

Les relations entre les ports de Roscoff-Morlaix et la Baltique (xvi^e-xix^e siècle)

Les historiens intéressés par le commerce du Nord de l'Europe ont, à leur service, une source d'une qualité exceptionnelle avec les livres de la douane du Sund. Entre 1429 et 1857, tous les navires qui sortent ou entrent en Baltique doivent relâcher à Elseneur, au Danemark, pour acquitter un péage. Les douaniers chargés de la perception de la taxe tiennent des livres où sont mentionnés divers renseignements sur le capitaine, l'origine du navire ainsi que des informations sur les marchandises transportées. Théoriquement, aucun navire ne peut échapper à la douane qui est sous la surveillance de la forteresse d'Elseneur et d'une frégate qui navigue en permanence dans le détroit. Toutes les informations contenues dans les livres de la douane ont été récemment numérisées et sont désormais disponibles dans une base de données¹. À partir de cette source, maintenant accessible dans sa totalité, nous allons nous intéresser aux relations entre les ports de Roscoff et de Morlaix avec la Baltique².

Les navires léonards en Baltique

Entre 1583 et 1853, 87 navires de Roscoff et 41 navires de Morlaix font un voyage en Baltique. Le premier, dont le capitaine est François de Langeney (ou de Lamey), de Roscoff, et qui est chargé de sel passe Elseneur le 5 juin 1583 et repasse vers l'ouest le 18 juillet avec une cargaison de brai et de goudron³. Il faut ensuite attendre plus de dix ans (1595) pour revoir un navire roscovite au-delà des détroits

1. <https://www.soundtoll.nl/>

2. Les douaniers écrivent phonétiquement les noms, et les déclarations des capitaines sont parfois très difficiles à interpréter. De plus, la base de données n'est pas exempte d'erreurs. Ainsi plusieurs navires sont enregistrés à destination de La Rochelle alors qu'en réalité ils viennent à Roscoff. De la même manière, plusieurs déclarations donnent de mauvais ports d'attache. Dans cet article, nous avons retenu uniquement les navires dont les déclarations ne nous semblent pas poser de problèmes particuliers.

3. Ce navire breton a bien été repéré par Jean Tanguy mais n'est pas chargé de graines de lin à son retour vers la France. TANGUY, Jean, *Quand la toile va*, Rennes, Apogée, 1994, p. 30.

danois. En cette fin du xvi^e siècle, les armateurs morlaisiens s’intéressent également aux échanges avec la Baltique. Un premier navire, capitaine Jan Diwong (ou During), y vient charger de la graine de lin en août 1597. Particularité de ces voyages, les navires de Roscoff naviguent souvent en binôme vers le nord. Ainsi, le 13 mai 1596, André Lanne et François Busoc passent ensemble le détroit danois, vont à Dantzig et repassent la douane d’Elseneur le 11 juin 1596.

	Navires de Roscoff	Navires de Morlaix
1597-1633	81	19
1634-1800	4	5
1800-1853	2	17
Total	87	41

Tableau 1 – Nombre de navires de Roscoff et de Morlaix en Baltique (1559-1853)

Comme l’avait remarqué Jean Tanguy dans ses recherches sur les toiles bretonnes, les navires léonards disparaissent de la Baltique après 1633 et n’apparaissent plus que très épisodiquement au cours du xviii^e siècle. Il faut attendre le second quart du xix^e siècle pour voir à nouveau la flotte bretonne passer le détroit du Sund.

	Navires de Roscoff	Navires de Morlaix
Navires sur lest (vides)	46	9
Sel	19	1
Sel espagnol	2	
Vin	3	
Vin espagnol	1	
Divers	3	3
Inconnu	7	6
Total	81	19

Tableau 2 – Chargement des navires de Roscoff-Morlaix à destination de la Baltique (1583-1633)

Plus de la moitié des navires des deux ports léonards entrent en Baltique à vide ce qui est fréquent à l’époque mais pose naturellement un problème de rentabilité. De plus ceux qui ont dans leurs cales du vin ou des marchandises diverses (raisins, amandes, gingembre, cerises, figues, cannelle...) n’ont que de très petites quantités de ces produits. Ainsi, alors que la Baltique est une grande zone importatrice de sel de l’embouchure de la Loire depuis le Moyen Âge⁴, il est paradoxal que la plupart de navires bretons passent le détroit du Sund à vide. Les armateurs léonards semblent cependant avoir progressivement construit des relations commerciales avec

4. ABRAHAM-THISSE, Simonne, « 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, CID éditions, 1988, p. 131-180.

des importateurs du Nord, 13 des 20 navires chargés de sel ayant passé Elsenieur entre 1625 et 1633, c'est-à-dire au cours des dernières années où les navires bretons entrent en Baltique.

Les comptes du Sund ne donnent pas les lieux de destination des navires avant la seconde moitié du XVII^e siècle et il est donc impossible de connaître les ports de livraison des sels bretons. Cependant, l'on peut penser que la plupart des navires rechargent dans les ports où ils ont livré leur cargaison aller.

Ports de départ vers l'ouest	Navires de Roscoff	Navires de Morlaix
Dantzig	36	4
Elbag	3	
Königsberg	30	12
Memel	5	
Courlande	1	
Riga	3	2
Inconnu	3	1
Total	81	19

Tableau 3 – Lieu de chargement des navires de Roscoff-Morlaix à la sortie de la Baltique (1583-1633)

Le port de Dantzig, à l'embouchure de la Vistule, est le premier port de rechargement pour les navires de Roscoff. Ceux-ci viennent principalement y charger du seigle produit sur les riches terres agricoles de la grande plaine polono-ukrainienne, véritable grenier à blé de l'Europe à l'époque moderne. Les périodes où les navires affluent pour charger des céréales polonaises correspondent généralement à des périodes de tensions sur les marchés frumentaires des pays de l'ouest européen. L'on peut ainsi noter qu'en 1595-1598 et en 1608-1609, de très nombreux navires de Roscoff chargent des céréales à Dantzig. Les cargaisons sont souvent complétées par diverses marchandises provenant d'autres régions de la Baltique, le port de Dantzig, comme les autres grands ports du Nord, faisant office de centre de redistribution pour les différentes zones productrices voisines. Ainsi, en 1596, Henri Jammet y charge 40 *last* de seigle (35,7 tonnes), 25 *shippound* de fer en barres (3 720 kilogrammes), 10 *last* de brai et de goudron (8,9 tonnes), 10 *centner* de plomb (496 kilogrammes), 6 *centner* d'acier (198 kilogrammes), 2 *shippound* de lin (297 kilogrammes), 8 *shippound* de cordage (1 190 kilogrammes) et 5 *centner* de poudre (248 kilogrammes). Le port prussien de Königsberg est également un port exportateur de céréales mais aussi de graines de lin, tout comme ses voisins d'Elbag, Memel ou Riga, ce dernier produit intéressant tout particulièrement les armateurs du Léon. La Bretagne qui possède une importante activité de production de toiles de lin fait partie des principaux acheteurs de graines pour semences de la zone baltique. La raison couramment admise est que la graine de lin du Nord est de grande qualité et donne un rendement supérieur aux graines de même variété produites en Europe de l'Ouest. La dégénérescence vient en fait des pratiques locales de récolte où l'on arrache la plante avant sa maturité de manière à

rendre moins difficile le travail de transformation⁵. Comme les registres du Sund ne donnent pas la destination des navires, l'on peut supposer sans guère se tromper que les navires de Roscoff ou de Morlaix qui sortent de la Baltique avec de la graine de lin sont à destination du Léon. Ainsi, entre 1596 et 1633, 62 navires repartent vers la Bretagne avec les précieuses semences⁶.

Le lieu de chargement des semences pose question. L'aire de production des graines s'étend sur le nord-ouest de la Russie, les provinces baltiques, la Biélorussie et la Lituanie. Le grand port exportateur de graines de lin est Riga ainsi que la zone avoisinante de Courlande, mais seuls 6 navires bretons y vont prendre un chargement. Les lieux de chargement se concentrent principalement dans les ports prussiens (Dantzig, Elbag, Königsberg, Memel) et les Bretons vont rarement charger sur le marché de Riga bien contrôlé par les négociants hollandais qui y ont installé un réseau de commissionnaires très liés aux producteurs locaux⁷. L'absence de réseaux commerciaux des acheteurs léonards dans les grandes places commerciales des ports du Nord, contrairement à leurs concurrents hollandais, est une première cause des difficultés de la navigation bretonne à créer des relations régulières avec les ports de la Baltique⁸.

D'après les quantités de produits transportés, les navires bretons qui fréquentent la Baltique ont des capacités de charge entre 10 et 30 *last*, ce qui est faible comparativement aux flottes concurrentes notamment néerlandaise et scandinave qui utilisent des navires plus gros (jusqu'à 150 *last* pour le grand cabotage européen) ayant un tirant d'eau relativement réduit et pouvant naviguer avec un nombre limité de matelots⁹. En conséquence, la seconde moitié du XVII^e siècle est une période difficile pour la navigation bretonne et cette concurrence accrue est une autre explication à la disparition des navires léonards de la mer Baltique.

5. QUÉRÉ, Bernard, « Le lin et son industrie », dans Jean Dhombres (dir.), *La Bretagne des savants et des ingénieurs 1750-1825*, Rennes, Ouest-France, 1999, p. 158.

6. POURCHASSE, Pierrick, « De Libau à Roscoff. L'indispensable graine de lin de Courlande », *Histoire et Sociétés Rurales*, 34, 2^e semestre 2010, p. 53-78.

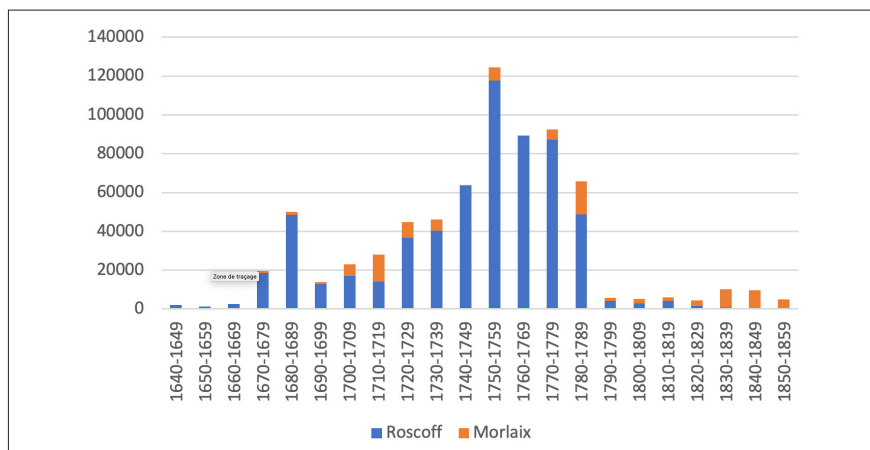
7. *Id.*, *Le commerce du Nord. La France et le commerce de l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.

8. *Histoire de la Bretagne et des pays celtiques*, Morlaix, Skol Vreizh, 1980, p. 8. Jean Tanguy constate que les Bretons ont été des marins beaucoup plus que des marchands.

9. POURCHASSE, Pierrick, « Les activités maritimes de la Bretagne à l'époque moderne », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. c, 2022, p. 280.

Les arrivées de graines de lin de la Baltique fin XVII^e-début XIX^e siècle

À partir des années 1670, les comptes du Sund sont beaucoup plus précis et enregistrent les ports d'arrivée des marchandises, ce qui permet d'établir des statistiques précises sur les circuits commerciaux.



Graphique 1 – Les arrivées de graines de lin à Roscoff-Morlaix (1640-1849)

Les livraisons de graines de lin suivent une progression régulière jusqu'aux années 1750-1759. La faiblesse des achats entre 1690 et 1720 s'explique par les multiples guerres qui perturbent le commerce international dans les mers nordiques : guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) et Grande guerre du Nord (1700-1721). L'évolution des importations de semences est conforme aux constatations de Jean Tanguy concernant la crise de la production des toiles du Léon au XVIII^e siècle : les « négociants, morlaisiens surtout, se sont cantonnés trop vite dans l'exploitation confortable d'une rente de situation... Ils n'ont rien tenté pour éviter à la manufacture la stagnation de 1750 à 1770 environ, puis la décadence affirmée jusqu'à la veille de la Révolution¹⁰. » La production passe ainsi de 46 000 pièces en 1742 à 20 500 pièces en 1788¹¹.

10. TANGUY, Jean, « Le destin contrasté d'une manufacture toilière à vocation exportatrice : les créés du Léon du XVI^e au XVIII^e siècle », dans Jacques BOTTIN et Nicole PELLEGRIN, *Échanges et cultures textiles dans l'Europe pré-industrielle : actes du colloque de Rouen, 17-19 mai 1993*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1996, p. 318.

11. LE GALLO, Yves (dir), *Le Finistère de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bourdessoules, 1991, p. 205.

Roscoff est le principal port de déchargement des navires chargés de graines de lin pour des raisons de facilité d'accès alors que Morlaix présente tous les inconvénients d'un port de fond de ria. Selon Cambry, « l'entrée du port [de Morlaix] était extrêmement dangereuse avant les travaux que le citoyen Cornic imagina de faire exécuter et qui furent achevés sous ses ordres en 1776¹² ». Ces améliorations ainsi que les nouveaux aménagements effectués sous l'Empire et la Restauration¹³, semblent avoir porté leurs fruits et, à partir des années 1820, Morlaix reçoit la quasi-totalité des navires chargés de graines de lin.

	Morlaix	Roscoff	Total	%
Prusse	9 985	19 028	27 213	3,8
Libau	66 033	524 061	590 094	82,6
Courlande	16 986	25 294	27 094	3,8
Riga	7 081	24 322	41 308	5,8
Lieu d'origine non précisé		21 298	28 379	4
Nombre de barils	100 085	614 003	714 088	

Tableau 4 – Les origines des graines de lin arrivant à Roscoff-Morlaix (en nombre de barils)

La manufacture des toiles de Léon se fournit majoritairement en Courlande et plus précisément dans le port de Libau (aujourd'hui Liepāja en Lettonie). Si Riga reste globalement le grand port exportateur de graines de lin, ses marchands, incités par la très forte demande hollandaise, se sont spécialisés dans les graines pour l'huilerie qui nécessite une qualité inférieure à celle des semences. Dans les années 1768-1770, seuls 30,7 % des graines exportées par Riga (28 600 barils) sont destinées à l'agriculture¹⁴. Au contraire, la Courlande qui produit une graine de haute qualité, oriente ses exportations vers les semences agricoles et devient le principal fournisseur européen de ce type de produit. La France, et tout particulièrement la manufacture des toiles bretonnes, s'approvisionne principalement dans les ports courlandais et fait partie des principaux acheteurs européens de semences baltiques. De plus, une partie des semences à destination des Provinces-Unies est réexportée notamment vers la France et l'Allemagne de l'Ouest comme l'indique un mémoire de 1765 « pour cacher à nos négociants les lieux d'extraction des graines à semer on les fait passer en Hollande d'où elles sont réexportées en France. »¹⁵

12. Cité par DARSEL, Joachim, *Le port de Morlaix et la guerre de course*, Morlaix, Le Bouquiniste, 2005, p. 98.

13. DAUMESNIL, Joseph et ALLIER, Adolphe, *Histoire de Morlaix*, Marseille, Laffitte reprints, 1976, p. 443.

14. HARDER-GERSDORFF, Elisabeth, « Mitteleuropäische Gewerbebezonen und ostbaltischer Handel im 18. Jahrhundert », dans Klaus FRIEDLAND und Franz IRSIGLER, *Seehanhel und Wirtschaftswege Nordeuropas im 17. und 18. Jahrhundert*, Ostfildern, 1981.

15. Arch. nat. B3432, *Mémoire sur le commerce des graines de lin à semer à Königsberg et à Riga du 21 janvier 1765*.

	Total des exportations	60 à 80 000 barils
Destination	Provinces-Unies Angleterre-Écosse France Silésie-Bohême Nord-Ouest de l'Allemagne	5 à 15 000 barils jusqu'à 5 000 barils 1 à 15 000 barils jusqu'à 12 000 barils 20 à 30 000 barils

Tableau 5 – Les exportations de graines de lin à semer de la Baltique (moyenne annuelle dans la seconde moitié du XVIII^e siècle)¹⁶

Les comptes du Sund n'indiquent pas les noms des navires mais les noms des capitaines et leur port d'attache, ce qui permet de comprendre l'organisation des trafics.

	Lübeck	Danemark	P-U	Prusse	Courlande	France	Divers	Total
1640-1649		1						1
1650-1659	1	2	3	1	7	1	1	1
1660-1669	1	3	2	3	29	3	6	5
1670-1679	14	9	17	1	5		3	32
1680-1689	16	9	4	2	6		2	71
1690-1699	2		4	9			10	24
1700-1709	8		4				4	42
1710-1719	18							35
Total	60	24	34	16	47	4	26	211
%	28,3	11,3	16,0	7,5	22,2	2,4	12,3	
1723-1729	33	1	10			1	1	46
1730-1739	29	18	2	1	7		2	41
1740-1749	45	1	3	2	1		2	46
1750-1759	73	2	5	1	1		2	99
1760-1769	65				1			66
1770-1779	53							61
1780-1789	39							42
Total	337	22	20	4	10	1	7	401
%	84,0	5,5	5,0	1,0	2,5	0,2	1,7	
1790-1799	4						1	
1800-1809	1	1	1	2	2	1	1	
1810-1819		2	1	2	3	1	1	
1820-1829		1	1		1	1	2	
1830-1839		1			5		3	
1840-1849					9			
1850-1859					4			
Total	5	5	2	4	24	3	8	51
%	9,8	9,8	3,9	7,8	47,1	5,9	15,7	
Total général	50	400	54	24	81	8	40	663
%	7,6	60,8	8,2	3,6	12,3	1,4	6,1	

Tableau 6 – Origine des navires déchargeant de la graine de lin à Roscoff-Morlaix

16. HARDER-GERSDORFF, Elisabeth, « Leinsatt. Eine technische Kultur des Baltikums als Produktionsbasis westeuropäischer Textilwirtschaft, im 17. und 18. Jahrhundert », *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, t. 29, 1981, p. 169-198.

Trois grandes périodes peuvent être constatées dans les arrivées de navires venant livrer des graines de lin à Roscoff-Morlaix. Jusqu'aux années 1710-1720, plusieurs flottes européennes participent aux circuits entre la Baltique et la Bretagne. Si les navires de Lübeck sont les plus nombreux, ceux du Danemark, de Suède, des Provinces-Unies, de Riga, de Courlande prennent part également à ces trafics. Par contre, au XVIII^e siècle la flotte lübeckoise domine totalement les transports de graines de lin vers la Bretagne. Quand la demande est très forte, comme dans les années 1750-1759, la marine commerciale du port hanséate doit être insuffisante et les armateurs font appel aux Danois dont les navires constituent une véritable flotte de service pour le grand cabotage européen. Après les guerres de la Révolution et de l'Empire, le commerce des graines de lin vers la Bretagne est très affaibli et les flottes européennes ont subi de graves dommages. Ce sont désormais les navires de Libau qui prennent en main les livraisons vers les ports léonards.

Ainsi, au XVIII^e siècle les marchands de Roscoff ont perdu totalement le contrôle de l'importation des graines de lin de la Baltique au profit de Lübeck. Selon la Société d'agriculture de Bretagne, les Lübeckois qui organisent les livraisons se sont rendu maîtres de ce commerce et les « cultivateurs de Bretagne le regardent comme un monopole¹⁷ ». Les Bretons, qui veulent se lancer dans le commerce direct avec le Nord, abandonnent généralement leur projet devant les difficultés engendrées par leurs concurrents qui protègent avec efficacité leur domaine réservé. Cambry donne un exemple de cette mainmise des Hanséates sur le commerce des graines de lin :

« Depuis 1783 jusqu'en 1787, un négociant fit à St-Pol-de-Léon, le commerce de graines de lin, mais pour son compte particulier. Tous les ans, deux navires lui arrivaient d'Hollande dans la baie de Penpoul... Cette concurrence effraya le commerce du Nord ; il baissa le prix de ses marchandises, et le pauvre homme fut ruiné¹⁸. »

Les Lübeckois ont une politique commerciale très habile. Ils « accordent le terme d'un an pour le paiement » et « ils consentent à reprendre la quantité des grains qui reste invendue¹⁹ ». Ces facilités de paiement lient financièrement les marchands bretons à leurs fournisseurs de graines qui s'arrangent pour que les premiers leur soient toujours redevables. De plus, la reprise des invendus n'est guère coûteuse pour les Lübeckois. Les graines qui n'ont pas trouvé un acheteur repartent vers

17. *Corps d'observation de la Société d'agriculture, de commerce et des arts établis par les États de Bretagne*, t. 1, années 1757-1758, Rennes, 1760 ; t. 2, années 1759-1760, Paris, 1772 (VIII-328 p.), p. 199.

18. CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère. Voyage d'un conseiller du département chargé de constater l'état moral et statistique du Finistère en 1794*, Paris, Éd. du Layeur, 2000, (1^e édition 1836), p. 59.

19. Arch. nat. B3432, *Mémoire sur les avantages d'un commerce direct entre la France et la Russie* (1767).

l’industrie de l’huilerie de Zélande ou de Hollande. En outre, une partie peut être remise à nouveau sur le marché l’année suivante.

Le marché breton est d’un grand intérêt pour les armateurs lübeckois dans l’organisation de leurs circuits vers l’Europe occidentale puisqu’il est proche de Bordeaux, de Nantes et des ports du sel de l’embouchure de la Loire où il est possible de recharger des produits dont la demande est très forte en Baltique (sel, vins, denrées coloniales). Leurs navires se spécialisent dans le circuit Libau-Roscoff-côte française de l’Atlantique-Lübeck. Entre 1720 et 1732 le navire du capitaine Johan Nippe se rend dix fois en France. À l’aller, il livre dix chargements de graines de lin à Roscoff et, en retour, recharge quatre fois à Bordeaux, deux fois à Nantes et cinq fois au Croisic des marchandises pour Lübeck.

La renaissance du cabotage morlaisien vers la Baltique

Les navires léonards qui ont été absents de la mer Baltique pendant plus d’un siècle et demi, réapparaissent à Elseneur à partir de 1827. Les livres de la douane enregistrent 2 navires de Roscoff et 17 de Morlaix avant 1853 et la fermeture définitive du péage du Sund. Ces 19 voyages montrent l’ouverture de l’armement morlaisien au grand cabotage européen. Seuls trois navires au départ de Morlaix entrent à vide et reviennent avec des cargaisons (un de bois, un second de froment et un troisième de graines de lin) pour leur port d’attache. La plupart des capitaines léonards participent à des circuits au départ de Rouen, Bordeaux et même Marseille sans toucher les quais des ports de leur province d’origine.

Date	Capitaine	Aller	Retour
1845	P Briantaine (Aime Briant) de Morlaix	Bordeaux -St Petersbourg - 152 oxh Eau-de-vie - 3050 bout. Vin - 450,5 bout Vin - 18 184 pd Café - 7 852 pd Tartre - 4 150 pd Sucre - 2 852 pd Vert-de-gris - 2 000 pd Bois de St Martin - 49 rd March. diverses	St Petersbourg – Le Havre - 320 4/ skpd Potasse - 127 4/5 skpd Suif
1853	Y. Caroff de Morlaix	Bordeaux-Stettin - 210 774 pd Bois de fustet	Stettin-Rouen - 2 0000 pd zinc - 410 stk planches de chêne

Tableau 7 – Exemple de voyages effectués par des navires morlaisiens (début xix^e siècle)
Abréviation (en danois) : oxh = *oxhoved*, bout = bouteille, pd = *pund*, skpd = *skippund*, stk (ste) = *stykke*, tde = *tonde*, rd = *rixdaler*, skok = 60 *stykke(r)*

Quelques navires intègrent Morlaix aux circuits du grand cabotage européen à l’exemple du capitaine Blaizot.

Date	Capitaine	Aller	Retour
1832	Cap. Blaizot de Morlaix	Rouen-St Petersbourg - 16 5/6 skpd Vin - 112 pd Fil de laine - 36 ste Bandes de soie - 7 576 rd March. diverses - 1 238 rd Livres	St Petersbourg-Morlaix - 24 skpd Fer - 4 tde Goudron - 200 ste Planches marine - 1 400 ste Planches - 4 ste Poutres - 30 ste Espars - 61 ste Anspects - 5 ½ skok Douves

Tableau 8 – Exemple de voyages effectués par des navires morlaisiens, capitaine Blaizot (début XIX^e siècle)

L’étude des comptes du Sund traduit parfaitement l’évolution du grand cabotage breton. Jusqu’au milieu du XVII^e siècle, les navires de la province sont très actifs et fréquentent l’ensemble des mers européennes à l’exemple de la Baltique. Après cette date, la concurrence, notamment néerlandaise, aux coûts de revient très bas, oblige les flottes bretonnes à se concentrer pendant près de deux siècles sur le cabotage national. Après les guerres napoléoniennes qui ont profondément modifié l’importance et la hiérarchie des flottes commerciales européennes, une porte est à nouveau ouverte et les armateurs de Morlaix se lancent comme deux siècles auparavant sur les routes du grand cabotage européen. Les livres de la douane du Sund permettent également de reconstituer les sources et les circuits d’approvisionnement en graines de lin, produit essentiel pour la manufacture des toiles bretonnes. Les chiffres montrent clairement que le marché des graines se concentre à Libau et que les Lübeckois le contrôlent entièrement, ce qui se traduit par un prix élevé des semences et met l’agriculture bretonne sous une certaine dépendance des négociants hanséates.

Pierrick POURCHASSE
Professeur émérite d’histoire moderne, université de Bretagne occidentale