

## « Les chemins de la mer<sup>1</sup> » : le cabotage en Bretagne méridionale aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles

Par un acte « d'obligation » de 1663, conservé dans les liasses du notaire Mathurin Verger, Alain Bertoulous, maître de barque, agissant en son nom propre et pour ses frères et associés Jean et François, demeurant « Poul du Val paroisse de [Plounéour-Trez] évesché de Léon », confesse devoir à Étienne Bureau, sieur de La Morinière, marchand à la Fosse de Nantes, 122 livres tournois « pour reste & solde de compte de quatre thonneaux & demy de vin blanc & rouge nantoys que le sieur de la Morinière luy a livré depuis dimanche dernier & d'orge que ledit Allain Bertoulous luy aussi livrés ». Il est à signaler qu'Alain Bertoulous est « assisté & parlant par la bouche de Michel Ralier M<sup>e</sup> de barque demeurant à l'isle d'Ars évesché de Vannes, sur ce present par lui pris pour interprete à raison qu'il n'a l'intelligence de la langue françoise<sup>2</sup> ».

Ce type d'échanges, que l'on peut qualifier de « classique » reposant en partie sur le troc – du vin contre des blés –, se retrouve dans certaines déclarations réalisées devant les greffiers de l'amirauté au XVIII<sup>e</sup> siècle. Par exemple, dans les cahiers du greffe d'amirauté établi au Pellerin, près de Nantes, les maîtres de trois unités de Noirmoutier, jaugeant entre 12 et 15 tonneaux chacune, affirment au début de l'automne 1723 partir pour leur port d'attache avec du « blé de troc<sup>3</sup> ».

Dans les deux cas cités, les marchandises sont acheminées par bateau, en empruntant une route à la fois fluviale – la Loire est remontée jusqu'à Nantes dans le premier cas et jusqu'au Pellerin dans le second – et maritime. Cette réalité des « chemins de la mer » pour les échanges de marchandises le long des côtes bretonnes

---

<sup>1</sup> Cette heureuse formulation est empruntée à Gilbert Buti, professeur à l'université d'Aix-Marseille. C'est le titre d'un ouvrage issu de sa thèse qu'il vient de publier : BUTI, Gilbert, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2010, 498 p.

<sup>2</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, 4 E 2/1934, minutes de Verger, 10 mai 1663.

<sup>3</sup> *Ibid.*, B 5044, greffe du Pellerin, congés pour sorties, années 1722 à 1728.

– le cadre géographique pourrait d'ailleurs être étendu à l'ensemble des côtes européennes – est particulièrement bien connue, depuis les travaux d'Henri Touchard pour la fin du Moyen Âge et de Jean Tanguy pour le <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle et la première moitié du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>.

Pourtant, force est de constater que le cabotage, pendant longtemps, n'a guère suscité de vocations chez les historiens, pour les périodes s'étendant de la deuxième moitié du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> au <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, années marquées il est vrai par l'essor des échanges transatlantiques. Comme l'a écrit Gérard Le Bouédec :

« on a trop souvent oublié que le cabotage était l'une des clés de la réussite des aventures transocéaniques et le poumon économique des sociétés littorales. Le développement des échanges sur la façade atlantique naît de la dépendance à l'égard d'une autre région ou d'un pays étranger. Leur géographie traduit d'abord la répartition des ressources naturelles<sup>5</sup> ».

Considéré longtemps comme le parent pauvre de l'historiographie du commerce maritime – André Lespagnol a même évoqué à son propos le « trou béant de l'historiographie française » –, le cabotage a bénéficié de récents travaux, qui ont profondément enrichi nos connaissances de ce sujet. Un numéro récent de la *Revue d'histoire maritime* a d'ailleurs permis de faire le point sur les acquis de la recherche<sup>6</sup>.

Cette domination sans partage du « cabotage », c'est-à-dire une « navigation de port en port le long des côtes<sup>7</sup> », pour les échanges de marchandises mérite quelques précisions. En effet, il faut avoir à l'esprit que jusqu'à la révolution ferroviaire du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, les transports s'articulent très souvent autour d'un segment maritime ou fluvio-maritime : « le roulage n'est alors qu'un charroi de proximité<sup>8</sup> ». Deux raisons fondamentales expliquent une telle situation : d'une part, le volume de marchandises très important que l'on peut charger sur des embarcations – dès lors la voie d'eau s'impose pour le transport des matières premières et des marchandises volumineuses – et, d'autre part, la compétitivité tarifaire du cabotage : le rapport

<sup>4</sup> TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, 451 p. ; TANGUY, Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle*, Paris, Armand Colin, 1956, 101 p. ; *Id.*, *Le commerce nantais dans la seconde moitié du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> et au début du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle*, dactyl. thèse de troisième cycle dactyl., université de Rennes, 1967, 398 p.

<sup>5</sup> LE BOUÉDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, 372 p., p. 119.

<sup>6</sup> *Histoire du cabotage européen aux <sup>xvi</sup><sup>e</sup>-<sup>xix</sup><sup>e</sup> siècles*, *Revue d'histoire maritime*, n° 8, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2008, 248 p.

<sup>7</sup> LE BOUÉDEC, Gérard, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux <sup>xvii</sup><sup>e</sup>-<sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècles », dans Gérard LE BOUÉDEC, François CHAPPÉ (dir.), *Pouvoirs et littoraux du <sup>xv</sup><sup>e</sup> au <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle*, actes du colloque de Lorient (24-26 septembre 1998), Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2000, 720 p., p. 383.

<sup>8</sup> LE BOUÉDEC, Gérard « Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> au <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle », dans Yves LEBAHY (dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, 2001, 141 p., p. 29-37.

cabotage-roulage se situe dans une fourchette allant de 1 à 10 à 1 à 20. Ces prix, somme toute théoriques, ne doivent pas cacher le caractère profondément plurimodal des transports. Ainsi, un maître de forge de Lanouée – dans le centre de la Bretagne, au nord de Josselin – préfère aux charrois en droiture de 70 à 75 kilomètres vers Lorient, combiner un trajet routier vers le port de Vannes distant de 40 à 45 kilomètres, avec un segment de cabotage Vannes-Lorient<sup>9</sup>.

Ce travail se propose de présenter les différents courants de cabotage présents le long du littoral sud de la Bretagne<sup>10</sup> et d'analyser leur évolution aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. L'attention portera sur les échanges de proximité. Il s'agit à l'évidence d'un sujet très vaste ; aussi, dans le cadre de cet article, nos ambitions se réduiront-elles à trois aspects. Nous tenterons d'abord de décrire les principales structures portuaires présentes le long du littoral sud de la Bretagne, puis nous évoquerons les routes maritimes qui jalonnent ces côtes, en portant une attention particulière aux sources mobilisables. Enfin, nous dirons quelques mots des marchandises échangées<sup>11</sup>.

## Le réseau portuaire breton : des ports d'envergure mondiale à la « poussière portuaire » (Gérard Le Bouëdec)

Les échanges naissent à partir du moment où il y a des excédents de production ; ceux-ci sont d'abord agricoles ou agro-maritimes<sup>12</sup>. Parallèlement, le développement du cabotage repose avant tout sur la dynamique de la demande. En Bretagne Sud, cette demande existe en particulier dans les villes portuaires, compte tenu des besoins exprimés par la population importante qui y réside (*tableau 1*).

En ne retenant que les villes qui atteignent ou dépassent les 3 000 âmes à un moment de l'évaluation, pas moins de treize sont concernées par le cabotage, et encore des cités comme Guérande, distante de quelques lieues seulement de l'océan, ou des paroisses fluvio-maritimes importantes qui ne disposent pas du statut de ville, telle Paimbœuf – autour de 9 000 habitants dans les années 1780<sup>13</sup> – n'ont pas été

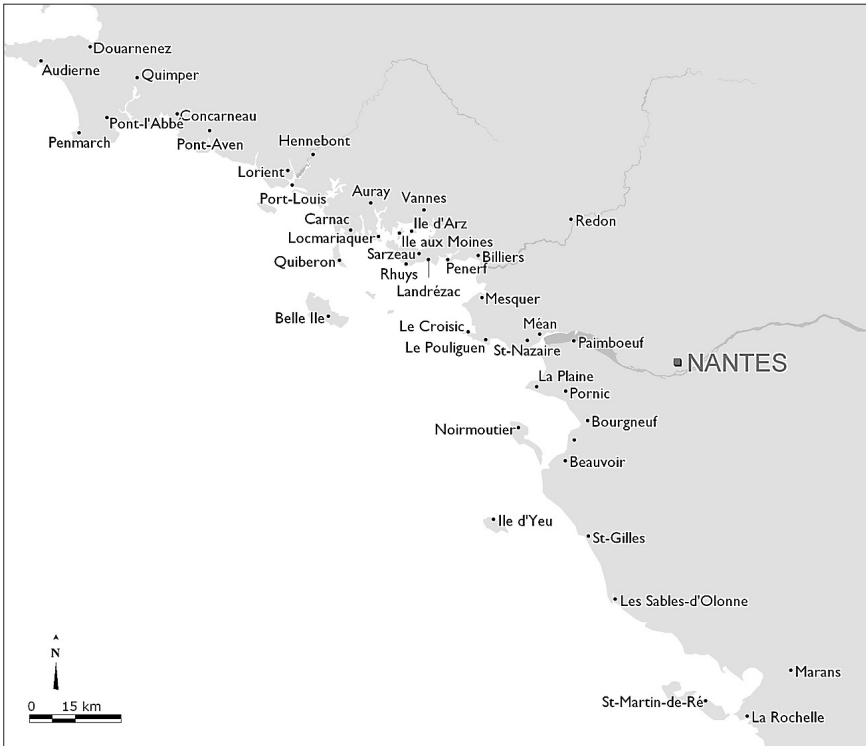
<sup>9</sup> *Id. ibid.*, p. 31-32.

<sup>10</sup> Le cadre géographique de la présente étude s'étend de Brest au nord jusqu'aux ports de la baie de Bourgneuf au sud.

<sup>11</sup> Les dangers des chemins de la mer ne seront pas traités dans cette contribution. Ils pourraient à eux seuls faire l'objet d'un article.

<sup>12</sup> LE BOUËDEC, Gérard, « Le réseau portuaire du Grand Ouest du xv<sup>e</sup> siècle à la Seconde Guerre mondiale », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 108/1, 2001, p. 117-126. Ce travail est fondamental pour cerner les aires d'influence des grands ports bretons.

<sup>13</sup> BOUYER, Murielle, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2008, 327 p., p. 105.



Carte 1 – Nantes et les ports situés à proximité (cartographie C. Renolleau)

incluses dans la liste. Ces ports structurent les routes maritimes présentes le long des côtes bretonnes et constituent des nœuds de communication. Sur ces treize villes, quatre dépassent les 10 000 habitants à un moment donné : deux sont des villes « anciennes » – Nantes, capitale économique de la province de Bretagne, et Vannes ; les deux autres des villes « neuves » – Brest, port arsenal développé à partir du ministériat de Richelieu, et Lorient, site choisi dans la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle comme lieu d'implantation des chantiers navals du siège océanique de la Compagnie des Indes placé à Port-Louis. Se pose alors la question de l'impact du développement de ces deux ports dans l'organisation et la structuration des routes maritimes du Sud de la Bretagne.

Catherine Guillevic-Desbois assure que le développement de Lorient « a modifié les schémas économiques et socio-culturels de sa région d'accueil et a redéfini l'équilibre local traditionnel ». Auparavant, « la ville de Nantes, se trouvant à un rang supérieur dans la hiérarchie urbaine [par rapport à Vannes], au rang des grandes villes du royaume, dominait tout le littoral sud de la Bretagne ; mais cette domination était

du nord au sud	1667	1696	1770	1774	1789
Brest	1 600	9 472	24 600	24 450	33 852
Landerneau	5 000	3 544	3 600	3 525	3 354
Quimper	8 700	4 678	9 500	7 575	6 444
Quimperlé	5 000	2 130	3 000	2 786	2 834
Lorient	-	-	16 000	16 825	18 460
Hennebont	6 200	5 858	3 800	2 800	1 378
Port-Louis	-	2 120	3 200	2 575	2 626
Auray	5 200	2 819	4 000	3 675	4 050
Vannes	13 200	7 656	10 000	9 150	8 814
Sarzeau	6 000	5 358	5 400	5 125	-
Redon	3 000	2 048	2 500	3 075	3 228
Le Croisic	3 000	5 647	4 000	4 300	1 684
Nantes	-	40 000	-	-	80 000

Tableau 1 – Population des villes côtières situées le long du littoral sud de la Bretagne<sup>14</sup>

lointaine<sup>15</sup> ». Cette affirmation mériterait d’être nuancée et affinée dans sa chronologie dans la mesure où la ville de Nantes n’a pas atteint, au milieu du xvii<sup>e</sup> siècle, son importance économique et démographique du xviii<sup>e</sup> siècle<sup>16</sup>. Malgré tout, Guy Saupin, analysant une consultation organisée par le roi auprès des participants aux États de Bretagne a montré, à travers le conflit entre Nantes et Rennes pour l’établissement du siège du parlement de Bretagne au milieu du xvi<sup>e</sup> siècle, l’importance des échanges commerciaux entre les ports bretons et la cité ligérienne :

<sup>14</sup> NIÈRES, Claude, *Les Villes de Bretagne au xviii<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2004, 597 p., p. 556-557 ; SAUPIN, Guy, *Les villes en France à l’époque moderne (xvi<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Belin Sup Histoire, 2002, 270 p., p. 17. Les trajectoires démographiques de plusieurs villes peuvent prêter à discussion et dépendent en partie des sources mobilisées. On pourrait également débattre de l’opportunité d’inclure Redon à cette liste.

<sup>15</sup> GUILLEVIC-DESBOIS, Catherine, « La mise sous tutelle d’un espace littoral par une ville nouvelle : l’exemple de la région lorientaise aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles », dans Gérard LE BOUËDEC, François CHAPPÉ, (dir.), *Pouvoirs et littoraux...*, op. cit., p. 315-316 ; voir aussi : GUILLEVIC-DESBOIS, Catherine, *L’impact de l’implantation de Lorient en Bretagne sud aux xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles*, dactyl., thèse d’histoire moderne, université de Bretagne-Sud, 2009.

<sup>16</sup> CROIX, Alain, *La Bretagne aux 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles. La vie - La mort - La foi*, 2 vol., Paris, Maloine, 1981, 1 571 p., t. I, p. 130-150. Rennes est la ville la plus peuplée de la province durant le xvii<sup>e</sup> siècle : 17 500 habitants environ en 1600, 36 000 en 1650 et 45 000 en 1700. La ville de Nantes compte pour sa part environ 25 000 habitants en 1600, 35 000 en 1650 et peut-être autour de 40 000-42 000 en 1700. La population de Vannes est évaluée à 13 200 âmes en 1667, 7 656 en 1696 et aux alentours de 10 000 en 1770. D’après les chiffres de 1667, Vannes est la quatrième ville de la province derrière Rennes, Nantes, qui n’est pas citée, et Saint-Malo (20 000 habitants). Il convient donc de ne pas négliger l’importance de la cité vannetaise au milieu du xvii<sup>e</sup> siècle.

« Les liens privilégiés entretenus entre Nantes et les ports de la Bretagne méridionale qui s'échelonnent de Quimper à Redon expliquent pourquoi toutes les communautés d'habitants ont soutenu la prétention nantaise à monopoliser les deux semestres du Parlement. La faiblesse des échanges avec la pointe de la péninsule n'a pourtant pas empêché les communautés du Léon d'adopter le même point de vue [...]. Le faible succès des Nantais auprès des villes de la côte septentrionale correspond à un trafic limité, très inférieur à celui qui anime le littoral sud. Rappelons toutefois que l'attitude des communautés n'a pas été entièrement homogène, la ville de Saint-Brieuc s'étend distinguée par son ralliement à Nantes, contrairement à Morlaix pourtant plus éloignée de Rennes<sup>17</sup> ».

Partant de ce constat, il est clair que « l'invention » de Lorient en 1666, et son développement à partir de la re-fondation de la Compagnie des Indes orientales en 1719, bouleverse les zones d'influences le long du littoral sud de la Bretagne, notamment par l'importance des infrastructures portuaires et la nécessité de redistribuer les produits importés par la compagnie<sup>18</sup>.

La plupart de ces villes portuaires permettent également de toucher les bassins fluviaux qu'elles desservent : Nantes et Redon sont, à ce titre, exemplaires.

Nantes dispose, avec le réseau ligérien, du plus important bassin fluvial du royaume, ouvrant théoriquement sur un quart du territoire français. En outre, la mise en service du canal de Briare en 1642 permet de rejoindre par voie d'eau la très grande agglomération parisienne depuis Orléans.

Situé sur la Vilaine, le port de Redon est la porte d'entrée vers la Bretagne intérieure. D'ailleurs, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'intendant de la généralité de Bretagne Béchameil de Nointel écrit que

« La ville de Redon est [...] très commode pour servir, comme elle fait, d'un port entrepôt où se chargent les marchandises qui sont destinées pour Rennes, Vitré et Fougères et pour tout le plat pays, c'est-à-dire les vins, les bleds fromens et seigles, les sels et les résines ; toutes ces marchandises rentrent de la mer dans la rivière de Vilaine, viennent à Redon où l'on est obligé de les décharger, et on les charge ensuite sur d'autres batteaux que l'on fait remonter à Rennes par le moyen des écluses<sup>19</sup> ».

<sup>17</sup> SAUPIN, Guy, « La perception du réseau urbain dans le conflit entre Nantes et Rennes pour la localisation du Parlement au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle (1541-1565) », dans Philippe GUIGNET, Jean HIERNARD (éd.), *Les réseaux urbains dans le Centre-Ouest Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, actes du colloque de Poitiers (13-15 mai 1993), Poitiers, *Mémoires de la Société des antiquaires de l'Ouest*, 1995, 543 p., p. 160-161.

<sup>18</sup> LE BOUËDEC, Gérard, « Modèles de développement, politiques d'aménagement portuaire et urbain à Lorient, de 1666 à 1939 », dans Anne-Lise PIÉTRI-LÉVY, John BARZAM, Éric BARRÉ, (dir.), *Environnements portuaires*, actes du colloque du Havre (24-26 mai 2001), Rouen, Publications des universités de Rouen et du Havre, 2003, 509 p., p. 139-149. L'auteur récuse toute idée de création ou de fondation de Lorient car ces termes impliquent un projet urbain qui n'existait pas alors. Il emploie le mot « d'invention » de Lorient, c'est-à-dire le choix en 1666 d'un site dans la lande pour l'implantation de chantier de construction en face de Port-Louis, port effectivement retenu pour être le siège océanique de la Compagnie des Indes orientales.

<sup>19</sup> BÉRANGER, Jean, MEYER, Jean, *La Bretagne à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle d'après le rapport de Béchameil de Nointel*, Paris, C. Klincksieck, 1976, 219 p., p. 133.

Au-delà de ces villes, les échanges sont favorisés par la multiplicité des ports qui ne sont pour la plupart que des havres, de simples mouillages. Le long de l'ensemble des côtes de la province de Bretagne, « au XVI<sup>e</sup> siècle, Jean Tanguy recense 123 havres. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, on peut estimer leur nombre à 90<sup>20</sup> ». Malgré cette réduction, due en partie à un phénomène de concentration, ce chiffre reste très élevé<sup>21</sup>. Ainsi, les greffiers de l'amirauté de Nantes mentionnent une bonne douzaine de provenances pour le seul golfe du Morbihan : Vannes, Auray, Locmariaquer, Crach, Séné, l'Île-aux-Moines, l'île d'Arz, Sarzeau, Arzon, Port-Navalo, Rhuys, Landrézac<sup>22</sup> et « Morbihan »<sup>23</sup>.

## Les principales routes du cabotage

Le chercheur se retrouve devant une difficulté importante : quelles sources utiliser pour retracer ces « chemins de la mer » ? L'historien Michel Morineau considérait en effet le cabotage comme « l'activité la plus insaisissable<sup>24</sup> ».

Pour la fin du XVII<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècle, les registres d'entrées et de sorties de ports contenant les rapports des capitaines et des maîtres de barques et les congés délivrés par les officiers de l'amirauté<sup>25</sup>, peuvent être utilisés. En ce qui concerne ces sources, un premier problème est leur conservation, partielle ou lacunaire pour certains sites ; une seconde difficulté est leur exploitation, nécessitant une analyse quantitative et sérielle.

Dans le cas de Nantes, les registres d'entrées sont plus complets que ceux des sorties. Avant de présenter les résultats, quelques réserves doivent être apportées

<sup>20</sup> LE BOUÉDEC, Gérard ; « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Denis WORONOFF (dir.), *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, journée d'études tenue à Bercy (12 décembre 1997), Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 1998, 204 p., p. 53 ; TANGUY, Jean, *Le commerce du port de Nantes...*, *op. cit.*

<sup>21</sup> MICHON, Bernard, *Le port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle : construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2011, 397 p., p. 201-208.

<sup>22</sup> Le site de Landrézac, localisé sur la presqu'île de Rhuys, est mentionné seulement en 1772 par l'entrée de quatre caboteurs jaugeant 69 tonneaux. Il s'agit d'un cas particulier dans la mesure où les bâtiments emportent des marchandises issues d'un navire qui a fait naufrage à cet endroit : *Le Vigilant*. Voir Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4618, rapports des capitaines au cabotage et de maîtres de barques de la province de Bretagne, années 1769 à 1775.

<sup>23</sup> La provenance « Morbihan », rencontrée dans les registres de l'amirauté de Nantes, doit sans doute faire référence à des embarcations arrivant de ports du Golfe sans davantage de précision.

<sup>24</sup> MORINEAU, Michel, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle », *XVII<sup>e</sup> siècle*, n° 86-87, 1970, p. 135-171.

<sup>25</sup> L'amirauté de Bretagne est en effet créée en 1693, après plusieurs tentatives infructueuses.

sur ce critère des provenances, tenant à la nature même de la navigation au cabotage. Gilbert Buti rappelle que

« Celui-ci peut alors revêtir deux formes : soit la droiture, ou navigation sans escale empruntant des routes maritimes peu éloignées des rivages, soit la « navigation de proche en proche et de port en port », selon les termes de Savary des Bruslons<sup>26</sup>. »

Dans ce dernier cas, il est possible de douter des mentions consignées sur les registres par les greffiers de l'amirauté. Vont-ils inscrire le dernier mouillage fréquenté par le navire ou son lieu de départ, sans tenir compte d'éventuelles escales postérieures pour constituer ou compléter sa cargaison ? La réponse à cette question nécessiterait un travail minutieux sur les rôles d'armements au cabotage, qui ne sont quasiment pas conservés pour le quartier maritime de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle (pour la navigation à court rayon), et une confrontation systématique des informations relevées avec les rapports faits devant les officiers de l'amirauté. Dans le cadre de cette étude, un facteur viendrait cependant limiter les risques de contre-sens. Comme le souligne Gérard Le Bouëdec :

« Il semble que le cabotage circuiteux est plus fréquent sur le cabotage à long rayon d'action international que sur le cabotage court où l'on note une préférence pour l'aller-retour avec le port d'attache<sup>27</sup>. »

En retenant le critère des arrivées des bâtiments à Nantes et en observant les provenances des embarcations, se dessinent les contours de l'aire d'attraction exercée par la cité ligérienne sur les ports de la façade atlantique. Les cartes 2, 3 et 4 font apparaître une zone où les échanges sont particulièrement importants durant les trois années retenues pour exemple<sup>28</sup>, *grosso-modo* de Lorient jusqu'aux ports de la baie de Bourgneuf.

Pour les espaces situés au nord de Nantes, il faut souligner le peu d'ampleur des arrivées d'embarcations en provenance des ports de la côte septentrionale de la Bretagne. Les entrées de bâtiments venant de ces havres sont peut-être sous-évaluées dans les registres d'amirauté par des escales dans des sites de la côte sud de la péninsule. En tout état de cause, le seuil brestois semble bien délimiter deux ensembles géographiques distincts. Notons malgré tout des liens relativement importants entre Brest et Nantes.

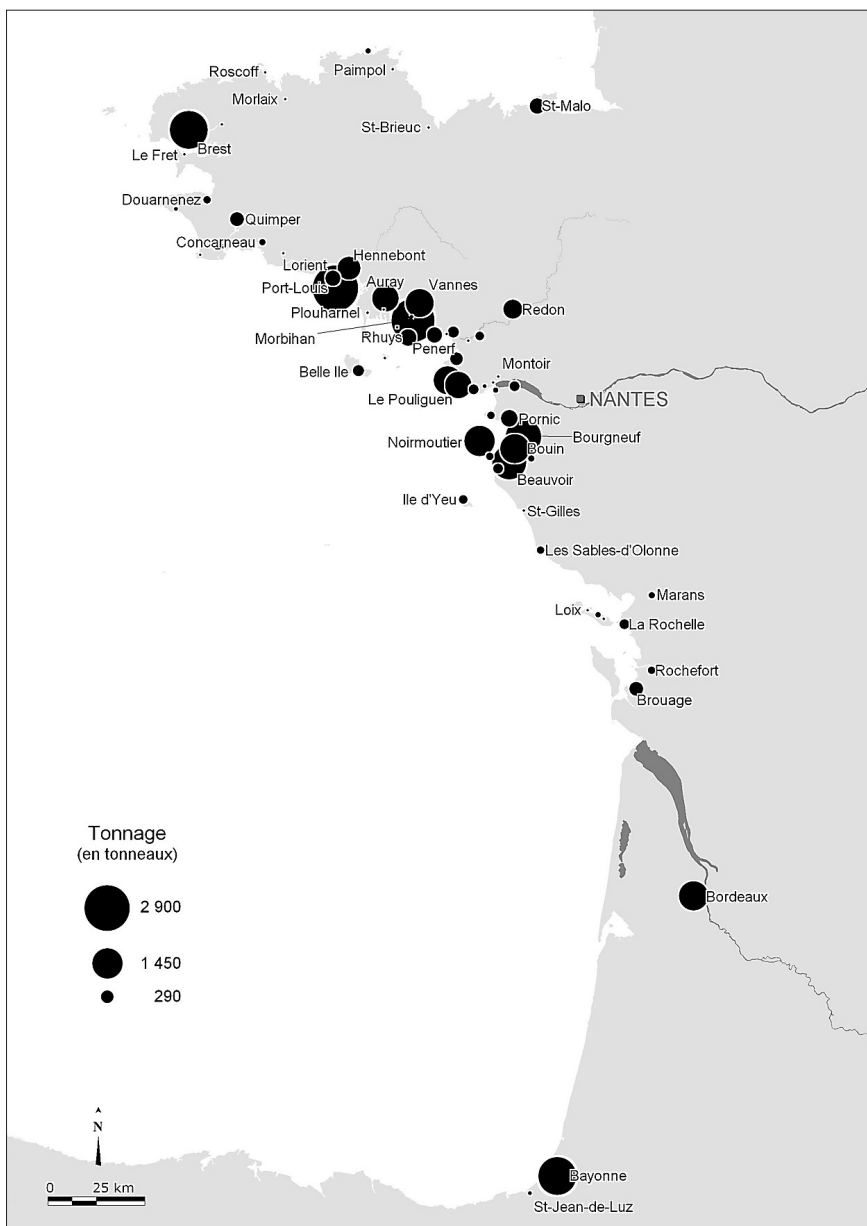
Vu de Nantes, le XVIII<sup>e</sup> siècle se caractérise par un phénomène de concentration au profit de quelques sites majeurs : en 1772, une tendance à la polarisation autour de Lorient est observable, de même au bénéfice de Vannes à l'échelle du golfe du

<sup>26</sup> BUTI, Gilbert, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », dans *Cabotage et réseaux portuaires (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Rives nord-méditerranéennes - 2<sup>e</sup> série*, n° 13, 2003, p. 11 ; SAVARY des BRUSLONS, Jacques, *Dictionnaire universel du commerce*, 3 vol., Paris, 1<sup>re</sup> édition 1723-1730, article « cabotage ».

<sup>27</sup> LE BOUËDEC, Gérard, « Le cabotage sur la façade atlantique... », art. cit., p. 65.

<sup>28</sup> Le choix a été effectué en fonction des sources utilisables et de leur représentativité.





Carte 2 – Répartition des tonnages des bâtiments entrés à Nantes en 1702, en provenance des ports bretons et de la façade atlantique française (source : archives de l’amirauté de Nantes) (cartographie C. Renolleau)

Morbihan. Cependant, le cas d'Hennebont, qui se présente comme un port privilégié d'échanges avec Nantes, mérite qu'on s'y attarde<sup>29</sup>.

Situé au fond de la ria du Blavet, Hennebont est un port exportateur de céréales. Selon Jacques Guilchet :

« L'origine historique de la fondation d'Hennebont établit un lien étroit entre la cité et une zone rurale très étendue se superposant à celle de la sénéchaussée, débordant sur le Sud Finistère. Au XVII<sup>e</sup> siècle, la création de Lorient réduira progressivement cette aire d'influence<sup>30</sup> ».

Les quelques registres portuaires conservés du greffe d'amirauté établi dans ce port sont datés de la fin du XVII<sup>e</sup> et du début du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>31</sup>. Ces documents ont déjà fait l'objet d'une exploitation<sup>32</sup>.

Au total, 2 760 congés, représentant 46 767 tonneaux, sont délivrés au greffe d'Hennebont entre le 15 avril 1697 et le 5 octobre 1713, soit une moyenne annuelle de 162 enregistrements pour un tonnage de 2 751 tonneaux<sup>33</sup>. Les oscillations du trafic semblent pouvoir être en partie mises en parallèle avec le contexte international : les années de paix entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) et la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) se caractérisent par une hausse sensible des congés. Par ailleurs, le trafic augmente de manière importante à partir de 1708, pour atteindre son maximum en 1709, année du terrible hiver. La région de Hennebont, et plus largement la Bretagne, sont relativement épargnées par rapport aux provinces de l'intérieur du royaume.

En ce qui concerne les produits exportés, « le commerce des grains est [...] le premier commerce hennebontais<sup>34</sup> ». Ajoutons que la domination du seigle sur les autres céréales, en particulier sur le froment, est véritablement écrasante. L'étude

<sup>29</sup> Mais ce cas particulier, étudié ici principalement à partir des registres d'entrées et sorties des navires, mériterait certainement d'être approfondi, notamment sur les acteurs du commerce des grains, fournisseurs et commanditaires ; on aurait ainsi des informations plus précises sur les liens qui unissent les deux ports, conséquence ou non d'un trafic antérieur pouvant remonter à la fin du Moyen Âge, ou réseaux commerciaux plus récents.

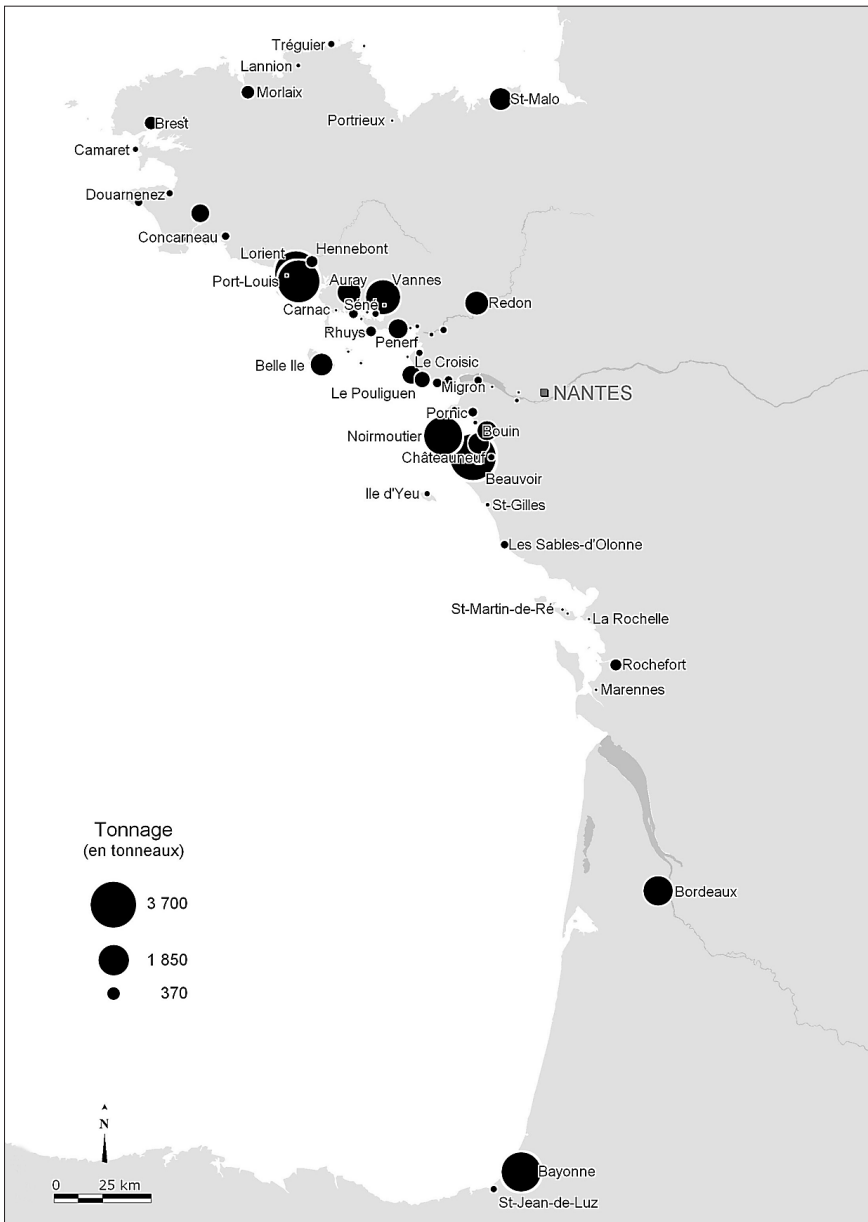
<sup>30</sup> GUILCHET, Jacques, *Hennebont au XVII<sup>e</sup> siècle*, Hennebont, 1977, p. 116.

<sup>31</sup> Arch. dép. Morbihan 9 B 66 à 71 : rôles d'équipages, congés et passeports du greffe de Hennebont (1697-1713).

<sup>32</sup> LE MOUËL, Nathalie, *Le commerce d'exportation à Hennebont de 1697 à 1713*, dactyl., maîtrise d'histoire, université de Rennes 2 ; LE COLDROCH, Hélène, *Le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce 1700-1705*, dactyl., maîtrise d'histoire, Gérard LE BOUËDEC, (dir.), université de Bretagne-Sud, 1997.

<sup>33</sup> Les chiffres avancés par Nathalie Le Mouel ne sont pas exempts de toute critique, en particulier les tonnages retenus. Dans une analyse plus récente, Hélène Le Coldroch fournit des données différentes : entre 1700 et 1705, 734 bateaux jaugeant 11 817 tonneaux seraient sortis du port de Hennebont – contre 693 pour 12 337 tonneaux trouvés par Nathalie Le Mouel – et signale 50 tonnages inconnus. Au-delà de ces disparités entre les deux études, les ordres de grandeurs semblent en place et ne paraissent pas être bouleversés par les erreurs commises.

<sup>34</sup> LE MOUËL, Nathalie, *Le commerce d'exportation...*, *op. cit.*, p. 56.



Carte 3 – Répartition des tonnages des bâtiments entrés à Nantes en 1732, en provenance des ports bretons et de la façade atlantique française (source : archives de l'amirauté de Nantes) (cartographie C. Renolleau)

des destinations des cargaisons de seigle révèle la prépondérance incontestable de Nantes. Ainsi, la cité ligérienne doit accueillir 18 780 tonneaux de seigle, soit 76,8 % du tonnage total de cette céréale au départ d'Hennebont. Le deuxième port importateur est Bordeaux, à un niveau logiquement très inférieur : 3 940 tonneaux, soit 16,1 % du tonnage total. Les registres du greffe d'amirauté témoignent donc de l'importance de Nantes dans le commerce d'exportation d'Hennebont entre 1697 et 1713. La cité ligérienne exerce une forte attraction sur l'activité de ce port. Cette situation tient à la nature même des produits envoyés et au rôle de Nantes en tant que principal marché aux grains de la province de Bretagne. En outre, les aspects législatifs et le contrôle exercé par les autorités sur le commerce des grains doivent également être pris en considération, en particulier la limitation des exportations de céréales vers l'étranger et même en direction des autres provinces du royaume. En tout état de cause, le port d'Hennebont est l'une des composantes de l'aire portuaire de Nantes au début du XVIII<sup>e</sup> siècle.

En revanche, l'étude des entrées du port d'Hennebont révèle la supériorité quantitative du vin de Bordeaux par rapport au vin de Nantes. Sur un corpus de 431 arrivées d'embarcations entre 1700 et 1705, 200 cargaisons sont composées au moins en partie d'alcool (vin, eau-de-vie, cognac et cidre) ; et le vin représente à lui seul 187 chargements<sup>35</sup>. Les vins de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde pèsent 44,9 % des entrées contre 21,4 % pour les vins ligériens. Cependant, certains vins de Bordeaux peuvent avoir été chargés à Nantes après avoir été acheminés depuis la Gironde.

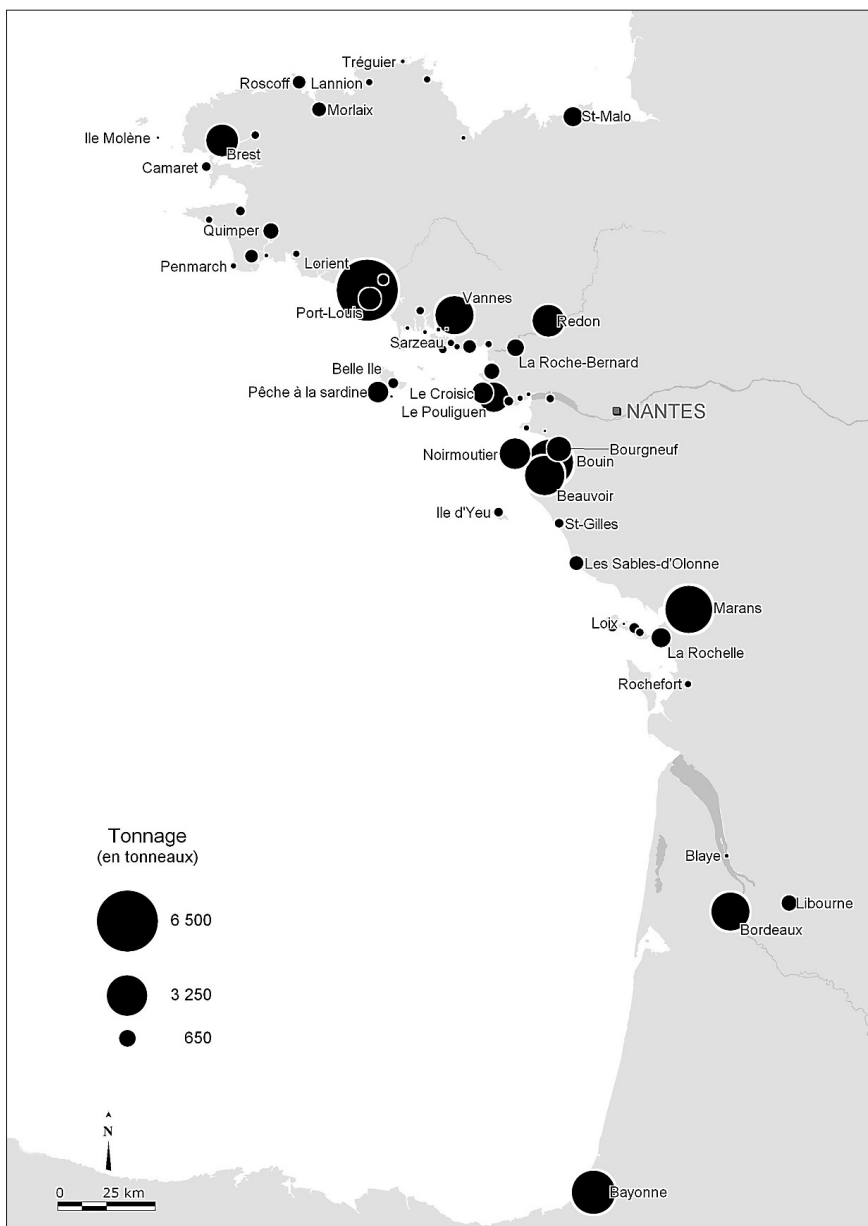
Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la situation du port d'Hennebont semble différente. Les entrées du port de Nantes en 1772 attestent de la baisse des arrivées d'embarcations en provenance du site du Blavet (sept unités totalisant 299 tonneaux contre quarante bateaux jaugeant 838 tonneaux en 1702). Les données des arrivées enregistrées en 1769 confirment cette tendance, avec quatorze rapports signalant des bâtiments chargés de grains venant d'Hennebont<sup>36</sup>. Toutefois, au cours de cette même année, six caboteurs partis de Lorient et quatre du Port-Louis apportent également des céréales, ce qui nuance un peu l'impression de réduction de la contribution des ports du Blavet à l'approvisionnement céréalier de la cité ligérienne. Malgré tout, comme le souligne Claude Nières en évoquant les ports de Lorient, Port-Louis et Hennebont, « dans cet ensemble, Lorient avait de fait, le rôle dominant<sup>37</sup> ». Pour appuyer ses propos, il mentionne un texte de 1766, dans lequel les édiles d'Hennebont écrivent que leur ville

« a été de tout temps commerçante mais que son commerce se trouve journellement diminué par la proximité de Lorient [...]. Ces trois villes (Lorient, Port-Louis et Henne-

<sup>35</sup> LE COLDROCH, Hélène, *Le trafic du port d'Hennebont...*, op. cit., p. 54.

<sup>36</sup> Renseignement aimablement communiqué par Jean-Louis Monvoisin.

<sup>37</sup> NIÈRES, Claude, *Les Villes de Bretagne...*, op. cit., p. 69-70.



Carte 4 – Répartition des tonnages des bâtiments entrés à Nantes en 1772, en provenance des ports bretons et de la façade atlantique française (source : archives de l’amirauté de Nantes) (cartographie C. Renolleau)

bont) ayant la même embouchure à la mer n'ont été regardées que comme un seul et même port<sup>38</sup> ».

La montée en puissance de Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle modifie les aires d'influences le long du littoral sud de la Bretagne et distrait le site d'Hennebont de la zone d'attraction de Nantes.

L'exploitation d'une autre source archivistique permet d'avoir une approche différente quoique relative de la pratique du cabotage. Pour le XVII<sup>e</sup> siècle, les contrats d'affrètements conservés dans les liasses notariales pourraient *a priori* être utilisés. Comme tout document, les minutes notariales doivent se prêter à une critique, en particulier de représentation. Un corpus de près de 800 contrats d'affrètements (tableau 2), conservés dans les liasses des notaires nantais, a été constitué pour les années 1650 à 1664<sup>39</sup>.

Il convient de préciser d'emblée que ces documents présentent une vision déformée de la réalité. Ainsi, les archives notariales ne constituent pas une source exhaustive, remarque évidente mais nécessaire. Des fonds d'études notariales entières sont perdus, de plus les minutes sont conservées en liasses et non en registres, laissant penser que certains actes ont pu disparaître. Il n'est pas possible de tirer des fonds notariaux des données absolues – de quelle source pourrait-on d'ailleurs le faire ? – mais des statistiques relatives et des tendances, grâce à des types de contrats que l'on retrouve en grand nombre. En outre, le recours des marchands à la garantie notariale n'est pas systématique ; les documents passés sous seing privé distraient une partie des transactions du regard des notaires.

destinations	nombre d'actes	tonnage total des embarcations	%/au tonnage total
France	236	5 929	20,8
Irlande	68	3 854	13,5
Angleterre	28	1 179	4,1
Écosse	1	150	0,5
Flandre - Zélande	3	445	1,6
Espagne	442	15 923	55,9
Portugal	12	626	2,2
Terre-Neuve	4	245	0,9
îles de l'Amérique	1	45	0,2
non indiquées	4	97	0,3
<b>totaux</b>	<b>799</b>	<b>28 493</b>	<b>100</b>

Tableau 2 – Destinations des embarcations partant de Nantes entre 1650 et 1664, d'après les minutes notariales nantaises

Le tonnage de l'embarcation n'est pas stipulé dans huit actes d'affrètements. Le choix a été fait de leur attribuer le tonnage moyen des 791 bâtiments dont la taille est connue, c'est-à-dire 36 tonneaux.

<sup>38</sup> Mairie de Hennebont, BB 24 : 17/09/1766. Cité par NIERES, Claude, *Les Villes de Bretagne...*, op. cit., p. 70.

<sup>39</sup> MICHON, Bernard, *L'aire portuaire de Nantes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, 2 vol., dactyl., thèse d'histoire, université de Nantes, 2005, p., t. 1, p. 232-236.

destinations	nombre d'actes	tonnage (en tonneaux)
de Dunkerque à Cherbourg <i>dont Rouen</i>	15 9	448 296
de Saint-Malo à Morlaix <i>dont Saint-Malo</i>	50 15	1 554 842
de Brest à Douarnenez <i>dont Brest</i>	20 10	326 190
d'Audierne à Quimperlé <i>dont Quimper</i>	29 13	432 230
Hennebont	4	80
Port-Louis	1	12
Belle-Île	2	3
Auray	2	41
Vannes	6	98
Redon	17	458
La Roche-Bernard	1	14
Basse Bretagne	2	245
Baie de Bourgneuf	1	29
Les Sables-d'Olonne	5	75
De Marans à La Tremblade <i>dont La Rochelle</i>	51 27	1 182 676
Bordeaux	14	363
Bayonne et Saint-Jean-de-Luz	13	436
Marseille	3	133
Totaux	236	5 929

Tableau 3 – Destinations des embarcations partant de Nantes pour la France entre 1650 et 1664, d'après les minutes notariales nantaises

Les affrètements de bâtiments conclus devant les notaires nantais s'avèrent inopérants pour mesurer les relations entre la cité ligérienne et les ports situés à proximité. En observant les sites avec lesquels les Nantais commercent de manière importante au XVIII<sup>e</sup> siècle, définis grâce aux entrées, on note la faiblesse des départs vers ces lieux entre 1650 et 1664 : quarante et un contrats seulement pour 1 055 tonneaux (tableau 3). Les ports de la presqu'île guérandaise et de la baie de Bourgneuf ne sont quasiment pas cités. Signalons cependant, à la suite de Gérard Le Bouëdec, que les « chartes-parties, négociées par des courtiers parfois également interprètes, sont scellées devant notaires, du moins en ce qui concerne le grand cabotage international. Pour les transports de petit cabotage et à plus forte raison de proximité, la convention chargeur/maître reste purement verbale<sup>40</sup> ». Ainsi, le cabotage à court rayon est sous-représenté dans les liasses notariées.

<sup>40</sup> LE BOUËDEC, Gérard, « L'État et le cabotage en France... », *art. cit.*, p. 390.

Parmi les sites localisés à proximité vers lesquels se dirigent les unités affrétées à Nantes, il convient de mentionner tout de même dix-sept contrats pour Redon. Les marchandises chargées, quand elles sont précisées se composent généralement de vin nantais mais également d'Anjou et même du Blésois. Certains affrètements prévoient une cargaison retour, la plupart du temps des céréales, prises sur place où dans un autre port du littoral breton. Par exemple, en 1661, Antoine François l'aîné, marchand à Nantes, loue la gabare *La Sébastienne* de Rhuys du port de 40 tonneaux. Le contrat prévoit un déchargement à Redon des marchandises prises à la Fosse de Nantes, puis un déplacement du caboteur vers Hennebont pour y embarquer du seigle et conduire le tout à Nantes<sup>41</sup>.

### Les marchandises acheminées par les « chemins de la mer »

En considérant les registres d'entrées du port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle, le constant suivant peut être fait : les bâtiments arrivant des ports situés à proximité de Nantes amènent principalement quatre produits : du sel, des céréales (seigle, froment, avoine, orge...) des poissons (des sardines surtout), mais également des moules et des huîtres principalement pour l'année 1702 ainsi qu'un peu de morue<sup>42</sup>, et des marchandises « orientales ». Ces derniers produits concernent exclusivement la relation entre le pôle lorientais et la cité ligérienne, dans le cadre de la redistribution des cargaisons amenées par les vaisseaux de la Compagnie des Indes orientales. Enfin, d'autres marchandises de moindre importance quantitative sont à signaler : les matériaux de construction, dont le bois, en provenance notamment du port de Redon<sup>43</sup>.

Si l'on excepte la relation avec Lorient, les échanges avec les ports de la proche façade atlantique impliquent des produits traditionnels, notamment deux des trois marchandises appartenant à la trilogie médiévale (« bleds », sel et vins). Il faut souligner l'ancienneté de ces courants d'échanges. Pour la fin du Moyen Âge, Henri Touchard a bien mis en évidence l'importance des arrivées de sel dans la cité ligérienne :

« Le trafic saunier du port de Nantes qui porte vers 1385 sur 14 000 muids nantais à l'arrivée et 11 500 aux réexportations par la Loire conserve à 30 % près ces tonnages dans les premières années du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>44</sup> ».

<sup>41</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, 4 E 2/1931, minutes de Verger, 24 novembre 1661.

<sup>42</sup> La morue amenée à Nantes par voie de cabotage depuis les ports environnants vient compléter celles déchargées par les navires directement à leur retour de l'Amérique septentrionale.

<sup>43</sup> Les registres mentionnent régulièrement des bois et « feuillards » en provenance de la Vilaine. « Feuillard : branche de châtaignier ou de saule, fendue en deux, dont les tonneliers font des cercles/Par ext., feuillard de fer, bande de fer étroite et mince pour le même usage ». Définition tirée de LACHIVER, Marcel, *Dictionnaire du Monde rural. Les mots du passé*, Paris, Fayard, 1997.

<sup>44</sup> TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton...*, op. cit., p. 332.



Par ailleurs, il note que

« La régularité à la fin du [xv<sup>e</sup>] siècle des envois de céréales du Goëlle, du Penthievre, des côtes méridionales vers la région nantaise, La Rochelle, ou les pays ibériques ne traduit pas plus que cent ans auparavant l'abondance dans les campagnes bretonnes<sup>45</sup> ».

Parmi les sites du littoral sud de la Bretagne, l'auteur souligne notamment le rôle d'Hennebont.

Chacun des produits échangés mériterait un traitement approfondi, que le cadre de cette communication ne permet pas. On peut cependant, à titre d'exemple, s'arrêter sur l'un d'eux, les sardines, qui constituent la grosse majorité du commerce du poisson.

Les sardines déchargées à Nantes sont de deux types : des sardines fraîches ou salées à vert, c'est-à-dire recouverte d'une simple couche de sel pour leur conservation pendant le voyage, et des sardines pressées<sup>46</sup>. L'innovation technique consistant à employer la presse, initiée dans les ports de l'amirauté de Vannes – sans doute d'abord à Belle-Île – à partir du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle, permet « l'explosion de l'activité de la pêche » et la mise en place d'« un processus de développement de type proto-industriel, beaucoup plus intensif<sup>47</sup> ». Du fait de l'augmentation de la durée de conservation, la sardine devient accessible à des marchés de consommation plus éloignés des littoraux. Dès lors, les ports de fonds d'estuaire comme Nantes et Bordeaux sont des lieux privilégiés de déchargements, d'abord à cause de leur marché propre et ensuite pour leurs bassins fluviaux respectifs. Dominique Robin précise que la capitale de la Guyenne représente la grande référence des négociants bretons pour le marché de la sardine, à une échelle nettement supérieure par rapport à la cité ligérienne<sup>48</sup>.

À partir du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle, quelques actes notariés passés à Nantes attestent de transactions impliquant des sardines pressées. En septembre 1652, une vente intervient entre deux bourgeois de Nantes, Jean Ramée et Pierre Marion<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> *Id. ibid.*, p. 334. Il poursuit ainsi : « Comme dans toutes les économies primitives, il n'y a pas coïncidence parfaite entre les activités de l'ensemble du secteur primaire et celles du secteur commercial qui sont relativement indépendantes l'une de l'autre ».

<sup>46</sup> BÉRANGER, Jean, MEYER, Jean, *La Bretagne à la fin du xvii<sup>e</sup>...*, *op. cit.*, p. 133-134. Dans son rapport, Béchameil de Nointel précise que « les marchands qui achètent la sardine des pêcheurs quand ils sont de retour de la mer l'accrochent et l'arrangent par lits dans les barriques que l'on met sous la presse pour en faire sortir l'huile car autrement elle se corromprait assez promptement [...]. Il faut 9 ou 10 milliers de sardines pour remplir une barrique, et il s'en fait quelquefois jusqu'à 4000 barriques dans la seule ville du Port-Louis ».

<sup>47</sup> ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2000, p. 30-31 et 10.

<sup>48</sup> *Id. ibid.*, p. 50.

<sup>49</sup> Arch. dép. Loire-Atlantique, 4 E 2/1471, minutes de Jean Mariot, 23 septembre 1652.

La cession porte sur 200 barriques de sardines pressées, livrables à Belle-Île au mois d'octobre, au prix unitaire de 30 livres tournois. L'acte précise que Pierre Marion achète le poisson pour le « compte et risque » de Pierre Boulain, sieur de La Fontaine, bourgeois et marchand à Saint-Malo. Un autre acte, daté de novembre 1653, décrit une transaction plus complexe : Manuel Vaz, marchand demeurant à Nantes, a visiblement donné l'ordre à Guillaume Le Goff Bellegarde, marchand résidant à Quimper, d'acheter des sardines pressées<sup>50</sup>. Ce dernier acquiert le poisson auprès de Jean Visray, marchand à Concarneau : 20 tonneaux de sardines pressées en barriques, au prix de 98 livres le tonneau<sup>51</sup>. La marchandise doit être envoyée à Bordeaux à l'adresse d'Alphonso Rambo, commissionnaire du sieur Vaz sur place. Ces deux exemples attestent du développement rapide de l'usage de la presse le long du littoral sud de la Bretagne. Si les Bellilois ont été pionniers, ils n'ont pas conservé longtemps la primeur de cette technique. De plus, les documents nantais permettent de nuancer l'hypothèse de Théodore Le Gall, selon laquelle Fouquet, après l'acquisition de Belle-Île en septembre 1658 « envoya dans l'île en 1659 deux ingénieurs Dieu-Laman et d'Egremont [...]. Il détermina une émigration de Languedociens, qui instruisirent les Bel-Ilois des procédés de pêche et de fabrication<sup>52</sup> ». Il semble que la technique de la presse soit utilisée à Belle-Île et à Concarneau au moins dès le début de la décennie 1650.

En 1702, 83 embarcations chargées de sardines, jaugeant 471 tonneaux, sont portées sur les registres d'entrées du port de Nantes. En 1732, le chiffre monte à 327 rapports pour un total de 1 420 tonneaux. Enfin, en 1772, 388 entrées représentant 1 510 tonneaux ont été relevées. La distinction entre les deux types de sardines n'est pas toujours aisée à faire à partir des documents de l'amirauté. En outre, il convient de préciser la signification de l'appellation « venant de la pesche aux sardines » rencontrée pour qualifier l'activité de nombreuses chaloupes en 1772. Cette expression ne reflète pas, semble-t-il, la réalité. Ces embarcations ne pratiquent pas directement la pêche mais remplissent le rôle de « chasse-marée », c'est-à-dire qu'elles se rendent sur les lieux de pêche et offrent leurs services aux sardiniers en mer. Elles récupèrent le poisson, le salent et se chargent de le transporter dans les ports voisins où il est consommé. Il est difficile dans ces conditions de présenter les origines des sardines sans commettre d'erreur d'interprétation. Le choix a été fait de mentionner les ports d'attache des embarcations amenant des sardines à Nantes, sauf pour celles explicitement chargées de « sardines pressées, en barils ou en barriques ».

<sup>50</sup> *Ibid.*, 4 E 2/1472, minutes de Jean Mariot, 7 novembre 1653.

<sup>51</sup> Le document stipule qu'un tonneau comporte quatre barriques, ce qui revient à 24 livres et 10 sols la barrique.

<sup>52</sup> LE GALL, Théodore, *L'industrie de la pêche dans les ports sardiniers bretons*, thèse de droit, Rennes, 1904, p. 19. Cité par ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, *op. cit.*, p. 31.

Parmi les ports exportant des sardines pressées à Nantes, cinq se distinguent par l'importance des arrivées : Camaret (en 1732 et 1772), Douarnenez, Concarneau, Port-Louis (on peut inclure les deux embarcations en provenance de Lorient mentionnées en 1772), et Belle-Île. En ce qui concerne les sardines fraîches, les dépouillements effectués pour les années 1732 et 1772 mettent en évidence le rôle majeur de quatre sites : Carnac, Belle-Île, Houat et dans une moindre mesure Hoëdic. Notons que le choix de présenter les ports d'attache des chaloupes apportant des sardines salées à vert à Nantes, imposé par les sources de 1772, tend à minorer le rôle majeur du marché de Belle-Île. En 1732, 195 embarcations sur les 364 amenant des sardines salées à vert en proviennent. L'essentiel des chaloupes apportant des sardines fraîches à Nantes dépendent de ports de l'amirauté de Vannes, proches géographiquement de la cité ligérienne. Dans ce domaine, Nantes semble exercer une influence sur plusieurs sites, en servant de débouché pour une partie de leur pêche. Dans le secteur de la sardine pressée en revanche, des sites de l'amirauté de Quimper sont bien représentés, mais sur des volumes faibles.

Les différents ports nommés ci-dessus sont les principaux centres sardiniens de littoral breton. L'inspecteur des pêches Le Masson du Parc, dans son rapport de 1728, met en évidence l'importance de cette activité dans sa description des ports cités :

« Le commerce des sardines soit fraîches ou pressées est le seul négoce que fassent les habitants de Bel-Isle [...]. Les propriétaires des chaloupes de Bel-Isle ont eux seuls plus de 200 chaloupes pour faire cette pesche, 103 au Palais, 45 à 50 au havre de Sauzon, 36 à 40 que les insulaires de Groix viennent y monter pour faire cette pesche ».

Pour les îles de Houat et Hoëdic, Le Masson écrit :

« [...] avons fait voile pour débarquer à St Gildas de Houat et faisant route pour ladite isle [...] nous avons trouvé à la mer toutes les chaloupes des pescheurs des isles de Houat et Hoedic faisant pour lors le métier de chasse marées de sardines avec les chaloupes de Bel-isle, de Groa, et du Port-Louis, faisant actuellement la pesche et comme il nous a été assuré que nous ne trouverions pour lors aucuns pescheurs dans lesdites isles mais que le lendemain samedi ils se rendraient tous avec les petites chaloupes du lieu au Port du Pallais de Bel-Isle<sup>53</sup> ».

Dominique Robin résume la situation en évoquant le développement

« d'un véritable espace sardinier [...] de Camaret au Croisic. La côte sud de la Bretagne, entièrement vouée à cette mono activité de la pêche à la sardine, voit se créer un véritable espace économique cohérent. Les liens, déjà étroits des petits ports de pêche bretons ne cessent de se renforcer avec le port de Nantes et, surtout, avec celui de Bordeaux<sup>54</sup> ».

<sup>53</sup> Arch. nat. France, fonds Marine C/4 77 : rapport de Le Masson du Parc.

<sup>54</sup> ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, *op. cit.*, p. 10.

En revanche, il est surprenant de ne pas rencontrer à Nantes de chaloupes du Croisic<sup>55</sup> (une seule mention en 1702), de Saint-Gilles ni des Sables-d'Olonne. Ces ports sont pourtant investis dans la pêche à la sardine en particulier au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette absence des ports du Poitou à Nantes se retrouve déjà à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>56</sup>. En revanche, pour le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, Jean Tanguy pointe le rôle déterminant des ports de la « Basse-Loire » dans lesquels il inclut Le Croisic. En 1631, les ports d'attache des bateaux apportant des sardines montrent que la « Basse-Loire » (296 milliers) est distancée par les ports du sud de la Bretagne (340 milliers) et surtout de l'ouest de la province (1 841 milliers). Belle-Île est très loin de son niveau du XVIII<sup>e</sup> siècle (seulement 6 milliers en 1631). C'est Port-Louis qui domine très largement la Bretagne Sud (320 milliers sur 340). Pour la Bretagne Ouest, les ports de la Cornouaille se taillent la part du lion, essentiellement Pouldavid (841 milliers) et Douarnenez (936 milliers).

Le Croisic apparaît, selon les mots de Dominique Robin, comme « un port secondaire, surtout si on le compare au rôle joué par Belle-Île, le Port-Louis, Concarneau ou Douarnenez<sup>57</sup> ». Il cite à l'appui un mémoire des sieurs Abeille et Montaudouin de la fin de la décennie 1750, estimant le nombre de bateaux de ce port affecté à la pêche à trente<sup>58</sup>. La situation s'est visiblement détériorée au sortir de la guerre de Sept ans. En effet, en 1763, seulement 16 bâtiments pratiquant la pêche à la sardine sont recensés<sup>59</sup>. Toutefois, une partie des poissons pêchés a été transportée à Nantes. Ce commerce aurait permis de récolter un peu plus de 6 100 livres en 1763 contre presque 12 700 livres en 1758. Ces chiffres reflètent la faiblesse de cette activité pour le port du Croisic.

## Conclusion

Finalement, ces chemins de la mer se conçoivent simplement comme des circuits d'échanges. Ainsi, comme cela a déjà été signalé, les blés de Bretagne sont échangés contre des vins nantais ou du Val de Loire. Par ailleurs, le sel de Guérande et surtout de la Baie est échangé contre de la chaux ou rien du tout ; pas mal de

<sup>55</sup> TATTEVIN, Georges, « La sardine, sa pêche et son commerce au Croisic au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 80, 1941, p. 70-80.

<sup>56</sup> TANGUY, Jean *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle...*, op. cit., p. 143-144.

<sup>57</sup> ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, op. cit., p. 62.

<sup>58</sup> ABEILLE et MONTAUDOUIN, *Corps d'observation de la Société d'Agriculture de Commerce et des Arts établie par les États de Bretagne, années 1757 et 1758*, Rennes, 1761, p. 216. Cité par ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons...*, op. cit., p. 48. L'estimation reprend sans doute un mémoire rédigé par Le Breton de Pontneuf en 1758. Voir Arch. nat. France, fonds Marine, C/5 36, mémoire sur la pêche et le commerce de la sardine au Croisic, année 1758.

<sup>59</sup> *Ibid.*, fonds Marine, C/5 37, état du produit de la sardine, quartier du Croisic, année 1763. Renseignement aimablement communiqué par Anne Moreau.

retours se font en effet sur lest ou à vide. Les maîtres des unités apportant du poisson à Nantes signalent aux greffiers de l'amirauté leur intention de charger du sel au retour, en passant au Croisic ou au Pouliguen. Il semble d'ailleurs que les échanges avec les ports environnants soient déséquilibrés : apparemment, davantage de bâtiments repartent de Nantes sans chargement par rapport aux arrivées.

Ces échanges traditionnels sont « peu susceptible[s] de progrès » selon la formule de Paul Butel<sup>60</sup>. Ils permettent cependant de satisfaire les besoins alimentaires des populations du comté nantais mais également des espaces ligériens situés en amont, dans un contexte, rappelons-le, de fort développement démographique. Il faut néanmoins noter que les ports proches de Nantes (exception faite de Lorient) ne fournissent pas à la cité ligérienne de marchandises pouvant être chargées dans les navires en partance pour les Antilles ou les côtes de l'Afrique. Les Nantais se tournent prioritairement vers leur arrière-pays pour ces produits, en particulier pour les toiles. Dans ce secteur, il convient de souligner le développement manufacturier de la cité ligérienne à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle.

On est finalement presque surpris de constater que les arrivées de sel progressent au XVIII<sup>e</sup> siècle à Nantes, du moins d'après le tonnage potentiel des embarcations arrivées à Nantes. De même, il est frappant d'observer l'importance du tonnage total des caboteurs par rapport aux trafics au long cours, en sachant de plus que le sous-enregistrement des mouvements de navigation à court rayon est sans doute assez élevé. Pendant très longtemps et fort légitimement d'ailleurs, les échanges avec l'Outre-mer ont accaparé l'attention des historiens. Sans doute est-il temps maintenant de réhabiliter quelque peu les courants commerciaux de proximité en leur redonnant la place qu'ils méritent dans l'histoire des ports et, en particulier, dans celle du port de Nantes. Qu'on ne s'y trompe pas : notre objectif n'est cependant pas de renverser totalement les choses et de faire des exportations de chaux la base de la fortune des négociants nantais.

Bernard MICHON

docteur en histoire moderne, CRHIA EA 1163 - Université de Nantes

## RÉSUMÉ

Jusqu'à la révolution ferroviaire du XIX<sup>e</sup> siècle, les transports s'articulent très souvent autour d'un segment maritime ou fluvio-maritime. Comme l'a souligné Gérard Le Bouëdec : « le routage n'est alors qu'un charroi de proximité ». Considéré longtemps comme le parent pauvre de l'historiographie du commerce maritime – André Lespagnol a même évoqué à son propos le « trou béant de l'historiographie française » –, le cabotage a bénéficié de récents

<sup>60</sup> BUTEL, Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 17-18.

travaux qui ont profondément enrichi nos connaissances de ce sujet. Un numéro de la *Revue d'histoire maritime*, publié en 2008, a d'ailleurs permis de faire le point sur les acquis de la recherche.

Cet article étudie les différents courants de cabotage présents le long du littoral sud de la Bretagne, en exploitant en particulier les archives notariales nantaises pour le <sup>xvii</sup>e siècle, et les données d'entrées et sorties du port de Nantes conservés dans les fonds de l'amirauté pour le <sup>xviii</sup>e siècle. Ces sources permettent de mettre en évidence la permanence d'échanges bien connus depuis la période médiévale comme ceux consistant à troquer des blés produits dans le Vannetais contre des vins de Loire. D'autres courants commerciaux naissent et se développent à l'image de la ligne Lorient-Nantes, alimentée par les produits de la Compagnie des Indes. Ces différents documents nous donnent aussi à voir l'origine des flottilles de cabotage qui prennent en charge ces marchandises.