

Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle : construction d'une aire portuaire*, préface de Guy SAUPIN, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2011, 398 p.

Le port de Nantes n'est pas un sujet d'étude récent ; qu'il ait fait l'objet de recherches globales toutes périodes confondues, comme Paul Jeulin (1932-1933) ; de découpages chronologiques comme Jean Meyer (1969) ou Laurent Roblin (1991) ; d'approches thématiques comme la traite des noirs, depuis Gaston Martin (1931) jusqu'à Olivier Pétré-Grenouilleau (1996), ou spécifiques – les assurances maritimes – avec Jacques Ducoin (1993), – les gens de mer – avec Murielle Bouyer (2004) ; sans compter les innombrables mémoires de maîtrise touchant tel ou tel aspect particulier du port ou du commerce nantais. Alors, dira-t-on, encore un ouvrage sur le sujet : oui, mais qui cette fois dépasse les limites du port, comprend toute la Basse-Loire et s'étend largement aux zones littorales de la Basse-Bretagne à la Saintonge. Cette fois-ci, Bernard Michon a déployé un vaste champ d'investigation, celui de « l'aire portuaire » de Nantes au XVIII^e siècle. En effet, comment comprendre le fonctionnement et les mécanismes du commerce, l'influence d'un port et de ses habitants, acteurs de tous niveaux, si on le cantonne aux limites de la ville ? En quoi Nantes, pendant sa période commerciale la plus florissante, fonctionne-t-elle avec des territoires qui *a priori* en sont bien distincts, mais qui participent à ses échanges commerciaux et à sa prospérité, dans une organisation spatiale et relationnelle d'un port principal et de sites qui lui sont plus ou moins dépendants ou, du moins, qui fonctionnent avec lui. Telle est la problématique développée au cours des 398 pages de l'ouvrage, version publiée d'une thèse de doctorat soutenue à Nantes en 2005 et qui a obtenu le prix spécial de thèse décerné par Nantes métropole.

À tout seigneur tout honneur, la première partie est consacrée au grand commerce colonial, celui qui a émergé au cours du XVII^e siècle et qui assure le rayonnement de la ville. En près de cent pages, Bernard Michon développe son fonctionnement, véritable apanage de Nantes dans lequel les ports environnants sont marginaux, les négociants les associant très peu tant au niveau de la gestion des voyages que des investissements. C'est là aussi qu'est développé fort justement le rôle que tiennent l'estuaire et les avant-ports, puisque Nantes est en fond d'estuaire et, qui plus est, un estuaire à la navigation de plus en plus difficile : on comprend aisément pourquoi les Nantais entendent garder le contrôle sur toute la Basse-Loire qui constitue ainsi, par nécessité, la première zone de leur aire d'influence.

Mais celle-ci ne s'arrête pas là, et l'auteur l'étend notamment, dans une deuxième partie, aux ports de la baie de Bourgneuf jusqu'aux Sables-d'Olonne. La raison, la grande pêche morutière qui apparaît comme déléguée à ces ports secondaires, même si l'imbrication de leurs relations commerciales avec les négociants nantais est étroite. Le sujet est connu puisque Bernard Michon lui avait consacré son mémoire de maîtrise en 1999, et qu'il en fait ici toute une partie de son étude. Il vient confirmer

le fait que Nantes est bien un pôle d'attraction et d'échanges économiques, même si la pêche à la morue tombe rapidement à la fin du premier tiers du XVIII^e siècle et si les ports secondaires en question étaient prédestinés à la pratiquer, en raison du gisement de matière première que constituaient les marais salants de la baie et de Noirmoutier. Mais tout ceci se combine et continue sur un autre plan puisque, comme le montre Murielle Bouyer dans sa thèse sur les gens de mer de l'estuaire, le quartier maritime de Bourgneuf entre davantage dans le bassin de main-d'œuvre au moment où diminue l'armement à la morue. L'influence de Nantes passe ainsi du champ de l'armement et des relations commerciales à celui de l'attraction du personnel pour sa propre marine.

Un autre critère, et non des moindres pour apprécier à la fois l'extension et l'importance de l'aire portuaire, est le cabotage, routes maritimes de proximité mais qui, par leur étendue, leur fréquentation, les liens économiques qu'elles créent, sont propres à définir jusqu'où Nantes exerce une influence sur d'autres sites portuaires. Bernard Michon prend deux angles d'étude du phénomène, traités en deux parties distinctes (ce qui déséquilibre d'ailleurs le plan général de l'ouvrage) : celui des échanges à partir des entrées et sorties du port de Nantes et de la part du trafic nantais dans les ports environnants, et celui de la flottille nécessaire à ces échanges, qu'il considère comme au service du pôle de commandement nantais. Mais il reconnaît que, dans cette étude, il faut rester prudent compte tenu de l'inégalité des sources et la difficulté de les apprécier comme il convient. C'est ainsi que l'aire portuaire nantaise liée au cabotage apparaît comme comprenant une large part de la façade océanique, du complexe Hennebont-Lorient jusqu'aux côtes du Bas-Poitou, Noirmoutier et l'île d'Yeu. Ce trafic côtier s'inscrit dans la continuité du commerce maritime breton étudié par Henri Touchard, qui tourne autour des trois produits traditionnels : sel, vin et céréales. Viennent s'y adjoindre le poisson, la sardine après la morue, les matériaux de construction (bois et feuillards), et marginalement les produits exotiques importés par la Compagnie des Indes orientales.

Au-delà de l'image conventionnelle du grand port atlantique de l'époque moderne, Bernard Michon nous offre un tableau nouveau, celui d'un site privilégié en fond d'estuaire, ouvert sur l'Outre-mer mais qui se présente comme un pôle d'attraction de toute une vie maritime et commerçante, mettant en relation structures portuaires, marchands, marins et navires avec le port et les négociants nantais dans des flux commerciaux et d'échanges à des niveaux inégaux dans le temps, l'espace ou l'intensité, mais néanmoins permanents. La matière est là, particulièrement bien documentée, référencée, comme il convient à un travail universitaire de haut niveau, donnée aux chercheurs qui pourront approfondir tel ou tel aspect des mécanismes et réalités exposés dans l'ouvrage.

Cependant, une question reste en suspens sans que la réponse soit clairement donnée : la nature des relations entre Nantes et les ports « associés » est-elle consécutive d'une nécessité ou l'expression d'une volonté nantaise de se créer un réseau sur lequel

elle entend conserver la maîtrise ? En ce qui concerne les ports de la Basse-Loire, l'auteur répond positivement puisque, sans eux, le port de Nantes n'aurait pas survécu ; rappelons cependant à Bernard Michon que Saint-Nazaire n'a jamais été considéré comme avant-port de Nantes, au contraire de Paimbœuf pour l'Ancien régime et le début du XIX^e siècle. On a bien là affaire à une aire portuaire en ce qu'elle est une constituante du port principal. Mais en ce qui concerne les autres ports, ne s'agit-il pas plutôt d'un état de fait, celui des nécessités d'approvisionnement d'une ville en pleine expansion démographique, qui a en outre des besoins spécifiques liés à son activité transatlantique : le blé d'Hennebont, la morue de la Baie, la sardine des ports bretons ou de Saint-Gilles... D'ailleurs, le fait que nombre de navires de cabotage partent ou arrivent sur lest confirme l'unicité du sens des trafics que Bernard Michon souligne. Ce cabotage ne s'inscrit-il pas dans le prolongement des échanges médiévaux, qui n'avaient aucune raison de cesser dès le moment où l'on armait pour les îles, sans que pour autant le port Nantes soit considéré comme un pôle d'attraction ou d'influence, sinon parce qu'il était le plus gourmand en approvisionnement donc en échanges maritimes ? Mais sans doute est-ce la différence à introduire entre complexe portuaire – ici l'estuaire – et aire portuaire – zone d'échanges quelle que soit leur nature et leur motivation – que l'auteur a posée comme préalable dans son introduction.

Jean-François CARAËS

Jean-François JACQ, *L'âge d'or des corsaires. 1643-1815. Morlaix – Paimpol – Bréhat – Binic*, Rennes, Éditions Apogée, 2011, 186 p.

L'activité corsaire, par son caractère exceptionnel pimenté d'aventure, continue d'attirer les vocations et de susciter les travaux d'historiens, professionnels ou amateurs, ce qui permet d'enrichir notre connaissance du phénomène corsaire, au-delà des foyers majeurs désormais bien connus, et l'activité développée par de nombreux ports secondaires, tout au long des côtes bretonnes.

C'est ce que nous offre cet ouvrage rédigé par Jean-François Jacq, historien amateur mais éclairé, formé au travail d'archives, qu'il a abondamment explorées, du tribunal de commerce de Paimpol au service historique de la Marine de Brest et jusqu'aux P.R.O. anglaises. Sur la base de ce solide travail documentaire, il nous présente, sous un titre il est vrai un peu large, un tableau précis de l'activité corsaire des ports du Goëlo – Bréhat, Paimpol, Binic – dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, jusqu'à la fin des guerres de l'Empire.

Au-delà de généralités un peu longues sur le commerce et la course en Bretagne, l'auteur commence par nous brosser un tableau du développement des activités maritimes sur la côte du Goëlo à l'époque moderne, qu'il s'agisse de l'armement au cabotage (à Bréhat surtout) et à la grande pêche terre-neuvrière, ou de l'émergence