

– mineure – qu’ont pu y prendre les migrants (marchands, artisans, marins) venus des zones environnantes au sein d’une élite majoritairement « exogène » : cette situation a pu renforcer la coupure sociale et culturelle – qui est évoquée – entre cette ville implantée de l’extérieur et son plat pays breton, et encore massivement bretonnant. Seconde limite : l’« étude d’impact » s’est, *de facto*, focalisée sur la Bretagne « proche », Vannetais et Cornouaille, sur laquelle cet impact a été le plus intense, mais elle a un peu fait l’impasse sur l’insertion du nouvel acteur urbain dans le réseau des « grandes » villes bretonnes, avec lesquelles elle a dû nouer progressivement des relations significatives, quoique d’une autre nature que celles établies avec les petites villes voisines. Certes, les relations avec Nantes sont évoquées, notamment pour la commercialisation des produits asiatiques, mais il n’y a pratiquement rien sur les relations avec l’autre pôle capitaliste breton, Saint-Malo, dont on sait pourtant qu’il fournit à la Compagnie une part importante de ses cadres navigants et commerciaux, et qu’à deux reprises – en 1710-1720, puis 1770-1790 – ses négociants ont utilisé le complexe Lorient-Port-Louis comme base d’opération vers l’Asie. De même la relation avec Brest, cette autre « ville nouvelle » et « étrangère » en Basse-Bretagne, aurait pu être creusée, à travers le rôle de la Marine Royale, dès 1690-1715, puis après 1770 et la reprise de l’Arsenal, qui va lier de manière croissante le destin de ces deux villes homologues. Enfin il n’eût sans doute pas été inutile d’analyser la relation de la ville nouvelle avec Rennes, la capitale politique, et ses lieux de pouvoir – l’intendance, le parlement, les états (quand y entre-t-elle ?) et leur commission intermédiaire –, partenaires incontournables pour la réalisation de travaux d’infrastructures de communication indispensables.

Mais ces quelques regrets n’enlèvent rien à l’intérêt d’un livre neuf par son propos, solide et rigoureux dans ses démonstrations et d’une grande clarté d’exposition, qui enrichit sans conteste notre connaissance de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle, en mettant en valeur l’émergence de ce nouveau pôle urbain dynamique qu’elle a vu surgir au cours de ce siècle en demi-teinte.

André LESPAGNOL

Jacques BLANKEN, *Contrebandiers smoggleurs en Manche. Histoire du commerce interlope*, préface de Bernard Cadoret, illustrations originales de Fañch Moal, Lopérec, Locus Solus, 2015, 258 p.

Jacques Blanken, ancien industriel passionné d’histoire maritime, présente un ouvrage richement illustré de dessins de Fañch Moal sur la contrebande entre la Bretagne et l’Angleterre. Cependant le contenu de celui-ci est beaucoup plus large que le titre semble l’indiquer puisqu’il aborde également les diverses activités économiques des ports de Morlaix et de Roscoff, la guerre de course, l’administration maritime, la construction navale et même l’industrie de la conserve au XIX<sup>e</sup> siècle.

L'ouvrage est divisé en quatre grandes parties, la première portant sur le « côté français », la seconde sur le « côté anglais », la troisième sur le « matériel maritime » et la dernière sur les « hommes et les armements ». À ceci s'ajoutent une vingtaine de pages sur la « saga Deschamps », histoire d'une famille d'armateurs roscovites pratiquant la contrebande au XIX<sup>e</sup> siècle.

Par manque de documentation, la contrebande « côté français » est mal connue, les armateurs ou les marins pratiquant cette activité laissant naturellement peu de traces dans les archives. Ceci est particulièrement vrai du côté exportateur, puisque les autorités ferment les yeux sur les affaires des contrebandiers qui participent au développement économique des ports de Roscoff ou de Morlaix. Hormis le témoignage de Jacques Cambry lors de son voyage dans le Finistère en 1794, le chercheur est démuné. Il existe cependant des informations dans les documents de l'Amirauté de France mais l'auteur ne les mentionne pas<sup>16</sup>. Par contre, J. Blanken présente une documentation très intéressante sur la contrebande au XIX<sup>e</sup> siècle. Malheureusement les sources utilisées ne sont pas précisément mentionnées dans l'ouvrage (AdF (*sic*), Archives de la Marine ?), ce qui en ôte toute valeur pour la recherche historique. Il est intéressant de noter que, contrairement au XVIII<sup>e</sup> siècle, où tout le trafic est apparemment effectué par des navires britanniques, les Bretons participent activement à la contrebande vers l'Angleterre au siècle suivant. Pourquoi ce changement ? Peut-être que la baisse des taxes outre-Manche et l'accroissement de la surveillance à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle rendent le commerce interlope beaucoup moins rentable pour les Britanniques qui sont alors remplacés par les Bretons. On peut également mettre en doute l'affirmation de l'auteur sur le caractère de « hameau insignifiant » de Roscoff avant 1791, date à laquelle le petit havre breton devient port d'entrepôt en franchise pour les eaux-de-vie de grains (*genièvre*). Les travaux de Jean Tanguy montrent que la communauté anglo-saxonne y était active bien avant cette date et les chiffres du trafic en font un des ports les plus dynamiques de la côte léonarde.

La seconde partie sur la contrebande « côté anglais », présente des récits intéressants mais, là aussi, le lecteur reste sur sa faim car il ne sait pas si l'auteur a utilisé des sources originales ou des travaux de seconde main. Les deux dernières parties présentant le matériel et les hommes sont beaucoup plus réduites (26 et 28 pages) mais présentent un bon résumé sur ces sujets.

L'ouvrage de J. Blanken est un ouvrage de vulgarisation sur la contrebande entre la Bretagne et les Îles britanniques au XVIII<sup>e</sup> et surtout au XIX<sup>e</sup> siècle, qui fait un résumé général des travaux français et britanniques sur ces échanges « illicites » qui ont été si importants pour les ports de Roscoff et de Morlaix mais qui restent encore bien méconnus.

Pierrick POURCHASSE

---

16. POURCHASSE, Pierrick, « Roscoff, un important centre de contrebande entre la France et l'Angleterre à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Marguerite FIGEAC-MONTHUS et Christophe LASTÉCOUÈRES, *Territoires de l'illicite : ports et îles. De la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 147-156.