sont à des prix « exorbitants ». Ils constituent cependant le fond principal des cargaisons pour Lorient, avec, comme marchandises secondaires : des soieries, de la rhubarbe, de la cannelle, de l'anis, des rotins, de la porcelaine.

Les agents de la Compagnie notent à Canton, en novembre 1786, un total de 72 vaisseaux : 24 anglais d'Europe, plus 6 « attendus par l'Est », 23 anglais côtiers « des comptoirs de l'Inde », 1 français, 2 danois, 2 hollandais, 1 suédois, 4 portugais, 5 américains. En décembre 1787, les navires ont encore augmenté, comprenant 27 anglais d'Europe, 4 de la même nation attendus, 36 anglais côtiers, 3 français, 2 américains, 2 suédois, 2 danois, 5 hollandais, 1 prussien, 4 portugais ; au total 82 vaisseaux.

Les rapports portent trace des tentatives faites par les représentants de la Compagnie pour rentrer en possession de l'ancienne factorerie française, mais ceux-ci se heurtent au mauvais vouloir de Pankehoa, le chef des hannistes, qui en est devenu propriétaire.

A signaler le passage en Chine à cette époque de commerçants originaires de Bretagne, MM. de Kerverho, Amoureux, Bondeville..., etc.

François Terrien, que nous avons vu à ses débuts si démoralisé par l'éloignement des siens et les difficultés de sa situation, n'a pu reprendre confiance dans l'avenir. Après un aussi long séjour, qui eût été peut-être pour un

autre une adaptation à la vie et aux mœurs chinoises, ses sentiments ne se sont pas modifiés. La chance des affaires n'avait pas daigné sourire à Robien, elle ne se montra pas plus généreuse en faveur de Terrien. Découragé par les entraves qu'il rencontre, son état physique étant vraisemblablement diminué comme celui de son collègue des Moulins qui tombe malade au fort de l'expédition de 1786, il exhale sa douleur et ses plaintes aux administrateurs : « Je resterai ici autant que mon devoir m'y obligera, c'est-à-dire jusqu'à l'an prochain. En conséquence, vous voudrez bien pourvoir à mon défaut pour l'expédition de 1788-89 et après quatorze ans dans cet affreux pays, je souhaite que la personne que vous nommerez ne se trouve pas plus pauvre en partant qu'en arrivant et s'en retourne en Europe avec moins d'amertume que je conserve dans le cœur » (18 janvier 1787).

Les difficultés entre Européens et Chinois, « les traverses de toutes sortes », sont telles que des Moulins et Terrien ont donné leur congé à leur administration et sont décidés à rentrer en France dès l'arrivée de M. de Montigny (lettre du 24 janvier 1787).

Ici s'achèvent les paroles de découragement de François Terrien ; des Moulins s'emploiera le plus activement à rendre service à d'Entrècasteaux, parvenu à Canton le 16 février et restera encore quelque temps en Chine. Notre pauvre compatriote des rives de l'Erdre n'a pu résister à la dépression qui l'accablait et, avant d'attendre le retour de Montigny, en octobre de la même année, il a mis fin à ses jours. C'est Haumont du Tertre qui nous l'apprend. Le tempérament breton s'accommode mal d'une longue expatriation. Toujours disposé à écouter les voix de la mer et à affronter les risques, en même temps que les illusions, des terres lointaines, le Breton part, mais sans jamais briser les liens qui le retiennent à la petite patrie. S'il ne se crée, hors de chez lui, une atmosphère avec ses

semblables, et si, en outre, il est victime de la défaveur des affaires, il ne résiste pas à l'éloignement et à l'isolement.

Achille de Robien sut partir à temps. Soumis à une épreuve de dix années, à défaut des biens de la fortune, il put offrir à sa fiancée les mérites d'une rare constance. Quelques mois après son retour en Bretagne, il réalisait le vœu qui lui était cher en épousant Jeanne de la Haye de Plouer, fille d'un mestre de camp de cavalerie et de Françoise de Contades. Un de ses cousins de la Haye mourut à Lorient, à la veille de s'embarquer pour la Chine sur le *Prince-de-Kautnitz*. Le ménage résidait souvent à Saint-Malo près de ses parents de Plouer ; c'est là que M^{me} de Robien, au printemps de 1779, attendait son premier enfant que devaient tenir sur les fonts baptismaux le maréchal de Contades et M^{me} de Robien, habituellement retirée à Hennebont.

L'inaction pesait à Achille de Robien, il eût aimé en même temps occuper ses loisirs et améliorer sa situation. Il chercha à reprendre du service dans la marine royale en se faisant nommer, dans un port, officier aux classes. Mais, la tourmente révolutionnaire mit à néant ce projet. Bientôt Achille de Robien se vit obligé d'émigrer. Il mourut à Jersey le 28 juin 1792. Son frère, qui fut son correspondant à Canton, parvint au grade de colonel du génie. L'officier fut témoin des violences populaires à Versailles, car il y était fixé, à l'hôtel de la Guerre. De là, il partit pour le Portugal où le gouvernement de ce pays lui offrit du service dans l'armée comme général. L'ancien ingénieur du génie du roi trouva sur cette terre hospitalière une tombe pour y dormir en paix son dernier sommeil.

Des séjours à Canton d'Achille de Robien et de François Terrien, il ne faut pas inférer que le comptoir de Chine fut toujours défavorable à nos compatriotes. Nous avons vu, par ailleurs, combien d'autres y réussirent. Mais, alors,

les gros trafiquants maritimes se tiennent par les liens du sang autant que par les intérêts commerciaux. Obéissant à un sentiment naturel, ils n'obligent volontiers que les leurs ; c'est peut-être, avec la malchance des placements financiers, une des raisons pour lesquelles Robien, d'une classe sociale étrangère aux spéculations de cette nature, et Terrien, d'une famille tout récemment parvenue au commerce, n'ont pu tirer de la Chine le profit qu'ils escomptaient.

En envoyant le chevalier d'Entrecasteaux en Extrême-Orient, avec le *Subtile* et la *Résolution*, le gouvernement royal lui avait donné, comme mission officielle, l'examen des créances chinoises, — sommes considérables dont les négociants français ne pouvaient obtenir le payement, — et l'application de nouvelles dispositions pour la représentation de la France. Le consulat n'avait pas présenté les avantages qu'on en attendait et était d'ailleurs vacant. Il s'agissait d'établir désormais à Canton un simple agent du roi qui, sans aucune immixtion dans les affaires de la Compagnie des Indes, se bornerait à rendre compte au roi des questions politiques et commerciales pouvant l'intéresser. Mais, l'objet principal et secret de la mission était de mettre le gouvernement chinois en garde contre les agissements et les desseins impérialistes de l'Angleterre, en lui offrant, le cas échéant, l'appui de la France pour s'opposer à cette entreprise.

De février à mars 1787, d'Entrecasteaux s'efforça de répondre à la confiance de Castries, mais réussit seulement à désigner, comme agent du roi, le sieur de Guignes, jeune interprète de 28 ans, trop récemment arrivé en Chine pour rendre des services sérieux. A propos du manque de personnel français à Canton, La Pérouse aurait manifesté que, parmi les résidents de cette époque, le chef de la mission ne pouvait faire un meilleur choix, Sebire et Bour-

gogne étant cribés de dettes et, d'autre part, des subrécargues de la Compagnie, l'un s'était brûlé la cervelle, et l'autre, Desmoulins, avait fait des actes de folie qui, en Europe, l'eussent fait enfermer ⁷⁶.

D'Entrecasteaux dut quitter les eaux chinoises sans avoir obtenu aucune satisfaction au sujet des créances et surtout sans être parvenu à entretenir le gouverneur de la province de Canton des ambitions de l'Angleterre. De Pondichéry, le 15 mai, il écrivait au ministre en concluant que la France n'avait plus d'avantages à tirer du commerce avec la Chine et que les efforts trop limités de notre nation en Extrême-Orient étaient vains. Il ajoutait : « Plus on navigue dans ces mers, plus on est surpris de l'énorme puissance des Anglais dans ces vastes et riches contrées ; ils doivent subjuguier les princes de l'Inde et s'emparer des possessions hollandaises » ⁷⁷.

Après l'expédition de 1787, que nous avons suivie avec la *Royale-Elisabeth*, la Compagnie Calonne arma encore trois vaisseaux qui partirent de Lorient : la *Bretagne*, le 22 mars 1788, le *Dauphin* le 5 janvier 1789, et la *Constitution* le 19 mars 1790.

Les débuts de la Compagnie avaient été heureux. En quatre années, de 1786 à 1790, elle avait expédié sept navires en Chine. Mettant à profit les expériences acquises depuis Colbert dans le commerce maritime, le royaume eut pu reprendre un certain rang en Extrême-Orient. Cependant, l'hostilité contre le commerce privilégié était restée grande et quand s'ouvrit pour la France une ère nouvelle, le Tiers Etat, celui des sénéchaussées de Bretagne particulièrement, comprit la Compagnie des Indes dans les monopoles dont on réclamait l'abolissement. La Compagnie Calonne fut supprimée par décret du 3 avril 1790.

76. H. CORDIER, *Mission d'Entrecasteaux*.

77. B. N., nouv. acq. fr. 9347.

L'historique des relations maritimes de la France et de la Chine, que nous venons de présenter brièvement, en appuyant sur les époques les moins connues jusqu'ici, celles du début et de la fin du XVIII^e siècle, aura donné une idée du rôle primordial joué, par les ports de Saint-Malo, Lorient et Nantes, dans la construction des navires, leur équipement en matériel et personnel et la vente des marchandises provenant de Canton.

Saint-Malo, avec Danycan, est à l'origine même de ce mouvement vers la Chine. Dès le commencement des expéditions, nos compatriotes bretons ont été mêlés activement aux entreprises des mers orientales, ne démentant jamais leurs qualités éminentes de navigateurs et de trafiquants. Le milieu maritime que choisit judicieusement la grande Compagnie des Indes ne fut pas insensible à son développement commercial. Après la suspension des privilèges, nos armateurs ont retrouvé dans leur goût des entreprises lointaines et dans l'énergie de leur race, l'initiative pour continuer les relations avec la côte asiatique. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que nous ayons rencontré à Canton, parmi les principaux commerçants français, les subrécargues, les agents auxiliaires et les membres du Conseil de direction, un contingent relativement important de bretons.

Hervé DU HALGOUET.

APPENDICE

Plan d'armement d'un vaisseau de 400 tonnes pour la Chine avec cent hommes d'équipage et peu d'officiers, établi en février 1715. (Chambre de Commerce de Nantes, C 749.)

On relâchera à Goré pour l'eau et le bois, de là à Batavia et ensuite à Canton, parce que à Polauhaur et

Poltimon il n'y a aucun rafraîchissement, rien que de l'eau et du bois. En revenant, on pourra faire son eau à l'île du Prince, au détroit de la Sonde, et de là à Mascarin, ensuite aller en France tout droit. Si en passant à Goré, on trouvait de l'ivoire, on pourrait en acheter pour le vendre en Chine 40 taels le quintal. Si allant à la Chine, on voulait passer par le détroit de Malac et passer par Joor et Ligor qui sont des royaumes malais, on y peut trouver du poivre à grand marché, de l'étain de même dont il y a un gros profit à tirer en le portant à Canton, les Chinois allant tous les ans sur ces côtes pour y faire ce commerce. Pour plus grande sûreté, il faudrait toucher à Achem qui est à la pointe de Sumatra afin d'y prendre un pilote connaissant Ligor et Joor qui sont dans le détroit de Malac et ce serait chemin faisant pour toucher à Siam où il y aurait beaucoup d'ivoire, de poivre, de riz, d'étain, dont les Chinois font un gros commerce à Canton; outre qu'on y trouve des bâtiments venant du Japon chargés de cuivre, de vernis et de quelques porcelaines; mais cette relâche pourrait peut-être retarder le voyage et faire perdre la mousson.

Droits et gratifications en Chine :

Pour droits de mesurage d'un vaisseau de 400 tonnes.....	800 taels.
Pour présent obligatoire au douanier.....	600 —
Pour l'ouverture de l'écoutille à l'arrivée...	223 —
Pour avoir la permission d'avoir un acheteur.	150 —
Pour avoir la permission d'avoir un inter- prète.....	120 —
Pour salaire à l'interprète.....	200 —
Pour les gardes qui restent à bord tout le temps.....	500 —
Pour l'ouverture de l'écoutille au charge- ment.....	200 —

[99]	PAGES COLONIALES	429
Pour le mandarin de la Bouche du Tigre..	50	—
Pour gratifications aux serviteurs du douanier.....	60	—
	<hr/>	
	2.905 taels.	

Les frais de nourriture et de logement à terre peuvent s'établir ainsi :

Pour loyer d'une maison à Canton.....	200	taels.
Pour permission d'une tente à terre.....	40	—
Pour menus frais de crocheteurs à la maison.	250	—
Pour frais d'environ 5 à 600 caisses.....	300	—
Pour vivres pendant 6 mois à Canton, tant pour l'équipage que pour la table, à 700 taels par mois.....	4.200	—
Pour rafraichissements pendant 6 mois pour le retour, en y comprenant le biscuit et la boisson d'équipage.....	2.000	—
	<hr/>	
	6.990 taels.	

Marchandises qu'on peut porter, sur lesquelles il peut y avoir 120 % de profit.

Environ 80 tonneaux de plomb pour lest, pourvu qu'il ne coûte pas plus de 2 sols 6 deniers, ne pouvant se vendre en Chine que 3 sols :

- Soufre en bâton purifié.
- Acier en petits bâtons de Dantzic.
- Pièces de draps entrefins.
- Pièces ras de Chaalons.
- Pièces camelots entrefins.

- Pièces sempiternes d'Angleterre,
- 30 tableaux de figures communes,
- 50 petits tableaux de figures communes,
- 6 grands miroirs sans chapiteau,

- 6 miroirs moins grands,
- 30 morceaux de glaces pour paravents,
- 4 pendules à répétition et travail d'émail,
- 2 pendules moyennes,
- 15 montres sonnantes à chaîne, fort petites, à boîtes d'émail,
- 5 montres non sonnantes à boîtes d'émail,
- 20 petites tabatières, jolies, façonnées d'émail,
- 500 carreaux de verre pour vitres,
- 10 balances de cuivre, bien faites, moyennes,
- 4 sabres montés à la chinoise ou à la mauresque,
- 2 canneutes de chagrin garnies de 12 flacons chacune,
- 4 canneutes propres, remplies de 12 flacons de vin des Canaries,
- 10 livres de tabac vert du Brésil, corail en gros grains, fioles d'eau de senteur, couleurs fines pour mignatures, cire d'Espagne, cordes d'instruments, 2 bons violons et hautbois, 4 beaux instruments de mathématiques, 2 chiens Espagneux, fort petits, mâle et femelle, 4 belles lunettes d'approche, quelques autres instruments de mathématiques curieux, peu de cristaux.

On indiquera, d'autre part, si l'on veut exécuter le plan, les couleurs, aulnages et qualités des draperies à expédier.

Marchandises qu'on pourra rapporter de Chine au moyen d'un fond en argent comptant de 600.000 livres :

Soye à coudre, soye de Nankin, de l'or dont il n'y a que 50 % de bénéfice en France, thé Bouy, thé vert, sucre Candy, sucre blanc cassonnade, rhubarbe, vernis, porcelaines, cuivre du Japon rouge, cuivre de Chine rouge, poivre noir, — pour la cannelle, la girofle et muscade, ils sont aussi chers qu'en France, — alun, esquine à bon marché, galanga de même, gomme gutte, noix vomique

à bon marché, borax non raffiné, vif argent, musc, d'autres petites curiosités dont on peut donner le nom.

Toutes ces marchandises peuvent augmenter ou diminuer de 5 à 10 % suivant la quantité de navires qui partent.

Après tout ceci, il faut faire compte pour 20 mois de fonds de l'armement, de salaires d'équipage et 6 % de commission à la Compagnie de Chine et autres commissions aux subrécargues.

Il sera aussi nécessaire d'avoir un mémoire pour quantités de drogues qu'on pourra trouver également à la Chine et que fourniront des épiciers en gros.

*
**

Chargement d'un vaisseau d'environ 800 tonnes qui doit faire son retour de la Chine en 1778. (Tiré des manuscrits du Marquis de Mirabeau. A. N. M. 785. n° 6.)

Porcelaines pouvant produire un bénéfice de 90 % :

- 1.500 tasses bleues et blanches.
- 2.000 tasses à la capucine.
- 2.000 tasses à personnages.
- 300 tasses à bouillon.
- 600 tasses de couleur et dorées.
- 600 tasses supérieures.
- 100 petites écuelles couvertes.
- 100 plus grandes.
- 6.400 gobelets bleus et blancs.
- 6.000 gobelets couleur et dorés.
- 120 pots à lait.
- 120 sucriers.
- 120 théyères.
- 120 jattes.

120 compotiers.	
18 services à thé à l'anglaise.	
54 services à café.	
100 beurriers.	
8.000 assiettes bleues et blanches.	
2.000 de couleur et dorées.	
750 compotiers.	
200 saladiers bleus et blancs.	
12 services de table de couleur et dorés composés de 400 pièces.	
Touttenague (100.000 livres), offrant un bénéfice de.	50 %
Rotins (200 paquets), bénéfice de.....	700 %
Bois de sapins, bénéfice de.....	50 %
Rhubarbe, bénéfice de.....	150 %
Esquinne, bénéfice de.....	200 %
Thé Bouy (1.150 caisses), bénéfice de.....	50 %
— vert Soulo (2.100 c.), bénéfice de.....	60 %
— — Tonkay (2.200 c.), bénéfice de.....	80 %
— Hayswen Skin (150 c.), bénéfice de.....	60 %
— Camphou (100 c.), bénéfice de.....	75 %
— Hayswen (300 c.), bénéfice de.....	75 %
— Camphou Campouy (500 c.), bénéfice de.....	95 %
— Camphou supérieur (300 c.), bénéfice de.....	110 %
— Sckao (30 c.), bénéfice de.....	80 %
— Soatchaou (40 c.), bénéfice de.....	75 %
— Sonchay (50 c.), bénéfice de.....	80 %
Thés fins (30 c.), bénéfice de.....	80 %
Nankins jaunes (12.000 pièces), bénéfice de.....	80 %
Soyes écrues de Nankin (16.200 pièces), bénéf. de.	70 %
Etoffes diverses de soye (411 pièces), bénéfice de..	30 %

[Comprenant des lustrines, des kings rayés et unis, des gourgourans unis, des patissoyes unis, des satins unis, des lampas pour robes, des gazes peintes, des linaizes doubles.]

Porcelaines en rouleaux pour remplir les vides [100 rouleaux d'assiettes bleues et blanches faisant 5.000 assiettes; 50 rouleaux de jattes communes, faisant 1.250 pièces; 36 rouleaux de tasses à bouillon et soucoupes, faisant 660 pièces].

Cannelle (3.200 livres).

Fleur de cannelle (1.000 livres).

Cette cargaison montera à 1.132.000 livres qui pourra produire à la vente un bénéfice de 772.000 livres. De ce bénéfice, il conviendra de déduire les frais d'armement et de dépérissement du vaisseau qui peuvent monter jusqu'à 20 %. On compte sur les paiements qui se font à la Chine par tael, qui représente 1 piastre 1/2. Un tael vaut 10 mas, un mas vaut 10 condorins, et un condorin 10 caches. Les poids se donnent par pies. Les marchandises que l'on porte à la Chine sont ordinairement le plus faible objet du chargement, car les trois quarts sont en piastres que l'on prend en Espagne ou en Hollande. Les marchandises consistent en draps et étamines de diverses couleurs, plomb en saumons, acier, fer, glaces, fil d'or, bleu d'azur, perles et environ cent milliers de bois d'ébène qu'on prend à l'île de France.

Si M. le comte de Salkeinstein désire des détails plus amples, on lui en fournira.

Hervé DU HALGOUET.

BATIMENTS ARMÉS POUR LE COMMERCE

SOURCE (1)	BATIMENT	PORT D'ARMEMENT	FORCE	ARMATEUR
Compagnie Royale de				
Récit de Lagrange (Madrolle) et A. L.	<i>L'Amphitrite</i>	La Rochelle	500 t. 30 c. 150 h.	Jean Jourdan et C ^{ie} (Convention 4 janvier 1698)
Récit de Bouvet de la Touche (Madrolle) et A. L.	<i>L'Amphitrite</i>	Port-Louis	id.	id.
Fonds Danycan, A. I. et V.	<i>Le Chancelier</i>	Saint-Malo		Jourdan, Noel Danycan et C ^{ie} (Convention 7 nov. 1701).
Fonds Danycan.	<i>Le Saint-François</i> (parfois : <i>Le François</i>)	Saint-Malo		id.
A. L. (1E,10) et du Fresne.	<i>L'Amphitrite</i>	Port-Louis		Même C ^{ie} , d'après du Fresne.
Madrolle (d'après A. Marine).	<i>Le Patriarche</i>			Entreprise privée (du Hallay Descazeaux, de Nantes).
Récit de Frondat (Madrolle).	<i>Le Saint-Antoine</i>	Port-Louis	300 t. 44 c. 150 h.	Entreprise privée de Saint-Malo.
id.	<i>Les Deux Couronnes</i>	Port-Louis		Entreprise privée de Saint-Malo (Le Fer de Beauvais).
Journal de Moncourant (Madr.)	<i>Le Solide</i>	Port-Louis		Entreprise Lambrosse et de la Haye, de Saint-Malo.
J. de Moncourant.	<i>La Princesse</i>	Brest		Entreprise Piccourt de Dunkerque (expédition de Benac).
J. de Moncourant.	<i>La Découverte</i>	Brest		id.
S. M. et Dahlgren.	<i>La Grande Reine d'Espagne.</i>	Saint-Malo	250 t. 20 c. 60 h.	Nalpaeo Rome et C ^{ie} (caution Julien Bourdas).
S. M. et Dahlgren.	<i>Le Grand-Dauphin</i>	Saint-Malo	400 t. 30 c. 143 h.	Guillaume Rouzier.
Madrolle.	<i>L'Eclair</i>			Entreprise privée
»	<i>Le Saint-Louis</i>			id.
»	<i>Le François</i>			id.
Dahlgren (d'après A. Marine).	<i>Le Comte Amelot</i>			id. (avec commission du roi d'Espagne).
Nouvelle Compagnie Royale de				
A. L.	<i>Le Martial</i>	Port-Louis		Du Coudraye, La Houssaye et C ^{ie} .
Dahlgren et Madrolle.	<i>Le Jupiter</i>	Bayonne		Entreprise Rigail de Bayonne
Madrolle	<i>Comte de Lamoignon</i>	Bayonne		id.
S. M.	<i>Ctesse de Pontchartrain</i>	Saint-Malo	350 t. 30 c. 100 h.	Entreprise Franquerie Le Brun, de Saint-Malo.
Madrolle	<i>Comte de Toulouse</i>			Entreprise Landais, de Saint-Malo.
Madrolle	<i>Le Saint-Georges</i>			

Madrolle mentionne une escadre commerciale, commandée par le Chevalier du Lys, composée du *Bien-Aimé*, du *Marquis de Maillebois*, du *Dauphin* et de *La Vierge-de-Lorette*, qui, à cette époque, venant de la Mer du Sud, aurait touché à la Chine et aurait fait son retour par le Cap.

(1) Abréviations des Sources : Archives Communales de Saint-Malo=S. M. — Archives d'Ille-et-Vilaine (fonds Danycan)=I. et V. — Archives du Morbihan (Amirauté de Lorient et Vannes)=M. — Archives des Affaires Étrangères (Asie 15 et 16)=A. E. — Lettres

D'EXTRÊME-ORIENT ET PARVENUS EN CHINE

CAPITAINE	DÉPART	RETOUR	OBSERVATIONS
la Chine (1698-1713).			
de la Roque	7 mars 1698	Port-Louis, 3 août 1700	Route par le Cap de Bonne-Espérance.
Froget de la Rigaudière	7 mars 1701	Brest, 17 septembre 1703	Même route
Nouail des Antons	9 février 1702	Nantes, octobre 1704	Même route
Joseph Danycan	9 février 1702	Nantes, octobre 1704	Même route
	Novembre 1704	Nantes, 1708	Même route
		Port-Louis, mars 1709	
de Frondat	30 janvier 1707	Brest, 27 août 1711	Aller et retour par la Pacifique
	30 janvier 1707	Brest, 27 août 1711	»
de Raguienne de Mareuil	6 janvier 1709	Port-Louis, 26 sept. 1712	Route du Pacifique
de Valade	Mars 1708		Route du Pacifique (à Amoy en juillet 1711)
Martin Charles Brunet	Mars 1708 30 décembre 1710	Cadix, 1713	id. Pacifique et retour par l'Atlantique.
Sébastien Dufresne des Saudrais de Boisloré Bonynot Le Coq	14 janvier 1711 Septembre 1710	Saint-Malo, octobre 1713	id. Pacifique Pacifique Pacifique
		Cadix, 1716	Route du Cap
la Chine (Arrêt 28 Nov. 1712).			
La Ville-Collet	Février 1713	Ostende, juillet 1718	Route du Pacifique
Beven	17 juillet 1714	Gênes 1718	Route du Pacifique
	17 juillet 1714		id.
Jean Forgeais de Langerie	2 mars 1714	Saint-Malo	
	1714	Été 1718	Route du Cap
			Aurait fait route avec le <i>Comte-de-Toulouse</i> .

de Robien=R. — Lettres de Terrien=T. — Tous les autres renseignements sont tirés des Archives du Port de Lorient A. L. ; États des Armements 1 P³ 68, 71 et 78; C¹ des Indes N° 2, N° 25 Carton 244, N° 27 Carton 245.

SOURCE	BATIMENT	PORT D'ARMEMENT	FORCE	ARMATEUR
Compagnie Royale des Indes et de				
S. M.	<i>Le Prince-de-Conty</i>	Lorient	300 t. 30c. 110 h.	C ^{ie} Royale
S. M.	<i>Le Maure</i>	Lorient	300 t. 26 c. 108 h.	»
S. M.	<i>La Galatée</i>	Lorient	296 t. 20 c. 97 h.	»
A. L.	<i>La Danaé</i>	Lorient		
	<i>La Minerve</i>	»	600 t. 34 c. 152 h.	C ^{ie} des Indes
	<i>Le Jason</i>	»	500 t. 26 c. 120 h.	»
	<i>L'Argonaute</i>	»	550 t. 32 c. 120 h.	»
	<i>Le Mars</i>	»	650 t. 26 c. 154 h.	»
	<i>L'Atalante</i>	»	500 t. 26 c. 118 h.	»
	<i>Le Mercure</i>	»	560 t. 24 c. 124 h.	»
	<i>La Danaé</i>	»	550 t. 26 c. 122 h.	»
	<i>Le Duc-d'Anjou</i>	»	550 t. 26 c. 133 h.	»
	<i>Le Neptune</i>	»	600 t. 26 c. 146 h.	»
	<i>La Paix</i>	»	650 t. 26 c. 137 h.	»
S. M.	<i>Le Triton</i>	Saint-Malo	500 t. 28 c. 136 h.	»
	<i>Comte-de-Toulouse</i>	Lorient	600 t. 36 c. 177 h.	»
	<i>Le Condé</i>	»	600 t. 28 c. 177 h.	»
	<i>La Duchesse</i>	»	500 t. 36 c. 174 h.	»
	<i>Comte-de-Toulouse</i>	»	500 t. 36 c. 169 h.	»
	<i>Le Condé</i>	»	600 t. 30 c. 149 h.	»
	<i>Le Penthièvre</i>	»	600 t. 28 c. 145 h.	»
	<i>Le Fulvy</i>	»	600 t. 28 c. 148 h.	»
	<i>Le Duc-de-Chartres</i>	»	600 t. 28 c. 148 h.	»
	<i>Le Condé</i>	»	600 t. 28 c. 143 h.	»
	<i>Le Neptune</i>	»	700 t. 36 c. 147 h.	»
	<i>Le Jason</i>	»	700 t. 36 c. 151 h.	»
	<i>Le Duc-de-Chartres</i>	»	600 t. 28 c. 148 h.	»
	<i>Le Mars</i>	»	600 t. 28 c. 149 h.	»
	<i>Le Jason</i>	»	600 t. 28 c. 144 h.	»
	<i>Le Neptune</i>	»	700 t. 30 c. 150 h.	»
	<i>Le Mars</i>	»	600 t. 28 c. 152 h.	»
	<i>Le Philibert</i>	»	650 t. 30 c. 153 h.	»
	<i>La Baleine</i>	»		»
	<i>Le Jason</i>	»		»
	<i>L'Hercule</i>	»		»
	<i>Le Dauphin</i>	»	600 t. 30 c. 155 h.	»
	<i>Le Philibert</i>	»	800 t. 40 c. 225 h.	»
	<i>Le Prince-de-Conty</i>	»		»
M.	<i>Aimable</i>	Lorient	550 t. 38 c.	»
	<i>Le Montaran</i>	»	900 t. 22 c. 181 h.	»
	<i>Le Duc-de-Béthune</i>	»	600 t. 20 c. 152 h.	»
	<i>Le Maréchal-de-Saxe</i>	»	700 t. 20 c. 163 h.	»
	<i>La Baleine</i>	»	800 t. 20 c. 147 h.	»
	<i>Le Mascarin</i>	»	644 t. 20 c. 136 h.	»
	<i>La Villeflix</i>	»	655 t. 20 c. 138 h.	»
	<i>Le Duc-de-Chartres</i>	»	900 t. 20 c. 153 h.	»
	<i>Le Montaran</i>	»	900 t. 20 c. 152 h.	»
	<i>Le Duc-de-Béthune</i>	»	600 t. 20 c. 137 h.	»
	<i>La Villeflix</i>	»	655 t. 20 c. 135 h.	»
	<i>La Baleine</i>	»	800 t. 20 c. 155 h.	»

CAPITAINE	DÉPART	RETOUR	OBSERVATIONS
la Chine (C^{ie} Law) 1719-1769.			
Pierre Beaugrand-Deslandes	5 mars 1720	Lorient, 27 août 1722	Construit à Saint-Malo.
Louis Chauvel	5 mars 1720	Lorient, 1 ^{er} juillet 1722	id.
Gabriel Legas	7 mars 1720	Lorient, 1 ^{er} juillet 1722	id.
La Vicomté	7 mars 1721	Lorient, 18 juin 1723	
Garnier du Fougeray	3 novembre 1724	Lorient	Reversé sur le <i>Saint-Louis</i> et désarmé le 10 nov. 1726.
Drias	3 janvier 1728	Lorient, 19 juillet 1729	
Le Chevalier Duguay	2 janvier 1729	» 12 juillet 1730	
Drias	14 octobre 1729	» 26 juillet 1731	
de Beauregard	23 décembre 1729	» 26 juillet 1731	
de la Villaumont	10 décembre 1730	» 24 juillet 1732	
Louis Baudran	10 décembre 1730	» 24 juillet 1732	
Jacques Morellet	2 novembre 1731	» 14 août 1733	
Louis de la Boexière cadet	12 décembre 1731	» 24 août 1733	
Drias	10 novembre 1732	» 24 août 1734	
Nicolas Fremery	20 décembre 1732	» 22 juillet 1735	Construit à Saint-Malo.
Gravé de la Bellière	6 novembre 1733	» 12 juillet 1737	
Jacques Morellet	3 novembre 1734	» 20 juillet 1736	
Boulanger	22 décembre 1735	» 12 juillet 1737	
Drias	22 décembre 1735	» 12 juillet 1737	
de Fremery	18 décembre 1736	» 26 mai 1738	
Morellet	9 janvier 1738	» 23 juillet 1739	
Tortel	9 janvier 1738	» 10 juillet 1739	
Drias	23 décembre 1738	» 26 juillet 1740	
Herbert de la Porte-Barré	23 décembre 1738	» 26 juillet 1740	
Danycan	24 janvier 1740	» 7 juillet 1741	
Dordelin	19 janvier 1740	» 8 août 1741	
Butler	17 janvier 1741	» 18 octobre 1742	
Tortel	17 janvier 1741	» 20 juillet 1742	
Fremery	28 novembre 1741	» 28 juin 1743	
Breart de Boisanger	28 novembre 1741	» 29 juin 1743	
de Saint-Georges	12 décembre 1742	» 29 décembre 1743	
Danycan	12 décembre 1742	» 31 décembre 1744	
Dordelin	21 décembre 1742	» 29 décembre 1744	
Mettzie-Magon	12 décembre 1743		Pris par les Anglais dans le détroit de Banca, le 5 février 1745.
Dufresne de la Villeherbe	9 janvier 1744		id.
Butler de Troverne	5 octobre 1743		id.
de Fremery	2 avril 1745	Lorient, 10 décembre 1746	
Boisanger	2 avril 1745		A péri à Belle-Isle le 3 décembre 1746.
Jolif du Colombier	3 avril 1745	Lorient, 7 décembre 1746	
Jolif du Colombier	23 octobre 1748	» 17 juillet 1750	
J.-J. de la Chaise	23 octobre 1748	» 13 juillet 1750	
Nicolas Morin des Mezerets	25 février 1749	» 14 juillet 1751	
Louis Béart du Désert	1 ^{er} décembre 1749	» 26 juillet 1751	
Trublet	17 décembre 1749	» 13 juillet 1751	
Le Fol de la Londe	29 décembre 1749	» 28 juillet 1751	
de Fremery	10 octobre 1750	» 28 juillet 1752	
Gardin du Brossay	3 décembre 1750	» 23 juin 1752	
de la Butte-Frero	2 février 1751	» 3 août 1753	
de Selle	9 décembre 1751	»	Condamné à l'Île-de-France en 1754.
de Jong de Boisquenay	17 décembre 1751	»	Condamné à l'Île-de-France en août 1753.

SOURCE	BATIMENT	PORT D'ARMEMENT	FORCE	ARMATEUR
Compagnie Royale des Indes et de				
	<i>Le Maréchal-de-Saxe</i>	Lorient	700 t. 20 c. 150 h.	Compagnie des Indes
	<i>La Paix</i>	»	700 t. 20 c. 146 h.	»
	<i>L'Auguste</i>	»	900 t. 22 c. 175 h.	»
	<i>Le Puisieux</i>	»	700 t. 20 c. 144 h.	»
	<i>Le Duc-de-Chartres</i>	»	900 t. 20 c. 152 h.	»
	<i>La Renommée</i>	»	311 t. 10 c. 80 h.	»
	<i>Le Montaran</i>	»	900 t. 20 c. 152 h.	»
	<i>Le Dauphin</i>	»	750 t. 20 c. 154 h.	»
	<i>Le Condé</i>	»	1000 t. 20 c. 152 h.	»
	<i>Le Machault</i>	»	600 t. 20 c. 144 h.	»
	<i>Le Penthèvre</i>	»	900 t. 20 c. 176 h.	»
	<i>Le Duc-de-Chartres</i>	»	900 t. 20 c. 153 h.	»
	<i>Le Pondichery</i>	»	800 t. 20 c. 169 h.	»
	<i>Le Chameau</i>	»	755 t. 36 c. 126 h.	»
	<i>L'Eléphant</i>	»	650 t. 24 c. 125 h.	»
	<i>Le Beaumont</i>	»	900 t. 20 c. 160 h.	»
M.	<i>La Paix</i>	»	900 t. 22 c. 160 h.	»
	<i>Le Villevault</i>	»	900 t. 22 c. 160 h.	»
I-et-V. (C. 2478)	<i>Le Duc-de-Choiseul</i>	»		»
	<i>Le Berryer</i>	»	900 t. 20 c. 166 h.	»
	<i>Le Penthèvre</i>	»	900 t. 20 c. 170 h.	»
	<i>L'Eléphant</i>	»	650 t. 20 c. 130 h.	»
	<i>Le Duc-de-Choiseul</i>	»	900 t. 22 c. 160 h.	»
	<i>Le Villevault</i>	»	900 t. 22 c. 167 h.	»
	<i>Le Reaumont</i>	»	900 t. 22 c. 170 h.	»
	<i>Le Penthèvre</i>	»	900 t. 24 c. 177 h.	»
	<i>Le Berryer</i>	»	900 t. 20 c. 172 h.	»
	<i>Le Duc-de-Duras</i>	»	1000 t. 20 c. 205 h.	»
M.	<i>Le Bertin</i>	»	900 t. 20 c. 189 h.	»
	<i>Le Villevault</i>	»	900 t. 22 c. 170 h.	»
	<i>Le Beaumont</i>	»	900 t. 22 c. 170 h.	»
	<i>Le Duc-de-Duras</i>	»	900 t. 24 c. 180 h.	»
	<i>Le Penthèvre</i>	»	900 t. 20 c. 175 h.	»
	<i>Le Berryer</i>	»	900 t. 20 c. 178 h.	»
	<i>Le Beaumont</i>	»	900 t. 20 c. 178 h.	»
	<i>Le Bertin</i>	»	900 t. 20 c. 177 h.	»
	<i>Le Laverdy</i>	»	700 t. 20 c. 146 h.	»
Commerce libre (régime des				
R.	<i>Le Duc-de-Duras</i>	Lorient	900 t. 20 c. 168 h.	le Roi
R.	<i>Le Pondichery</i>	»	900 t.	le Roi
R.	<i>Le Dauphin</i>	»	900 t. 20 c. 165 h.	le Roi
R.	<i>Le Laverdy</i>	»	700 t. 20 c. 143 h.	le Roi
	<i>La Sirène</i>	»	900 t.	Bernier
R.	<i>Le Penthèvre</i>	»	900 t. 20 c. 140 h.	Sebire-Dessaudrais
R.	<i>Le Duc-de-Duras</i>	»	900 t. 20 c. 141 h.	Bernier

CAPITAINE	DÉPART	RETOUR	OBSERVATIONS
la Chine (C^{ie} Law) 1719-1769 (suite).			
Lars de Lescouet	11 janvier 1752	Lorient. 8 mai 1754	
Rapion de la Placelière	13 février 1752	» 2 août 1753	
Christy de la Pallière	18 octobre 1752	» 18 juillet 1754	
de Sanguinet aîné	21 octobre 1752	» 2 juillet 1754	
Bouvet	18 novembre 1752	» 2 juillet 1754	
de Surville cadet	30 novembre 1753	» 30 sept. 1755	
d'Après de Manneville	31 décembre 1753	» 20 août 1755	
de Saint-Médart	29 décembre 1753	» 19 sept. 1755	
Servan Gouyon	30 décembre 1753	» 30 juillet 1755	
de Saint-Loyal			
Laurent Mac-Mahon	10 avril 1754		
Estoupan de Villeneuve	19 novembre 1754		
Gaultier de la Palissade	22 novembre 1754	guerre de sept ans avec l'Angleterre (1756-1763)	Pris par les Anglais et rendu. Désarmé à La Corogne, mars 1757.
Pierre de Sanguinet cadet	13 janvier 1755		Pris par les Anglais, 23 décembre 1756.
Omerat (Espagnol)	15 avril 1758		Désarmé à La Corogne, avril 1761.
Winslow (Espagnol)	15 avril 1758		id.
de la Brimanière	3 janvier 1763	Lorient, 5 juillet 1764	
Le Fol de la Londe	19 janvier 1763	» 3 août 1764	Se trouve à Canton avec l'expédition de 1765-6.
de Rosbo Kerlero (aill. Danycan)	12 janvier 1763	» 5 avril 1764	
		» 30 juin 1764	
de Saintromain	20 février 1764	» 10 juillet 1765	
Aulnet du Vaultenet	20 février 1764	» 13 juin 1765	
Lamothe (aill. de la Mothe)	20 février 1764	» 1 ^{er} juillet 1765	
Marin de Marnières	1 ^{er} février 1765	» 15 juin 1766	
Bouvet	1 ^{er} février 1765	» 26 juillet 1766	
Christy de la Pallière	7 février 1765	» 26 juillet 1766	
L. de Joannis	22 septembre 1765	» 7 juillet 1767	
Magon de Villebagne	15 décembre 1765	» 6 juillet 1767	
aill. Le Blond de St-Hilaire			
de la Brimanière	18 janvier 1766	» 5 juillet 1767	
(aill. Lecocq)			
Caro	11 octobre 1766	» 6 juin 1768	
de Saintromain	12 mars 1767	» 4 juin 1768	
P. de Sanguinet, cadet	15 mars 1767	» 10 juin 1768	
Bossinot de Pomphily	27 août 1767	» 16 juillet 1769	
de Joannis (aill. Thorenne)	2 décembre 1767	» 28 mai 1769	
Le Meur de la Villepirault	22 décembre 1767	» 19 juin 1769	
de Becdelièvre du Bouexic	13 décembre 1768	» 15 juillet 1770	
Le Blond de St-Hilaire	4 janvier 1769	» 12 juillet 1770	
Prévôt de la Croix	31 janvier 1769	» 12 juillet 1770	

permissions) 1769-1783.

Dordelin	7 janvier 1770	Lorient, 23 juillet 1771	Pour les quatre premiers vaisseaux l'armement a été assuré par Rothe et C ^{ie} et par Foucault.
de la Villepirault	7 janvier 1770	» 23 juillet 1771	
Le Blond de St-Hilaire	5 mars 1771	» 16 juillet 1772	
de Brulesne	23 mars 1771	» 17 juillet 1772	
Dordelin	18 mars 1771	» 13 juillet 1773	
Caro	30 décembre 1771	» 15 juin 1773	
Dordelin	30 décembre 1771	» 15 juin 1773	

SOURCE	BATIMENT	PORT D'ARMEMENT	FORCE	ARMATEUR
Commerce libre (régime des				
R.	<i>Le Massiac</i>	Lorient	900 t. 16 c. 135 h.	Foucault
	<i>Le Pondichery</i>	»	900 t.	Mascarin de Zequemal
	<i>Le Castries</i>	»	700 t.	Sebire-Dessaudrais
	<i>Le Duc-de-Praslin</i>	»	600 t.	Closnard et C ^{ie} (aill. Foucault)
R.	<i>Le Dauphin</i>	»	900 t. 20 c. 143 h.	Foucault, pour Rothe
	<i>Le Beaumont</i>	»	900 t.	Sebire-Dessaudrais
	<i>Le Fitz-James</i>	Saint-Malo	700 t.	(aill. Le Breton de Blessin et C ^{ie}) Beugeard et Dessegrais (aill. Moulin)
	<i>Le Superbe</i>	Lorient	1300 t. 20 c. 211 h.	Foucault
	<i>Le Maréchal-de-Brogie</i>	»	1300 t. 32 c. 212 h.	Sebire-Dessaudrais
	<i>L'Alexandre</i>	La Rochelle		Amirault et fils
	<i>Le Duc-de-Duras</i>	Lorient		Foucault
R.	<i>Le Dauphin</i>	»	900 t. 20 c. 143 h.	Foucault
R. et T.	<i>Le Modeste</i>	Saint-Malo	880 t.	Pierre Meslé de Grandclos
	<i>Le Brisson</i>	Lorient	700 t. 12 c. 106 h.	Amirault et fils
R. et T.	<i>Le Beaumont</i>	»		Le Breton de Blessin et C ^{ie} (aill. Dessaudrais)
R. et A. L.	<i>Le Sévère</i>	»	1300 t.	Foucault
R. et A. L.	<i>Le Turgot</i>	»	700 t. 32 c. 141 h.	Bouffé père et fils
R. et A. L.	<i>Le Maréchal-de-Brogie</i>	»	1200 t. 32 c. 234 h.	Le Breton de Blessin et C ^{ie}
	<i>Le Duc de Fitz-James</i>	»	1200 t.	Beugeard et Segray
	<i>Le Sartine</i>	Bordeaux	700 t.	Laffon de Ladebat
	<i>Le Pondichery</i>	Lorient	900 t. 26 c. 160 h.	Le Breton de Blessin et C ^{ie} (aill. Bernier et C ^{ie})
	<i>Le Talleyrand</i>	Nantes		De Luynes
	<i>Les Trois-Amis</i>	Lorient	700 t. 20 c. 108 h.	Amirault et fils
	<i>Le Modeste</i>	»	880 t. 20 c. 128 h.	Grandclos-Meslé
	<i>Le Duguesclin</i>	Nantes	880 t.	Kerlegant
	<i>Le Dauphin</i>	Lorient	1000 t. 28 c. 159 h.	Grandclos-Meslé
A. L.	<i>Le Prince-de-Kaunitz</i>	»	1200 t. 34 c. 142 h.	C ^{ie} Impériale de Trieste (aill. C ^{ie} de Proly)
A. L.	<i>La Méduse</i>	»	600 t. 18 c. 144 h.	Grandclos-Meslé pour le compte du Roi
A. L.	<i>La Sensible</i>	»	600 t. 10 c. 91 h.	id.
M.	<i>Archiduc Maximilien</i>	»	900 t.	Bérard et frères, correspon- dants de la C ^{ie} de Trieste
C. N.	<i>Le Triton</i>			Association des Villes Maritimes
C. N.	<i>La Provence</i>			id.
C. N.	<i>Le Sagittaire</i>			id.
C. N.	<i>Le Dauphin</i>		700 t. 16 c. 90 h.	Gourlade, Berard et C ^{ie} pour le compte du Roi.
Compagnie des Indes et de				
M.	<i>La Reine</i>	Lorient	1000 t. 20 c. 120 h.	C ^{ie} des Indes
M.	<i>Maréchal-de-Séguir</i>	»	500 t. 18 c. 77 h.	Arnoux-Dessausais
M.	<i>Le Dauphin</i>	»	700 t. 16 c. 91 h.	C ^{ie} des Indes
M.	<i>La Royale-Elisabeth</i>	»	813 t. 24 c. 111 h.	Arnoux-Dessausais
A. L.	<i>La Bretagne</i>	»	600 t. 20 c. 83 h.	C ^{ie} des Indes
A. L.	<i>Le Dauphin</i>	»	700 t. 16 c. 92 h.	C ^{ie} des Indes
A. L.	<i>La Constitution</i>	»	500 t. 18 c. 87 h.	C ^{ie} des Indes

CAPITAINE	DÉPART	RETOUR	OBSERVATIONS
permissions) (1769-1789) (suite).			
de la Villepirault	30 décembre 1771	Lorient 13 juin 1773	
La Mothe	9 mars 1772	» 17 novembre 1775	
Winslow	8 mai 1772	» 3 juin 1774	
de Closnard	1 ^{er} juillet 1772	» 30 juillet 1774	
Colin de Briselaine (aill. Boishamon)	31 janvier 1773	» 15 juin 1774	
Omerat	31 janvier 1773	» 5 juillet 1774	Bernier, de Blessin et Sebire-Dessaudrais, armateurs malouins, semblent avoir été associés.
Pierre Dugué	4 février 1774	» 21 juin 1775	
de Vigny	11 mars 1774	» 27 juin 1775	
Caro	13 mars 1774	» 27 juin 1775	Six vaisseaux français venus commercer à Canton en 1774 (A. E.).
	26 avril 1774	» 16 août 1776	
Saint-Hilaire	27 avril 1774	» 16 juin 1777	
Dordelin	21 mars 1775	»	
Dumont de Beauchesne	26 février 1775	» 4 juin 1776	
Dechezaux	21 mars 1775	» 24 juillet 1773	Pas question à Canton.
Berger	15 mars 1775	» 4 juin 1777	
Le Brulesne (aill. Brullenec)	14 avril 1775	» 13 août 1777	
Huot de Veaubercy	19 avril 1775	» 23 juin 1777	
Nicolas Caro	9 janvier 1776	» 3 juillet 1777	
de la Villebrune	24 mars 1776	» 2 août 1777	
Couronat	19 septembre 1776	»	
de Querangal	31 octobre 1776	» 21 avril 1779	
Feuillet	2 novembre 1776	» 19 août 1778	
Bonfils	6 décembre 1776	» 29 octobre 1778	
Le Fer de Chantelou	18 décembre 1776	»	
Griffé	28 janvier 1778	»	
Dumont de Beauchêne	12 février 1778	» 30 juillet 1779	D'après un autre état : pris par les Anglais le 21 sept. 1778.
Maugendre	20 février 1779	»	
Dumesny	5 avril 1783	Lorient.	Guerre d'Amérique.
La Gourgue	10 avril 1783	»	
Guillaume-Pierre Gouyon	28 avril 1783	»	
	1784	»	
	1784	»	
	1784	»	
Pierre-Maudé Le Beau	5 avril 1785	»	
la Chine (Calonne) 1785-1790.			
Jean Marquay (aill. Marceay)	29 mars 1786	Lorient, août 1788	Frété à la nouvelle C ^{ie} , à Canton avec expédition de 1787.
Guillaume Nouel de la Villegris	9 avril 1786	»	Frété à la nouvelle C ^{ie} .
François Courant	23 janvier 1787	»	
Pierre Thorenne	22 février 1787	» septembre 1788	Frété à la nouvelle C ^{ie} .
Feillet	2 mars 1788	»	Frété à la nouvelle C ^{ie} .
Duval Favereul	5 janvier 1789	»	
de la Villegris	19 mars 1790	»	