

Bulletin historique

L'histoire maritime en Bretagne

Essai d'orientation bibliographique (1945-1983)

La présente chronique n'a pas pour but de dresser un catalogue complet de l'ensemble des ouvrages et articles publiés depuis 1945 et ayant trait, de près ou de loin, à l'un ou l'autre des multiples aspects de l'histoire maritime bretonne. Plus modestement, son auteur essaye d'y rendre compte des principaux progrès accomplis en ce domaine depuis près de quatre décennies.

Il ne peut, bien sûr, être question, s'agissant d'un aussi vaste sujet, de prétendre à l'exhaustivité, et cela quelle que soit l'importance des dépouillements effectués. Par ailleurs, ainsi que l'écrivait Jean Meyer dans une précédente chronique des présents *Mémoires*, «l'histoire régionale s'écrit au moins autant dans des ouvrages généraux que dans les livres spécialement voués à l'histoire «locale» (1). Ceci est d'autant plus vrai lorsque l'on a pour centre d'intérêt un domaine aussi propice aux «relations extérieures» que l'est la Marine : l'histoire des ports et du commerce breton est inséparable de celle des autres ports de l'occident et de celle des grands courants du commerce international ; l'histoire maritime de la Bretagne ne peut pas davantage faire abstraction des circonstances politiques nationales.

Il n'est pas possible, dans le cadre de cet article, d'aborder l'ensemble de ces thèmes. Qu'il nous suffise donc de mentionner, parmi beaucoup d'autres, quelques travaux récents généralement étayés par une riche bibliographie : l'*Histoire économique et sociale de la France* dirigée par Ernest Labrousse et Fernand Braudel, les monumentales études de Pierre Chaunu et Fernand Braudel sur les mondes atlantique et méditerranéen (2), les ouvrages de la collection *Nouvelle Clio* dus à

(1) J. MEYER, *L'histoire moderne bretonne, 1966-1976*, dans *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, 1975-1976, p. 121-147.

(2) H. et P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1955-1959. 12 vol.

Jacques Heers et à Frédéric Mauro grâce auxquels l'histoire de la marine bretonne peut être replacée dans l'ambiance générale de l'économie atlantique (3), les monographies des villes portuaires éditées par les éditions Privat (4), les thèses exemplaires consacrées par Alain Cabantous aux pêcheurs et matelots dunkerquois (5), par Jacques Bernard aux navires et gens de mer bordelais (6), ou par Charles Carrière aux négociants marseillais (7).

L'*Histoire de la Bretagne* publiée sous la direction de Jean Delumeau donne l'occasion à Henri Touchard et à Jean Meyer de dresser un tableau d'ensemble clair et moderne de l'histoire économique de la péninsule armoricaine (8). On y ajoutera la brillante contribution de Jean Tanguy à l'*Histoire de la Bretagne et des pays celtiques* publiée par les éditions Skol Vreizh (9). Quant aux rapports de Colbert de Croissy et de Béchameil de Nointel sur la Bretagne du XVII^e siècle, ils valent autant par la richesse de leur appareil critique que par leur contenu (10).

L'histoire maritime bretonne a connu depuis les années 1950 un indéniable développement, témoignage particulièrement brillant du

— F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2^e éd., Paris 1966, 2 vol.

(3) J. HEERS, *L'occident aux XIV^e et XV^e siècles. Aspects économiques et sociaux*, Paris, 1963.

— F. MAURO, *Le XVI^e siècle européen. Aspects économiques*, Paris.

— F. MAURO, *L'expansion européenne (1600-1870)*. Paris, 1964.

(4) Rouen (dir. M. MOLLAT), Brest (dir. Y. LE GALLO), Nantes (dir. P. BOIS), Bordeaux (dir. C. HIGOUNET), Marseille (dir. E. BARATIER), Toulon (dir. M. AGULHON). On y ajoutera l'*Histoire de Rennes* publiée sous la direction de J. MEYER.

(5) A. CABANTOUS, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerque, 1980. (thèse de III^e cycle, Lille 1978). (C.R. dans *l'Information historique*, 1979, p. 90-93).

(6) J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux, 1450-1550*. Paris, 1968.

(7) C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*. Marseille, 1974, 2 vol. (C.R. dans *l'Information historique*, 1975, p. 232-233).

(8) J. DELUMEAU (sous la direction de), *Histoire de la Bretagne*. Toulouse, 2^e éd. 1974.

(9) *Histoire de la Bretagne et des pays celtiques*. Morlaix, 1974-1980, 4 vol., t. II, p. 52-72, t. III, p. 4-53, 128-139.

(10) J. BÉRENGER et J. MEYER, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle, d'après le mémoire de Béchameil du Nointel*, Rennes, 1976.

— J. KERHERVÉ, F. ROUDAUT et J. TANGUY, *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy*. Brest, 1978.

renouveau de l'histoire maritime nationale que rythmèrent la création du Comité de Documentation Historique de la Marine en 1950, l'ouverture du premier colloque d'histoire maritime en 1956, l'inauguration par Michel Mollat d'un enseignement d'histoire maritime à l'École Pratique des Hautes Études en 1969, la création de la Commission Française d'Histoire Maritime en 1979. L'importance accordée aux communications d'histoire maritime lors du 107^e Congrès National des Sociétés Savantes, tenu à Brest en 1982, confirme la pérennité de ce renouveau.

La période 1945-1950 choisie comme *terminus a quo* de cet article correspond véritablement à une époque de renouvellement de l'histoire maritime bretonne, dont le mérite revient pour une large part à Michel Mollat. Le lecteur de cette chronique n'aurait cependant garde d'oublier les noms des précurseurs que furent, parmi beaucoup d'autres, Henri Bourde de La Rogerie et Henri Sée (11). C'est à eux et à tous ceux qui, victimes de la chronologie ou des éventuelles, mais involontaires, omissions de l'auteur, n'ont pu trouver place dans les pages qui suivent, qu'est dédié ce *bulletin*.

De nouveaux instruments de recherche

Les historiens de la mer sont, bien sûr, comme les autres, tributaires des sources documentaires existantes. De là vient l'intérêt qu'ils portent aux instruments de travail mis à leur disposition pour les aider à découvrir ou à mieux connaître les témoignages écrits qui leur ont été légués.

Les archives de la marine, qu'elle soit militaire ou marchande, constituent, en ce domaine, comme d'ailleurs en bien d'autres, un moyen d'étude privilégié.

Quelques guides récents en facilitent l'approche, qu'il s'agisse de documents conservés à Paris (principalement dans le fonds « Marine » des Archives nationales pour la période antérieure à 1870 ou au Service Historique de la Marine (Château de Vincennes) après cette date) (12), dans les Centres de documentation et de recherche des arrondis-

(11) Voir, en particulier, l'œuvre essentielle de H. BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction au tome III de l'Inventaire sommaire des Archives départementales du Finistère* (1914). Pour la bibliographie de H. SÉE, voir les *Annales de Bretagne*, 1936, p. 1-33.

(12) E. TAILLEMITE, *Les Archives de la Marine conservées aux Archives nationales*. Paris, s.d. (Service Historique de la Marine).

Archives nationales. *État général des fonds*, t. III (Marine et Outre-Mer) sous la dir. de E. TAILLEMITE. Paris, 1980.

sements maritimes de Brest et de Lorient (13), ou par les services d'archives départementaux et municipaux de la péninsule (14).

Les archives bretonnes en matière maritime sont, à vrai dire, fort pauvres avant la fin du XVII^e siècle: les «brefs» (sorte d'assurance maritime) étudiés par Henri Touchard fournissent des renseignements intéressants, mais incomplets (15); la destruction des archives de la Chambre des Comptes du duché de Bretagne, au cours de la Révolution, a provoqué la disparition des comptes des ports et de nombreux autres documents essentiels... Force est donc d'utiliser les archives conservées dans d'autres régions côtières avec lesquelles les marins bretons entretenaient d'étroites relations (Normandie et Gascogne notamment) ou dans les collections étrangères: les archives britanniques représentent, ainsi que l'a souligné Henri Touchard, «un des éléments majeurs de la connaissance de l'histoire commerciale bretonne à la fin du moyen-âge» (6).

A partir du règne de Louis XIV et grâce aux institutions mises en place par Colbert, les historiens disposent de sources beaucoup plus abondantes. Deux groupes de documents ont, en particulier, retenu leur attention: les archives d'Amirauté et les archives des Classes.

Les archives des sièges d'Amirauté ressortissant du Parlement de

— E. LEMARESQUIER, *Archives de la Marine. Guide du lecteur (Etat des répertoires et inventaires, éléments de bibliographie)*. Paris, 1979. (Service Historique de la Marine).

(13) P. HENWOOD, *Les archives de la Marine au port de Brest* dans *Chronique d'histoire maritime*, n° 5, 1^{er} semestre 1982, p. 13-41.

— G. BEAUCHESNE, *Le dépôt d'archives du port militaire de Lorient*, dans *Enquêtes et documents du Centre de Recherches sur l'histoire de la France atlantique*, 1975, p. 7-25.

— G. BEAUCHESNE, *Les sources de l'histoire du port de Lorient et des trois grandes compagnies des Indes* dans *Revue d'histoire des colonies*, 1955, p. 96-109.

(14) J. CHARPY, *Guide des archives du Finistère*, Quimper, 1973. (p. 435-439: la recherche universitaire en histoire maritime, par J. TANGUY).

— H. DE BERRANGER, *Guide des archives de la Loire-Atlantique*. Nantes, 1962-1964. 2 vol.

— H. BUFFET, *Guide des archives d'Ille-et-Vilaine*. Rennes, 1965 (tome I, seul paru).

(15) H. TOUCHARD, *Les brefs de Bretagne* dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1956, p. 116-140.

— G. BEAUCHESNE, *Notes sur des documents du XV^e siècle provenant de la Chambre des comptes de Bretagne* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1953, p. 73-89 (en particulier, fragments de comptes des recettes ducales de Dinan, Brest et Saint-Renan contenant des brefs de Saint-Malo, Brest, Le Conquet et l'Aberildut).

— G. PEYRONNET, *Quelques sources manuscrites documentaires de l'histoire maritime de la Bretagne* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1971, p. 53-61.

Bretagne, juridictions créées en 1691, constituent « une source d'information incomparable sur la vie économique et sociale de nos côtes au XVIII^e siècle..., une documentation de premier ordre pour l'histoire de la marine marchande et de la course sous les règnes de Louis XIV, de Louis XV et de Louis XVI » selon les termes mêmes de Henri-François Buffet qui en a détaillé le contenu : causes d'audiences, procédures, réceptions et prestations de serments, passeports, commissions et — surtout — dossiers de prises, congés et rapports de mer, sont autant d'éléments permettant, entre autres utilisations, l'établissement d'une statistique générale du trafic maritime (17). Joachim Darsel a brillamment étudié le fonctionnement de ces juridictions (18) et Jean Delumeau a montré l'apport considérable que pouvait fournir l'étude systématique d'une partie des documents produits par l'amirauté malouine (19).

Les archives des « classes » (puis à partir de 1795, de l'inscription maritime) encore trop mal connues, sont, elles aussi, d'une exceptionnelle richesse. Marc Perrichet puis Erik Lemaresquier en ont dressé un tableau d'ensemble (20).

(16) H. TOUCHARD, *Les archives anglaises et l'histoire du commerce breton à la fin du moyen-âge* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1953, p. 129-143.

— H. TOUCHARD, *Les sources de l'étude quantitative du commerce médiéval breton* dans *Actes du 4^e colloque international d'histoire maritime* (Paris 1959), p. 289-297.

— G. PEYRONNET, *Les sources de l'histoire médiévale de la Bretagne en Angleterre* dans *Annales de Bretagne*, 1973 et suiv.

(17) H.F. BUFFET, *L'amirauté de France* dans *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*. Paris, Archives nationales, 1958, p. 255-282 (sous-série Z1D).

— M. DELAFOSSÉ, *Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime à Bordeaux et à La Rochelle, principalement aux XVII^e et XVIII^e siècles*, dans *Actes du 4^e colloque international d'histoire maritime* (Paris, 1959), p. 271-280. (valable pour la Bretagne).

(18) J. DARSEL, *L'amirauté de Cornouaille* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1967, p. 5-23.

— J. DARSEL, *L'amirauté de Saint-Brieuc* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1973, p. 63-88.

— J. DARSEL, *L'amirauté de Léon* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1975, p. 127-162.

(19) Voir *infra*, note 35 et suiv.

(20) M. PERRICHET, *Contribution à l'histoire sociale du XVIII^e siècle. L'administration des classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons* dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1959, p. 89-112.

— E. LEMARESQUIER, *Les archives de l'Inscription maritime* dans *Gazette des Archives*, 1978, n^o 100, p. 30-50.

Une présentation partielle des archives de l'administration centrale des gens de mer et du commerce maritime, conservées aux archives nationales a été faite par Joël Audouy qui a montré tout l'intérêt du fonds dit «des Pêches» (21). Les documents établis par les bureaux des classes des différents quartiers de la côte bretonne se trouvent, quant à eux, conservés dans leur majorité, à Brest et à Lorient; d'autres font partie des collections des archives départementales d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique. Les fonds de Lorient et de Rennes ont fait l'objet de répertoires numériques détaillés (22). Ceux de Brest sont en cours de classement. Ce sont là des documents d'un remarquable intérêt pour l'histoire économique et sociale, la connaissance des gens de mer, de la navigation et du commerce maritime mais dont l'exploitation ne fait que commencer. On peut citer, à titre d'exemple, l'utilisation qu'en ont fait Catherine Bertho pour l'étude de la population de la presqu'île de Rhuis à la fin de l'Ancien régime (23) et Jean-Pierre Clochon pour celle du cabotage conquétois au XVIII^e siècle (24).

XIV^e-XVI^e siècles : les Bretons «rouliers des mers»

«Parmi toutes les questions que soulève l'histoire économique de la fin du XV^e siècle, le rôle commercial de la Bretagne est l'une des plus dignes d'intérêt. Une enquête méthodiquement conduite dans les archives des divers pays d'Europe occidentale permettrait seule de broser un tableau d'ensemble de l'activité internationale de la marine bretonne et d'en évaluer l'importance».

Par ces quelques lignes Michel Mollat ouvrait, dès 1948, la voie à l'étude de «l'énorme et passionnante question du rôle international de la marine bretonne» dont il analysait quelques uns des principaux facteurs (25). Quatre ans plus tard, dans une thèse consacrée au com-

(21) J. AUDOUY, *Le fonds des pêches aux archives de la Marine dans Revue d'histoire économique et sociale*, 1959, p. 81-88.

(22) G. BEAUCHESNE et J.B. LACROIX, *Répertoire numérique des sous-séries 2 P à 9 P* (classes, inscription maritime, navigation commerciale: quartiers de Lorient, Belle-Ile, Vannes, Redon, Auray, Concarneau, Groix). Paris, 1978 (Service Historique de la Marine).

— J. CHARPY et G. EVRARD, *Répertoire numérique de la sous-série 4 S* (affaires maritimes de Saint-Malo: quartiers et sous-quartiers d'inscription maritime de Saint-Malo, Rennes, Dinan et Cancale, 1786-1940). Rennes, 1982 (Archives départementales d'Ille-et-Vilaine).

(23) Voir *infra*, note 78.

(24) Voir *infra*, note 51.

(25) M. MOLLAT, *Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du moyen-âge* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1948, p. 5-21.

merce maritime normand à la fin du moyen âge — mais que ses développements sur les divers aspects économiques, techniques, financiers, juridiques et sociaux du commerce médiéval rendent exemplaire — il décernait aux marins bretons le titre de « rouliers des mers » (26).

Dès le XIV^e siècle, en effet, la Bretagne entre dans le circuit des échanges commerciaux (27). Le siècle suivant et la première moitié du XVI^e voient l'âge d'or de la marine bretonne, « innombrable et partout présente », transportant le sel et le vin, les céréales et les toiles au long des côtes de la Manche et de l'Atlantique.

Participant aux échanges entretenus entre la Normandie et les Îles britanniques, les marins bretons sont aussi présents en grand nombre à Anvers où Emile Coornaert les classe en quatre groupes principaux en fonction de leur origine géographique : les marins de Penmarc'h sont les plus nombreux, mais beaucoup viennent de Saint-Malo ou de Vitré, de Morlaix, Saint-Pol-de-Léon ou Roscoff, de Nantes et des ports de Basse-Loire. Une quarantaine de ports et havres bretons sont ainsi recensés (28).

Les bretons participent aussi au grand commerce des vins de Gascogne. Le dépouillement des registres de la grande coutume de Bordeaux a récemment permis à Jean-Claude Cassard de montrer que dès l'aube du XIV^e siècle (1303-1304), 16 % des navires fréquentant ce port (soit 18 % du tonnage) sont des bretons originaires principalement de Basse-Loire, de Guérande et de Saint-Malo mais aussi d'autres ports de moindre importance : Audierne, Muzillac, Saint-Pabu, Belle-Ile, le Conquet... (29). De multiples petits ports entretiennent un actif

— F. BRAUDEL, *L'expansion de la marine bretonne à la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e siècle*, dans *Annales E.S.C.*, 1950, p. 545-546 (compte rendu de l'article précédemment cité).

(26) M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du moyen âge. Etude d'histoire économique et sociale*. Paris, 1952.

(27) H. TOUCHARD, *Les routes françaises de l'Atlantique jusqu'aux grandes découvertes* dans *Actes du 9^e colloque international d'histoire maritime* (Séville, 1967), p. 357-375.

(28) E. COORNAERT, *Les relations commerciales de la Bretagne avec Anvers à la fin du XV^e et au XVI^e siècle*, dans *Actes du 76^e Congrès national des sociétés savantes* (Rennes, 1951), p. 11-24.

— E. COORNAERT, *Les français et le commerce international à Anvers (fin du XV^e-XVI^e siècle)*. Paris, 1961. (C.R. dans *l'Information historique*, 1962, p. 64-66).

— R. COUFFON, *Coup d'œil sur le commerce de la Bretagne aux XV^e et XVI^e siècles avec les Flandres et les villes hanséatiques. Son importance pour l'histoire de l'art en Bretagne* dans *Mémoires de la Société d'émulation des Côtes-du-Nord*, 1966, p. 1-42 (synthèse économique dans la 1^{re} partie).

(29) J. DARSEL, *La protection des flottes du vin au moyen-âge dans la Manche et dans l'Atlantique* dans *Bulletin philologique et historique...*, 1957, p. 185-195.

cabotage: ceux qui dépendent de la recette d'Auray répartis entre la rivière d'Étel, le Golfe du Morbihan et Belle-Ile en sont un exemple mis en lumière par Tanguy Daniel: l'exiguïté des ports et l'insignifiance des quantités de produits à transporter commandent la taille des embarcations (moins de 20 tonneaux), qui, au rythme des saisons, cabotent entre Auray, d'où elles partent chargées de céréales, et La Rochelle d'où elles reviennent avec du vin (30). La part prise par les marins et marchands bretons dans le trafic rochelais a d'ailleurs été étudiée par Marcel Delafosse (31). Des relations commerciales étroites sont aussi entretenues avec l'Espagne, en particulier par l'intermédiaire de la famille de Ruiz, dont Henri Lapeyre a tracé le portrait, et dont une branche était établie à Nantes (32).

L'élan imprimé par Michel Mollat en 1948 trouvait son aboutissement vingt ans plus tard dans la thèse magistrale de Henri Touchard qui renouvelait la connaissance du commerce maritime breton à la fin du moyen-âge et permettait à son auteur de conclure au terme d'une étude très documentée, symbole des progrès accomplis depuis deux décennies: « Diffusant le sel, les céréales, les toiles du duché, transportant les vins bordelais ou rochelais, cabotant de la Bretagne à la Normandie, de Rouen à l'Écluse, de l'Angleterre aux ports français, reliant Madère ou Séville à Bristol ou Arnemuiden, les marins bretons ont été les rouliers des mers occidentales » (33).

Cette éclatante prospérité devait pourtant se révéler fragile. Due,

— Y. RENOARD, *Le grand commerce des vins de Gascogne au moyen-âge* dans *Revue historique*, 1959, p. 261-304.

— H. TOUCHARD, *La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1960, p. 29-76.

— F. BAGOT, *Le trafic maritime breton et sa protection sous Henri II: le « convoi de la mer » et les États de Bretagne* dans *Bulletin philologique et historique...*, 1968, p. 819-827.

— J.C. CASSARD, *Les marins bretons à Bordeaux au début du XIV^e siècle*, dans *Annales de Bretagne...*, 1979, p. 379-397.

(30) T. DANIEL, *Le cabotage sur les côtes méridionales de la Bretagne à la fin du XV^e siècle*, dans *Actes du 91^e congrès national des sociétés savantes* (Rennes, 1966), p. 157-183.

(31) M. DELAFOSSE, *Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1953, p. 53-71.

— E. TROCME et M. DELAFOSSE, *Le commerce rochelais de la fin du XV^e au début du XVII^e siècle*. Paris, 1952 (C.R. dans *Annales de Bretagne*, 1953, p. 227-228).

(32) H. LAPEYRE, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, Paris, 1955.

(33) H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du moyen-âge*. Nantes, 1967.

pour une large part, à la réunion d'un ensemble de conditions rendues favorables par la conjoncture économique — situation géographique au milieu de l'axe nord-sud de la navigation européenne, découpage extrême des côtes* permettant la multiplication des ports et havres minuscules capables d'accueillir des navires de faible tonnage, fret abondant, équipages nombreux et expérimentés — elle allait bientôt être victime du changement des habitudes commerciales intervenu au cours du XVI^e siècle : victoire des gros transporteurs hollandais, développement du nationalisme économique, concentration du trafic dans les ports importants reliés à un vaste arrière pays, etc. (34).

La grande époque du roulage était révolue. Penmarc'h devait céder le pas à Saint-Malo et à Nantes...

Deux grands ports : Saint-Malo et Nantes

Deux ports dominant, en effet, successivement l'histoire du commerce maritime breton sous l'Ancien Régime, ainsi que l'on brillamment montré ou confirmé au cours des dernières décennies les travaux d'une exceptionnelle qualité consacrés à Saint-Malo et à Nantes.

Les principaux progrès accomplis dans la connaissance du commerce malouin aux XVII^e et XVIII^e siècles sont dus aux travaux entrepris, à partir de 1957, par Jean Delumeau et ses étudiants dans le cadre de l'Université des Lettres et Sciences Humaines de Rennes ; ils ont consisté en une étude approfondie des archives de l'amirauté de Saint-Malo (conservées en un ensemble remarquablement continu de 1681 à 1788) et dans le dépouillement exhaustif des documents de base que constituent, pour une telle recherche, les enregistrements des « congés et commissions » délivrés aux navires et les rapports des capitaines des bâtiments armés pour le commerce ou en course. Plusieurs articles ont permis à l'initiateur de cette entreprise de décrire ces sources privilégiées et de présenter les méthodes de travail employées (35).

(34) J. TANGUY, *La marine bretonne au XVI^e siècle* dans *Amphitrite*, n° 1, 1970, p. 8-18.

(35) J. DELUMEAU, *Le commerce malouin sous l'Ancien Régime d'après les registres de l'Amirauté* dans *Actes du 4^e colloque international d'histoire maritime* (Paris, 1959), p. 299-310.

— J. DELUMEAU, *Le commerce malouin à la fin du XVII^e siècle*, dans *Annales de Bretagne*, 1959, p. 263-286.

— J. DELUMEAU, *Le commerce malouin à la fin du XVII^e siècle et sous le règne de Louis XIV* dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1959, p. 131-133.

— J. DELUMEAU, *Méthode mécanographique et trafic maritime. Les terre-neuviens malouins à la fin du XVII^e siècle* dans *Annales E.S.C.*, 1961, p. 665-685.

Très tôt les Malouins se sont tournés vers le grand large. Dès le début du XVI^e siècle, ils se lancent dans la pêche à la morue qui restera l'une des bases les plus solides de leur activité, puis inaugurent un «trafic triangulaire» original qui se développe au XVII^e siècle. Les terre-neuviens malouins déchargent leurs morues dans les ports méditerranéens — en particulier Marseille — où ils embarquent divers produits exotiques et surtout l'alun de Civita-Vecchia, nécessaire aux régions drapantes de Normandie et de Flandre. Saint-Malo est alors également le grand fournisseur de toiles bretonnes et normandes à l'Espagne d'où ses navires rapportent quantité d'argent (de là la prépondérance, près d'un siècle durant, de l'atelier monétaire de Rennes sur tous les autres ateliers du royaume).

A la fin du XVII^e siècle, Saint-Malo est ainsi le premier port français par le volume de son trafic, Terre-Neuve et l'Espagne constituant les deux pôles principaux de son activité. Mais, les guerres de la fin du règne de Louis XIV (Ligue d'Augsbourg et Succession d'Espagne) l'affectent durement. Le port malouin ne retrouvera pas, la paix revenue, la prospérité des années antérieures à 1688 (36).

L'étude démographique menée complémentirement par l'équipe de Jean Delumeau confirme les résultats de l'étude du commerce; le grand essor démographique de Saint-Malo se produit au XVI^e siècle (+ 382%); la progression se poursuit — bien que plus lentement — au siècle suivant (+ 50%), mais la première moitié du XVIII^e siècle est marquée par un renversement de cette tendance, particulièrement net après 1725 (37).

(36) P. LANGLET, *Les principaux courants commerciaux du port de Saint-Malo en 1681 et 1682* dans *Annales de Bretagne*, 1957, p. 275-327.

— A. LE CORRE, *Le grand commerce malouin en 1686 et 1687*, dans *Annales de Bretagne*, 1958, p. 275-331.

— J. DELUMEAU, *Le mouvement du port de Saint-Malo à la fin du XVII^e siècle (1681-1700)*. Rennes, 1962 (30000 mouvements de navires étudiés).

— J. DELUMEAU, *Relations de Saint-Malo et de Nantes avec les Iles d'Amérique à la fin du XVII^e siècle*, dans *Annales des Antilles*, 1962, p. 7-21.

— J. DELUMEAU, *L'alun de Rome (XV^e-XIX^e siècles)*. Paris, 1963.

— J. DELUMEAU, *Avancement des recherches sur le commerce malouin à la fin du XVII^e et au XVIII^e siècle* dans *Annales de Bretagne*, 1964, p. 328-332.

— J. DELUMEAU, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720. Bilan statistique*. Rennes, 1966 (71000 mouvements de navires étudiés).

— J. DELUMEAU, *Aspects de l'économie française au XVII^e siècle*, dans *Revue du XVII^e siècle*, 1966, p. 81-105.

(37) J. DELUMEAU, *La démographie de Saint-Malo entre 1651 et 1800* dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de Saint-Malo*, 1969, p. 120-132.

La guerre de course permet aux malouins de provisoirement surmonter la crise. Anne Morel a consacré à la course malouine des études très richement documentées dépassant souvent, par leur caractère exemplaire, le cadre de la « cité corsaire » (38). Il convient également de souligner à propos de Saint-Malo l'intérêt de quelques autres publications qui témoignent de la variété des activités des marins du port de la Rance : André Lespagnol, Patrick Villiers et Félix Raynaud en sont les principaux auteurs (39).

— J. DELUMEAU, *Démographie d'un port français sous l'Ancien Régime : Saint-Malo (1651-1750)* dans *Revue du XVII^e siècle*, 1970, p. 3-20.

(38) A. MOREL, *La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1957, p. 5-103 et 1958, p. 29-169.

— A. MOREL, *La liquidation des courses faites par les corsaires de Saint-Malo de 1797 à 1815* dans *Actes du 91^e Congrès national des sociétés savantes* (Rennes, 1966), p. 185-196.

— A. MOREL, *Catalogue des liquidations de course des corsaires armés à Saint-Malo (1799-1835)*. Paris, 1966. (Service Historique de la Marine).

(39) A. MOREL, *Les armateurs malouins et le commerce interlope* dans *Actes du 4^e colloque international d'histoire maritime* (Paris, 1959), p. 311-315.

— C. JULLIOT DE LA MORANDIÈRE, *L'armement terre-neuvier malouin avant la Révolution*, dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1961, p. 5-26.

— J. LE ROCH, *Notes sur l'activité du port de Saint-Malo pendant les années 1752, 1753 et 1754*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1971, p. 74-103.

— A. LESPAGNOL, *Guerre et activités maritimes : l'exemple de Saint-Malo pendant la guerre d'Amérique* dans *Actes du 14^e colloque international d'histoire maritime* (Greenwich, 1974).

— A. LESPAGNOL, *Saint-Malo et l'Espagne. Aperçu historique d'ensemble. XV^e-XVIII^e siècles*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1975, p. 166-182.

— P. VILLIERS, *Influence de la guerre d'indépendance sur l'armement malouin. Commerce colonial, course, grande-pêche et les gens de mer*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1976, p. 168-196.

— BAZIN DE JESSEY, *Les galères de Saint-Malo* dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1976, p. 236-279 (de 1693 à 1699).

— A. LESPAGNOL, *Négociants et commerce indien au début du XVIII^e siècle : l'épisode des « compagnies malouines », 1707-1719* dans *Annales de Bretagne*, 1979, p. 427-457.

— F. RAYNAUD, *Saint-Malo et Marseille. Essai de comparaison de deux grandes places commerçantes au XVIII^e siècle*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1981, p. 149-164.

— H.F. BUFFET, *Capitaines malouins du règne de Louis XV, les frères Porée de La lande d'après leur correspondance*, dans *Nouvelle Revue de Bretagne*, 1949.

— H.F. BUFFET, *L'explorateur malouin Marion du Fresne* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1958, p. 171-177.

L'histoire maritime de Nantes doit à Jean Tanguy et à Jean Meyer ce que celle de Saint-Malo doit à Jean Delumeau. Tous deux ont brillamment contribué à éclairer l'histoire de l'un des grands ports qui, avec Séville, Bordeaux, Rouen, Anvers, Rotterdam et Londres dominèrent le marché européen au XVIII^e siècle.

S'appuyant sur une très bonne connaissance des sources, en particulier anglaises, Jean Tanguy a retracé l'évolution générale du commerce nantais entre le début du XVI^e siècle et le milieu du XVII^e : dès les années 1500, les ports de la côte ouest de la péninsule bretonne participent activement au grand trafic international ; cet essor, soutenu par un important dynamisme démographique, se poursuit jusqu'au milieu du siècle puis, après une courte période de récession, repart avec une vigueur accrue. Le trafic nantais commence alors à se diversifier, mais est encore largement dominé par les produits traditionnels de l'économie médiévale : blé, sel et surtout vin. Les guerres de la Ligue interrompent cet élan, mais cette chute brutale du trafic est suivie d'un rapide relèvement qui, amorcé dès 1598, se poursuit jusqu'aux années 1630-1640, l'Europe du Nord offrant alors de nouveaux débouchés. Un moment freinée, la progression reprend dans la seconde moitié du siècle, mais avec une nouvelle orientation : la décadence du trafic du vin a succédé à celle du sel ; le commerce nantais se détache de ses débouchés bretons et espagnols pour se tourner vers l'Ouest et les Antilles. Ce « changement de cap » lui permettra de devenir le premier port breton au détriment de Saint-Malo (40).

L'histoire commerciale de Nantes au XVIII^e siècle a été renouvelée par Jean Meyer (41) à qui l'étude des grandes familles d'armateurs, des sociétés et techniques commerciales, de l'importance de l'armement et des bénéfices du commerce maritime a permis de mettre en

(40) J. TANGUY, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*. Paris, 1956.

— J. TANGUY, *Le commerce nantais à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e*. Thèse de 3^e cycle. Rennes, 1967.

— P. JEULIN, *Actes d'affrètement de navires de la « contraction » entre Bilbao et Nantes (XVI^e et XVII^e siècles)* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1953, p. 91-128.

(41) J. MEYER, *L'armement nantais au XVIII^e siècle d'après les registres des classes. La période 1735-1748 ; comparaison avec la deuxième moitié du siècle* dans *Actes du 91^e congrès national des sociétés savantes* (Rennes, 1966), p. 143-153.

— J. MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*. Paris, 1969. (avec une très importante bibliographie critique et un Avant-propos sur l'économie maritime bretonne du XVI^e au XVIII^e siècle).

— J. MEYER, *Le commerce maritime français au XVIII^e siècle*, dans *l'Information historique*, 1973, p. 177-182.

valeur les caractères originaux du capitalisme nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : armement de navires d'un tonnage moyen plus élevé que dans la plupart des autres ports français ; forte prépondérance du trafic antillais, recul relatif du trafic négrier dit « circuïteux » — également étudié, après Gaston Martin, par D. Rinchon, J. Everaert et G. Debien (42) — au profit du trafic « en droiture » ; médiocrité des autres armements (pêche et course) ; importance de quelques grandes familles d'armateurs et négociants qu'ont fait revivre A. Perret, P. Manceron, H. de Berranger, Guy Richard et Jean-Pierre Busson (43).

Les guerres révolutionnaires puis napoléoniennes seront fatales au plus grand port de la Basse-Bretagne. L'écroulement du trafic négrier ne pourra être compensé par le « commerce légitime à la côte occidentale d'Afrique » récemment étudié par Serge Daget (44) ; la nouvelle route ouverte vers la Réunion — dont les relations commerciales avec Nantes ont retenu l'attention de E. Maugat puis de Jacques

(42) J. MEYER, *Le commerce négrier nantais (1774-1792)*, dans *Annales E.S.C.*, 1960, p. 120-129.

— D. RINCHON, *Les armements négriers au XVIII^e siècle, d'après la correspondance et la comptabilité des armateurs et des capitaines nantais*. Bruxelles, 1956.

— D. RINCHON, *Pierre-Ignace Liévin Van Alstein, capitaine négrier (1733-1793)*. Dakar, 1964.

— J. MEYER, *Du nouveau sur le commerce négrier nantais au XVIII^e siècle* dans *Annales de Bretagne*, 1966, p. 229-239 (analyse de l'ouvrage précédemment cité).

— J. EVERAERT, *Les fluctuations du trafic négrier nantais (1763-1792)*, dans *Les Cahiers de Tunisie*, 1963, p. 37-62.

— G. DEBIEN, *Documents sur la traite (XVII^e-XIX^e)* dans *Enquêtes et documents du Centre de recherches sur l'histoire de la France atlantique*, 1972, p. 185-226.

(43) A. PERRET, *René Montaudoïn, armateur et négrier nantais (1673-1731)*, dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, 1949, p. 78-94.

— P. MANCERON, *Georges Richard armateur nantais* dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, 1950, p. 54-65.

— H. DE BERRANGER, *Un homme d'affaires nantais au XVIII^e siècle : Bertrand de Coeuvres*, dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1954, p. 91-99.

— G. RICHARD, *La noblesse commerçante à Bordeaux et à Nantes au XVIII^e siècle*, dans *l'Information historique*, 1958, p. 185-190.

— P. MANCERON, *Les Michel de Tharon et de Grilleau. Une famille d'anciens armateurs nantais* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1959, p. 81-108.

— J.-P. BUSSON, *La correspondance du négociant malouin Luc Magon de La Balue. Trois négriers en traite (1741-1743)*, dans *Actes du 91^e congrès national des sociétés savantes* (Rennes, 1966), p. 155-167.

(44) F. LEGRY, *L'indépendance de Saint-Domingue et ses effets sur l'économie nantaise* dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, 1965, p. 3-25.

Fierain (45) — permettra de sauver les raffineries de sucre, mais son importance ne restera que très relative dans l'ensemble du commerce international.

Pêche, cabotage et construction navale

A la grande dispersion de l'activité maritime de la Bretagne médiévale succède une relative concentration de l'armement dans les quelques grands ports où existent les capitaux : Saint-Malo et Nantes que nous venons d'évoquer, mais aussi Lorient, où Colbert installe en 1666 le siège de la Compagnie des Indes Orientales et Brest qui devient le grand arsenal militaire du Ponant dès la fin du XVII^e siècle.

Les activités liées à la mer restent cependant d'une grande diversité (46) et si la prospérité de la province — au moins au XVII^e siècle — assure un fret abondant à la flotte des caboteurs bretons, la pêche — qu'elle soit pratiquée en eau douce, côtière ou hauturière — continue d'être l'activité essentielle de la population d'une grande partie du littoral.

Joachim Darsel et Louis-Pierre Le Maître en ont dressé deux tableaux complémentaires : le premier concerne l'évêché de Saint-Brieuc sous l'Ancien Régime (47), l'autre le Finistère en 1810 (48). Les rivières sont riches en saumons, anguilles, aloses et lamproies (49) ; la pêche au merlu triomphe sur les côtes de Cornouaille avant de céder

— S. DAGET, *La navigation nantaise pour le « commerce légitime » à la côte occidentale d'Afrique (1833-1872)* dans *Enquêtes et documents du Centre de recherches sur l'histoire de la France Atlantique*, 1981, p. 87-113.

(45) E. MAUGAT, *Les relations maritimes et commerciales de Nantes avec l'Océan indien au milieu du XIX^e siècle*, dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire Inférieure*, 1945, p. 36-87.

— J. FIERAIN, *Nantes et la Réunion au temps du Second Empire : les origines de la maison d'armement Henri Polo et Cie (1856-1861)*, dans *Enquêtes et documents du Centre de recherches sur l'histoire de la France Atlantique*, 1971, p. 283-367.

(46) H. COUFFON, *Contribution à l'étude du commerce maritime de la Bretagne au milieu du XVIII^e siècle* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1972-1974, p. 108-122.

(47) J. DARSEL, *La pêche sous l'Ancien régime dans l'évêché de Saint-Brieuc* dans *Mémoires de la Société d'émulation des Côtes-du-Nord*, 1961, p. 69-95.

(48) L. P. LE MAITRE, *La pêche dans le Finistère en 1810* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1977, p. 301-310.

(49) P. RAINELLI et M. THIBAUT, *La fabuleuse richesse en saumon des rivières bretonnes d'autrefois. Mythe ou réalité* dans *Annales de Bretagne...*, 1980, p. 697-713.

la place aux morues de Terre-Neuve puis, sur toute la côte, aux sardines (50).

Sans avoir bénéficié de l'attrait des historiens pour Nantes et Saint-Malo quelques ports du littoral breton ont, au cours des dernières années, fait l'objet d'études d'intérêt variable, plus ou moins limitées dans leur propos, mais, pour certaines, remarquables. On peut ainsi citer, en suivant les côtes, l'excellent article de synthèse de Jean-Pierre Clochon sur Le Conquet, port de cabotage au XVIII^e siècle (51); le rapide mais suggestif tableau économique du port de Brest au cours de la guerre de Sept-Ans dû à Paul Roger (52) que l'on pourra comparer à celui que trace André Plaisse pour la fin du XVI^e siècle (53); la passionnante et particulièrement riche étude consacrée par Yves Le Gallo à la marine brestoïse pendant la monarchie de juillet (54); l'importante monographie économique d'Yves Tanneau sur Pont-l'Abbé (55); la chronique maritime richement illustrée de Groix, «l'île des thoniers» due à Dominique Duviard (56) ou l'article de Jean Henry sur la presqu'île de Rhuys dont l'important trafic de cabotage est, au XVIII^e siècle, essentiellement basé sur le transport du grain (57). D'autres encore (58) dont certaines malheureusement inédites; par

(50) D. BERNARD, *Les pêcheries et les sècheries du Cap Sizun au XVI^e siècle* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1951, p. 49-69.

— R. COUFFON, *Quelques précisions sur les pêcheries et sècheries de Cornouaille* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1966, p. 35-52.

— J. FIERAIN, *Saupiquet et les crises de la conserve (1877-1945)*, dans *Enquêtes et Documents du Centre de recherches sur l'histoire de la France Atlantique*, 1980, p. 195-240.

(51) J.P. CLOCHON, *Le Conquet, un port de cabotage au XVIII^e siècle* dans *Le Chasse-Marée*, n° 2, 1981, p. 25-38.

(52) P. ROGER, *La vie économique du port de Brest au XVIII^e siècle* dans *Revue maritime*, 1962, p. 60-77.

(53) A. PLAISSE, *Le commerce du port de Brest à la fin du XVI^e siècle*, dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1964, p. 499-545.

(54) Y. LE GALLO, *Etudes sur la marine et l'officier de marine. Brest et sa bourgeoisie sous la Monarchie de Juillet*. Paris, 1968, 2 vol.

(55) Y. TANNEAU, *Grandeur et décadence d'un ancien port fluvio-maritime : Pont-l'Abbé. Son commerce, ses bâtiments et ses marchands* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1958, p. 68-159.

(56) D. DUVIARD, *Groix, l'île des thoniers. Chronique maritime d'une île bretonne, 1840-1940*, Grenoble, 1978.

(57) J. HENRY, *L'économie maritime de la presqu'île de Rhuys au XVIII^e siècle*, dans *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, 1971, p. 49-67.

(58) *Pêcheurs kerhorres* dans *Cahiers de l'Iroise*, 1975, p. 61-107.

— J. BAZIN, *Contribution à l'histoire des travaux publics en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles. Une œuvre difficile et patiente : la construction du port de Landerneau*, dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1965, p. 49-82.

exemple le mémoire d'Annie Poignant sur l'activité commerciale du port de Quimper de 1716 à 1781 (59); les travaux de Jean Munar et Jean-Christophe Moraud sur Morlaix qui, mis à l'écart du grand trafic au XVIII^e siècle, doit se contenter d'un commerce fondé sur le cabotage et l'importation de vin de Bordeaux (60); la thèse, enfin, de Marie-Thérèse Cloître consacrée à la période exceptionnelle que fut, pour Brest et sa Marine, le Second Empire (61).

La construction navale, autre activité de nombreux ports bretons sous l'Ancien Régime, est déjà, au XVIII^e siècle, une véritable industrie.

L'exploitation des résultats d'une enquête menée, à partir de 1786, sur l'ordre du duc de Castries, ministre de la Marine, auprès des amirautes de France, a permis à T. Le Goff et Jean Meyer de dresser un bilan régional très détaillé de la construction navale française, et plus particulièrement bretonne, entre 1762 et 1787. La Bretagne l'emporte alors de loin sur toutes les autres régions maritimes tant en ce qui concerne le nombre des navires construits sur ses chantiers (3108 soit 36,6% de l'ensemble de la production du royaume) qu'en ce qui regarde leur tonnage global (34,9%). Nantes vient en tête des ports français avec 14,8% du tonnage, devançant de peu Bordeaux (14,7%) et, plus nettement Bayonne (8,6%) et Saint-Malo (7,8%). La carte de la construction navale bretonne dans la seconde moitié du XVIII^e siècle fait ressortir l'existence d'une grande région productrice s'étendant de la Basse-Loire à Lorient et de deux centres principaux : l'estuaire de la Rance, de Dinan à Saint-Malo, et la région brestoïse où se trouve alors

— Y. TANNEAU, *Histoire de Douarnenez* dans *Bulletin de l'Association bretonne*, 1965, p. 48-73.

— J. AUDOUY, *Belle-Ile et la pêche au XVIII^e siècle*, dans *Actes du 91^e congrès national des sociétés savantes* (Rennes, 1966), p. 95-103.

— G. BEAUCHESNE, *Redon port d'armement pour Terre-Neuve* dans *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1977, p. 169-188 (24 armements entre 1815 et 1821).

— M. DUVAL, *Richelieu et La Roche-Bernard, les premiers armements de la flotte du Ponant* dans *Bulletin et mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, 1963, p. 11-21.

— J. GUILLET, *La batellerie bretonne. Introduction à la navigation intérieure de l'ouest* dans *Le Chasse-Marée*, n° 3, 1982, p. 23-34.

(59) A. POIGNANT, *Les activités commerciales du port de Quimper de 1716 à 1781*. Mémoire de maîtrise. Brest, 1973.

(60) J. MUNAR, *L'activité maritime et commerciale du port de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle*. Mémoire de maîtrise. Brest, 1970.

— J.-C. MORAUD, *Quelques aspects du port de Morlaix et de son trafic à la veille de la Révolution, 1781-1789*. Mémoire de maîtrise. Paris, 1980.

(61) M.-T. CLOITRE, *Brest et la mer, 1848-1874*. Thèse de 3^e cycle. Paris, 1973.

le plus important rassemblement de main-d'œuvre de toute la Bretagne. On constate un accroissement continu des tonnages moyens et une vitalité accrue à la veille de la Révolution (62).

Ces conclusions sont aussi celles de Pierre Thomas-Lacroix qui a dépouillé l'ensemble des registres de déclarations de construction et de propriété de navires dans les amirautés de Vannes et de Lorient de 1714 à 1790. La seconde moitié du XVIII^e siècle y est assurément la plus prospère dans le domaine de la construction des navires (32 constructions annuelles entre 1746 et 1789, contre 10 entre 1714 et 1735) dont le tonnage moyen s'accroît régulièrement (environ 50 tonneaux dans la seconde moitié du siècle). Les principaux chantiers de construction de cette région se trouvent à Auray, Vannes, Redon et Port-Louis remplacé par Lorient (63). L'activité de l'arsenal de Lorient a été plus spécialement étudiée par Geneviève Beauchesne qui en a retracé l'historique de 1666 à 1770 et a dressé la liste des navires qui y furent construits (64).

Le chantier naval de Saint-Malo a, lui aussi, fait l'objet d'une étude particulière, axée sur la fin du XVII^e siècle et les premières années du siècle suivant. Elle permet à Jean Delumeau de conclure que la région malouine possédait des chantiers actifs, spécialisés dans la construction de bâtiments de fort tonnage (souvent plus de 100 tonneaux) d'où sortaient annuellement vers 1720 quelque cinq bâtiments, ce qui permettait le renouvellement intégral de la flotte tous les vingt ans (65).

L'histoire de la technologie des navires et de leur évolution n'avait jusqu'à une date récente fait l'objet que d'un nombre très limité

(62) T. LE GOFF, *La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788* dans *Annales de Bretagne*, 1968, p. 345-365 et 1969, p. 433-443.

— T. LE GOFF et J. MEYER, *Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle*, dans *Annales E.S.C.*, 1971, p. 173-185.

— M. DUVAL, *Bois de marine et constructions navales pendant la guerre de la Ligue d'Autbourg (1688-1692)* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1971, p. 147-160.

(63) P. THOMAS-LACROIX, *Les constructions et les ventes de navires dans les amirautés de Vannes et de Lorient au XVIII^e siècle* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1969, p. 71-111.

(64) G. BEAUCHESNE, *Trois cents ans de construction navale à Lorient. Liste des navires construits à Lorient de 1666 à 1978*. Lorient, 1978.

— G. BEAUCHESNE, *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*. 1980 (Service Historique de la Marine).

(65) J. DELUMEAU, *Les constructions navales à Saint-Malo à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle* dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1964, p. 162-169.

d'études, spécialement en Bretagne (66). Joseph Trévily a souligné cette lacune et défini quelques directions de recherches (67). L'archéologie navale est depuis peu l'objet d'un intérêt croissant grâce, en particulier, à la publication des monographies, non spécialement bretonnes mais exemplaires, de Jean Boudriot (68) ou, pour une période beaucoup plus récente, de Robert Dumas et Jean Guigliini (69), consacrées les unes aux vaisseaux de la marine royale, les autres aux bâtiments de la marine nationale. Plus délaissés encore étaient les bateaux de pêche auxquels Hervé Gloux et Jean-Yves Manac'h ont dédié un très important ouvrage (70). Les monographies de Jean Le Bot sur les différents types de bateaux de la côte nord ou la bisquine de Cancale ouvrent la voie à de passionnantes recherches (71) de même que les magnifiques ouvrages consacrés par Bernard Cadoret et son équipe aux bateaux de pêche et à la vie maritime sur les côtes de la Bretagne atlantique (72). Le récit de la carrière de quelques uns des navires sortis des chantiers bretons a, lui aussi, donné lieu à de vivantes évocations (73).

(66) R. COUFFON *La sculpture au port de Brest aux XVII^e et XVIII^e siècles : son influence sur l'art breton* dans *Mémoires de la Société d'émulation des Côtes-du-Nord*, 1949-1950, p. 146-176.

(67) J. TRÉVILY, *L'archéologie navale et son application en Bretagne*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1971, p. 139-145.

(68) J. BOUDRIOT, *Le vaisseau de 74*. Paris, 1973-1977, 4 vol. et les ouvrages de la collection « archéologie navale française » consacrés à la *Vénus* (frégate de 18, 1782), au *Cygne* (brick de 24, 1806-1808), au *Cerf* (cotre, 1779-1780), à la *Salamandre* (galiote à bombes, 1752).

(69) Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *Les cuirassés français de 23 500 tonnes (Courbet, Jean-Bart, Paris, France, Bretagne, Provence, Lorraine)*, Grenoble, 1980.

(70) H. GLOUX et J.-Y. MANAC'H, *Les bateaux de pêche de Bretagne. Histoire et technique*. Paris, 1976.

(71) J. LE BOT, *La bisquine de Cancale et de Granville*, Grenoble, 1979.

— J. LE BOT, *Les bateaux de la Rance maritime au début du siècle*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1971, p. 146-149.

— J. LE BOT, *Les bateaux des côtes de la Bretagne Nord aux derniers jours de la voile*. Grenoble, 1976.

(72) B. CADORET, D. DUVIARD, J. GUILLET, H. KÉRISIT, *Ar Vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique*. Grenoble (t. I, 1978 : sardiniers et thoniers ; t. II, 1979 : langoustiers et caboteurs).

(73) LA MOTTE-ROUGE, *Carrière et combats du Jason qu'illustra Duguay-Trouin*, dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1973, p. 173-203 et 1974, p. 232-233.

— J. MARION, *Cinq mois à bord du navire nantais Les Deux Sœurs (1780) d'après des lettres inédites* dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, 1975-1977, p. 57-77.

Les gens de mer

L'histoire maritime a, depuis quelques années, entrepris de suivre les nouvelles orientations de la recherche historique : une large part a été faite, nous l'avons vu, à l'étude des structures économiques. La société des gens de mer, de leurs conditions de vie et de leurs mentalités, constitue par contre un domaine relativement peu exploré, mais qui apparaît comme plein de promesses.

Une fois de plus, il faut ici rendre hommage à Michel Mollat qui, dès 1956, écrivait : « L'histoire maritime, comme tous les autres aspects de la science du passé humain, cherche à combler ses retards. Le fracas des abordages et la fumée de la poudre avaient assourdi et aveuglé l'historien, oublieux quelquefois des réalités humaines. On n'arrache pas l'homme de la mer à son contexte géographique, social et moral » (74).

Il est, à vrai dire, difficile lorsque l'on tente de mieux connaître la vie quotidienne des hommes dont la mer régit l'existence, de nettement séparer les marins bretons de ceux des autres provinces et nations.

Quelques remarquables études leur ont cependant été spécialement consacrées. On peut citer, en particulier, les travaux de Joachim Darsel qui, étudiant la législation maritime, a pu mettre en valeur ce qu'elle nous apprend des conditions du métier de la mer dans les ports du Ponant à l'époque médiévale (75). On lui doit aussi une étude d'ensemble très documentée de la vie maritime (pêche, trafic, guerre de course, signalisation, défense côtière) sur les côtes du Léon avant la Révolution (76) que complètent les éléments d'appréciation fournis par les cahiers de doléances analysés par J. Danigo (77). Les archives

— J.F. CARAES, *Le dernier voyage du trois-mâts La Marie (1853-1854)*, dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, 1978, p. 109-134.

(74) Avant-propos d'un numéro spécial de la *Revue d'histoire économique et sociale* consacré à la mer (mars-juin 1956).

(75) J. DARSEL, *Les conditions du métier de la mer au moyen-âge dans les ports du Ponant* dans *Bulletin philologique et historique...*, 1963, p. 461-483.

(76) J. DARSEL, *La vie maritime sur les côtes du Léon sous l'Ancien Régime*, dans *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1976, p. 163-198. Voir aussi M. GIRAUD, *Marins et ouvriers des ports devant la crise de la fin du règne de Louis XIV* dans *Hommage à Lucien Febvre*, Paris, 1954, p. 343-352.

(77) J. DANIGO, *Les doléances maritimes des paroisses de la Bretagne méridionale de la Vilaine à l'Elorn* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1977, p. 135-153. Voir aussi : N. HAMPSON, *Les ouvriers des arsenaux de la marine au cours de la Révolution française (1789-1794)*, dans *Revue économique et sociale*, 1961, p. 287-329 et 442-473.

des classes sont, en ce domaine, une source privilégiée: la thèse de Catherine Bertho consacrée à la population de la presqu'île de Rhuy à la fin du XVIII^e siècle en témoigne (78). D'autres communautés maritimes bretonnes ont également retenu l'attention des historiens: Concarneau et les îles Glénan ont fourni à Michel Guéguen et à Louis-Pierre Le Maître matière à d'intéressantes et vivantes évocations de la vie quotidienne des pêcheurs (79) dont Michel Duedal a tracé un autre portrait, à Saint-Jacut (80).

Quelques thèmes ont fait l'objet de développements particuliers, parmi lesquels la santé physique et morale des gens de mer.

Jean-Pierre Kernéis a écrit ou suscité et dirigé de très nombreux travaux sur les « chirurgiens navigans » dont plusieurs ont la Bretagne pour cadre géographique (81). L'ouvrage de Jacques Léonard sur les officiers de santé de la marine française de 1814 à 1835 intéresse toute la France, mais aussi tout particulièrement la Bretagne dont sont originaires près de 40% des médecins de la marine militaire de l'époque (25% pour le seul Finistère) (82). Les épidémies et les hôpitaux maritimes de Bretagne ont également été au centre de quelques publications (83); de même l'étude des causes de décès des marins d'Armo-

(78) C. BERTHO, *Population maritime et population rurale en Bretagne au XVIII^e siècle: l'exemple de la presqu'île de Rhuy*, dans *Annales de Bretagne...*, 1977, p. 391-421 et 577-589.

(79) M. GUÉGUEN et L.-P. LE MAITRE, *Matelots de Concarneau (1800-1914)*. Concarneau, 1978.

— M. GUÉGUEN et L.-P. LE MAITRE, *Le cercle de mer: histoire des îles de Glénan*. Bannalec, 1981.

(80) M. DUEDAL, *Hommes et femmes de mer à Saint-Jacut* dans *Le Chasse-Marée*, 1981, n° 1, p. 35-52.

(81) Environ 200 thèses de médecine dirigées par le professeur J.-P. KERNEIS, dans le cadre du Centre nantais d'histoire de la médecine (U.E.R. de Médecine et Techniques médicales de Nantes). Les thèses « quantitatives » sont particulièrement intéressantes. Ainsi par exemple:

— GROLIER, *Les chirurgiens navigans de Lorient et de Nantes au XVIII^e siècle*, 1964.

— J.C. LE NEEL, *Les chirurgiens navigans de la marine royale à Brest dans les dernières années de l'Ancien Régime (1780-1790)*, 1967.

— C. MÉNARD, *Les chirurgiens navigans à Morlaix au XVIII^e siècle*, 1972.

— C. REYMOND, *Les chirurgiens navigans de la marine royale à Brest de 1663 à 1780*, 1975.

— P. DUPONT, *Les chirurgiens navigans du Morbihan au XVIII^e siècle*, 1976-1977.

(82) J. LÉONARD, *Les officiers de Santé de la marine française de 1814 à 1835*. Paris, 1967.

(83) G.M. THOMAS, *Les hôpitaux de la Marine à Brest et à Landerneau sous la Révolution* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1959, p. 89-96.

rique étayée par la lecture des registres d'état civil d'Ouessant, les dossiers de naufrages, ou les inventaires après décès des marins de Saint-Malo périés en mer au cours du XVIII^e siècle (84).

Avec l'étude de la dévotion des gens de mer, l'histoire maritime rejoint celle des mentalités. Les ex-voto marins sont assurément, quelle que soit leur forme (maquettes, tableaux, plaques votives...), le but recherché par leurs donateurs (ex-voto propitiatoires, gratulatoires ou commémoratifs) l'une des plus évidentes manifestations de la piété des marins. Une importante exposition destinée à favoriser leur connaissance et leur sauvegarde — tout en les situant dans leur contexte historique, ethnologique et sociologique — fut, en 1975, consacrée aux ex-voto marins du Ponant : un catalogue comportant plus de deux cents notices, précédées de substantielles introductions, en reflète la richesse (85). Une partie des résultats de l'enquête nationale lancée pour l'étude de ces témoignages privilégiés de la piété, ont été publiés par Daniel Samson (86). D'autres approches de la religion des gens de mer ont été tentées par Augustin Cariou à propos de la dévotion des marins d'Arzon envers la patronne de la Bretagne (87) et par Hervé Martin qui a consacré une importante étude aux relations entretenues par les religieux franciscains avec les gens de mer (88). Ce dernier

— G.M. THOMAS, *Les hôpitaux auxiliaires de la région brestoise au cours de la guerre d'Amérique* dans *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, 1969, p. 213-221.

— E. GUEGUEN, *Les hôpitaux de la compagnie des Indes à Lorient*, dans *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, 1966, p. 18-33.

— J.-P. GOUBERT, *Environnement et épidémies : Brest au XVIII^e siècle*, dans *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1974, p. 733-743.

(84) L. DUPE et Y.-M. LE JEAN, *Les marins et la mort de 1793 à 1900 : Ouessant* dans *Histoire des accidents de travail* (publ. par la Faculté de droit et des sciences politiques de Nantes, n° 3, (s.d.), p. 69-80.

— J. LOQUET, *Naufrages et accidents de mer dans le 3^e tiers du XIX^e siècle* dans *Histoire des accidents de travail*, n° 3 (s.d.), p. 87-95.

— P. HENWOOD, *Périr en mer au XVIII^e siècle*, dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1983.

(85) *Ex-voto marins du Ponant offerts à Dieu à ses saints par les gens de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique*. Exposition. Paris, Musée de la Marine, 1975.

— M. MOLLAT, *Les ex-voto maritimes* dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1973, p. 363-374.

(86) D. SAMSON, *Les ex-voto marins de Cornouaille*, dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1973, p. 375-388.

(87) A. CARIOU, *Les Arzonnais et Sainte-Anne. La bataille de Shooneveldt (7 juin 1673)* dans *Mémoires de la Société polymathique du Morbihan*, 1975, p. 44-91.

(88) H. MARTIN, *Les franciscains bretons et les gens de mer. De Bretagne en Acadie (XV^e-début XVIII^e siècle)* dans *Annales de Bretagne...*, 1980, p. 641-677.

insiste notamment sur l'intérêt que pourrait présenter une étude systématique des noms de bateaux et de leurs patronages.

L'étude de quelques groupes sociaux liés au milieu maritime contribue, elle aussi, à une meilleure connaissance des marins bretons : Jean Meyer a donné de nombreux exemples de la participation de la noblesse bretonne à l'activité commerciale maritime (89) ; la très intéressante étude menée par Jacques Aman sur les officiers bleus de la marine française concerne naturellement beaucoup la Bretagne (90) ; Philippe Haudrere a montré le rôle des commissaires envoyés par le roi auprès de la Compagnie française des Indes (91) et Yves Tripier celui des agents maritimes brestois au cours de la Révolution (92).

Il ne peut être question, dans le cadre de cet article, de citer les très nombreuses biographies consacrées aux marins bretons (93) ; un grand nombre, parmi les plus célèbres, ont fait l'objet d'une notice dans l'incomparable instrument de travail qu'est le *Dictionnaire des marins français* d'Etienne Taillemite (94). L'ouvrage où Georges Collas retrace la vie de René-Auguste de Chateaubriand, le père de l'illustre écrivain, dépasse largement la simple biographie : utilisant comme trame la vie de son « héros » l'auteur nous offre des images vivantes et contrastées de la vie maritime, de la pêche à Terre-Neuve, de la guerre de course, de la traite négrière et de l'armement au XVIII^e siècle, avec,

(89) J. MEYER, *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*. Rennes, 1966.

(90) J. AMAN, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, Genève, 1976.

— J. AMAN, *Recherches sur les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, dans *Amphitrite*, 1973, n^o 6, p. 28-34.

(91) P. HAUDRERE, *Un aspect des relations entre le pouvoir royal et le grand commerce maritime au XVIII^e siècle : les commissaires du roi auprès de la Compagnie française des Indes (1720-1770)* dans *l'Information historique*, 1976, p. 221-224.

(92) Y. TRIPIER, *L'agent maritime à Brest sous la Révolution* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1981, p. 223-247.

(93) Voir, en particulier, les nombreuses biographies publiées par les *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*. Particulièrement intéressants sont les Mémoires écrits par les gens de mer eux-mêmes : voir, par exemple : O. DOURVER, *René Masson, capitaine au cabotage (1812-1891)* dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1967, p. 87-138 ; H. CORBES, *En parcourant les mémoires d'un administrateur de la marine au siècle dernier : Alfred Guichon de Grandpont*, dans *Annales de Bretagne...* 1974, p. 167-208. Voir aussi les très nombreuses thèses consacrées aux « chirurgiens navigans » sous la direction de J.-P. KERNEIS, et *supra*, notes 39 et 43.

(94) E. TAILLEMITE, *Dictionnaire des marins français*, Paris, 1982 (plus de 800 notices).

pour toile de fond, outre la mer, les deux grands ports de Nantes et de Saint-Malo (95).

Des ouvrages traitant de la vie des gens de mer en Bretagne peuvent être rapprochés les quelques articles concernant l'enseignement maritime et, en particulier, celui qui donne l'occasion à Henri Gaignard de tracer un bref aperçu historique de cette discipline (96). L'étude de la cartographie constitue une part de cet enseignement. La Bretagne joue un rôle non négligeable en ce domaine grâce aux cartographes du Conquet redécouverts par Louis Dujardin-Troadec (97).

L'histoire maritime de la Bretagne est en plein essor, ainsi qu'a tenté de le montrer ce rapide survol de la production bibliographique des quatre dernières décennies. Cependant, quels que soient les progrès accomplis, le champ des recherches reste étendu : si l'histoire économique a bénéficié d'un vif engouement, d'ailleurs justifié, de la part des historiens de la mer qui commencent aussi à entrevoir les passionnantes perspectives offertes par l'histoire sociale, l'histoire de la « Royale », hier privilégiée, semble avoir été quelque peu négligée au cours des dernières années (98).

(95) G. COLLAS, *Un cadet de Bretagne au XVIII^e siècle. René-Auguste de Chateaubriand, comte de Combourg (1718-1786), d'après des documents inédits sur la vie maritime, féodale et familiale en Bretagne au XVIII^e siècle*. Paris, 1949.

(96) H. GAINARD, *Essai sur l'enseignement maritime à Saint-Malo* dans *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1968, p. 158-190. Voir aussi F. DE DAINVILLE, *L'instruction des gardes de la marine à Brest en 1692*, dans *Revue d'histoire des sciences*, 1956, p. 323-338. P. HENRAT, *Un pas vers notre moderne Ecole Navale : la formation des officiers de la marine royale à la veille de la Révolution* dans *Amphitrite*, 1974, n° 7, p. 1-9.

(97) L. DUJARDIN-TROADEC, *Les cartographes bretons du Conquet. La navigation en images (1543-1650)*. Brest 1966. Voir aussi : PIOT-CHAPPE, *Le calcul des marées par les cartographes du Conquet au XVI^e et au XVII^e siècle*, dans *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1975, p. 121-127; *Cartes des côtes de Bretagne du XVI^e siècle à nos jours*. Exposition, Musée de Brest, 1982.

(98) Voir cependant, outre les quelques études déjà citées en ce domaine, les travaux consacrés à la guerre d'indépendance américaine et à la guerre de course :

— J.P. GOUBERT, *Les Bretons de la « Royale » dans la guerre d'indépendance américaine* dans *Annales de Bretagne...*, 1977, p. 65-74.

J. MEYER, *La Bretagne et la guerre d'indépendance américaine* dans *Annales de Bretagne...*, 1977, p. 183-202.

L. ROUZEAU, *Aperçus du rôle de Nantes dans la guerre d'indépendance d'Amérique*, 1775-1783 dans *Annales de Bretagne*, 1967, p. 217-278.

J. MEYER, *La course. Romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie*, dans *Annales de Bretagne*, 1971, p. 307-344.

La marine bretonne et ses archives n'ont pas encore livré tous leurs secrets aux explorateurs du passé...

Philippe HENWOOD
Archiviste Paléographe
Chef du Centre de Documentation
et de Recherche du Service
Historique de la Marine à Brest

P. THOMAS-LACROIX, *La guerre de course dans les ports des amirautés de Vannes et de Lorient (1744-1783)*, dans *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1946, p. 159 et suiv.

C. LAURIOT-PRÉVOST, *La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent ans*, dans *Actes du 91^e congrès national des Sociétés savantes* (Rennes, 1966), p. 61-79.