

## Le commerce alréen et ses acteurs au XVIII<sup>e</sup> siècle : la menace d'une décadence

Auray, comme beaucoup d'autres ports bretons, avait profité de l'expansion économique du début de l'époque moderne. D'après les observateurs locaux, son commerce était florissant et son port très actif, essentiellement basé sur l'exportation de grains de la région. C'était une ville agréable : on y vivait bien, on y faisait de belles affaires et les fortunes s'édifiaient aisément.

Mais, avec «le beau XVIII<sup>e</sup> siècle», les discours changent : leur tonalité devient plus funeste. Alors que le reste de la France connaît une phase de prospérité, la situation semble toute différente à Auray. Les témoignages contemporains deviennent alarmistes. Ils décrivent une situation de marasme économique et vont jusqu'à annoncer la chute imminente de la ville.

Or, comme la chute annoncée n'a pas eu lieu, on peut s'interroger sur la fiabilité de ces déclarations. Dans quelle mesure ces descriptions, souvent apocalyptiques, traduisent-elles la réalité ? Sont-elles le reflet d'une réelle angoisse de la population ou d'une volonté sciemment organisée de rendre plus généreux le grand argentier de l'État ?

Aussi, après avoir analysé plus en détail le contenu de ces quelques témoignages, nous confronterons aux sources leurs informations sur le commerce, afin de tenter l'ébauche d'un bilan de l'état du commerce maritime et du commerce urbain à Auray au XVIII<sup>e</sup> siècle.

### Quelques témoignages du XVIII<sup>e</sup> siècle sur le commerce alréen

Pour cette analyse, les témoignages les plus détaillés sur l'état du commerce d'Auray ont été sélectionnés. Ils émanent des mémoires de la communauté de ville d'Auray, des dictionnaires géographiques et des récits de voyages d'observateurs ou d'érudits contemporains. Parmi les

sources imprimées du XVIII<sup>e</sup> siècle, la situation dépeinte par Ogée<sup>1</sup> dans son dictionnaire historique et géographique est la plus précise et sans doute la plus inquiétante. Les autres sources imprimées ne s'attardent pas suffisamment sur la question. Leurs auteurs, tels l'abbé d'Expilly ou Joseph La Vallée<sup>2</sup>, apportent des informations fugaces et peu fiables sur l'état du commerce alréen. En revanche, dans son article consacré à la ville, après avoir dégagé les principales caractéristiques géographiques, historiques, économiques et humaines<sup>3</sup>, Ogée s'attarde sur les difficultés économiques de la seconde partie du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il n'hésite pas à utiliser le terme de «révolution» : «...Tout est bien changé, dit-il, la révolution est devenue générale, dans la population. La prospérité a peu à peu quitté la ville pour être remplacée par la misère et avec elle, toutes les manifestations de gaieté de la société». Et Ogée, en homme du siècle de la Raison, ne se contente pas d'un simple constat : il va tenter de rechercher les «causes qui ont fait d'une ville riche, peuplée et florissante, un séjour de misère et de tristesse, et qui en feront bientôt une bourgade déserte, à peine connue du reste de la province». Il dégage en effet quatre raisons principales qu'il va successivement analyser de façon rigoureuse. La première, classique, est imputée aux bourgeois enrichis qui, voulant s'élever dans la hiérarchie

<sup>1</sup> OGÉE, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, 1778, édition augmentée de MARTEVILLE et VARIN en 1843, Rennes, 2 vol.

<sup>2</sup> Contemporain d'Ogée, l'abbé d'EXPILLY dans son *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France* de 1762 indique au contraire que le commerce alréen est considérable en grains et qu'il s'exporte en Espagne et en Gascogne. Mais ses considérations ne semblent pas réactualisées, tout juste recopiées sur un auteur plus ancien. Je doute fort que l'on puisse apporter un certain crédit à ces informations sur l'état du commerce alréen en cette seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Quelques décennies plus tard, Joseph LA VALLÉE dans son *Voyage en Bretagne* de 1793-94 n'est pas beaucoup plus précis. Il indique seulement qu'à Auray, «il y a peu d'habitans, mais ils sont pleins d'industrie, et après l'Orient, c'est la commune où se fait le commerce le plus étendu». Cette dernière remarque est assez étonnante et est en contradiction avec ce que l'on a pu lire par ailleurs. Il est vrai que l'ouvrage de La Vallée est fortement critiqué pour les nombreuses erreurs qu'il contient (cf Didot en 1849 et Michaud). Peut-on également lui apporter notre crédit ? Difficile, surtout lorsque, poursuivant notre lecture, on s'aperçoit qu'il utilise l'imparfait pour préciser la nature du commerce : «C'était surtout en grains qu'ils trafiquaient avec l'Espagne, et sur les côtes de Gascogne, et en miel et en sardines avec le reste de l'Europe». Cette phrase ressemble étrangement à celle de l'abbé d'Expilly !

<sup>3</sup> L'auteur ne se contente pas de donner quelques précisions démographiques, il dresse également le portrait moral de l'Alréen : «Les habitants d'Aurai passent pour avoir le caractère dur, querelleux et entêté». Du moins, poursuit-il, c'est la paraphrase d'un vieux proverbe breton, dont la traduction française est : «Tête d'Aurai, tête de diable». Ogée tente d'en donner une explication raisonnée : il attribue ces traits de caractère à trois facteurs, la proximité de la mer, la fréquentation des marins et... «la mauvaise éducation trop longtemps perpétuée chez le peuple». Plus loin, comme pour tempérer ses propos peu flatteurs, il précise que «ce qui les [les Alréens] a distingués toujours plus particulièrement, c'est la gaieté et l'amour de la danse». Mais ce dernier trait de caractère qu'il semblait particulièrement apprécier s'est «évanoui. Des esprits aigris par le malheur ont rompu les nœuds charmants de la société... Le sentiment de la misère a absorbé tous les autres».

sociale et acquérir la noblesse, ont placé leur profit dans la terre, et ont dû abandonner leur commerce ou leur industrie pour ne pas déroger à leur nouvel état : « Bientôt, ces artisans de leur fortune abandonnèrent le comptoir pour ceindre l'épée ; ils acquirent pour de l'argent une noblesse que la nature leur avait refusée, et placèrent en fonds de terre des capitaux qui, en devenant plus solides, perdirent la moitié de leur produit ». La seconde raison évoquée est la trop stricte réglementation du commerce des grains. Les nombreuses interdictions d'exporter vers l'étranger, voire vers certaines régions du royaume, imposées par le pouvoir royal à différentes époques ont, nous dit Ogée, « ralenti l'activité du commerce ». Or, il précise qu'Auray « tirait presque tous ses profits de ce commerce ». En troisième position, l'auteur cite la concurrence de « l'établissement de Lorient, formé en 1730 ». La prospère Compagnie des Indes de Law attire grand nombre de familles riches et entreprenantes d'Auray « dans l'espérance d'une fortune rapide ». La quatrième cause est, selon Ogée, l'apathie et le manque de prévoyance des édiles alréennes. Le nouveau réseau routier qui s'est mis en place sous la houlette du commandant en chef le duc d'Aiguillon a isolé Auray. Ses édiles, satisfaites du commerce et de l'activité qui régnaient dans la ville grâce à l'arrivée d'une garnison pendant la guerre de Sept Ans, n'ont pas fait entendre leur voix auprès du pouvoir central au moment opportun, alors que les villes voisines comme Hennebont et Vannes sollicitèrent avec succès des chemins les reliant aux grands carrefours commerciaux de la Bretagne intérieure. La ville se retrouva donc enclavée, à l'écart des circuits commerciaux puisque les chemins reliant Auray à Josselin, Locminé et Baud restèrent peu praticables et les commerçants, nous dit Ogée, préférèrent prendre une autre direction plus commode. Et lorsque les édiles s'aperçurent de la perte, il était trop tard : « On voulut y remédier, mais il n'était plus temps. On s'adressa à l'auteur involontaire du mal même ; mais ce que l'on eût obtenu avec la plus grande facilité dix ans plus tôt, il y avait alors plus que de l'indiscrétion à le demander ». Et Ogée de préciser que les conséquences ont été désastreuses : « La langueur augmenta... D'année en année, le mal a changé en pire... Tout le commerce de cette ville est borné aujourd'hui à l'exportation accidentelle de quelques centaines de tonneaux de grains et à l'importation nécessaire pour sa consommation et celle de deux lieues de pays à la ronde ».

Mais Ogée ne se contente pas de décrire la décadence dans laquelle se trouve la ville, il propose un remède pour retrouver la prospérité, qui est la création de deux routes praticables allant jusqu'à Locminé et jusqu'à Baud. Selon lui, cette solution serait suffisante à restaurer le commerce, la ville jouissant de tant d'avantages naturels par rapport à ces concurrentes que les négociants et marchands la réintégreraient.

Les raisons évoquées par Ogée, comme plus particulièrement la mise à l'écart du nouveau réseau routier et l'attraction lorientaise se retrouvent

dans les mémoires rédigés par la communauté de ville d'Auray et adressés aux états de Bretagne. Ogée semble avoir été touché par la plainte des alréens, il s'en fait l'écho dans son dictionnaire tout en légitimant leur requête. En effet, on peut lire : «Pourrait-on trouver mauvais que des citoyens, sincèrement affligés de l'état de leurs compatriotes, cherchassent à y apporter soulagement, en l'exposant aux yeux du public ?»

Il apparaît d'autre part, très bien renseigné sur les déboires de la ville puisque tous les arguments qu'il expose sont aussi contenus dans les différents mémoires imprimés de la communauté de ville d'Auray<sup>4</sup>.

En effet, ces requêtes se multiplient dans la seconde partie du siècle. C'est à partir des années 1770 que les plaintes de la communauté de ville deviennent plus nombreuses. Elles demandent avec beaucoup de persévérance et d'habileté l'ouverture de deux grands chemins menant à Locminé et à Baud, deux carrefours stratégiques de l'intérieur de la Bretagne. Chacun des maires successifs y va de ses arguments chocs, ceux qui feront céder les pouvoirs publics. Les uns tentent d'attirer la compassion en mettant l'accent sur l'extrême misère de la population<sup>5</sup>, les autres argumentent de l'intérêt collectif en démontrant qu'en cas d'invasion ennemie par mer, les troupes cantonnées à l'intérieur de la province risqueraient d'être retardées si les deux routes n'étaient pas construites. Le Gall de Kerlinon, maire et député d'Auray en 1784, base toute son argumentation sur un édit de février 1776, dans lequel le roi démontre l'intérêt de «lier de plus en plus, par des communications faciles, toutes les parties de notre royaume, soit entre elles, soit avec les pays voisins», dans le but de protéger l'agriculture et d'encourager le commerce du royaume. Le garde des sceaux, devant annoncer cette loi en lit de justice le 12 mars 1776, confirme que «la confection de grandes routes est indispensable pour faciliter le transport des marchandises et des denrées... pour assurer la tranquillité intérieure de l'État et les communications nécessaires au commerce». Et le maire d'Auray de poursuivre allègrement, fort de son argument : «La demande de la ville d'Auray est donc, Nosseigneurs, conforme aux vues bienfaisantes du Roi et de son Ministre et tend à remplir en partie leur désir»<sup>6</sup>.

Tous ces mémoires sont forts intéressants par leurs informations, souvent détaillées, sur la situation d'Auray que ne peuvent plus nous livrer les archives actuelles. Chacun d'eux attribue l'origine du déclin de la ville à l'enclavement d'Auray, au manque de communication avec les villes stratégiques de l'intérieur, plaques tournantes du commerce dans notre pro-

<sup>4</sup> On retrouve quelques-uns de ces mémoires aux Archives départementales du Morbihan dans la série communale 7 Es.

<sup>5</sup> Arch. dép. Morbihan, 7 Es DD 1 et 7 Es CC 1 : mémoires de 1770.

<sup>6</sup> Arch. dép. Morbihan, 7 Es DD 1 : mémoire de 1784.

vince que sont Locminé et Baud. Les commerçants, rebutés par l'état délabré des chemins menant à Auray, ont préféré apporter leur industrie à deux autres villes déclarées rivales, Hennebont et Vannes. Tous décrivent une situation catastrophique pour Auray et avec force de détails. On apprend ainsi que les villes voisines ont accaparé les «sept huitièmes de son commerce», que les plus riches citoyens ont pris la fuite, environ 40 familles aisées, et qu'il en part encore journellement. De ce fait, les montants de la capitation deviennent excessifs, ce qui favorise encore l'émigration. D'autre part, ils précisent que le commerce d'Auray est de plus en plus anéanti et le port désert, que les chantiers de construction sont inactifs, les magasins vides et bon nombre de maisons abandonnées, que l'arrière pays d'Auray, autrefois de 15 lieues ne se résume plus qu'à 4 lieues. Et ceci, malgré les nombreux atouts de la ville : un port facilement praticable entraînant un fret moins cher et une fiscalité locale moindre de 4 % environ puisqu'on n'y paye qu'un droit de magasin et un droit local sur les vins. Or, dans les villes d'Hennebont et de Vannes, toutes les marchandises sont taxées. Les solutions toujours proposées et comme miraculeuses sont l'ouverture des deux grands chemins d'Auray à Locminé et à Baud ainsi qu'un allègement du montant de la capitation<sup>7</sup>. Les auteurs de ces mémoires dépeignent une situation toujours plus apocalyptique. Aussi, dans quelle mesure correspond-elle bien à la réalité ? N'y a-t-il pas eu quelques exagérations pour faire plier les états et obtenir des subventions ? Les archives d'Auray qui nous sont parvenues vont-elles nous éclairer et nous permettre de dresser l'état réel du commerce alréen au XVIII<sup>e</sup> siècle ?

### État du commerce maritime d'après les sources

Du fait de sa situation littorale, au fond d'un des bras de mer du golfe du Morbihan, la ville d'Auray alimente un commerce classique, terrestre et urbain, basé sur la satisfaction des besoins élémentaires des habitants et sur un commerce maritime centré sur le port de Saint-Goustan. L'état du commerce urbain sera plus difficile à appréhender : certaines informations nous permettent cependant de dégager quelques signes d'évolution. Quant au commerce maritime, en raison de la disparition de la principale source, c'est-à-dire les registres d'entrées et de sorties du port d'Auray, il sera nécessaire de croiser plusieurs autres sources plus indirectes pour obtenir quelques résultats. Aussi, cette étude va être fondée essentiellement sur trois types de documents : tout d'abord, sur les registres d'entrées et de sorties des ports voisins, ceux de Vannes, d'Hennebont et de Port-Louis<sup>8</sup>,

<sup>7</sup> Ces deux requêtes sont encore spécifiées dans les doléances de la ville d'Auray aux États généraux, datées du 28 novembre 1788. Arch. dép. Morbihan, 7 Es BB 20.

<sup>8</sup> Arch. dép. Morbihan, 9 B 65 à 9 B 68, 9 B 77 à 9 B 82.

ensuite, sur les registres de déclarations de constructions et d'achats de navires dans l'amirauté<sup>9</sup> et enfin, sur les passeports accordés au port d'Auray pour l'exportation des grains<sup>10</sup>.

Ainsi, l'analyse de ces documents met en lumière les signes d'un ralentissement plus ou moins sensible du commerce maritime. Il semblerait, en effet, que l'on assiste à une raréfaction de la flotille alréenne. En témoigne le nombre de bateaux alréens fréquentant les ports de Vannes, Hennebont et Port-Louis. Ils représentent une part infime du trafic soit moins de 1 % des entrées et sorties de ces ports : précisément 0,75 % des sorties du port d'Hennebont entre 1697 et 1708, 0,72 % des entrées de ce même port entre 1694 et 1731 (avec cependant une interruption de cette source de 1713 à 1723), 0,36 % des sorties du port de Port-Louis entre 1704 et 1712 et enfin 0,19 % des entrées du port de Vannes entre 1780 et 1786. Ces proportions pourraient attester de la faiblesse des échanges entre Auray et ces différents ports voisins. Cependant, il serait étonnant que les embarcations alréennes ne les aient pas plus fréquentés pour y chercher ou y déposer quelques marchandises ou simplement pour y faire escale. Donc, ces chiffres montrent surtout que la flotille d'Auray, à ces dates, se limiterait uniquement à quelques embarcations. Mais la prudence s'impose dans les conclusions : cette source mérite d'être confirmée par d'autres documents.

Une autre source intéressante permet en effet de vérifier cette donnée : il s'agit des registres de constructions de navires sur les chantiers d'Auray. L'analyse montre que le nombre de bateaux alréens construits dans les chantiers de la ville est faible au regard des carnets de commande des constructeurs. Sur près d'un siècle<sup>11</sup>, on ne compte que 26 bateaux d'Auray construits sur les chantiers. Ce chiffre représente seulement 3 % de l'ensemble des constructions. Plus de la moitié (15) ont été construits au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, de 1714 à 1735. Ensuite, après une longue période d'accalmie, allant de 1746 à 1781, pendant laquelle seulement 4 bateaux ont été commandés, il faut attendre l'extrême fin de l'Ancien Régime pour qu'une certaine régularité des commandes soit retrouvée avec six commandes de nouveaux bateaux entre 1781 et 1786. La première période correspond à un temps de paix dans le royaume mais aussi aux débuts prometteurs de la nouvelle Compagnie des Indes de Law qui apporta la prospérité à la ville de Lorient. Les retombées économiques ont pu être également bénéfiques pour la région. Auray, à cette époque, semble

<sup>9</sup> Arch. dép. Morbihan, 9 B 56 à 9 B 63.

<sup>10</sup> Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1661-1662, C 1665, C 1676, C 1678-1682, C 1691.

<sup>11</sup> Les registres de déclarations de constructions et d'achats de navires dans l'amirauté de Vannes manquent pour la période de 1736 à 1745. Ne sont conservés que les registres des années 1714 à 1735 et 1746 à 1791.

reconstituer sa flotille de caboteurs. Puis, après un long sommeil, la demande redémarre à un moment où la paix est retrouvée et où la ville de Lorient, mise à l'épreuve par de longues années de difficultés, retrouve un certain dynamisme commercial grâce à la troisième Compagnie des Indes, celle de Calonne en 1784. C'est alors que les commandes de bateaux alréens se font plus nombreuses, l'ancienne flotille nécessitant quelques rafraîchissements. D'autre part, ce creux de 35 années correspond bien à la période de marasme économique que décrivaient Ogée et les mémoires de la communauté de ville, situant le début de la crise vers les années 1750. Ainsi, il semblerait qu'au regard de ces sources, la flotille d'Auray se soit considérablement réduite : l'ancienne flotille n'étant pas renouvelée, les bateaux alréens navigant et fréquentant les ports régionaux se font plus rares.

Quant au port d'Auray, il serait intéressant de mesurer l'activité commerciale qui règne sur les quais. Sont-ils déserts comme l'annoncent les mémoires de la communauté de ville ?

Il nous est malheureusement très difficile de répondre, les registres du port d'Auray nous faisant défaut. Cependant, en recoupant certaines informations, on peut tenter de percer la réalité. C'est en effet par des voies détournées que le trafic du port d'Auray peut être appréhendé, partiellement du moins. Les registres d'entrées et de sorties des autres ports voisins nous seront encore une fois utiles. Ils précisent la provenance et/ou la destination des embarcations. On s'aperçoit ainsi que le port d'Auray est peu fréquemment mentionné. Dans les trois ports ci-dessus étudiés, les maîtres déclarent se rendre ou venir d'Auray dans 0,7 % des cas. Et il s'agit une fois sur cinq d'un retour ou d'un départ du port d'attache de bateaux alréens. Cet élément conforte notre idée d'une raréfaction de la flotille alréenne.

Autre indicateur : les passeports accordés par le pouvoir royal pour l'exportation de grains des différents ports de la région aux différentes époques. Ils sont généralement accompagnés d'un état des quantités de grains sortis de chaque port. Ces états s'échelonnent sur tout le XVIII<sup>e</sup> siècle, de 1721 à 1774. Nous apprenons ainsi que les quantités les plus importantes sont sorties, dans l'ordre décroissant, des ports d'Hennebont, de Vannes, d'Auray et de Quimperlé. Auray exporte près de la moitié moins de grains (- 43,8 %) qu'Hennebont, 6,2 % de moins que Vannes et quand même deux fois plus que Quimperlé. Ainsi, 8 000 tonneaux de grains sont sortis du port d'Auray entre ces deux dates. C'est quand même un peu plus que les «quelques centaines de tonneaux de grains» annoncés par Ogée. La comparaison avec les autres ports nous donnent surtout quelques indications sur la hiérarchie portuaire de la région. Il semblerait donc, avec toutes les réserves que ce genre de source impose, que le port d'Hennebont devance largement en trafic celui d'Auray ; que le port de

Vannes soit également plus actif, ceci étant surtout vrai dans la seconde moitié du siècle, car dans les années 1720, le port de Vannes est très peu mentionné dans les états ou avec de très faibles quantités exportées. Ainsi, les informations apportées par Joseph La Vallée dans son récit à la fin du siècle, ne seraient pas fiables puisqu'il indique que «après l'Orient, c'est la commune où se fait le commerce le plus étendu»<sup>12</sup>. Mais, il nous manque des précisions pour pouvoir conclure. Ce qui apparaît sûrement dans cette source, c'est que le port d'Auray n'est pas aussi déserté que certains contemporains le signalaient. La fréquentation a certainement diminué, en témoignant notamment la rareté des déclarations des maîtres dans les autres ports de la région stipulant un passage par Auray, et le troisième rang d'Auray dans l'exportation des grains vers d'autres provinces ou vers l'étranger, alors que l'arrière-pays est un des plus producteurs de grains. Il semblerait en effet que les marchands préfèrent amener leurs marchandises dans les ports de Vannes et d'Hennebont, comme le déplorait les édiles alréennes.

La ville d'Auray se détournerait-elle de l'activité maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle ? Pas entièrement puisqu'il règne toujours sur ses chantiers navals une certaine prospérité. En effet, les registres de déclarations de constructions de navires dans l'amirauté de Vannes indiquent qu'il s'est construit 852 bateaux à Auray de 1714 à 1791. C'est de loin le chantier le plus actif de l'amirauté dans sa catégorie de navire de moyen tonnage. Les périodes les plus prospères se situent dans la seconde partie du siècle : de 1714 à 1735, il s'y construit en moyenne 8 bateaux par an et de 1746 à 1791, plus de 14 bateaux. Les plus fortes demandes dépassant les 30 bâtiments ont lieu en 1758 et au lendemain des deux dernières guerres de l'Ancien Régime, en 1764 et 1783. Nous nous situons pourtant en plein marasme économique à Auray ! Les chantiers d'Auray ont, d'autre part, perdu leur suprématie dans la région puisqu'à cette période, les chantiers de Redon devançant la production alréenne<sup>13</sup>. De plus, leur horizon commercial se limite essentiellement au diocèse de Vannes. On vient surtout du pourtour du golfe du Morbihan puisque 55,6 % des commandes concernent cette région et, plus particulièrement de la presqu'île de Rhuys avec 30,5 % du total des demandes. Si l'on intègre à cet ensemble la zone côtière comprise entre la rivière d'Étel et le golfe, nous avons 79 % des clients issus de cette région. Les autres commandes sont surtout bretonnes. Pourtant, on retrouve des propriétaires des Sables-d'Olonne, de la Rochelle, de Dieppe, et de Cherbourg. Ainsi les chantiers d'Auray semblent être restés actifs même s'ils connaissent malgré tout des périodes de ralentissement. Le mémoire de la communauté de ville de 1770 les décri-

<sup>12</sup> Joseph LA VALLÉE, *Voyage en Bretagne*, 1793-94, coll. Morvan, Huelgoat, 1978.

<sup>13</sup> Thomas LACROIX, «Les constructions et les ventes de navires dans les amirautés de Vannes et de Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle», *MSHAB*, tome XLIX, 1969, p. 71 à 107.

vant «déserts» est donc exagéré dans ses termes puisqu'à cette époque, il s'y construit en moyenne une dizaine de bateaux chaque année. En 1784, alors que l'activité des chantiers est à son paroxysme<sup>14</sup>, les édiles se résolvent à admettre qu'il y règne «un peu d'activité».

Ainsi, tous ces indicateurs nous amènent à penser que le commerce maritime alréen éprouve certaines difficultés : la flotille semble se réduire, le port ne connaît plus autant d'activité. Il n'y a que les chantiers navals qui peuvent venir améliorer le tableau. Pourtant, rares sont les commandes passées par un propriétaire alréen se lançant dans l'aventure maritime. De même, les marins alréens retrouvés dans les sources ne sont pas légion. Sur les navires au long cours partant de Lorient<sup>15</sup>, ils ne représentent que 4,3 % des équipages embarqués au XVIII<sup>e</sup> siècle, tous grades confondus. Il en va de même si l'on consulte les registres de réception des maîtres de barque et des capitaines de navires<sup>16</sup>. On ne compte qu'un alréen, candidat au grade de maître de barque au petit cabotage et 6 candidats alréens au grade de capitaine de navire au grand cabotage et au long cours entre 1741 et 1791, ce qui représente respectivement 0,07 % et 1,1 % des candidats !

Tout ceci atteste bien que la ville traverse une période sombre ou du moins une période de transition même si la situation n'est pas aussi catastrophique que l'annonce la municipalité. Tout laisse à penser que le commerce maritime lui échappe peu à peu dans la seconde partie du XVIII<sup>e</sup> siècle. Se tourne-t-elle alors vers d'autres activités économiques ? Qu'en est-il par exemple du commerce urbain dans la cité, visant essentiellement la satisfaction des besoins élémentaires de la population ? Les mémoires ne cessant de se plaindre d'une dépopulation, il devrait alors connaître certaines difficultés.

### L'état du commerce urbain et les acteurs commerciaux d'après les sources

Au regard des sources, l'étude du commerce urbain est, sous l'Ancien Régime, difficilement dissociable de l'étude des acteurs commerciaux.

<sup>14</sup> Dans les années 1781-1784, les constructeurs alréens ont livré 108 bateaux soit une moyenne de 27 bâtiments par an !

<sup>15</sup> Archives du port de Lorient, série 2 P, rôles d'armement au long cours. Ont été étudiées les périodes 1721-1726, 1762-1766 et 1783-1788 : 2 P 1, 2 P 11, 2 P 16 à 2 P 18.

<sup>16</sup> Ces registres, déposés aux Archives départementales du Morbihan dans la série 9 B, ont été étudiés par Éric Guénadou dans son mémoire de maîtrise, *Les carrières des capitaines de navire, maîtres de barque et pilotes lamaneurs de l'amirauté de Vannes au XVIII<sup>e</sup> siècle (1716-1791)*, Université catholique de l'Ouest-Bretagne Sud, 1999.

Dans ces villes littorales, ce commerce est étroitement dépendant de la bonne santé du commerce spécifiquement maritime. En effet, un port actif alimenté par un arrière-pays prospère attirera toujours une foule de commerçants et d'artisans. Évaluer le commerce urbain d'une ville, c'est comme prendre le pouls de la vivacité de cette ville. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, les registres d'imposition comme les rôles de capitation, mais aussi les papiers des consulats, peuvent nous donner des indications sur l'état du commerce urbain et sur les acteurs commerciaux.

Ainsi, si l'on s'intéresse aux registres de capitation<sup>17</sup> dont la collection presque intégrale nous est parvenue, on s'aperçoit que le nombre de métiers vivant du commerce a augmenté entre le début et la fin du siècle. Pour cette étude, ont été prises pour référence les années 1707, 1716, 1744, 1759 et 1786 et ont été intégrés aux métiers du commerce les petits artisans vendant le fruit de leur labeur comme les boulangers, les bouchers, les couteliers... Ces métiers sont numériquement les plus capités : ils représentent toujours plus de 40 % du total des capités. On note un accroissement de leur nombre en 1744 et 1759 puisqu'ils représentent alors 53,5 % et 55,4 % du total des capités contre 42,3 % en 1716. Si l'on ne s'intéresse qu'aux stricts professionnels de la marchandise et du négoce, on remarque qu'ils ont plus que doublé entre 1707 et 1786 et la progression la plus forte se fait surtout vers le milieu du siècle avec une augmentation de près de 70 % entre 1707-1716 et 1744. La participation de ces catégories socio-professionnelles à l'effort fiscal a donc progressé. Les groupes les plus entreprenants de la ville sont largement taxés et leur impôt est de plus en plus lourd à supporter alors que l'activité économique semble être en phase de ralentissement. Les montants de capitation versés par chacun s'élèvent également au milieu du siècle. Alors qu'il n'y a aucun marchand à payer plus de 50 liv. dans la première moitié du siècle, ils sont trois en 1744 et huit en 1759 et 1786. Ainsi, dès le milieu du siècle, le nombre de marchands et d'artisans imposés augmente et avec eux, le montant de capitation versé par chacun. Ces progressions confirment, d'une part, les craintes d'Ogée et des officiers municipaux de voir les catégories les plus entreprenantes, trop pressurées, fuir la ville. Cette manne financière est trop précieuse pour les assésurs de l'impôt. Mais ces analyses confirment d'autre part que le commerce urbain ne se porte pas trop mal et que les commerçants ont su traverser cette phase difficile et s'adapter à la nouvelle situation économique. L'étude des double-emplois, rencontrés dans la capitation, l'atteste bien. Le nombre d'individus capités déclarant exercer deux emplois triple dans les catégories marchandes entre le début et le milieu du siècle, pour ensuite diminuer de moitié à la veille de la Révolution. On est marchand et cabaretier ou marchand et jardinier ou serrurier... Mais ce phénomène, fréquent sous l'Ancien Régime, ne se limite pas aux seuls marchands et artisans : il

<sup>17</sup> Arch. dép. Morbihan, série 7 Es CC.

concerne toutes les strates socio-professionnelles. Les Alréens, à cette époque, cherchent à diversifier leur activité pour limiter les risques. Le commerce urbain est alors aux mains de quelques riches marchands (comme le sieur Bernard, marchand de draps en 1786 ou du sieur Barré, marchand quincailler en 1759) et d'une foule de petits commerçants qui, pour survivre, n'hésitent pas à prendre un autre emploi.

Les registres de capitation font apparaître divers signes d'un malaise économique mais aussi d'une certaine résistance des populations, capables de s'adapter en période de crise. L'état du commerce urbain ne semble pas aussi catastrophique que les mémoires voulaient le laisser penser. Et une autre source va dans ce sens : les dépôts de bilan au consulat de Vannes puis de Lorient<sup>18</sup>.

Tout comme la multiplication des petits-emplois, les dépôts de bilan retrouvés dans les papiers du consulat sont la preuve d'une bonne adaptation du commerce urbain aux aléas économiques. Sur l'ensemble du XVIII<sup>e</sup> siècle, on n'a recensé que quatre faillites dont trois d'entre elles se situent encore aux alentours des années 1770. Certes, nous n'avons qu'une approche partielle de la réalité car toutes les cessations d'activités ne font pas l'objet d'un dépôt au consulat. Les commerçants concernés sont tous qualifiés de marchands : nous avons une marchande de draps en 1729, Augustine Le Gludic, veuve Lühern, un marchand d'étoffes en 1769, Pierre du Hen Le Gal, un marchand de vin en 1775, le sieur Jacques Bégué, une autre petite marchande de draps en 1776, Marguerite Mottays. La faiblesse des faillites recensées sur Auray témoigne donc d'une certaine résistance du commerce alréen aux difficultés économiques de la période. Cet élément vient tempérer encore une fois l'état apocalyptique du commerce dans la ville dépeint par les contemporains. Même si la situation va mal, les Alréens réussissent à faire face aux déconvenues et évitent le naufrage général. Les dépôts de bilan au consulat de Vannes présentent également un autre intérêt. L'étude des créanciers et des débiteurs qui apparaissent dans les bilans permet de mesurer le rayonnement commercial d'une cité. Souvent sont précisées les origines des fournisseurs et des clients. Ainsi, on s'aperçoit que ces fournisseurs sont surtout originaires de Nantes, Bordeaux, La Roche-Bernard, mais aussi Laval, Vitré, Rennes, Vire, Pontivy. Ces marchands de draps et d'étoffes s'approvisionnent de façon classique sur les grandes places commerçantes de la province et du royaume, là où sont organisées régulièrement de grandes foires, ou directement sur les centres de productions toilières. Quant au marchand de vin, il s'approvisionne surtout, rien de moins étonnant, en Bretagne sud, à Nantes. La clientèle de ces marchands est surtout locale, centrée sur l'arrière-pays d'Auray, soit dans un rayon de 8 à 10 km, ce qui correspond aux

<sup>18</sup> Arch. dép. Morbihan, 11 B 114 à 119.

2 lieues<sup>19</sup> décrites par Ogée ! En effet, ils vendent surtout à Auray, Belle-Île, Plumergat, Landaul, Landévant, Vannes. Mais aussi à Lorient, Pont-Aven et dans la presqu'île de Rhuys (Port-Navallo, Arzon notamment). Les principaux clients du marchand de vin sont des débiteurs d'Auray, mais son marché s'étend aussi jusqu'à la presqu'île de Rhuys. Ainsi, cette étude de la capitation et des dépôts de bilan du consulat montre que les marchands et négociants intéressés de commerce urbain mais aussi maritime, puisque les deux sont souvent étroitement liés pour les strates supérieures du groupe, ont plutôt assez bien résisté à la période difficile qu'a traversé Auray au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les petits commerçants se sont adaptés en variant leur activité professionnelle. Les plus gros marchands ont réussi à se maintenir au sommet, voire à faire prospérer leur commerce malgré une plus forte pression fiscale. Les craintes de marasme économique et de fuite des élites, énoncées par les contemporains sont certainement justifiées mais sans doute aussi amplifiées pour faire céder le pouvoir royal.

En effet les départs tant craints ont lieu, mais pas dans les proportions redoutées. Les départs de marchands ne sont pas légion. Quelques-uns ont certes quitté la ville pour Nantes et surtout pour Lorient. Les registres de catholicité de Lorient, collection complète de 1709 à la Révolution, nous renseignent partiellement<sup>20</sup> sur cette émigration alréenne. Sur l'ensemble du siècle, toutes catégories sociales confondues, car le métier des immigrants est rarement précisé, on compte 216 jeunes mariés d'origine alréenne habitant Lorient. Le mouvement commence lentement avec 3 émigrés pour la décennie 1709-1719, puis s'accélère tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ainsi, on remarque que le nombre d'émigrés de la seconde moitié du siècle est deux fois et demie plus important que dans la première moitié. Ce chiffre correspondrait assez bien aux 40 familles ayant quitté la ville, annoncées dans le mémoire de 1770. Ce flux migratoire, autant composé d'hommes que de femmes, confirme la crise de la seconde moitié du siècle. Les villes voisines, Lorient ou Vannes, sont devenues plus attractives qu'Auray.

C'est donc un bilan contrasté qui se dégage de ces analyses. Comme l'indiquaient les différents mémoires et articles rédigés au XVIII<sup>e</sup> siècle, Auray est dans une phase difficile de son histoire. La flotille alréenne s'est vraisemblablement réduite à quelques embarcations et son port n'est plus aussi actif qu'aux siècles précédents. Tout comme le commerce maritime, le commerce urbain n'est plus aussi prospère : les marchands préfèrent se

<sup>19</sup> La lieue représente généralement 4 180 mètres selon Marcel MARION, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, éd. Picard, Paris, 1989, 562 p.

<sup>20</sup> Arch. mun. Lorient, série GG. Cette analyse est fondée sur les registres de mariages de la ville de Lorient. Ils précisent l'origine géographique des nouveaux mariés, mais ne permettent de saisir que les émigrés mariés à Lorient. Or, il est indéniable que des couples déjà mariés soient venus s'installer dans la ville. Ceux-là vont échapper à l'analyse.

rendre à Hennebont ou à Vannes, plus accessibles par la route. De ce fait, certains habitants n'hésitent pas à quitter la ville pour des lieux offrant de meilleures perspectives. L'imposition inchangée devient donc plus lourde à supporter pour les restants.

Pourtant, même si tous ces aspects ont été confirmés par l'analyse de quelques sources, le tableau n'apparaît pas aussi noir : on aperçoit quelques lueurs d'espoir. Notamment, la construction navale continue à être un secteur prospère : les constructeurs alréens jouissent d'une bonne réputation dans la région. D'autre part, le commerce urbain résiste bien à la crise : le nombre de faillites est limité et les commerçants se sont adaptés en diversifiant leur activité professionnelle. Le commerce maritime, quoique le plus mal en point, permet malgré tout à certains négociants de prospérer. La chute d'Auray était annoncée imminente par les contemporains : il n'en a rien été ! Auray a réussi à traverser les épreuves. Il est vrai que les pouvoirs publics ont satisfait en partie aux requêtes de la municipalité : à la fin des années 1780, les montants de la capitation sont abaissés. Mais les Alréens devront encore attendre pour l'ouverture des deux grands chemins tant convoités puisqu'à la veille de la Révolution, rien n'est décidé. Malgré tout, les atouts naturels de la ville et du pays, associés aux ressources de ses habitants, ont permis à Auray de ne pas sombrer dans l'oubli comme d'autres villes bretonnes. Elle va conserver son rang de petite ville rayonnant sur un arrière-pays avantageux et dont les limites deviendront officielles dans les années 1970.

Catherine GUILLEVIC-DÉSBOIS

### RÉSUMÉ

Alors que le XVIII<sup>e</sup> siècle apporte la prospérité dans de nombreuses villes du royaume, il est synonyme de décadence pour la ville d'Auray, si l'on en croit les auteurs contemporains, tel Ogée. L'activité commerciale s'est ralentie, la population fuit pour échapper à une pression fiscale accrue et à la misère qui s'installe de jour en jour dans la ville. Les mémoires des édiles alréens confirment et complètent à leur tour ce sombre tableau.

Pourtant cette situation, soumise à l'analyse des sources archivistiques, apparaît beaucoup plus nuancée. Certes, les documents maritimes et fiscaux attestent d'une raréfaction de la flotille alréenne, d'un ralentissement de l'activité portuaire et d'un alourdissement de l'impôt, précipitant dans l'exode quelques riches familles alréennes. Cependant, le commerce maritime n'est pas totalement anéanti, les chantiers navals sont restés très actifs ; de même, le commerce urbain résiste assez bien. L'essentiel des habitants, au lieu d'émigrer, se sont en fait adaptés à la conjoncture et ont trouvé des solutions pour traverser cette crise qui affecte la ville dans la seconde partie du siècle.