

LA BRETAGNE, province frontière :

Quelques remarques

Les rapports entre la Bretagne et l'Angleterre sont simples parce qu'ils s'inscrivent dans une perspective qui n'est pas liée à la seule Bretagne. Faut-il rappeler ici que le destin de cette région entre, depuis le mariage de la duchesse Anne et les traités d'Union de 1532, dans un ensemble plus vaste, celui de l'Etat monarchique français ? Mais ces rapports sont aussi complexes parce qu'ils participent à la fois de l'évolution d'ensemble des rapports franco-anglais et de l'existence de relations « privilégiées » de la Bretagne avec l'Angleterre. Cela tient au passé, à la proximité géographique, aux rivalités maritimes : pêche, commerce, colonies, flottes de guerre, autant de domaines où nous trouvons Anglais et Bretons face à face (1).

Le cadre de cette intervention ne nous permet pas d'envisager l'ensemble de ces rapports. Soulignons seulement qu'ils se placent dans une perspective politique et militaire tout à fait précise : la Bretagne est pour la monarchie française une *province frontière maritime*. A ce titre, elle est inscrite dans un système défensif qui ne lui est pas étranger, mais qui dépasse singulièrement ses propres intérêts (2).

(1) Voir, en particulier, de Jean MEYER et John BROMLEY : « La seconde guerre de Cent ans (1689-1815) », pages 153 et suiv., in *De Guillaume le Conquérant au Marché Commun*, chez Albin Michel, 1979.

(2) Pour comprendre le fondement théorique et les conséquences pratiques de ce phénomène, consulter les écrits des contemporains : M. MAIGRET, *Traité de la sûreté et conservation des Etats par les moyens de forteresse*, 1725 ; Louis DE CORMANTAIGNE, *Architecture militaire ou l'art de fortifier*, 1741, deux parties, un volume in 4° ; VAUBAN, *Traité de l'attaque et de la défense des places*, La Haye, 1742-1743, deux volumes. Ouvrage reprenant les écrits essentiels antérieurs. Compléter par le *Recueil de quelques mémoires sur la trop grande quantité de places de guerre qui subsistent en France*, 1788. Pour la Bretagne proprement dite, se reporter aux articles bien connus de Binet et de Toudouze.

La Bretagne a été très tôt ressentie par les rois de France comme une pièce essentielle de leur dispositif militaire. Dès lors, ils furent attentifs aux atteintes que pouvaient lui porter tous les ennemis potentiels ou effectifs du royaume. Les Anglais étaient concernés, mais aussi les Espagnols, les Hollandais. Souvenons-nous que la politique française du XVI^e et d'une bonne partie du XVII^e siècle a été conduite principalement contre l'adversaire Habsbourg d'Autriche et d'Espagne. Ce n'est véritablement qu'à la fin du XVII^e, vers les années 80, que le développement maritime simultané de la France et de l'Angleterre, l'extension coloniale, la croissance économique, le renforcement politique insulaire après les crises du siècle, vont tendre les rapports franco-anglais. Bien sûr, la période qui précède a connu aussi des moments difficiles, mais il est hors de doute que le XVIII^e siècle est tout entier dominé par la rivalité franco-anglaise. Sur les trois siècles de l'Ancien Régime, la France a participé directement à quelque 170 années de guerres : 121 contre l'Espagne, 63 contre l'Angleterre et 36 contre les Provinces-Unies. Mais sans compter les guerres de la Révolution et de l'Empire, ce furent près de quarante ans de conflits, le plus souvent directs, qui marquent les rapports franco-anglais au XVIII^e siècle. Autant dire que le dispositif breton devient de plus en plus dépendant de ces rapports et que les Bretons vivent alors dans la crainte durable des escadres britanniques. Dans la lutte menée par la monarchie française contre l'Angleterre, la place de la Bretagne sur la Manche, au débouché de la voie atlantique vers les îles ou vers l'Espagne, la mettent au premier plan. Elle n'est pas ici une simple pièce du dispositif français — comme ce fut le cas dans les guerres continentales — mais la pièce principale. Elle l'est d'autant plus que l'adversaire se trouve à sa porte, menace directement ses ports, son commerce, ses navires. En d'autres termes, la guerre maritime, plus ou moins bien menée par la monarchie française, a pour elle des conséquences directes, immédiates, plus importantes que pour d'autres provinces françaises (3).

(3) Une approche rapide des guerres maritimes : Jacques MORDAL, *Vingt-cinq siècles de guerre sur mer*, tome 1, « Au temps de la rame et de la voile », Marabout Université, 1959 ; Henri RIVIÈRE, *Histoire maritime de la France au XVIII^e siècle*, 1855, deux volumes ; Charles DE LA RONCIÈRE et Clerc RAMPAL, *Histoire de la marine française*, et LA COUR GAYET, *La marine française sous le règne de Louis XV*, 1902.

Précisons ce point, quelles sont les menaces qui pèsent réellement sur la Bretagne ? Elles sont de deux types. Elles peuvent concerner, non le territoire breton, mais ses approches. Les escadres ennemies s'attaquent alors aux bateaux bretons, coupent les communications, empêchent le commerce et la pêche, s'emparent ou coulent les navires, rançonnent les pêcheurs ou les commerçants. Elles peuvent aussi concerner le territoire breton. Pour intervenir dans cette province, il faut en avoir les capacités techniques, c'est-à-dire posséder une flotte capable de menacer le littoral, de transporter des troupes, de les débarquer, d'assurer leur ravitaillement et leur sécurité, y compris leur rembarquement dans des conditions qui peuvent être difficiles. Le nombre de pays capables de ce type d'opérations était limité, et d'évidence l'Angleterre était de ceux-là (4). L'intervention pouvait d'ailleurs prendre plusieurs formes : il pouvait s'agir d'une descente, d'un débarquement jetant sur le sol breton de nombreuses troupes qui s'y installent ou tentent de s'y installer. Il peut s'agir d'un coup de main sur telle ou telle cité que l'on investit soit pour la tenir, soit pour la détruire. Il peut s'agir, enfin, de simples bombardements afin de gêner, d'effrayer, d'apporter des destructions que le hasard peut alors plus ou moins étendre... Pour que l'ennemi décide une quelconque de ces entreprises, encore faut-il que le bénéfice qu'il compte en tirer soit au moins égal aux sacrifices (en hommes, en matériel, en argent) qu'elle comporte.

Nous avons plusieurs exemples de ces types d'interventions en Bretagne (5).

Débarquement pour surprendre et détruire des villes ? Ceux que les Anglais effectuèrent en vain contre Lorient en 1746, contre Saint-Malo en 1758 (Saint-Servan et Saint-Cast) ; celui aussi qui leur permit de tenir Belle-Ile et les îles en 1761 et jusqu'en 1763.

Coups de main ? Par exemple sur Houat et Hœdic pillées par les Anglais en 1548, 1696, 1746 ; sur l'île de Groix abordée par les Hollandais en 1673 et par les Anglais et les Hollandais en 1696 ; sur la presqu'île de Quiberon en 1746.

(4) Une bonne analyse de ces problèmes est faite par LANGERON, *Mémoire pour servir à l'officier général commandant en Bretagne*, tome 1, 1786, Biblio. Nat., nlle acq. fce 1491-1492 ou Na 370-371.

(5) Des récits multiples en ont été faits, l'ensemble peut être abordé dans *Histoire de Bretagne*, tomes 5 et 6, par Barthélémy POCQUET, 1913 et 1914.

Bombardements ? Celui de Saint-Malo, en 1693, est célèbre par l'apparition de la « machine infernale » qui causa bien moins de dégâts que les huit à neuf cents bombes qui tombèrent sur la ville en 1695. Bombardements aussi sur le Croisic, sur Vannes... Descentes aux Glénans, à Camaret... La côte bretonne et ses villes attirent les Anglais comme elles avaient attiré, avec plus de succès, les Espagnols au moment des guerres de la Ligue.

Sur toutes ces tentatives, une mérite peut-être que nous en parlions davantage. Elle concerne le débarquement du 31 septembre 1746 (6). Il s'agit alors pour les Anglais de s'emparer de Lorient. La ville peuplée et riche est à la Compagnie des Indes, rivale dangereuse de la Compagnie anglaise. Ni la cité, ni le port ne sont suffisamment protégés, seule la citadelle de Port-Louis en rend difficile l'approche par mer, mais la muraille inachevée qui assure la défense côté terre est tout à fait insuffisante et ne peut empêcher un corps de troupe adverse d'enlever la place. Seule l'impéritie du commandant anglais surpassant la faiblesse du français explique que le corps expéditionnaire, fort de plusieurs milliers d'hommes, s'en soit allé le 10 octobre sans avoir remporté de succès. Des approches de Lorient, les Anglais cinglent prendre pied et se barricader dans la presqu'île de Quiberon. L'intendant nous montre le danger de cette affaire dans sa lettre au comte d'Argenson du 16 octobre 1746. Il ne croit pas, dit-il, que les Anglais tiendront tout l'hiver le passage entre Belle-Ile et la terre ; les vents, les courants les gêneront trop. Par contre, de là « ils sont en état de prendre Port-Louis à revers et de faire bien du mal ». De fait, ils se retranchent solidement dans la presqu'île d'où ils interrompent le trafic entre Bordeaux et la Manche, rendent le ravitaillement de Belle-Ile très difficile et organisent des croisières devant Croisic (17 octobre), l'Ouest de Belle-Ile et Groix. Le 21 octobre, ils s'emparent de l'île de Houat, s'y installent le 24 après avoir brûlé vingt des vingt-six villages de Quiberon ainsi que les barques. Hœdic tombe à son tour le même jour et la flotte anglaise s'emboîte à l'Ouest de Houat (passage Beniquet). Finalement, les Anglais se retirent le 29 octobre, non sans incendier toutes les installations de Houat et de Hœdic.

Cette affaire peut sembler une simple péripétie, quelques villages détruits, des ouvrages défensifs enlevés, les Anglais ont

(6) Bibl. Nat. Fonds Fr. 11301. Rapports et correspondance.

échoué devant leur objectif initial et sont repartis sans avantages décisifs. L'on peut même voir ici la justesse de la politique de défense de la Bretagne qui tendait, surtout depuis Vauban, à rendre les interventions ennemies ponctuelles et hasardeuses. C'est ce que souligne Viarmes : « Les Anglais n'ayant fait d'autre mal que de faire sauter les tours de Houat et Hœdic, enlever quelques bestiaux et brûlé en tout une trentaine de maisons, je ne crois pas que leurs conquêtes leur fasse grand honneur en Angleterre » (7).

Pourtant, les responsables militaires et politiques français et aussi anglais jugèrent autrement et comprirent les leçons de l'événement. Le départ des Anglais, le faible « rendement » de leur descente ressortaient plus du hasard de l'incompétence du commandement que de la force du système français. L'étude des lettres envoyées au fur et à mesure que les événements se passent montre alors que les forces militaires françaises, non seulement n'avaient pas pu prévoir le débarquement en ce lieu et l'empêcher, mais encore qu'elles s'étaient débandées. C'était l'échec de la politique de protection suivie depuis des décennies par les responsables en Bretagne, protection reposant sur l'utilisation des milices bretonnes à tous les niveaux (générale, garde-côte et bourgeoise). Elle montre aussi que l'arrivée des troupes régulières avait été très long, trop long. Elles « ne pourront être rendues au plutôt sur ces côtes qu'à la mi-novembre », c'est-à-dire un mois après le débarquement ennemi. Elles posent enfin la question de la valeur du commandement, non seulement celui de Lorient, mais aussi celui des îles de Houat et de Hœdic. D'une manière générale, la correspondance de l'intendant nous apprend que les responsables avaient grand mal à se faire une idée juste de la situation et qu'ils pouvaient rester plusieurs jours sans nouvelles.

Anglais et Français tiendront compte de cette expérience quelques années plus tard, lors du raid sur Cancale et au moment de la bataille de Saint-Cast.

Les Anglais ont échoué dans toutes leurs tentatives de s'emparer des grandes villes bretonnes stratégiques : Brest, Lorient et Saint-Malo, mais ils ont eu la satisfaction de battre et détruire en partie la flotte française à la bataille des Cardinaux. Alors les Anglais intensifièrent une stratégie, il est vrai ancienne, consistant

(7) *Id.*, 2 novembre 1746.

à se rendre maître de la mer, à menacer les approches des ports, tels Rochefort et Croisic, à essayer de s'emparer des îles : ils réussissent à s'installer à Belle-Ile, pièce maîtresse du dispositif français.

La période qui suivit ces échecs est marquée par la politique des cousins Choiseul et Pralins, politique particulièrement féconde pour la Bretagne et ses ports. De gros efforts furent alors consentis pour rendre inviolable le territoire national et pour rendre possible à partir du littoral de la Manche des raids contre l'ennemi. La disgrâce des deux ministres ralentit l'effort, mais ne l'interrompt pas, elle ne remit pas non plus en cause l'orientation générale d'une stratégie qui reposait à la fois sur la sûreté des côtes françaises et sur l'envie d'aller attaquer l'Anglais chez lui. Que de projets écoutés ou suggérés par les ministres du comte de Broglie à de Castries, en passant par Sartines et Vergennes. Quelle que fut la cible, il fallait rassembler les troupes en des camps judicieusement choisis, concentrer la flotte pour le transport, le ravitaillement, annihiler ou détourner la flotte adverse. Le camp de Boulogne, réuni bien des années plus tard, n'est qu'une de ces tentatives toujours remises qui marquèrent l'histoire militaire de 1749 à 1780. Ces projets ne concernaient pas tous la Bretagne directement, mais elle était impliquée, plus ou moins, dans tous.

Ainsi donc la Bretagne, parce qu'elle est une frontière maritime, doit s'intégrer à un système de défense et répondre à des préoccupations très précises. Nous venons de le voir, elle doit être mise à l'abri des incursions adverses. Mais en même temps, sa situation très avancée dans l'Atlantique, bordée au Nord par la Manche, oblige à assurer la sécurité d'accès de ses côtes et la surveillance, sinon la domination, des routes maritimes qui la longent. Province maritime, la Bretagne concourt donc à l'ensemble de l'effort maritime français. Notons, au passage, qu'au plan humain les Bretons doivent subir les conséquences du rôle militaire qui leur incombe dans la stratégie française, mais ils profitent aussi, tout au moins certains d'entre eux, des avantages que cette situation peut apporter.

Double nécessité : tenir la terre, tenir la mer. En Bretagne, pour tenir la mer face aux Anglais, il faut compter sur les bâtiments de la royale, sur ceux qui, appartenant au roi, sont armés en course et confiés à des particuliers, sur les navires de commerce armés en course. On connaît bien l'évolution de la

royale face à la marine anglaise. Jean Meyer (8), récemment, voyait trois périodes dans l'évolution des rapports entre les flottes française et anglaise. De 1689 à 1698, construction d'une flotte de guerre puissante. Les chantiers navals français sortent 74 bâtiments de ligne contre 69 pour les Anglais. L'effectif de la flotte de ligne passe de 9 à 119 unités de 1660 à 1670 et se maintient au niveau 120/140. De 1713 à 1763, les gouvernants, tels le Régent et Fleury, acceptent, parce qu'ils recherchent l'alliance anglaise, un rapport militaire naval de un à trois en faveur des Anglais. Mais la flotte de commerce française connaît au même moment un formidable développement. Enfin, période 1763-1790. Après la guerre de sept ans, avec la guerre d'indépendance américaine (1778-1783), le rapport de force passe de deux à trois.

Les tâches confiées à cette flotte pouvaient, selon les périodes, être fort diverses. Détruire ou contenir les escadres anglaises, comme à Bévezier le 10 juillet 1690. Elles couraient alors le risque d'être défaites, comme à La Hougue (31 mai-2 juin 1692) ou aux Cardinaux (20 novembre 1759). Surveiller les côtes, aller taquiner les bateaux adverses : ce fut une tâche où les corsaires bretons, et particulièrement malouins, acquirent une bonne réputation. Mais tenir les pêcheurs et les bâtiments de commerce à l'abri des corsaires anglais tapis à Wight ou au Sud de la Bretagne, pouvait être confié aux escadres et surtout aux vaisseaux garde-côtes. Le système mis en place sous Richelieu, repris en 1669, modifié en 1675, semble bien en place au XVIII^e siècle. Il consiste en une patrouille permanente effectuée par des navires au tonnage restreint. Ces bâtiments accompagnent les convois organisés et surveillent le désarmement de la flotte en automne.

Au total, nous connaissons le résultat de cette politique. Si l'on met de côté le prestige acquis par tel ou tel marin corsaire, ou le bénéfice qu'en tirèrent quelques familles, il semble bien qu'au bout du compte et pour de multiples raisons le bilan fut négatif (9). Les pertes ne furent pas compensées par les succès et

(8) Jean MEYER, *op. cit.*, 1979.

(9) Cf. travaux de Jean MEYER sur Nantes et de Jean DELUMEAU sur Saint-Malo, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720*, I.R.H.R., 1966 ; Monique LECHAPTOIS, *L'activité maritime de Saint-Malo en temps de guerre : 1694-1695*, D.E.S. Rennes, 1958 ; Danièle SEGAL, *Commerce maritime et guerre de course à Saint-Malo, 1692*, D.E.S. Rennes, 1960 ; Marcel LAUNAY, *La guerre de course à Nantes pendant la guerre de succession d'Espagne*, D.E.S. Rennes, 1962.

des ports, tels Saint-Malo ou Nantes, souffrirent durement pendant les années de guerre, soit de la perte de leurs navires, soit du manque à gagner.

L'on sait, par exemple, que les Malouins perdirent dans la rafle de Boscawen, en 1755, vingt-quatre navires ; l'on connaît les conséquences de l'interruption du commerce et de la pêche, étudiées avec grande pertinence par Patrick Villiers en 1957. Je n'y reviens pas.

Tenir la mer, nous venons de le voir trop brièvement, n'était pas simple. Ce l'était d'autant moins que, pour ce faire, il fallait posséder des navires, donc les acheter ou les construire.

Pour accomplir ces missions, la Marine avait besoin d'une organisation au sol (10). Les vaisseaux devaient trouver une infrastructure leur permettant d'être armés, réparés et protégés en cas de danger. Il fallait aménager les villes maritimes et envisager la construction d'un ou deux ports de guerre. Au début du XVII^e siècle, la flotte du Ponant n'en possédait pas. La Bretagne les fournit. De ce point de vue, le règne de Louis XIII est marqué par la création de deux ports militaires d'inégale importance alors, plutôt citadelles que véritables organismes maritimes : Port-Louis et Brest. L'ennemi principal n'était pas encore l'Anglais, mais les Bretons qui s'expriment par l'intermédiaire des Etats de Bretagne n'en montrent pas moins la crainte de l'Anglais : « Les villes et places fortes de votre province n'eurent jamais plus de besoin de se tenir sur leurs gardes... l'ordre de votre royaume n'est point de dégarnir ses villes frontières... (la Bretagne) seulement possède t'elle neuf ou dix places dont la plupart voyent l'Angleterre ».

C'est d'ailleurs face à l'Angleterre, sur la Manche, que les ingénieurs désiraient trouver un port de guerre. Le Havre avait été créé au XVI^e siècle, mais ses remparts furent démolis sous Louis XIV et déplacés en 1788 ; Honfleur était ensablé et Dunkerque, auquel ils avaient longtemps songé, vit sa destinée ruinée par le Régent. Le « *Mémoire sur les ports de Bretagne qui regardent la Manche* » des Mélanges Colbert (11) est fort explicite : « Pour réparer la disette que les costes de Picardie et

(10) Alain DEMANGEON, Bruno FORTIER, *Les vaisseaux et les villes*, 1978, P. Mardaga, éd.

(11) Bibl. Nat. Mel. Colbert 55.

de Normandie ont de ports capables de retirer des navires de guerre (il faut) cultiver les dispositions de nature qui se trouvent à la coste de Bretagne, dans les rivières de Pontrieux, de Léon, de Morlaix, Abervrest, Aberwrach et principalement de celui de Pontrieux ». Il fallait, face aux « trois des meilleurs hâvres d'Angleterre » (Darmouth, Plymouth et Talmouth), « bastir une ville et des magasins ». Faute de moyens, le projet n'aboutit pas et les ingénieurs se tournèrent vers l'examen des ports existant : à défaut de la Manche, d'abord vers Concarneau, seul point fortifié entre Brest et Lorient. Mais le développement en était limité.

Ce fut un choix d'une grande importance que de faire de Brest, et non de Rochefort, inventé par Colbert en 1666, le grand port du Ponant. Certes, le choix ne fut pas facile et une coopération plus ou moins factice fut établie entre les deux ports, Brest n'en resta pas moins le grand centre militaire où fut installé un arsenal répondant à celui de Toulon (12). La Royale trouva là la base indispensable à sa lutte contre l'Anglais. L'histoire de Brest est trop connue pour que je m'attarde. Le cas de Port-Louis est plus complexe. La place édiflée pour des raisons exclusivement militaires ne fut jamais, semble-t-il, capable de soutenir un siège, et ce malgré les fortifications construites par le gouverneur de la Melleraye et modifiées entre 1659 et 1661. Beauregard de Chabris en 1666, Vauban en 1683, le marquis de Coëtlogon en 1692 pensent la même chose. Le marquis juge ainsi Port-Louis : « La ville est entièrement insoutenable. C'est une ceinture de murailles point flanquée dans la plupart des lieux, avec de simples créneaux inutiles parce qu'il n'y a ni rempart, ni parapet, point de terre derrière et un espace si étroit pour chemin des rondes qu'à peine peut-il contenir un mousquetaire, outre que dans bien des lieux, surtout du côté de la mer, elle est toute ouverte ». Certes, il s'agit de la ville et non de la citadelle, mais un grand port militaire ne peut se réduire à une forteresse, l'exemple de Brest le prouve. La seule consolation que purent trouver les ingénieurs est dans la situation de la place : « Si avantageuse d'elle-même qu'elle efface tous ces

(12) Sur Brest, très bonnes pages dans René MÉRAIN, *La marine de guerre sous Louis XIV*, 1936 ; à compléter par LEVOT et la dernière *Histoire de Brest*, dir. Yves LE GALLO, Privat, 1976. Pièces très nombreuses dans les dépôts d'archives bretons et aux Archives Nationales, ainsi qu'à celles du Génie (bibliothèque, rue de Bellechasse, et fonds Château de Vincennes).

défauts et rien n'empêche qu'on puisse considérer Port-Louis comme une bonne place ».

La création de ports militaires, Port-Louis d'abord, Brest ensuite, posait à l'Etat et aux Bretons le problème de l'utilisation ou de la non-utilisation à des fins militaires des ports et villes maritimes préexistants. Il posait aussi le problème de la protection de l'ensemble des ports, havres et villes maritimes bretonnes.

En ce qui concerne le premier point, plusieurs exemples nous montrent que très tôt on ressentit en Bretagne l'incompatibilité entre Royale et commerce installés dans la même ville. Ce fut, par exemple, l'échec du développement d'un port de commerce à Brest. Pourtant Clerville avait tenté, dès 1667, de séparer le port civil du port militaire, Vauban n'avait guère mieux réussi en 1683 et le projet ultérieur de Desclouzeaux, plus modeste puisqu'il se contentait d'un port d'abri constitué d'une ceinture de vieux vaisseaux, n'aboutit pas plus. Vauban avait bien analysé les raisons de ces échecs : « A considérer Brest par sa situation, on le trouvera placé sur la partie de Bretagne qui avance le plus dans la mer, également bien situé... reculé d'ailleurs dans un coin de terre où il ne peut être utile au commerce, auquel il n'est pas propre, à cause de la difficulté des voitures de terre et de l'éloignement de tous les lieux qui pourraient y convenir ». Il ajoutait : « Plus on examine cette situation et plus on trouvera que le dessein de la nature a été d'en faire un port militaire, mais des plus excellents ».

Sans vouloir trop développer ce point, penchons-nous un instant sur le cas de Saint-Malo. On connaît le refus obstiné des Malouins à voir s'implanter chez eux un port de guerre et, par la même occasion, de voir leur ville réunie à Saint-Servan. Les raisons des négociants sont claires. Ils ne veulent pas de port de guerre parce qu'ils constatent l'expérience malheureuse de Port-Louis déserté par les commerçants au profit de Lorient. Plus tard, ils avanceront les avatars de cette ville lors des guerres. Quelque cent ans après Vauban, alors que Langeron reprend l'idée de créer sur la Manche un port militaire, les Malouins répètent inlassablement les arguments avancés par leurs aïeux. La Royale prendrait la place occupée « par la commerçante au pied de ses murs sous la fenêtre et sans payer », tout le personnel passerait au service des militaires. Pourtant, l'ensemble portuaire projeté aurait compris

trois ports, dont deux eussent été assez profonds pour accueillir les vaisseaux toujours à flot. Cela aurait sans doute apporté de profondes modifications à la valeur portuaire malouine, si l'on songe que la cité ne disposait que d'un très mauvais port marchand. Bien entendu, Saint-Servan aurait fait partie intégrante de l'ensemble et aurait pu accueillir les grands magasins et entrepôts qui ne pouvaient trouver place à Saint-Malo (13).

Cet échec pesa sur la Bretagne, de même que pesèrent les échecs de tous les projets de création sur le littoral Nord. Par exemple, il avait aussi été envisagé de créer un port militaire à Morlaix (14). L'idée était nouvelle. Elle présentait l'avantage d'être peu onéreuse et de satisfaire tout le monde. Il s'agissait de s'établir, non à Morlaix où seulement les navires marchands de faible tonnage pouvaient remonter avec la marée, mais dans la baie, « une des meilleures du royaume », là où se jette la rivière Douro. Deux projets furent présentés, un maximal et un minimal. Dans le premier, on envisageait de créer un bassin bordé par des quais de 420 toises de long et fermé par des portes « pour retenir les eaux » à marée basse, quarante-cinq à cinquante vaisseaux plus des frégates auraient pu y trouver refuge. Les installations d'entretien (formes de radoub, ateliers, magasins) et même des ateliers de construction nécessaires y auraient été construits. Le coût fut évalué en 1737, pour quinze vaisseaux et trente frégates, à 1 800 000 livres. Dans le second cas, avec des quais sans revêtement de pierre de taille et un bassin d'une plus faible capacité (six vaisseaux et quinze frégates), la dépense ne serait montée qu'à 900 000 livres. Présenté en 1727, accepté dans son principe par arrêt du Conseil du 30 décembre, confirmé par l'arrêt du 8 avril 1732, le projet n'aboutit jamais. Il avait reçu pourtant l'accueil enthousiaste de tous ceux qui le connurent. Dumaine, directeur des fortifications de Brest, souligna que le nouveau port serait supérieur à Dunkerque. Duguay-Trouin et le maréchal d'Asfeld le soutinrent. Abandonné en 1733 à l'arrêt des hostilités, repris en 1737 à la suite d'une enquête du comte de Roquefeuil,

(13) En dehors des Histoires de Saint-Malo, consulter la correspondance de Vauban (Bibliothèque du Génie) et la série C des archives départementales, ainsi que le fonds Piré (A.D. 35). *Atlas des places fortes*, tome VI, 1825, art. Saint-Malo, Bibl. du Génie.

(14) A. N. Arch. mar. D 2 52. M. DE BOISBILLY, *Projet d'établissement d'un port militaire à Morlaix dans la Manche*, et réponse de M. d'Asfeld le 23 juillet 1737.

il ne fut pourtant pas exécuté, le maréchal en donna la raison en répondant à une lettre s'inquiétant des retards : « Je ne prévois pas, par la rareté des fonds... qu'on puisse de quelques années faire commencer celle-ci ». En 1747, M. de Boisbilly le représentait encore au duc de Penthièvre arrivé à Morlaix le 4 mars 1747, en vain.

Ainsi, dans les quelques vingt années qui précèdent la Révolution française, nous sommes arrivés en Bretagne au bout d'une évolution dont on peut dire que les axes essentiels auraient été mis en place au moins dès Richelieu. Le système apparaissait parfait aux yeux des stratèges. L'ennemi ne pouvait piller que l'alentour des villes, brûler quelques granges avant d'être obligé à se rembarquer bien vite. Brest et Lorient, objectifs essentiels, étaient bien protégés et « mis en état de soutenir un siège régulier à l'aide de garnisons médiocres... il n'en fallait pas davantage pour les empêcher d'être pris, puisqu'ils ne peuvent être assiégés qu'avec des forces considérables qui ne peuvent venir que par mer et rien ne peut empêcher les secours de s'y porter de toutes les parties du royaume ». Le classement des places fortes en Bretagne (15) résume fort bien la politique suivie dans cette province depuis Richelieu et surtout Vauban. Classement qui considère seulement trois citadelles de première ligne : Belle-Ile, Brest et Saint-Malo, qui ne voit dans Nantes qu'un poste « de peu d'utilité militaire », dans Port-Louis qu'une place d'appoint de couverture pour Lorient, Concarneau et le château du Taureau, des places isolées. Le nombre des forts et des batteries qui enserrent théoriquement la Bretagne apparaît impressionnant. En réalité, les forts sont souvent de simples abris et quant aux batteries (16) la variété de leurs calibres rendit souvent leur approvisionnement malaisé, sinon impossible ; par ailleurs, exposées trop longtemps aux intempéries, il leur arrivait d'être inutilisables.

L'existence de ports militaires, l'obligation de les ravitailler entraînent la mise en place d'un réseau de communications dont profitèrent les commerçants. Les grands axes routiers furent tracés ou aménagés relativement tôt, mais se développèrent surtout dans

(15) *Recueil de quelques mémoires...*, 1788, B.G. ; *Etat des forts, îles et ports situés en Bretagne*, A.D. 35, C 956.

(16) *Etat général des batteries des côtes et leur armement pendant la guerre maritime de 1754* donne pour la Bretagne 622 batteries, 3 219 bouches à feu, le tout servi par 10 034 hommes.

la seconde moitié du XVIII^e siècle. Au même moment, les Bretons étudièrent les meilleurs moyens pour approvisionner leurs villes maritimes principales et surtout Brest. C'est ainsi que les Quimpérois proposèrent en 1768 de faire de Bénodet le port ravitailleur de Brest. Ils avancèrent plusieurs raisons pour justifier leur choix. Le site favorable procurait un abri à des navires fuyant l'ennemi ou la tempête, les plus gros vaisseaux de ligne pouvaient y pénétrer à deux lieues de profondeur. L'endroit était facile à protéger grâce à quelques batteries judicieusement placées ; il permettait, surtout si Brest était bloqué, de faire passer très facilement les armes, les munitions, les vivres et toutes les fournitures dont la ville aurait besoin. Les approvisionnements transiteraient de Bénodet à Quimper, puis de là par des chariots à Châteaulin où un dernier transbordement permettrait de les transporter sur la rivière directement à Brest. Pour ne pas être obligé d'embarquer à Port-Launay, il fallait rendre navigable la rivière de Châteaulin. Entre Quimper et Châteaulin, près de mille voituriers pourraient se charger du transport. D'autres projets liés au port de Guilvinec ou encore à l'aménagement de Pornic furent avancés. Tous avaient pour but d'assurer dans des conditions de sécurité, à l'abri des escadres et des corsaires anglais, le transport des provisions nécessaires au grand arsenal du Ponant.

La construction des fortifications, leur entretien eurent aussi pour conséquence la venue en Bretagne des ingénieurs du roi dont l'importance est maintenant bien connue (17), l'injection de capitaux qui permirent à des entrepreneurs, sinon de faire fortune, tout au moins de développer leur activité. Des milliers de Bretons trouvèrent du travail sur les chantiers militaires aux grands moments d'activités, et beaucoup d'artisans avaient dans les marchés d'entretien des débouchés non négligeables.

Est-il nécessaire de rappeler ici l'importance pour la Bretagne des constructions navales ? Certes, la politique fut en la matière fort fluctuante, voire hésitante ; il n'en reste pas moins que le XVIII^e fut un siècle de grands efforts dont les Bretons profitèrent en partie. A cet égard, l'étude de la construction du vaisseau « Bretagne » est fort instructive (18). Les comptes nous montrent

(17) Anne BLANCHARD, *Les ingénieurs du « roy » de Louis XIV à Louis XVI*, 1979, Coll. du Centre d'Histoire Militaire..., n° 9 (Université Paul-Valéry, Montpellier).

(18) A.D. 35, C 4711, 4712, 4713, 4714.

ce que pouvaient représenter pour les industries bretonnes des commandes de ce type, commandes, il est vrai, exceptionnelles, puisque faites par les Etats. Les conséquences pour la Bretagne d'être une province maritime font apparaître des éléments négatifs : la gêne rencontrée dans le développement du commerce et la mobilisation des hommes. Il est indispensable de montrer aussi ce qui fut positif pour la province.

Je ne veux pas minimiser les effets négatifs qu'eurent sur la Bretagne à la fois les guerres maritimes et les efforts qu'elles entraînaient. Faute de temps, je n'ai pas en particulier parlé des hommes : présence en Bretagne des troupes de ligne, participation des Bretons à la défense de la Bretagne, mais aussi plus généralement des intérêts français. Il ne faut pas minimiser non plus, ni moquer les interventions du ban et de l'arrière-ban, des milices, qu'elles fussent générales, garde-côtes ou bourgeoises. C'est par milliers que les Bretons servirent le roi et le poids sur les activités économiques fut d'autant plus lourd, surtout pour les régions côtières, que le service sur les vaisseaux de la Royale fut particulièrement bien organisé dans la province. La Bretagne, province frontière maritime dans une guerre essentiellement maritime, ne pouvait que souffrir de cette situation. Trop d'études le démontrent pour que j'ai ressenti le besoin d'en parler longuement. Mais en même temps, j'ai voulu montrer que le bilan n'est pas seulement négatif et que le hasard géographique, allié à l'évolution technique et politique, avait conduit l'Etat à transformer profondément la Bretagne. Il l'a fait certes à son profit, mais aussi au profit incontestable de tous ceux qui trouvaient dans l'armée des sources de travail et de revenus.

CLAUDE NIÈRES