

délibérative. En fait, cette compagnie qui ne dura que vingt mois n'eut guère le temps d'appliquer la réglementation qui lui avait été fixée par l'édit.

L'édit de mai 1719 avait réuni la Compagnie des Indes orientales et de la Chine à celle d'Occident, il expliquait dans son préambule les motifs de cette réunion : impuissance des deux compagnies à soutenir davantage leur commerce, dettes immenses contractées aux Indes par la Compagnie des Indes orientales, dont les Indiens s'étaient plaints à la Cour. (Cette compagnie était en tel discrédit que les Français n'osaient plus aller à Surate) et enfin négligence des compagnies qui tenaient mal leurs engagements et n'envoyaient plus de navires dans leurs concessions. La compagnie perpétuelle des Indes recevait le privilège de commercer seule depuis le cap de Bonne-Espérance jusque dans toutes les mers des Indes orientales, île de Madagascar, Bourbon et France, côte de Soffala en Afrique, mer Rouge, Perse, Mogol, Siam, la Chine et le Japon, et même depuis le détroit de Magellan et le Maire (détroit de la Terre de Feu), dans toutes les mers du Sud. Elle devait payer également toutes les dettes légitimes des deux Compagnies aux Français et aux Indiens. Elle pouvait faire venir des pays de sa concession toutes sortes d'étoffes de soie et de coton à condition qu'elles fussent revendues à l'étranger, pour qu'elles ne fissent point concurrence à celles du royaume.

La Compagnie des Indes était alors administrée par trente directeurs qui étaient en majeure partie d'anciens receveurs ou fermiers généraux que le système avait privés de leur place. Le 5 janvier 1720 Law avait été nommé contrôleur général des finances. Le 22 février il réunissait la banque à la Compagnie des Indes.

De nombreux départements se répartissaient la gestion de cette gigantesque administration. Il en est un qui doit retenir l'attention quelques instants, celui du port de Lorient, installé dans cette ville même.

Une déclaration de juin 1666 avait donné à la Compagnie des Indes orientales « la faculté de s'établir au Port-Louis pour ses magasins et au Féandick et quelques autres lieux des environs le long des rivières d'Hennebont et de Pont-Scot pour les chantiers et autres places nécessaires pour le bâtiment des vaisseaux, quais, magasins et autres édifices