

COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Mémoires et Documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France, publiés sous la direction de Julien HAYEM, 9^e série. Paris, Hachette, 1925, in-8^o de VII-344 p. (H. SÉE, *Le Commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle*).

Dans le tome IX de cette collection, due à la générosité éclairée d'un grand commerçant parisien, M. Henri Sée a publié (p. 2-268) une série d'études tout à fait remarquables sur l'histoire du négoce maritime en Bretagne sous l'Ancien Régime.

C'est d'abord un long travail (p. 2-131) sur le *Commerce de Saint-Malo au XVIII^e siècle*, d'après les papiers des Magon. Cette grande famille de négociants et armateurs malouins dont les deux plus célèbres représentants sont Magon de La Balue (1685-1750) et Magon de La Lande a laissé des papiers très intéressants (Grand-Livre — Journaux — Mémoires — Brouillards) qui ont été acquis par les Archives départementales d'Ille-et-Vilaine en 1910. Ce sont ces papiers que M. Sée a utilisés avec la plus sagace érudition. Grâce à eux et au commentaire qu'il en donne, nous pouvons nous représenter ce qu'était le commerce malouin, surtout dans la première moitié du XVIII^e siècle : importation de denrées coloniales (indigo, café, sucre), commission surtout pour les toiles de Bretagne à destination de Cadix d'où elles sont réexportées en Amérique espagnole, traite des noirs à destination des Antilles, « interlope », c'est-à-dire contrebande, sur les côtes de l'Amérique sud, pêche à la morue à Terre-Neuve, importation de blés étrangers les années de disette, expédition en Chine de « pacotilles ». A cette époque Saint-Malo, malgré le peu de profondeur de son port et son accès difficile, joue encore, grâce au faible tonnage des navires qui le fréquentent, un rôle considérable dans le commerce maritime français. Mal relié par terre avec le reste du royaume, n'ayant à sa disposition ni fleuve ni canal, il trafique par

mer avec Nantes, Amsterdam, Hambourg et de plus en plus avec Marseille. Par contre, ses relations avec l'Angleterre sont peu importantes, surtout jusque vers 1738.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle la maison Magon est gérée solidairement par les fils de Magon de La Balue, puis exclusivement par l'un d'eux Magon de La Blinaye qui devait finir sur l'échafaud comme complice d'émigrés, le 1^{er} thermidor an II. D'une façon générale et par rapport aux cinquante années qui précèdent, M. Sée estime que cette période est une période de décadence. De 1750 à 1756, le trafic est encore assez actif : vente des toiles en Espagne même, tendant à remplacer la vente à Cadix pour l'Amérique espagnole, traite des noirs aux Antilles, trafic « dans la mer du Sud », pêche à la morue, mais la guerre de Sept ans lui porte un coup redoutable. Après 1703 le commerce de Saint-Malo et celui de la maison Magon se restreignent presque exclusivement aux toiles expédiées à Cadix ou à Bordeaux (pour les Antilles françaises). Le ralentissement des affaires va s'accroissant jusqu'à la fin de 1792 et à la rupture avec l'Angleterre, alors que l'on constate pendant les dix dernières années du règne de Louis XVI un réveil général de l'activité économique de la France.

Vient ensuite une étude plus courte (p. 130-141) sur *Saint-Malo et la question des ports francs au XVIII^e siècle*. Depuis 1688 la France ne comptait plus que trois ports francs : Marseille, Dunkerque et Bayonne. Au cours du XVIII^e siècle Saint-Malo réclama le même privilège à plusieurs reprises, en 1712, en 1737 et en 1758, mais finalement ne l'obtint pas et ce fut, en Bretagne, Lorient qui bénéficia de cette faveur en 1784.

Les pages 145-162 sont consacrées à un tableau de la *Vie économique et des classes sociales à Saint-Malo à la veille de la Révolution d'après les rôles de la capitation et des vingtièmes d'industrie*. M. H. Sée applique à Saint-Malo la méthode qu'il avait précédemment appliquée à Rennes dans un article que les lecteurs des *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne* n'auront pas oublié⁽¹⁾.

Voici les conclusions auxquelles il arrive : Saint-Malo a vers la fin du XVIII^e siècle environ 16.767 habitants; son

(1) Tome IV, 1923, n^o 2, p. 89-136.

faubourg de Saint-Servan, environ 13.000. Cette population comprend une aristocratie bourgeoise d'une quarantaine d'armateurs et négociants en gros, monopolisant les charges municipales. Autour d'eux « gravite tout un monde d'officiers de marine, de courtiers et de commis ». A la différence de Rennes, les hommes de loi sont en petit nombre et peu fortunés; de même, les fonctionnaires. On trouve quelques médecins, dont Chifoliau fils, quelques chirurgiens, de plus rares instituteurs; par contre d'assez nombreux rentiers et bourgeois « vivant noblement ». Au-dessous viennent les apothicaires, libraires-imprimeurs, orfèvres, organisés en corps de métier, les marchands (draps, fers, mercerie, épicerie, vêtements, meubles); plus bas encore les artisans (ouvriers du bâtiment et autres), enfin les manœuvres. En résumé, la vie industrielle à Saint-Malo est fort peu active; la ville vit surtout de son commerce de mer, mais elle abrite beaucoup de capitaux du fait de la présence de ses négociants-armateurs et de ses riches rentiers, les uns et les autres confinant à la noblesse ou même ayant pénétré dans ses rangs.

P. 162-167. Note sur la *représentation commerciale de Saint-Malo au XVIII^e siècle*. Un arrêt du Conseil du 31 août 1701 établissait des chambres de commerce dans un certain nombre de villes : Lyon, Rouen, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo, Lille, Bayonne. En fait cet arrêté ne fut appliqué ni à Saint-Malo ni à Nantes, qui, tant que dura l'Ancien Régime, n'eurent pas de Chambre de commerce. M. H. Sée nous donne le pourquoi de cette anomalie, en ce qui concerne Saint-Malo : rivalité de la communauté des villes et des juges-consuls qui devaient concourir à la désignation des membres de la nouvelle institution. Par contre, Saint-Malo entretient un représentant à demeure à Paris au Conseil ou Bureau du Commerce et envoie même un délégué spécial, lorsqu'il s'agit d'une affaire d'importance. « C'est ainsi qu'un des frères Robert de La Mennais représenta une fois les armateurs se livrant à la pêche de la morue », p. 167.

*
**

P. 168-210. *Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle*, d'après les papiers de Guillotou de Kerver. François Guillotou, sieur de Kerver, était un des

commerçants les plus riches et les plus imposés de Morlaix; c'était aussi un des exploitants de la mine de Poullaouen. Ses registres et papiers sont conservés aux Archives d'Ille-et-Vilaine : M. Sée s'en sert pour nous donner une esquisse de l'activité économique de Morlaix au début du XVIII^e siècle. Le port de Morlaix est en relations avec Saint-Malo, Bordeaux, Le Havre, Rouen, l'Angleterre, la Hollande, Bilbao, Lisbonne et Cadix. Principaux objets de son trafic : les toiles et les papiers. Il fait aussi le commerce des denrées coloniales, café et thé, que l'on tire de Nantes pour les réexporter en Angleterre; celui du miel et de la cire que la Bretagne produit à cette époque en abondance. A l'importation, graines de lin de Livonie et de Zélande, venant de Hollande, vins d'Espagne et du Midi, tabac brut et étain venant des ports de la Cornouaille anglaise (Forvey et Falmouth). Le tabac est à destination de la manufacture. Morlaix souffre du manque de voies de communications avec l'intérieur et ne peut rivaliser ni avec Nantes, ni même avec Saint-Malo. La ville compte des négociants en petit nombre, d'assez nombreux rentiers, quelques hommes de loi. Sa manufacture de tabac et les moulins à papier du voisinage lui donnent quelque activité industrielle, ce qui la distingue de Saint-Malo. Ses artisans ne sont pas groupés en jurandes.

P. 210-226. Sous le titre de *Notes et documents sur le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle*, M. Sée a groupé des documents d'origine et d'importance diverses, mais qui seront tous les bienvenus des travailleurs d'histoire économique : *Quelques données sur le commerce de Nantes avec les Antilles à la fin de l'Ancien Régime*, d'après des « Etats des entrées des bateaux venant des îles d'Amérique et de Marseille » dressés par le directeur des octrois de Nantes; les négociants de Nantes contre l'établissement des paquebots royaux créés par arrêts du Conseil du 14 et 20 décembre 1786, à destination des Antilles, des Mascareignes et des Etats-Unis au profit de Bordeaux et du Havre; Landerneau et les armements pour les Antilles, d'après une enquête du subdélégué de l'Intendant de Bretagne à Landerneau, Kervéguen-Le Coat en 1757; Lorient après la suppression de la Compagnie des Indes d'après un mémoire du maire et des échevins adressé à l'Intendant en 1774; état des ports bretons à la veille de la Révolution, adressé par l'Intendant de Bretagne au secré-

taire d'Etat de la Marine, maréchal de Castries, en date du 6 mai 1786 (les ports de Saint-Malo, Morlaix; Le Légué, Redon, Quimper sont entretenus par les villes); Paimbœuf et les commerçants hollandais en 1788 (pétition à l'Intendant); les entraves au commerce français en Angleterre après le traité de 1786 (difficultés d'un négociant de Dinan, Jacques Carbonnet, d'après la correspondance de l'Intendant et du Contrôleur général des Finances de Lambert).

P. 227-235. *Quelques aperçus sur la contrebande en Bretagne au XVIII^e siècle.* Elle fut très active jusqu'au traité de commerce de 1786, malgré les pénalités économiques édictées à plusieurs reprises par des déclarations royales contre les fraudeurs et leurs complices (galères perpétuelles et mort). Elle porte surtout sur le sel et le tabac; elle est favorisée par la négligence et parfois la connivence des employés de la Ferme et par les conflits qui s'élèvent entre les juridictions chargées de la réprimer.

P. 236-266. *Etudes sur la pêche en Bretagne au XVIII^e siècle :*

I. — La pêche à la sardine. Déjà prospère au XVII^e siècle, elle fait de grands progrès au XVIII^e; les ports de Brest, Camaret, Douarnenez, Concarneau, Quimper, Lorient, Vannes et Belle-Ile s'y adonnent activement. Cependant la situation des pêcheurs est précaire : « 1^o parce que la pêche était irrégulière : il y avait des années où la sardine ne donnait pas; 2^o parce qu'on redoutait la concurrence de la pêche étrangère, surtout de la pêche espagnole; 3^o surtout à cause du haut prix de l'appât dont on devait se servir, de la « rogue » qui donnait lieu à bien des spéculations. » P. 237. C'est cette dernière cause que M. Sée retient particulièrement : « Les pêcheurs tombent sous la dépendance économique des marchands qui à la fois vendent la rogue, achètent la sardine aux pêcheurs, la pressent, la salent et en opèrent le trafic. Les marins dénués de capital sont obligés de subir les conditions que leur imposent les négociants. Il y a là une manifestation intéressante en plein XVIII^e siècle de la lutte entre le capital et le travail ».

P. 255 : II. — La pêche des huîtres à Cancale à la veille de la Révolution, d'après un rapport de Chardon, maître des requêtes, chargé de mission en 1786 sur les côtes de Nor-

mandie et de Bretagne. L'arrêt du Conseil du 30 juillet s'inspira de ses conclusions. Cancale est le principal centre de la production huîtrière en Bretagne, mais on trouve d'autres centres de pêche (rade de Saint-Malo, baie de Saint-Briec, rivières de Tréguier et de Morlaix, rade de Brest).

III. — La pêche au maquereau et au hareng. Le maquereau se prend depuis le XVII^e siècle aux environs de l'île de Batz (bateaux de Cancale, Erquy, Saint-Briac, qui vendent leur poisson en Normandie); le hareng, aux environs de Piriac, près Guérande. Cette dernière pêche ne semble avoir eu qu'une minime importance.

En appendice (p. 263-266), Cahier de doléances des marins de la paroisse de Lanriec (Finistère) en 1789, conservé aux Archives départementales du Finistère.

P. 267-268. *Conclusion générale* : déclin des ports de Saint-Malo et de Morlaix au XVIII^e siècle, faute de moyens de transport. Très peu de trafic avec l'Angleterre, même après le traité de 1786. Seules les relations avec Cadix (toile) restent actives. Pour mesurer très exactement cette décadence des deux ports bretons de la côte de la Manche, il serait nécessaire « de posséder une histoire du port de Nantes au XVIII^e siècle, histoire qui n'a pas encore été tentée. On verra l'épanouissement merveilleux de son commerce maritime au XVIII^e siècle, grâce à ses relations avec les Antilles et grâce aussi à la traite négrière. Cette prospérité sera pour longtemps anéantie par les guerres de la Révolution et de l'Empire qui achèveront aussi de ruiner Saint-Malo, Morlaix et les ports secondaires de la Bretagne ».

P. 268. Grande importance de la pêche dans la vie économique de notre province : pêche de la morue, pêche de la sardine. Déjà à propos de cette dernière pêche se manifeste l'antagonisme « entre le capital et le travail, qui s'accroîtra encore davantage au siècle suivant. Il est intéressant de constater que le XVIII^e siècle a déjà connu bien des questions qui se posent encore de nos jours » (*ibid.*).

Ce court résumé donnera aux lecteurs du *Bulletin* une idée approximative de la valeur du travail de M. Henri Sée, de la richesse des aperçus qu'il ouvre. Puisse-t-il d'autre part leur inspirer le goût des recherches complémentaires dans le même domaine de l'histoire économique. Conduites avec la même sévère méthode, elles donneraient des résultats dont l'histoire générale aurait, sans nul doute, tout lieu de se féliciter.

René DURAND.