
M É M O I R E S

DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE

BRETAGNE

TOME C • 2022

CONGRÈS DU CENTENAIRE 100 ANS D'HISTOIRE DE LA BRETAGNE



ACTES DU CONGRÈS DE RENNES 2-5 NOVEMBRE 2021
COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES
CHRONIQUE DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES

Les activités maritimes de la Bretagne à l'époque moderne

La marine bretonne connaît son âge d'or du milieu du xv^e à la seconde moitié du xvi^e siècle. L'historien Émile Coornaert a ainsi écrit que « pendant un siècle, les Bretons, présents partout dans les mers du Ponant, ont été les rois du cabotage¹ ». L'historiographie des années 1950-1960 s'est majoritairement intéressée à cette période et a obtenu d'importants résultats avec les travaux d'Henri Touchard² pour la fin du Moyen Âge et de Jean Tanguy³ pour le xvi^e siècle.

L'âge d'or du cabotage breton (xv^e-xvi^e siècles)

Les raisons de l'affirmation de la Bretagne sur la scène économique internationale sont multiples. Les navires bretons servent d'intermédiaires entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud en raison de la situation géographique de la péninsule à la pointe occidentale de l'Europe dans un contexte de fort développement des échanges internationaux. Les côtes bretonnes peuvent apparaître inhospitalières en raison des récifs, des vents, des courants mais elles offrent cependant de multiples possibilités pour les activités liées à la mer et les Bretons savent adapter leurs techniques maritimes, notamment leurs navires, aux contraintes naturelles. Si la population du duché n'est pas particulièrement abondante, elle est en constante augmentation des années 1460-1490 jusqu'aux années 1560-1570, ce qui permet à de nombreux hommes de se consacrer aux métiers de la mer qui sont d'importants consommateurs de

-
1. COORNAERT, Émile, « Les relations commerciales de la Bretagne avec Anvers à la fin du xv^e et au xvi^e siècle », *Actes du 76^e congrès des sociétés savantes, histoire moderne et contemporaine*, Paris, 1951, p. 11 ; *Id.*, *Les Français et le commerce international à Anvers. Fin du xv^e-xvi^e siècle*, 2 vol., Paris, Marcel Rivière, 1961, p. 300 sq.
 2. TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, p. 15.
 3. TANGUY, Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du xvi^e siècle*, Paris, A. Colin, 1956, *Id.*, *Le port de Nantes à la fin du xv^e siècle et au début du xvi^e siècle*, dactyl., thèse de troisième cycle inédite, 1967 ; *Id.*, « La marine bretonne au xvi^e siècle », *Amphitrite*, 1, 1970, p. 8-18.

main-d'œuvre⁴. La population des ports, notamment les plus importants, augmente. Nantes passe de 14 000 habitants à la fin du xv^e à 25 000 un siècle plus tard. À Saint-Malo, la progression est encore plus marquée : de 4-5 000 habitants, fin xv^e siècle, à 10-11 000 habitants, fin xvi^e siècle.

Le commerce du sel est un autre élément expliquant l'expansion du commerce breton. Marchandise toujours disponible, peu chère, qui peut servir de lest aux navires et qui a toujours un débouché, le sel est un produit parfait pour les échanges maritimes. La situation géographique de la Bretagne, beaucoup plus proche des marchés consommateurs du Nord⁵, est un avantage par rapport aux concurrents portugais qui produisent pourtant un sel de qualité supérieure⁶. Dès le Moyen Âge, les navires de la Hanse viennent charger des cargaisons de sel dans la baie de Bourgneuf pour approvisionner les ports de la Baltique⁷. À l'époque moderne, la production salicole de l'embouchure de la Loire, notamment de la région de Guérande, devient un élément essentiel dans les circuits de la navigation hollandaise vers le Nord.

Les ducs de Bretagne ont bien compris l'intérêt de la mer pour l'économie de leur duché et mènent une politique cherchant à développer les activités maritimes⁸. La Bretagne conserve de nombreux avantages après l'union de 1532. Ainsi les navires bretons ne paient-ils pas de droit de traite, ce qui fait que le sel de Bretagne est meilleur marché que celui des provinces françaises voisines⁹.

Alors que les navires du Moyen Âge pouvaient être de grande capacité, la demande se tourne vers des navires de plus faible tonnage à partir du xv^e siècle en raison des difficultés croissantes pour entrer dans les ports. C'est un problème récurrent dans

4. MOLLAT, Michel, « Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du moyen âge », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXVIII, 1948, p. 17.

5. HAUSER, Henri, « Le sel dans l'histoire », *Revue d'économie internationale*, 1927, p. 277.

6. POURCHASSE, Pierrick, « La concurrence entre les sels ibériques, les sels français et le sel anglais sur les marchés du Nord au xviii^e siècle », dans Jean-Claude HOCQUET et Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie : histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 325-337.

7. AGATS, A., *Der Hansische Baienhandel*, Heildelberg, 1904 ; ABRAHAM-THISSE, Simone, « Le commerce des Hanséates de la Baltique à Bourgneuf », dans *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge. Contribution à l'histoire de la navigation*, Nantes, 1988, p. 131-180 ; SARRAZIN, Jean-Luc, « Le paysage portuaire de la Baie à la fin du Moyen Âge », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XCVII, 2019, p. 67-86.

8. DARSEL, Joachim, *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du xviii^e siècle*, éd. présentée par Gérard LE BOUËDEC, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 84. En 1470, le duc François II refuse le collier de l'ordre de Saint-Michel offert par Louis XI dont l'attribution pouvait le conduire à des conflits avec ses voisins car fait-il remarquer : « la Bretagne qui est un pays maritime se conserve par le commerce avec les nations étrangères et qu'il s'exposerait à ruiner son pays si, toutes fois qu'il plairait au roi, il estoit obligé de rompre avec elles » ; TOUCHARD, Henri, « Les brefs de Bretagne », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XXXIV, n° 2, 1956, p. 116-140.

9. MOLLAT, Michel, « Quelques aspects... », art. cité, p. 7.

de très nombreuses villes côtières européennes, même les plus importantes. Le port de l'Écluse qui donne accès à Bruges est « tellement comblé que là où passaient les carques de mille tonneaux, à peine y entrent des navires de 200¹⁰ [tonneaux] ». En conséquence, les marchands ont besoin de navires, légers, maniables, pouvant accéder à tous les ports, vite déchargés et vite repartis. La flotte bretonne, constituée surtout de navires de faible tonnage, correspond parfaitement aux exigences de l'époque. Ce sont de petits bateaux¹¹ aux flancs rebondis pour éviter les inconvénients de l'échouage, très bien adaptés aux conditions géographiques de leur région d'origine où le moindre abri peut recevoir des navires. La nef bretonne du xvi^e siècle ne dépasse pas 80 tonneaux et il n'y a pas de grands navires dans le duché¹².

Les ports français sont naturellement des destinations très fréquentes pour les navires bretons qui sont présents dans tous les ports de la Manche et de l'Atlantique. Tout au long du xv^e siècle, le port de Dieppe reçoit chaque année environ 20 à 25 navires bretons et, plus au nord, il n'y a pas de havres qu'ils ne fréquentent pas¹³. Au cours de la seule année 1477-1478, 168 navires du duché chargés de sel entrent dans le port de Rouen ; ils sont 429 en 1514-1515¹⁴. À La Rochelle, de 1530 à 1539, plus de 50 % des navires affrétés pour l'étranger ont leur port d'attache en Bretagne¹⁵. À Bordeaux, le grand port du vin, plus de la moitié des chargements de vin et de pastel, de 1470 à 1530, sont le fait des Bretons¹⁶.

10. *Id.*, *ibid.*, p. 8.

11. CRAEYBECKX, Jean, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiii^e-xv^e siècles)*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 135, note 242 ; TANGUY, Daniel, « Le cabotage sur les côtes méridionales de la Bretagne à la fin du xv^e siècle », *Bulletin philologique et historique jusqu'à 1610*, 1966, p. 162 ; MOLLAT, Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952, p. 346. Les navires « à carvel » sont différents des navires « à clin », généralement utilisés en Europe du Nord où « les planches de bordage chevauchaient l'une sur l'autre, comme les ardoises d'un toit. » Pour les navires « à carvel », « les planches sont placées l'une au-dessus de l'autre ; cela donne à la coque un extérieur lisse, plus de solidité mais davantage de lourdeur, et impose la nécessité de prendre des précautions pour déhaler le bâtiment. »

12. *Id.*, « Quelques aspects... », art. cité, p. 20 : « Quand Jacques Cartier fut chargé par le roi de recenser les navires de 300 tonneaux, il n'en trouva pas un seul en Bretagne, et l'un de ses compatriotes déclara ne pas en connaître de 200. »

13. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 193.

14. MOLLAT, Michel, *Le commerce...*, *op. cit.*

15. TROCMÉ, Étienne et DELAFOSSE, Marcel, *Le commerce rochelais de la fin du xv^e au début du xvi^e*, Paris, SEVPEN, 1953 ; DELAFOSSE, Marcel, « Marins et marchands bretons à La Rochelle aux xv^e et xvi^e siècles », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXXIII, 1953, p. 53-71.

16. MOLLAT, Michel, « Quelques aspects... », art. cité, p. 16 ; CASSARD, Jean-Christophe, « Les marins bretons à Bordeaux au début du xiv^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 86, n° 3, 1979, p. 379-397.

Les relations avec la Flandre remontent au moins à la première moitié du ^{xv}^e siècle. En 1445, des navires bretons sont repérés à Arnemuiden, principal avant-port d'Anvers qui est le plus grand centre commercial d'Europe à cette époque¹⁷. En 1533-1534, la présence commerciale bretonne s'y affirme d'une manière écrasante avec 815 navires enregistrés contre 112 français¹⁸. Ces navires qui contrôlent le commerce français avec la Flandre viennent de grands ports comme Saint-Malo mais aussi de très petits havres comme l'Aber-Wrac'h, l'Aber-Ildult, Portsall dans le Léon ou Pénérh dans le Vannetais. Au ^{xvi}^e siècle, les navires bretons y apportent surtout des toiles grossières et ramènent quelques denrées alimentaires notamment des harengs, des matières premières (lin, alun), de la quincaillerie, des draps et des toiles de qualité, des objets d'art et du mobilier d'église. Les navires sont au service du négoce international. Ainsi, en 1507, un négociant rouennais affrète un navire de Loctudy pour effectuer une liaison entre Lisbonne et Arnemuiden¹⁹. Au cours de ces mêmes années, un marchand espagnol installé à Anvers, charge une nef de Penmarc'h pour transporter des harengs à « La Rochelle ou à Bordeaux²⁰ ». Selon Émile Coornaert, « la route maritime ne contournait pas la péninsule sans la toucher. Les ports bretons du ^{xv}^e et du ^{xvi}^e siècle ont bénéficié de l'activité florissante du roulage breton à l'exemple du Conquet, escale idéale sur les routes maritimes entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud ». Selon un observateur, qui exagère très certainement les chiffres qu'il donne dans son témoignage, on y aurait compté jusqu'à 2 000 navires à la fin du ^{xvi}^e siècle²¹.

Avant 1450, les Bretons participent très faiblement à l'approvisionnement de la Grande-Bretagne, important acheteur de sel mais surtout de vin²². Seuls la Cornouailles britannique et le Devon sont fréquentés plus régulièrement par les navires du duché. Ensuite, les *Customs Accounts* indiquent qu'ils sont présents dans tous les ports outre-Manche, « surtout dans le secteur sud-occidental, depuis Southampton jusqu'à Bristol²³ ».

Au début du ^{xvi}^e siècle, la flotte bretonne fréquente la mer Baltique. En 1539, au Sund, entre le Danemark et la Suède, sur 30 navires français acquittant le péage, 23 sont bretons. À la fin du siècle, les Roscovites partent en Courlande acheter les graines de lin nécessaires à l'activité toilière bretonne. Un premier navire est

17. UNGER, W. S., « De scheepvaart des Bretons naar de Walchersche reede in de 15^e en 16^e eeuw », *Bijdragen voor Vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde*, 6^e serie, 8, 1929, p. 228.

18. COORNAERT, Émile, *Les Français...*, op. cit., p. 302.

19. UNGER, W. S., « De scheepvaart des Bretons... », art. cité, p. 237.

20. MOLLAT, Michel, « Quelques aspects... », art. cité, p. 15.

21. LE GALLO, Yves (dir.), *Le Finistère de la préhistoire à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1991, p. 215.

22. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, op. cit., p. 88.

23. MOLLAT, Michel, « Quelques aspects... », art. cité, p. 18.

signalé en 1583, un second en 1595 et ensuite Roscoff envoie chaque année deux ou trois navires dans la Baltique jusqu'en 1633, date de leur disparition définitive²⁴.

Nantes est une escale essentielle pour les commerçants des côtes nord de l'Espagne dans leurs navigations le long des côtes atlantiques²⁵. En 1430, l'accord entre le duc Jean V et le souverain de Castille confirme l'importance de ces relations économiques. Ces liens sont renforcés à partir de 1530 avec la création de la « *Contractation* », sorte de confrérie regroupant marchands espagnols de Bilbao et marchands nantais²⁶. Une colonie de négociants espagnols s'installe sur les bords de Loire²⁷. Dès 1466, il y aurait un quartier breton à San Lucar de Barrameda²⁸. En 1554-1557, sur 225 navires sortant de Nantes pour l'Espagne et le Portugal, Jean Tanguy recense 152 navires bretons pour 41 ibériques, la majorité ayant son port d'attache en Basse-Loire (141)²⁹. « Encore en 1580, à en croire un Hollandais, plus de cent bateaux bretons auraient mouillé devant Lisbonne³⁰ ».

Les guerres d'Italie auraient amené des Bretons en Méditerranée où ils auraient pratiqué la piraterie³¹. Cependant, le commerce ne semble pas suivre et, en 1500, des Bretons interrogés sur Venise répondent qu'ils « n'ont guère navigué en ce pays³² ». Il faut attendre la fin du xvi^e siècle pour voir leurs navires en Méditerranée³³. Certains historiens expliquent que les Bretons préférèrent éviter la course barbaresque et concentrent leurs activités vers des régions plus paisibles³⁴.

Les Bretons ne se contentent pas des mers bordières de l'Europe et s'engagent très tôt dans la grande aventure transatlantique. Le pilote dieppois Pierre Crignon

24. TANGUY, Jean, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du 16^e au 18^e siècle*, Rennes, Apogée, p. 30. Sur les comptes du Sund : <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/over-het-project/str-online>

25. HILARIO CASADO, Alonso, « Le commerce des marchandises de Bretagne avec l'Espagne au xvi^e siècle », *Annales des Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 107, n° 2, 2000, p. 29-50.

26. TANGUY, Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du xvi^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1956, p. 72 ; PRIOTTI, Jean-Philippe, « Nantes et le commerce atlantique : les relations avec Bilbao au xvi^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 100, n° 3, 1993, p. 280.

27. *Id.*, « Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie, 1560-1580) », dans Jean-Philippe PRIOTTI et Guy SAUPIN, *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (xv^e-xviii^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 75.

28. MOLLAT, Michel, « Quelques aspects... », art. cité, p. 16.

29. TANGUY, Jean, *Le commerce du port de Nantes...*, *op. cit.*, p. 75.

30. COORNAERT, Émile, « Les relations commerciales... », art. cité, p. 12.

31. BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2 vol., Paris, Armand Colin, 1966, t. I, p. 551.

32. MOLLAT, Michel « Quelques aspects... », art. cité, p. 10.

33. BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, t. I, p. 552 ; DELUMEAU, Jean, *L'alun de Rome xv^e-xix^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 241.

34. Arch. dép. Finistère, 245 G 36.

attribue aux Malouins la découverte de l'île du Cap-Breton en 1504³⁵. Dès la première décennie du xvi^e siècle, les archives attestent que des navires de petits ports de la côte nord de la Bretagne fréquentent les bancs de morue de Terre-Neuve. En 1514, les moines de l'abbaye de Beauport, près de Paimpol, sont en conflit avec les pêcheurs de l'île Bréhat à qui ils réclament un droit de pêche de 18 deniers pour les poissons pris par ceux-ci « tant à la côte de Bretagne, la Terre Neufve, Islandre qu'ailleurs³⁶ ». Selon André Lespagnol, c'est au plus tard dans la seconde décennie du xvi^e siècle que Saint-Malo se lance dans la pêche à la morue en Amérique septentrionale et, dès les années 1530, l'économie morutière malouine est déjà bel et bien en place. Plus au sud, trois navires de Pempoul sont coulés au Brésil, dans la baie de Tous-les-Saints en 1527³⁷. Le choix de Jacques Cartier pour mener une expédition d'exploration en Amérique du Nord avec Saint-Malo comme port d'armement est une preuve du rôle que jouait déjà le port breton dans les relations transatlantiques³⁸. Cette première expédition centrée sur l'exploration de l'embouchure du Saint-Laurent sera suivie de deux autres voyages de découverte et de colonisation en 1535 et en 1541³⁹.

De nouvelles activités maritimes (seconde moitié du xvi^e-xviii^e siècle)

Après cette période de gloire, la seconde moitié du xvi^e siècle est difficile pour le cabotage breton. Les tonnages des navires augmentent en raison des progrès techniques et des aménagements portuaires. Les Hollandais construisent des navires plus gros (200-300 tonneaux), ayant un tirant d'eau relativement faible et pouvant fonctionner avec un nombre réduit de matelots. Les marchands des Provinces-Unies installent dans tous les ports d'importance des commissionnaires, souvent des membres de leurs propres familles, qui ont pour but de rassembler à l'avance le fret nécessaire pour les navires et de collecter l'information sur le fonctionnement des marchés⁴⁰. Parallèlement, La Baltique devient le centre d'approvisionnement en matières premières de l'Europe occidentale, marchandises pondéreuses qui nécessitent des

35. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2nde éd., Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1997, p. 236.

36. Arch. dép. Côtes d'Armor, H 69, abbaye de Beauport.

37. LA RONCIÈRE, Charles de, *Histoire de la marine française*, t. III, Paris, Plon-Nourrit, 1906, p. 279.

38. BIGGAR, Henry Percival, *Les précurseurs de Jacques Cartier, 1497-1534*, Ottawa, Archives publiques du Canada, 1913, p. 42.

39. LITALIEN, Raymonde, *Les explorateurs de l'Amérique du Nord 1492-1795*, Sillery, Septentrion, 1993, p. 71 sq.

40. POURCHASSE, Pierrick, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au xviii^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.

navires de grande capacité. Grâce à une excellente organisation de leur navigation qui réduit au maximum les temps passés dans les ports, la marine de commerce hollandaise a des coûts de revient très bas et l'emporte sur ses concurrents. La demande exige désormais des navires de type hollandais et les petits bateaux bretons pouvant s'abriter dans les criques et les anses de la province ne sont plus adaptés.

Le contexte politique de la période a également affaibli la navigation bretonne. Ainsi les guerres de la Ligue, entre 1589 et 1598, conduisent-elles à une guerre de course qui perturbe les circulations maritimes. Les ports bretons, à l'exception de Brest, ont choisi le parti de la Ligue contre le roi et leurs navires sont systématiquement chassés par les corsaires protestants, anglais et rochelais⁴¹. Le port de Penmarc'h, qui était l'un des ports bretons les plus actifs dans la première moitié du xvi^e siècle, est complètement ruiné après avoir été pillé par La Fontenelle en 1596. À ceci, s'ajoute, depuis l'annexion du duché, le développement d'une économie nationale qui cherche à relier plus étroitement la Bretagne à la France et qui favorise le développement de certains grands ports comme Saint-Malo ou Nantes au détriment des petits ports comme Penmarc'h, isolé à l'extrémité de la péninsule bretonne. La politique royale ne s'intéresse d'ailleurs guère aux questions maritimes et cherche surtout à satisfaire ses ambitions terrestres.

Une question se pose naturellement : pourquoi les Bretons ne se sont-ils pas adaptés aux nouvelles conditions du transport maritime de la fin du xvi^e siècle ? Henri Touchard écrit en parlant de la prospérité bretonne du xv^e siècle : « Le marin est plus actif que le marchand dont le rôle n'est essentiel que pour un produit d'intérêt économique limité : le sel⁴² ». Pour le siècle suivant, Jean Tanguy constate la même chose en indiquant que les Bretons ont été des marins beaucoup plus que des marchands. Sur les 160 habitants de Penmarc'h recensés à Anvers entre 1498 et 1585, un seul exerce la profession de marchand⁴³. Les petits commerçants bretons sont restés à un niveau modeste pré-capitaliste, n'adoptant que très lentement les nouvelles techniques commerciales comme la lettre de change ou la comptabilité en partie double. Cette modestie ne leur a pas permis d'accumuler un capital important. Ainsi, les réserves financières du monde des affaires de la province sont-elles beaucoup trop réduites et dispersées pour répondre aux investissements nécessaires à la construction de nouveaux navires ou au développement de réseaux internationaux⁴⁴, contrairement à leurs concurrents hollandais qui disposent

41. AUGERON, Mickaël, *Les corsaires de Dieu. Les huguenots et la guerre maritime dans la seconde moitié du xvi^e siècle*, dactyl., mémoire d'habilitation à diriger des thèses (HD), Michel BERTRAND et Didier POTON (dir.), Université de Toulouse, 2015.

42. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, op. cit., p. 224.

43. *Histoire de la Bretagne et des pays celtiques*, Morlaix, Skol Vreizh, 1980, p. 8.

44. LESPAGNOL, André et TANGUY, Jean, « Penmarc'h, port européen aux xiv^e-xvi^e siècles. Réflexions sur un destin problématique », dans *Le pays bigouden à la croisée des chemins*, actes du colloque de Pont-L'Abbé, septembre 1992, *Cap Caval*, supplément spécial au n° 17, 1993, p. 85-86.

avec Amsterdam du plus grand marché capitalistique européen aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles. Au Croisic, selon Alain Gallicé, les bases financières limitées n'ont pas permis aux marchands d'accéder au statut de marchands internationaux⁴⁵. Seuls, les négociants de Saint-Malo s'adaptent aux nouvelles conditions de l'économie maritime en commerçant les productions de l'hinterland breton tout en bénéficiant de la fonction d'entrepôt de leur port et connaissent une période de grande prospérité aux ^{xvii}^e et au début du ^{xviii}^e siècle comme le montrent les travaux de Jean Delumeau et d'André Lespagnol⁴⁶.

Cependant, la fin de l'âge d'or du cabotage breton ne signifie pas la fin des activités maritimes de la flotte bretonne qui, si elle est désormais peu active sur les routes du Nord, reste très présente dans le cabotage national. Cette activité plus locale, qui n'avait guère fait l'objet de recherches jusqu'à une date récente, est désormais bien connue notamment grâce aux travaux de Gérard Le Bouëdec⁴⁷ et de ses étudiants de l'université de Bretagne-Sud à Lorient mais aussi de recherches lancées par les autres universités bretonnes. La Bretagne est ainsi le premier débouché pour le vin de Bordeaux pour la consommation de la province mais aussi pour la redistribution vers les marchés ultramarins, notamment le marché asiatique⁴⁸. Les flottes de service de la côte léonarde et du golfe du Morbihan se chargent des transports entre l'Aquitaine et les ports bretons. À l'embouchure de la Loire, le grand commerce nantais donne naissance à un véritable complexe portuaire incluant les multiples havres de l'estuaire mais aussi tous les petits ports de la côte sud de la Bretagne jusqu'à Lorient⁴⁹. Les flottilles de service de Rhuy et des îles du golfe du Morbihan dominent aux entrées de Nantes⁵⁰. Dans le Léon, Landerneau est un port très actif au cabotage avec les côtes atlantiques jusqu'à Bilbao au Pays basque dans le but de ravitailler l'arsenal de la Marine à Brest⁵¹.

45. GALLICÉ, Alain, « Les marchands marins du Croisic (vers 1450-1540) », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXXI, 2003, p. 201.

46. DELUMEAU, Jean, « Le commerce malouin à la fin du ^{xvii}^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1959, p. 263-286 ; LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*

47. LE BOUËDEC, Gérard, « La Compagnie des Indes et le cabotage atlantique au ^{xviii}^e siècle », *Bulletin de la Société d'histoire moderne et contemporaine*, n° 1-2, 1997, p. 140-167 ; *Id.*, « Le cabotage sur la façade atlantique au ^{xviii}^e siècle », dans Denis WORONOFF, *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France (CEHEFF), 1987, p. 53-83 ; *Id.*, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles », dans Gérard LE BOUËDEC, François CHAPPÉ (dir.), *Pouvoirs et littoraux du ^{xv}^e au ^{xx}^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, p. 383-394.

48. KIMIZUKA, Hiroyasu, *Bordeaux et la Bretagne au ^{xviii}^e siècle. Les routes du vin*, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 319.

49. MICHON, Bernard, *Le port de Nantes au ^{xviii}^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

50. *Id.*, *ibid.*, p. 333.

51. THOMIN, Jean-Pierre, *Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845). L'élite négociante de Landerneau face aux défis*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Philippe JARNOUX (dir.), Université de Bretagne occidentale, Brest, 2016. À paraître aux Presses universitaires de Rennes en 2023.

La pêche est un autre moteur économique de la province. Au XVIII^e siècle, l'apparition des fabriques de sardines pressées sur la côte sud de la Bretagne fait entrer la région dans le monde de la proto-industrialisation⁵². Le nombre de chaloupes passe de 300 en 1698⁵³ à 1500 en 1767⁵⁴. Le développement de cette activité et l'importance que prennent les négociants dans la fourniture des produits nécessaires à la pêche comme la rogue⁵⁵ et la commercialisation des sardines conduisent à la concentration de la pêche sardinière dans trois centres principaux : Douarnenez, Concarneau et Belle-Île. L'invention de l'appertisation au début du XIX^e siècle est le point de départ d'une formidable expansion industrielle qui va bouleverser la vie économique et sociale de toute la province⁵⁶. La seconde pêche d'importance en Bretagne est celle de la morue en Atlantique Nord⁵⁷. Le plus important port français à pratiquer cette activité vers les côtes américaines est Saint-Malo, remarquablement étudié par André Lespagnol⁵⁸. Les retours de morue sèche de Terre-Neuve vers la Méditerranée renforcent la présence malouine dans le sud de l'Europe où les navires du port breton étaient déjà très présents grâce à l'exportation des toiles bretonnes à Cadix⁵⁹. Au XVIII^e siècle, l'Espagne importe 98 à 99 % du total de la production des créées en période normale⁶⁰. À partir du grand port andalou, les navires malouins se chargent des circuits des retours d'argent vers la France mais aussi vers Amsterdam et Gênes. Lors de la guerre de Succession d'Espagne, les négociants de Saint-Malo s'engagent dans les circuits interlopes qui les amènent à fréquenter

52. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000.

53. JARNOUX, Philippe, POURCHASSE, Pierrick, AUBERT, Gauthier, *La Bretagne de Louis XIV. Mémoires de Colbert de Croissy (1665) et Béchameil de Nointel (1698)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes / Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2016.

54. ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons*, *op. cit.*

55. POURCHASSE, Pierrick et TREBBI, Marco, *Le commerce de la rogue. Norvège-Bretagne 1658-1914*, Bergen, Det Hanseatiske Museum og Schøtstuene (Le musée de la Hanse et Schøtstuene), 2013.

56. LE BOULANGER, Jean-Michel, *Douarnenez, de 1800 à nos jours : essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000 ; DUBOIS, Xavier, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne Sud au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004 ; FICHO, Jean-Christophe, « La fabrication des filets et leurs améliorations chez les pêcheurs sardiniers bretons (1850-1930) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 127, n° 3, 2020, p. 154-157.

57. LA MORANDIÈRE, Charles de, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, 3 vol., Paris, Maisonneuve et Larose, 1962 ; TURGEON, Laurier, « Le temps des pêches lointaines : permanences et transformations (vers 1500-vers 1850) », dans Michel MOLLAT, *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987 ; BRIÈRE, Jean-François, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Québec, Éditions Fides, 1990.

58. LESPAIGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 235-306.

59. *Id.*, *ibid.*, p. 403-494.

60. TANGUY, Jean, *Quand la toile va...*, *op. cit.*

les côtes américaines de l'océan Pacifique⁶¹. Lors du conflit, les navires malouins sont les premiers bâtiments français à réaliser des tours de monde (ce ne sont donc pas les navires de Bougainville comme il est traditionnellement admis qui sont les premiers à avoir effectué le premier tour du monde français)⁶².

Le xvii^e siècle peut ainsi être considéré comme un âge d'or pour Saint-Malo. Dès les premières années du siècle, les marchands malouins s'intéressent aux routes asiatiques pour s'immiscer dans le riche commerce des épices⁶³. Saint-Malo n'est pas l'unique port breton à participer au grand commerce outre-mer qui prend une énorme expansion à partir du xvii^e siècle. La Compagnie des Indes, fondée en 1664 par Colbert et qui s'installe à Lorient en 1666, a fait l'objet de très nombreux travaux, notamment ceux de Philippe Haudrère⁶⁴. Des recherches récentes ont ouvert de nouveaux champs historiographiques sur les premières compagnies⁶⁵, sur le commerce asiatique⁶⁶, sur la vie des Français en Asie⁶⁷, sur les administrateurs de la Compagnie⁶⁸, sur les missions religieuses⁶⁹, sur la diffusion des produits asiatiques

61. DAHLGREN, Erik Wilhelm, *Les relations commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique (commencement du xviii^e siècle)*. t. I, *Le commerce de la mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris, Champion, 1909.

62. *Le Grand Dauphin* réalise deux fois cet exploit entre 1711 et 1717.

63. NASSIET, Michel, « Le premier voyage des Malouins à Sumatra », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXIV, 1996, p. 229-238 ; LELIÈVRE, Guillaume, « La course aux épices : Malouins et Vitréens dans l'Océan Indien au début du xvii^e siècle », dans *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 125, n° 3-2018, p. 247-284.

64. WEBER, Henri, *La Compagnie française des Indes 1604-1675*, Paris, Rousseau, 1904 ; KAEPPÉLIN, Paul, *Les origines de l'Inde française. La Compagnie des Indes orientales et François Martin. Étude sur l'histoire du commerce et des établissements français dans l'Inde sous Louis XIV, 1664-1719*, Paris, Challamel, 1908 ; HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes au xviii^e siècle*, 2 vol., 2^{de} éd., Paris, Les Indes savantes, 2005 ; *Id.*, *La Bourdonnais. Marin et aventurier*, Paris, Éditions Desjonquères, 1991.

65. LELIÈVRE, Guillaume, *La préhistoire de la Compagnie des Indes orientales 1601-1622. Les Français dans la course aux épices*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2021 ; MÉNARD-JACOB, Marie, *La première Compagnie des Indes. Apprentissages, échecs et héritage. 1664-1704*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.

66. SCHOPP, Susan, *Sino French trade at Canton (1698-1842)*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2020.

67. DOUDIC, Kevin, *L'Inde vécue. De l'objet à la société, les Français à Pondichéry (1700-1778)*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Gérard LE BOUËDEC (dir.), Université Bretagne-Sud, Lorient, 2016.

68. HEIJMANS, Élisabeth, *The agency of empire : connections and strategies in French overseas expansion (1686-1746)*, Leiden, Brill, 2020.

69. HIET-GUIHUR, Évelyne, *Le voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions étrangères*, thèse dactyl., thèse de doctorat en histoire, Gérard LE BOUËDEC (dir.), Université Bretagne-Sud, Lorient, 2011 ; *EAD.*, « Les réseaux asiatiques et les missionnaires vannetais de la Société des Missions étrangères de Paris au xviii^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 116, n° 3, 2009, p. 23-42.

en Bretagne⁷⁰. Toujours dans le commerce ultramarin, Nantes est l'un des ports français les plus actifs dans les activités coloniales avec les Caraïbes⁷¹. C'est également le premier pour la traite négrière atlantique⁷², activité qui a également touché de nombreux autres ports bretons⁷³. La Bretagne représente environ 54,8 % des 3 321 expéditions négrières françaises : Nantes (1 427), Saint-Malo (216), Lorient (156), Vannes (12), Brest (7), Morlaix (2) et Saint-Brieuc (1). Le commerce négrier a fait l'objet de très nombreuses recherches depuis les travaux pionniers de Jean Mettas⁷⁴ et Serge Daget⁷⁵ dans les années 1980 jusqu'à nos jours avec l'association nantaise « Les Anneaux de la Mémoire » qui publie chaque année depuis près de 20 ans des articles sur la traite négrière et l'esclavage⁷⁶. Au retour d'Amérique, après leur arrivée sur les quais nantais, les produits exotiques, notamment le sucre et le café, sont réexportés, tout particulièrement vers le Nord⁷⁷, mais aussi commercialisés en France ou à l'intérieur de la Bretagne⁷⁸.

Les travaux pionniers d'André Lespagnol sur les élites malouines montrent que le monde négociant breton s'est finalement adapté aux nouvelles conditions économiques, a manifesté un grand dynamisme et s'est ouvert à toutes les opportunités commerciales

70. MARGOLINE-LOT, Eugénie, « Les pacotilles et les circuits parallèles de distribution des cotonnades en Bretagne au XVIII^e siècle », dans : *Le goût de l'Inde*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 64-73 ; EAD., *Les pacotilles d'indiennes, la boutique et la mer. Organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII^e siècle*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Gérard LE BOUËDEC (dir.), Université Bretagne-Sud, Lorient, 2014.

71. TANGUY, Marion, *L'essor d'un port Atlantique connecté : Nantes et le commerce des îles de l'Amérique durant le règne de Louis XIV (1661-1697)*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2014 ; ROBLIN, Laurent, *Le commerce de la mer : Nantes 1680-1730*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Jean MEYER (dir.), Université de Paris IV, Paris, 1987 ; MEYER, Jean, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, 2^{de} éd., Paris, Éditions de l'EHESS, 1999.

72. MARTIN, Gaston, *Nantes au XVIII^e siècle : l'ère des négriers (1717-1774)*, Paris, Felix Alcan, 1931 ; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des noirs*, Paris, Hachette, 1998 ; *Les ports et la traite négrière. Cahiers des anneaux de la mémoire*, n° 10, 2007.

73. ROMAN, Alain, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001 ; HRODEJ, Philippe et POURCHASSE, Pierrick, « Brest et la traite négrière », *Cahiers des anneaux de la mémoire*, n° 11, 2007, p. 57-71 ; NICOLAS, Brigitte, « Lorient, port de traite de la Compagnie des Indes », *ibid.*, p. 83-100 ; ANDRÉ, Patrick, « Vannes et la traite des Noirs au XVIII^e siècle », p. 103-115.

74. METTAS, Jean, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, tome 1 : Nantes, 1978, tome 2 : ports autres que Nantes, 1984.

75. RENAULT, François et DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris Karthala, 1985 ; DAGET, Serge, *La traite des Noirs*, Rennes, Ouest-France, 1990.

76. <https://www.anneauxdelamemoire.org/>

77. TREUTLEIN, Gerhard, *Schiffart und Handel zwischen Nantes und dem europäischen Norden von 1714 bis 1744*, dactyl, thèse de doctorat, Heidelberg, 1970.

78. VILLERET, Maud, *Le goût de l'or blanc*, Rennes-Tours, Presses universitaires de Rennes / Presses universitaires François Rabelais, 2017 ; SCUILLIER, Sklaerenn, *Le commerce alimentaire dans l'ouest de la France au XVIII^e siècle : territoires, pratiques, acteurs*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Annie ANTOINE (dir.), Université de Rennes 2, 2015.

qui s'offraient à lui. C'est également le cas dans de nombreux autres ports même ceux de seconde importance qui cherchent à profiter de l'expansion commerciale que ce soit au cabotage, à la pêche ou au commerce colonial⁷⁹. Comme toutes les régions où se développe une activité maritime, la Bretagne reçoit des étrangers dès la fin du Moyen Âge. À l'époque moderne, la plupart des opérations commerciales s'effectuent à la commission et, comme l'on se méfie plus des inconnus que de ses propres concitoyens, les négociants étrangers envoient leurs compatriotes dans les villes où ils ont des activités commerçantes. Il n'est pas un port ouvert, même très épisodiquement, au commerce maritime européen qui ne possède pas un ou plusieurs négociants étrangers à l'exemple de Morlaix, de Quimper ou du Croisic⁸⁰.

La demande en main-d'œuvre des métiers de la mer offre des opportunités à une population rurale pauvre qui forme les équipages au long cours et au cabotage, comme à ceux de la Marine⁸¹. Il y a une véritable « explosion » des effectifs de marins entre le ^{xvii}e et le ^{xx}e siècles (en 1887, trois inscrits maritimes sur quatre sont bretons). Nombre d'entre eux sont paysans notamment les matelots de la pêche et du cabotage, la pratique de la pluriactivité étant une composante indispensable à l'économie de subsistance des sociétés littorales⁸². Les autorités contrôlent avec

79. PINEAU-DEFOIS, Laure, *Les grands négociants nantais du dernier tiers du ^{xviii}e siècle : capital hérité et esprit d'entreprise (fin ^{xvii}e-début ^{xx}e siècle)*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2008 ; AUDRAN, Karine, *Les négoces portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire, bilan et stratégies : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, dactyl., thèse de doctorat en histoire, Gérard LE BOUËDEC (dir.), Université Bretagne-Sud, Lorient, 2007.

80. TANGUY, Jean, « La colonie anglaise de Morlaix à la fin du ^{xvii}e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXX, 2002, p. 149-161 ; POURCHASSE, Pierrick, « Les communautés marchandes de l'Europe du Nord dans les ports bretons au ^{xviii}e siècle », dans Elsa CARRILLO-BLOIN (dir.), *Le monde en Bretagne, la Bretagne dans le monde. Voyages, échanges et migrations*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 2006, p. 79-101 ; SAUPIN, Guy, « Les Hollandais à Nantes (1650-1670) », dans Pieter Cornelis EMMER, Didier POTON de XAINTRAILLES, François SOUTY (dir.), *Les Pays-Bas et l'Atlantique 1500-1800*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009 ; CROIX Alain, *Nantais venus d'ailleurs. Histoire des étrangers à Nantes des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2007. À ces travaux récents, il est nécessaire d'ajouter les publications anciennes mais très documentées de Jules Mathorez (MATHOREZ, Jules, *Les étrangers en France sous l'Ancien Régime*, Paris, librairie ancienne Édouard Champion, 1919 ou encore *Id.*, « Notes sur la colonie hollandaise de Nantes », *Revue du Nord*, février 1913).

81. LE BOUËDEC, Gérard, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest-France, 1999 ; BERTHO, Catherine, « Population maritime et population rurale en Bretagne au ^{xviii}e siècle : l'exemple de la presqu'île de Rhuys », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 84, n° 2, 1977, p. 391-421 et p. 577-589 ; BOUYER, Murielle, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au ^{xviii}e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

82. LE BOUËDEC, Gérard, « La pluriactivité dans les sociétés littorales ^{xvii}e-^{xix}e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 109, n° 1, 2002, p. 61-90 ; PLOUX, François (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (xv^e-^{xx}e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004 ; CHARPENTIER, Emmanuelle, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au ^{xviii}e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013 ; LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer dans le Trégor du ^{xviii}e siècle*, thèse de doctorat en histoire, Claude NIÈRES (dir.), Université de Rennes 2, 2000.

grande attention cette main-d'œuvre dont elle a besoin pour sa marine de guerre au moyen de l'inscription maritime⁸³. Les constructions navales, activités très présentes le long des côtes et à l'embouchure des rivières, n'ont malheureusement pas fait l'objet de nouvelles recherches depuis les travaux pionniers de Timothy Le Goff et Jean Meyer⁸⁴.

L'historiographie des activités maritimes en Bretagne à l'époque moderne est ainsi un domaine de recherche d'un grand dynamisme. L'âge d'or du xv^e et du xvi^e siècle a donné lieu aux travaux remarquables d'Henri Touchard et Jean Tanguy. Aux siècles suivants, confronté à de nouvelles conditions économiques qui ont fortement affecté son activité de cabotage, la Bretagne est cependant restée une grande région maritime comme le montre la grande prospérité de Saint-Malo au xvii^e siècle étudiée par André Lespagnol ou l'ouverture sur le monde du xviii^e siècle, les activités locales se maintenant à un très haut niveau. Si, au cours des années 1970 à 1990, l'intérêt des historiens était plutôt centré sur les grands trafics internationaux et l'histoire des grands ports, de nouveaux domaines d'étude ont fait l'objet de travaux très novateurs comme le cabotage à différentes échelles, la pêche, les petits ports, les sociétés littorales et la pluriactivité⁸⁵,... L'histoire maritime fait désormais partie des grands thèmes de recherche des universités et des historiens s'intéressant à l'histoire de la Bretagne.

Pierrick POURCHASSE

Professeur émérite d'histoire moderne

Université de Bretagne occidentale-Centre de recherche bretonne et celtique

83. HENWOOD, Philippe, « La Bretagne maritime aux xviii^e et xix^e siècles », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXIV, 1987, p. 65-113.

84. LE GOFF, Timothy et MEYER, Jean, « La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788 », *Annales de Bretagne*, t. 75, n° 2, 1968, p. 345-369 et 1969, t. 76, n° 2-3, p. 433-443 ; THOMAS-LACROIX, Pierre, « Les constructions et les ventes de navires dans les amirautés de Vannes et Lorient au xviii^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XLIX, 1969, p. 71-111 ; NIÈRES, Claude, « Les constructions de bateaux en Bretagne au xviii^e siècle : l'influence de la présence de la Royale », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXV, 1987, p. 129-138.

85. LEVASSEUR, Olivier, « Les aménagements du port et de la rivière de Tréguier au xviii^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXVI, 1998, p. 111-156 ; GUILLEVIC-DESBOIS, Catherine, « Le commerce alréen et ses acteurs au xviii^e siècle : la menace d'une décadence », *ibid.*, t. LXXVIII, 2000, p. 93-105 ; HUCK, Thierry, « Le cabotage en baie de Cancale à travers les registres des bureaux de l'amirauté de Saint-Malo au xviii^e siècle », *ibid.*, t. LXXXVIII, 2011, p. 81-97.

RÉSUMÉ

La marine bretonne connaît son âge d'or du milieu du ^{xv}^e à la seconde moitié du ^{xvi}^e siècle. La flotte du duché fréquente toutes les mers bordières européennes et, dès le début du ^{xvi}^e siècle participe aux navigations outre-Atlantique. Cet âge d'or a fait l'objet de très nombreuses recherches tout comme l'histoire des grands ports ou des grands trafics internationaux aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles. Les travaux sur les trafics et la vie maritime locale qui étaient plus ou moins négligés font l'objet de très nombreuses recherches depuis une vingtaine d'années. Le cabotage à différentes échelles, la pêche, les activités des petits ports, les sociétés littorales et la pluriactivité des populations côtières... font désormais partie des grands thèmes de recherche des universités et des historiens s'intéressant à l'histoire de la Bretagne.

VOLUME I

Le congrès de Rennes

Alain CROIX – Soixante années d'histoire en Bretagne

Bruno ISBLED – La Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 1920-2021

Françoise MOSSER – Entre érudition et convivialité : souvenirs de la SHAB il y a cinquante ans

Pierre-Yves LAMBERT – La philologie celtique à Paris depuis un siècle

Ronan CALVEZ – Une présence, en creux : la langue bretonne dans les *Bulletins de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne* (1920-1974)

Anne VILLARD-LE TIEC, Myriam LE PUIL-TEXIER, Théophane NICOLAS – Les apports récents de l'archéologie sur les Gaulois, vus à travers les pratiques funéraires armoricaines

André Yves BOURGÈS – De M^{re} Duchesne à la Vallée des saints : un siècle d'avatars hagiologiques en Bretagne (1920-2020)

Magali COUMERT – Les migrations bretonnes et britanniques au haut Moyen Âge, un siècle de questionnements

Florian MAZEL – La « réforme grégorienne » en Bretagne entre Église, religion et société : les avatars historiographiques d'une vieille question

Michel NASSIET – La recherche historique sur Anne de Bretagne

Dominique LE PAGE – Union et intégration de la Bretagne à la France, de l'État breton au début du règne de Louis XIV : historiographie et débats

Philippe HAMON – Les guerres de Religion en Bretagne (1560-1598) : tempête dans un âge d'or ? Jeux d'échelle historiographiques

Pierrick POURCHASSE – Les activités maritimes de la Bretagne à l'époque moderne

Olivier CHALINE – La Bretagne et la frontière maritime d'État

Gauthier AUBERT – Vive le roi sans l'absolutisme ? Un siècle d'histoire de la monarchie absolue en Bretagne (1920-2020)

Philippe JARNOUX – Un « âge d'or » ? Regards historiographiques sur la société bretonne des Temps modernes

Solenn MABO – La Révolution en Bretagne trente ans après le Bicentenaire : une question toujours vivante ?

Christian BOUGEARD – L'historiographie de la Seconde Guerre mondiale en Bretagne : construction, champs, enjeux

Yvon TRANVOUEZ – Essor et déclin d'une historiographie régionale : l'histoire religieuse de la Bretagne contemporaine (1985-2021)

Isabelle GUÉGAN, Brice RABOT – L'histoire rurale de la Bretagne depuis un siècle

VOLUME II

Gwyn MEIRION-JONES, Michael JONES – Deux chercheurs gallois sur le terrain breton. Un demi-siècle d'aventures

Daniel LE COUÉDIC – Un siècle d'urbanisme à la mode de Bretagne

Jacqueline SAINCLIVIER – Les femmes dans les sociétés historiques de Bretagne

Sébastien CARNEY – Le roman national des nationalistes bretons (1921-aujourd'hui)

Philippe GUIGON – Le « A » de SHAB : « archéologie » ou « amnésie » ?

Yann CELTON – Un type clérical, les prêtres érudits. L'exemple des clercs historiens et historiens de l'art en Bretagne au XX^e siècle

Thierry HAMON – Un siècle de recherches en histoire du droit breton (1920-2021)

Cyprien HENRY – Les sociétés historiques et l'édition des sources en Bretagne au XX^e siècle

Manon SIX – L'histoire de Bretagne au Musée de Bretagne

Jean-Luc BLAISE – Table ronde. Les sociétés historiques et la protection du patrimoine, hier et aujourd'hui

(participants : Christine JABLONSKI, Michèle Le Bourg, Solen PERON, Alain PENNEC, Christophe MARION)

Pascal ORY – Conclusions

Denise DELOUCHE – Vingt-cinq ans d'expositions et de publications en Bretagne sur la peinture

Isabelle BAGUELIN, Cécile OULHEN, Hervé RAULET, Xavier de SAINT CHAMAS – La Conservation régionale

des Monuments historiques de Bretagne : dix ans d'activités

COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Publications des sociétés historiques de Bretagne en 2021

40 € (pour les 2 volumes)



SHAB

FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES DE
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE BRETAGNE