

La Manche, frontière ou lien ?

Panorama des relations économiques entre Bretagne et Grande-Bretagne du XV^e au XXI^e siècle

Dans un récent ouvrage publié en 2008 sous le titre *Une mer pour deux Royaumes*, Renaud Morieux¹ mettait l'accent sur la constitution de ce bras de mer qu'on dénommera « Manche » et « Channel », comme « frontière » et terrain d'affrontement entre les deux États dynamiques en construction de part et d'autre de cet espace maritime depuis le cœur du Moyen Âge.

Une frontière « inventée » précisait-il, puis « imposée » aux populations littorales ; et les Bretons ont pu sentir particulièrement le poids de cette dimension de « frontière maritime » qu'a assumé leur littoral durant plusieurs siècles, avec ses dimensions stratégiques et ses conséquences multiples – pour l'essentiel négatives – sur la vie quotidienne des hommes. La Manche, « frontière maritime » sensible, ce fut bien une réalité historique, exacerbée durant cette longue phase d'affrontement dite de la « seconde guerre de Cent Ans » entre 1689 et 1815, avec ses sept guerres successives, et cela demeure une vision d'autant plus prégnante que l'on se situe dans une approche « hexagonale » de l'évolution de l'ensemble du territoire encadré par l'État français.

Mais, dans la longue durée, la Manche occidentale a été bien autre chose qu'une frontière, une barrière ou un terrain d'affrontement : cet espace maritime restreint a été aussi un lien, et un vecteur naturel, support de relations d'échange de marchandises et d'hommes entre ses deux rives. Grâce à la Manche – comme d'ailleurs au golfe de Biscaye vers le sud – la Bretagne a pu échapper, à certains moments de son histoire, à sa situation de péninsule apparemment périphérique à l'extrémité du continent européen, pour nouer des relations directes avec ses voisins d'outre-Manche, riches d'implications économiques et humaines.

¹ MORIEUX, Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 351 p.

Cette relation entre Grande et « petite » Bretagne à travers la Manche n'a pas été, tant s'en faut, un phénomène constant, mais une relation cyclique avec une succession de temps forts et de temps faibles, de phases d'ouverture et de contraction, pour lesquelles le facteur déterminant a été d'ordre politique, renvoyant à l'évolution globale des rapports politico-militaires mais aussi commerciaux entre les deux États français et anglais, qui ont progressivement établi leur souveraineté et leur emprise sur les deux rives de la Manche. Mais l'intensité de cette relation variable a aussi dépendu de la capacité des acteurs régionaux – en l'occurrence les Bretons – à valoriser cet atout potentiel que pouvait constituer la proximité avec la grande île voisine pour en faire un marché et un partenaire privilégié, facteur de développement économique.

Dans la longue durée multiséculaire, depuis la fin du Moyen Âge, dans une vision panoramique qui est la seule possible dans le cadre d'une communication, on peut identifier trois phases majeures où a pu s'épanouir cette relation trans-Manche, avec des conséquences significatives pour la Bretagne. Le premier temps fort – le mieux connu sans doute – de cette ouverture s'est déployé de la fin du xv^e siècle à la fin du xvii^e siècle, et correspond à cet « Âge d'or » breton mis en évidence par les historiens, dont cette relation trans-Manche a sans nul doute été l'un des facteurs. Après la période de contraction – et d'affrontement – de la « seconde guerre de Cent Ans », une seconde séquence de développement des relations économiques trans-Manche avec la Grande-Bretagne s'est amorcée avec l'ouverture libre-échangiste des années 1846-1860, qui aura un impact, sans doute méconnu et sous-estimé, sur la modernisation de l'économie bretonne jusqu'aux années 1920, avant que la tendance ne s'inverse à nouveau au milieu du xx^e siècle

Il s'agira enfin d'analyser et d'apprécier si la dernière séquence – contemporaine – de (ré)-ouverture de cette liaison directe trans-Manche avec le partenaire anglais, conduite de manière volontariste par les Bretons à partir de l'entrée du Royaume-Uni dans le marché commun en 1972, a débouché sur des résultats tangibles ou n'a été qu'une tentative illusoire de retour nostalgique à un passé révolu.

Le premier temps fort d'une étroite relation économique trans-Manche entre « petite » et Grande Bretagne se déploie sur deux siècles, avec une intensité maximale entre 1475 (traité de Picquigny) et 1687-1689, moment du déclenchement du grand affrontement franco-anglais.

Cette phase, est assez bien connue, grâce aux travaux d'historiens majeurs comme Henri Touchard² et Jean Tanguy³, ainsi qu'aux dizaines de maîtrises réalisées sur

² TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Éditions Les Belles lettres, 1967, 381 p.

³ Notamment dans la dernière synthèse de ses travaux, TANGUY, Jean, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du 16^e au 18^e siècle*, Rennes, Éditions Apogée, 1994, 121 p.

l'économie maritime bretonne par des étudiants de Rennes et Brest depuis plusieurs décennies. On ne peut la comprendre qu'en resituant cette relation « anglo-bretonne » dans un contexte beaucoup plus large : celui de l'émergence d'une véritable économie européenne pour l'essentiel « ouverte » – malgré de multiples péages et entraves locales – avant l'heure des marchés nationaux, avec essor des échanges marchands à longue distance grâce au développement de la navigation et du transport maritime sur toute la façade ouest européenne, de Gibraltar au fond de la Baltique.

Placés en position centrale sur cette grande rocade maritime ouest-européenne, les Bretons ont participé dès le début du XIV^e siècle à cette navigation en envoyant leurs barques, puis nefes et « carvelles » de plus fort tonnage, vers les ports du golfe de Biscaye, La Rochelle et surtout Bordeaux, avec des cargaisons de produits bretons, pour ensuite louer leurs cales à tout marchand désireux d'expédier des cargaisons – de sels, pastel et surtout de vins de Bordeaux ou d'Aunis – vers l'Europe du Nord-Ouest, de la Normandie aux Pays-Bas, mais aussi vers la grande île Britannique, de Bristol à Londres. C'est donc d'abord comme « rouliers des mers » offrant un service de transport que l'on voit affluer dans les ports britanniques, notamment du Devon et du Dorset, des dizaines de barques et « carvelles » bretonnes, en provenance, comme le montre la carte construite par H. Touchard à partir du dépouillement des « *port books* » (registres portuaires) anglais en 1481-1500⁴, d'une multitude de ports, du Croisic à Cancale, parmi lesquels émergent Guérande et Penmarc'h, Morlaix et Saint-Malo.

Cet afflux de rouliers bretons dans les ports anglais depuis la façade atlantique au XV^e siècle ne constituait cependant qu'une phase préliminaire d'amorçage d'une relation bilatérale directe et plus profonde entre les deux rives de la Manche, basée cette fois sur l'échange de marchandises produites dans les deux régions, qui se mit vraiment en place après la paix de Picquigny de 1475. Par delà une gamme assez diversifiée de produits – beurre, céréales, sel bretons ; poissons (harengs) et métaux (plomb, étain) anglais, et déjà « charbon de terre » gallois –, ces échanges reposèrent fondamentalement pendant deux siècles sur un double flux assez équilibré de produits textiles manufacturés, « draperies » d'Angleterre contre toiles bretonnes. D'Angleterre vers la Bretagne arrivaient en quantités croissantes des étoffes de laine – serges et « *kerseys* » ou « carisées » produites notamment dans le Devon – accessibles à la consommation populaire : « des menues draperies d'Angleterre et d'Irlande dont le matelot et les pauvres s'habillent, étant une étoffe de bas prix, légère, chaude et propre », précisait le négociant malouin La Lande Magon en 1688⁵. Tandis que, dans l'autre sens, se développait un puissant flux d'exportations vers l'Angleterre de toileries bretonnes, dans toute leur variété. C'étaient en premier lieu des toiles de chanvre de Haute-Bretagne : « canevas » de Vitré et « noyales » (toiles à voile)

⁴ TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton...*, *op. cit.*, annexes p. 395.

⁵ Arch. nat. France, fonds Marine, B7495-F°40, janvier 1688, lettre à Seignelay.

du pays de Rennes, toiles de Fougères et Dinan, auxquelles il faut ajouter les célèbres toiles de Locronan, dites « olonnes » ou « poldavys », du nom de leur port d'expédition de Pouldavid près de Douarnenez. Mais c'étaient plus encore les fines toiles de lin de la « manufacture » (rurale) du Léon, développée entre Morlaix et Landerneau, les « créés », produit de qualité à haute valeur dont la production et les exportations « explosent » littéralement entre 1475 et 1689 (comme l'a montré Jean Tanguy⁶, à partir des taxes levées sur leur vente à Morlaix, qui révèlent une progression de 2000 pièces en 1475 à 8000 en 1480, 20000 vers 1560, 66000 en 1680, pour culminer à plus de 80000 pièces vers 1685-1686, exportées aux trois-quarts vers le marché anglais, avec d'ailleurs élargissement progressif au cours du XVII^e siècle de leur diffusion vers l'essentiel marché londonien. Il y a donc bien eu, par delà les aléas conjoncturels, une véritable dynamique de croissance bi-séculaire des échanges trans-Manche entre Bretagne et Grande-Bretagne méridionale, sur la base d'une complémentarité des productions tant primaires que manufacturières, bel exemple – assez rare – d'une réussite équilibrée de la division internationale du travail.

Éclatées initialement, on l'a vu, entre une multitude de petits ports de cabotage, ces relations d'échange anglo-bretonnes tendirent progressivement à se concentrer sur un petit nombre de ports, qui étaient aussi de véritables places marchandes, tels Exeter, Poole, Southampton du côté anglais, et plus encore du côté breton, où le « commerce d'Angleterre » tendit à être accaparé par deux places portuaires de la côte nord de la Bretagne, au profil d'ailleurs différent. À l'est, Saint-Malo, port de façade maritime au débouché de la ria de la Rance, exutoire de la Haute-Bretagne, et à l'ouest, Morlaix, port de fond d'estuaire d'accès difficile, mais dont les marchands disposaient d'un privilège d'achat en première main des créés de la manufacture du Léon, leur permettant d'en contrôler l'exportation.

Ce trafic trans-Manche, majeur par les valeurs mises en jeu – on estimait les exportations bretonnes à 8 millions de livres vers 1685 –, relevait dans sa forme maritime du petit cabotage, avec une noria de barques et petits navires de quelques dizaines de tonneaux (on recensait ainsi 283 départs de Saint-Malo pour les îles Britanniques en 1686, pour 5549 tonneaux, soit 20 tonneaux de moyenne par navire)⁷, bien adaptés aux conditions d'accès aux ports de fond d'estuaire des deux côtés de la Manche. Soulignons cependant que si ce trafic trans-Manche avait été lancé par les Bretons, il tendit à passer pour une large part sous la coupe des Britanniques au cours du XVII^e siècle. C'est très net sur le plan maritime : ce sont essentiellement des navires anglais du Devon et de Cornwall qui effectuent la liaison entre l'Angleterre et Morlaix, dont les marchands, peu portés vers l'armement maritime, ne disposaient

⁶ TANGUY, Jean, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 75.

⁷ LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, p. 192.

pratiquement pas de flotte. Et ce devint largement le cas aussi pour les liaisons entre l'Angleterre et Saint-Malo, dans un contexte il est vrai différent, les Malouins préférant utiliser leur puissante flotte pour des trafics plus lointains, en se contentant d'utiliser les services d'intermédiaires – en l'occurrence, surtout leurs voisins anglo-normands de Jersey-Guernesey – pour leur « commerce d'Angleterre ». Cette tendance ne fit que se renforcer dans la seconde moitié du XVII^e siècle avec l'adoption en 1651 par le Parlement de Cromwell des « *Navigation Acts* », qui instaurent un monopole du pavillon au profit de navires britanniques pour les importations vers l'Angleterre.

Mais cette montée de l'emprise britannique sur le trafic avec la Bretagne se manifesta aussi le plan proprement commercial. Car, dans cette période 1550-1689, ce sont les marchands anglais qui traversent la Manche, non seulement pour « suivre leurs marchandises » – les draperies – jusqu'aux lieux de vente sur le continent, mais pour venir s'installer à demeure au plus près de leurs sources d'approvisionnement en produits bretons.

C'est ce que l'on pouvait observer à Saint-Malo au XVII^e siècle, comme en témoignait – paradoxalement – la décision de l'assemblée de ville, le 23 avril 1654, de faire saisir les biens, effets et papiers des marchands anglais installés à Saint-Malo pour éviter qu'ils ne fussent pillés en représailles de l'attaque d'une flotte terre-neuvère malouine par des frégates de Jersey⁸. Cette montée des tensions avec les Anglais modifiera quelque peu la donne, comme le notait Colbert de Croissy⁹, soulignant en 1665 que « la plupart de ce commerce [d'Angleterre] se fait par la voie des étrangers, les Malouins ne se fiant pas aux Anglais qu'ils disent estre infidèles, et pour cela ils ne trafiquent pas avec eux directement ». En fait, le relais fut largement pris par les Anglo-Normands, qui assuraient déjà le trafic maritime, et peut-être aussi par des marchands irlandais venus s'installer en nombre dans les années 1650 ; il semble cependant que les Anglais aient maintenu une certaine présence et une activité marchande discrète, comme le dénonçait le commissaire de marine de Sachy en 1679¹⁰ : « l'intrigue ordinaire des Anglais habitués en cette ville fait que bien souvent ils travaillent sous le nom de Français et non point pour eux, et font des commerces si sourds que l'on n'y peut point découvrir l'anomalie », ce que confirmeront diverses sources lors de la rupture franco-anglaise de 1689.

Mais cette emprise commerciale britannique fut plus nette encore sur la place de Morlaix, où s'établit à partir du milieu XVI^e une véritable colonie marchande anglaise, comme le soulignait Colbert de Croissy¹¹ : « Dans la dite ville de Morlaix

⁸ Arch. mun. Saint-Malo, EE 4, fol. 163.

⁹ « Procès verbal des cartes et évêchés de Bretagne », édité par KERHERVÉ, Jean, ROUDAUT, Fañch, TANGUY, Jean, *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1978, p. 99.

¹⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 9, fol. 33, registre du greffe de l'amirauté, 14 novembre 1679.

¹¹ KERHERVÉ, Jean, ROUDAUT, Fañch, TANGUY, Jean, *La Bretagne en 1665...*, *op. cit.*, p. 160.

s'habituent ordinairement un assez bon nombre de marchands anglais qui font les commissions et les factures pour ceux de leur nation, il s'en est vu dans les dernières années jusqu'au nombre de six cent, mais le nombre en est présentement diminué ». Le chiffre de 600 est assurément très exagéré, et Jean Tanguy estime à quelques dizaines le nombre de ces commissionnaires installés sur place, auxquels il faut cependant ajouter familles et domestiques, ainsi qu'un bon nombre de jeunes en apprentissage comme le notait Croissy : « Les dits marchands d'Angleterre y envoient leurs enfants dès leur jeunesse pour y apprendre le français et le breton ». Cela constituait assurément une vraie « colonie » anglaise au cœur de Morlaix, renforcée d'ailleurs après 1650 par l'installation (comme à Saint-Malo et Nantes) d'un nombre significatif de marchands irlandais émigrés, et conférait à la place trégorroise une vraie dimension internationale tout au long du XVII^e siècle.

Cette emprise anglaise croissante et ce repli des Bretons vers des formes de « commerce passif » où ils faisaient la part belle à leurs partenaires commerciaux d'outre-Manche, comme le leur reprochait d'ailleurs Béchameil de Nointel¹² dans son rapport de 1698, pourrait nous amener à minorer l'impact de ce « commerce d'Angleterre » sur la dynamique de l'histoire économique bretonne. Ce serait oublier que les marchands bretons, à Morlaix comme à Saint-Malo, conservaient un rôle d'intermédiaires obligés, source de gains plus limités mais sûrs, dont témoigne dans la pierre la richesse des hôtels marchands morlaisiens. Surtout, ce « commerce d'Angleterre » dégageait une balance commerciale fortement excédentaire au profit de la Bretagne, comme l'attestent maints témoignages autorisés, tel celui de La Lande Magon en 1688, précisant que « les Anglais en remportent trois fois plus de la valeur de nos toiles et fournissent le surplus en lettres de change sur Londres¹³ » : ceci ne pouvait que contribuer à l'enrichissement global de la province.

Le commerce anglo-breton a ainsi contribué à créer durant deux siècles, bien au-delà des places portuaires qui en étaient les exutoires, une dynamique globale de croissance, créatrice d'emplois et d'enrichissement pour des milliers de fabricants et artisans tisserands et, plus en amont pour les paysans producteurs de lin et de fil (notamment sur le littoral du Trégor) et de chanvre. On en trouvera les concrétisations tant dans la croissance démographique que connaissent les paroisses toilières jusqu'aux années 1680, et les fortes densités de la Bretagne du nord observée en 1696, que sur le plan artistique et religieux, avec la floraison des « enclos paroissiaux » du Léon, largement financée, comme l'a démontré Jean Tanguy, par les offrandes

¹² BÉRENGER, Jean, MEYER, Jean, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle d'après le rapport de Béchameil de Nointel*, Paris, Klincksieck, 1976, p. 143

¹³ Ce que confirmait dix ans plus tard le rapport Béchameil, BÉRENGER, Jean, MEYER, Jean, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 147 : « [les Anglais] en rapportant beaucoup plus de marchandises qu'il n'y en rapportent, ce qui se justifie aisément par les registres de droits qui se paient, et ils fournissent le surplus en lettres de change que les commissionnaires de Saint-Malo tirent sur Londres, pour des sommes très considérables au profit des particuliers qui leur fournissent ces marchandises ».

des tisserands. Sans en être la seule cause, le développement à travers la Manche d'une liaison économique privilégiée entre Grande et « petite » Bretagne pendant deux siècles et l'ouverture du marché anglais ont bien été des facteurs majeurs qui rendent compte de cet « Âge d'Or » breton mis en valeur récemment par Alain Croix¹⁴.

C'est cette spirale vertueuse qui s'enraye dans le dernier quart du XVII^e siècle, pour des raisons profondes qui dépassent les acteurs locaux : s'accélère alors le processus de formation de véritables marchés nationaux cloisonnés par les États français et anglais, dans le cadre de politiques « mercantilistes » symétriques et concurrentes, déclinées en mesures protectionnistes virulentes débouchant sur de véritables guerres douanières. Or, la cible principale de cette offensive mercantiliste initiée par la France de Colbert¹⁵ était la draperie anglaise, dont les importations furent grevées de multiples augmentations de taxes douanières, qui passèrent de 6 à 24 livres par aune de 1664 à 1687, politique qui provoqua évidemment des représailles douanières anglaises contre les toiles françaises – c'est-à-dire bretonnes –, qui furent même interdites d'importation en Angleterre entre 1678 et 1685. Cette offensive protectionniste française atteignit son paroxysme avec les quatre arrêts du Conseil du roi de novembre-décembre 1687, qui doubleraient les droits sur les draperies anglaises et limitaient leur introduction en France aux seuls ports de Calais et Saint-Valéry-en-Caux, à 500 kilomètres de la Bretagne (!). Cette politique française sapait ainsi les bases mêmes du commerce trans-Manche anglo-breton, comme le dénoncèrent – en vain – dans une protestation solennelle en 1688 les États de Bretagne, avant même que ne se déclenche la guerre ouverte entre les deux pays en mai 1689, premier « round » d'une seconde guerre de Cent Ans qui perdurera jusqu'à Waterloo, voire au-delà sur le plan commercial.

S'ouvre alors, pour près d'un siècle et demi, une phase longue de fermeture, où la Manche devient vraiment une frontière, réduisant à la portion congrue les relations commerciales entre ses deux rives, au grand dam de la Bretagne, et notamment de son industrie toilière, désormais privée d'un marché essentiel. Avec comme médiocres palliatifs, pendant les guerres les captures de cargaisons ennemies par les corsaires des deux camps (anglo-normands et malouins), et surtout le développement de la contrebande dans les deux sens : à partir des îles Anglo-Normandes pour l'introduction clandestine du tabac (de Virginie) sur les côtes bretonnes ; ou, après 1763, à partir de Roscoff, avec la connivence des autorités françaises qui lui accordent alors un statut de port franc pour l'introduction de vins, eaux de vie et thé vers le marché anglais¹⁶. Mais ce n'était pas la fin de l'histoire...

¹⁴ CROIX, Alain, *L'Âge d'or de la Bretagne, 1532-1675*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1993

¹⁵ TANGUY, Jean, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 102.

¹⁶ Dont Cambry donne une analyse précise dans sa description du Finistère à la fin du XVIII^e siècle reprise par divers historiens, cf. KERIVIN, Marie-Françoise, *Les activités maritimes de Roscoff au XIX^e siècle*, dactyl., mémoire de maîtrise, Université de Rennes, 1988.

La seconde séquence historique – et le second temps fort – durant lequel la Manche a pu jouer son rôle de lien stimulant les relations économiques – et humaines – entre Grande et « petite » Bretagne s’est déroulée à partir des années 1840, et pour trois-quarts de siècle jusque vers 1930. Elle s’est développée dans le contexte de la révolution économique alors à l’œuvre, dont l’épicentre se trouvait outre-Manche, et dans le grand vent de l’entrée dans l’ère du libre-échange, créant un véritable appel d’air dont la Bretagne a pu tirer parti, plus largement qu’on ne l’a sans doute jusqu’à présent mis en évidence.

C’est bien d’une Grande-Bretagne en pleine Révolution industrielle, sûre d’elle-même au point de jouer à fond l’ouverture de ses marchés avec l’abolition des *Corn Laws* en 1846, qu’est venue l’impulsion décisive, qui contaminera progressivement ses voisins, y compris la France qui accepte, sous l’impulsion de Napoléon III, de signer un traité de commerce de « libre-échange » avec l’Angleterre en janvier 1860.

Pour la Bretagne, les conséquences de ce processus furent immédiates, comme l’avait d’ailleurs préfiguré l’ouverture dès 1845 par la Southwestern Railway Company d’une liaison maritime directe régulière par « steamer » entre Southampton et Saint-Malo, permettant d’acheminer en moins de vingt-quatre heures des flux de marchandises et de passagers entre les deux rives de la Manche, sous le signe de la « modernité », avec rapidité et régularité.

L’impact de cette ouverture, douanière et pratique, d’un marché anglais en pleine expansion fut tout à fait significatif pour l’économie bretonne, dans ce qu’elle pouvait désormais lui offrir : non plus des produits manufacturés à l’heure où s’éteignait son industrie toilière et sa métallurgie au bois, mais une large gamme de produits agricoles, qu’allait pouvoir fournir en quantités significatives et à des prix compétitifs une agriculture bretonne, surtout littorale, poussée à se spécialiser et se moderniser par cet appel du marché anglais.

À partir du milieu XIX^e siècle se développent ainsi à travers la Manche, à partir des ports de la côte nord – Saint-Malo (qui retrouve son rôle « naturel » de « port d’Angleterre »), Paimpol (un peu), Roscoff (340 mouvements de navires en 1876-1877), et même au sud-ouest, Loctudy –, des flux d’exportation par voie maritime de produits légumiers et fruitiers de la « Ceinture dorée » bretonne, du pays malouin au pays léonard, et jusqu’au pays bigouden : choux-fleurs de Saint-Pol-de-Léon et oignons de Roscoff, pommes de terre primeur de Saint-Malo à Loctudy – et bien sûr les fraises de Plougastel. Acheminées entre 1865 et 1895 par chemin de fer vers Saint-Malo pour expédition par voie maritime vers l’Angleterre, celles-ci vont prendre à partir de 1896 une voie plus directe, comme le précisait un sous-préfet¹⁷ : « Plusieurs propriétaires et négociants de Plougastel [se sont] syndiqués pour affréter un steamer afin d’expédier directement vers l’Angleterre », depuis le petit port du Passage sur l’Élorn, qui connaîtra cette animation chaque printemps jusqu’aux années 1930.

¹⁷ Arch. dép. Ille et Vilaine, 4 M 1005, rapport, 22 juillet 1896.

Depuis Saint-Malo, à partir de 1846-1850, était expédiée vers l'Angleterre, en quantités croissantes, une gamme encore plus large de produits agricoles : outre les pommes de terre primeurs, des pommes et des marrons (de Redon), des grains et des bestiaux, mais aussi des beurres salés, (pour une valeur de 7 millions de francs-or en 1865). « Quatre grands steamers et deux bateaux à voile ne suffisent pas quelque fois à transporter chaque semaine toutes les marchandises qui sont destinées à l'exportation [vers l'Angleterre] », précisait en 1865 la Chambre de commerce, tandis qu'un sous-préfet soulignait en 1868 que « l'importante échelle sur lequel on le voit s'effectuer [ce trafic] donne à la production agricole une puissante impulsion¹⁸ ».

De fait, comme l'avaient déjà souligné des géographes comme Maurice Le Lannou¹⁹, cette ouverture et cet appel du marché anglais à travers la Manche ont joué un rôle très significatif, non seulement dans la stimulation de la croissance, mais aussi dans la spécialisation vers des productions marchandes rémunératrices de certains secteurs de l'agriculture bretonne entre 1850 et 1930, qu'il s'agisse des productions légumières et fruitières de la « Ceinture dorée » littorale, ou de l'élevage bovin pour la production beurrière en Ille-et-Vilaine.

Mais cet échange trans-Manche n'était pas univoque. Il devait enclencher en contrepartie – même si ce n'était pas nécessairement avec les mêmes bateaux, ni les mêmes ports – un flux d'importation essentiel en cet « âge de la vapeur », qui permit à la Bretagne de faire face à sa pénurie d'énergie, en lui fournissant un produit vital : la houille. Principalement d'origine galloise, mais aussi écossaise, la houille allait être acheminée en quantités croissantes depuis Cardiff, Swansea ou Glasgow, voire Newcastle, par une flottille spécialisée de navires charbonniers (des « steamers » évidemment), de 300 à 1 500 tonneaux, allant décharger leur cargaison dans les ports bretons : Nantes, Brest, et même Le Légué (avec des petits caboteurs de 300 tonneaux adaptés aux caractères de son nouveau bassin à flot). Ce trafic fut plus important encore à Saint-Malo, qui vit ses importations passer de 13 000 tonnes en 1855 à 40 000 en 1858, 200 000 en 1895 et 422 000 tonnes en 1913, soit 80 % du trafic d'entrée d'un port qui devient alors vraiment un « port charbonnier », selon la formule du géographe Robert-Muller²⁰. Et sur la côte sud, Lorient joua bientôt le même rôle à partir de 1870²¹, avec des importations de charbon gallois qui passèrent de 30 000 tonnes en 1901 à 238 000 tonnes en 1930 ; mais en y ajoutant une variante, c'est-à-dire un trafic complémentaire : l'exportation par ces charbonniers de cargaisons de poteaux de mine pour les galeries des charbonnages gallois, produits à partir des plantations de pinèdes qui, à l'appel de cette demande

¹⁸ *Ibid.*, 4 M 1005, lettre du 26 mai 1868.

¹⁹ LE LANNOU, Maurice, *Géographie de la Bretagne*, Rennes, Plihon, 1952.

²⁰ ROBERT-MULLER, C., « Saint-Malo – Saint-Servan, port charbonnier », *Annales de Bretagne*, 1923, p. 402-421.

²¹ NIÈRES, Claude, *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, chap. 9, p. 210-212.

britannique, se développent fin XIX^e siècle en Bretagne méridionale, dans les zones sableuses littorales ou sur les sols pauvres des landes de Lanvaux. D'autres petits ports bretons de la côte sud, de Vannes et Auray, d'Hennebont à Loctudy participèrent également entre 1870 et 1930 à cette exportation des poteaux de mine vers la Grande-Bretagne. C'était là une autre conséquence économique significative de cette réactivation de la relation maritime anglo-bretonne, qui a laissé sa trace jusqu'à nos jours dans le paysage breton.

Par qui ces flux de trafics étaient-ils assurés en termes de transport, et impulsés – et contrôlés – sur le plan commercial ?

Les Bretons y ont eu leur part, notamment pour l'exportation de légumes primeurs depuis des petits ports comme Paimpol, Loctudy ou Roscoff, ou une bonne part du trafic était assuré par l'affrètement de voiliers de taille modeste, dundees et goélettes de 30 à 120 tonneaux, armés dans des petits ports du Trégor (Perros, Tréguier, Lézardrieux) et du Goëlo, qui purent ainsi trouver dans ce trafic d'Angleterre une compensation partielle à l'effondrement du cabotage « national » touché à mort par la concurrence du chemin de fer. À plus grande échelle, à Lorient, ce sont des négociants locaux – Le Brise dès 1870, Besné et Méry et surtout Marcesche après 1901 –, qui ont su s'imposer en combinant sous leur contrôle l'armement de caboteurs – voiliers puis de steamers après 1893 – pour l'importation de charbon gallois et l'exportation de poteaux de mines dans un système intégré et rentable.

L'on ne peut manquer non plus de rappeler ici l'épisode assez extraordinaire des « Johnnies » de Roscoff²², ces paysans du Léon qui venaient chaque été s'embarquer dans le port léonard, avec une cargaison d'oignons qu'ils allaient vendre directement à domicile dans les villes et villages d'Angleterre. Amorcée par l'initiative pionnière du jeune paysan Henri Olivier dès 1828, développée après 1850, cette aventure des « Johnnies » de Roscoff (auxquels s'ajoutèrent un certain nombre de paysans-colporteurs venus d'Yffiniac) n'avait rien d'anecdotique : en 1913, on recensait 1 273 « Johnnies » s'embarquant à Roscoff et près de 1 400 en 1928-1929, pour un trafic d'exportation dépassant alors les 9 000 tonnes. Ces paysans-colporteurs étaient regroupés en « compagnies » – regroupant fin XIX^e siècle jusqu'à quarante personnes – associés, « domestiques » salariés, apprentis, sous l'autorité d'un « master » – qui affrétaient des caboteurs pour aller vendre leurs oignons en Angleterre dans des circuits itinérants de plusieurs mois ; après 1900, l'utilisation du vélo leur permit d'élargir leurs circuits de colportage à travers toute la grande île, jusqu'en Écosse. Au-delà de sa dimension économique non négligeable, cette migration saisonnière des « Johnnies » et leurs circuits de colportage, créèrent ainsi pendant près d'un siècle un certain mode de relations humaines personnalisées entre Bretagne et Grande-Bretagne, à travers cette figure familière outre Manche du « Johnnie » breton venant chaque année en vélo vendre à domicile ses oignons.

²² GUIVARCH, François, *Les Johnnies de Roscoff*, Quimper, Nature et Bretagne, 1979.

Cependant, au-delà de ces initiatives bretonnes, il faut souligner, comme le déplorait les observateurs contemporains, qu'une part sans doute prépondérante de ce trafic anglo-breton des années 1850-1930 était effectué sous impulsion et sous contrôle britanniques. « C'est au pavillon anglais que revient en entier le bénéfice de ces expéditions », soulignait ainsi en 1858 le sous-préfet de Saint-Malo²³, s'agissant du port de la Rance. C'était vrai, d'abord, pour les échanges maritimes : le gros du trafic était assuré par des compagnies de navigation anglaises spécialisées, tant dans le transport de légumes et primeurs – avec des compagnies comme la Morris de Liverpool ou la Walford de Londres –, que dans le trafic charbonnier, avec des compagnies comme la Llewellyn de Cardiff ou la Robertson de Glasgow. Cette maîtrise du transport maritime s'accompagnait aussi d'un large contrôle des opérations commerciales par des sociétés britanniques d'import-export qui avaient leurs agents ou courtiers (comme d'ailleurs à Roscoff pour le trafic des primeurs), tandis qu'en 1897 on signalait la création à Saint-Malo d'une succursale de la Banque franco-anglaise, à capital anglais, pour « s'occuper plus particulièrement de l'escompte du papier anglais, nombreux et important dans la région ».

Et c'est également le pavillon anglais qui a contrôlé pendant plus d'un siècle la seule ligne maritime « généraliste » offrant une liaison régulière directe entre Bretagne et Grande-Bretagne (ainsi que les îles Anglo-Normandes), tant pour le trafic des marchandises que pour celui des passagers, qui était assurée depuis 1845, on l'a vu, par la London and Southwestern Railway Company entre Southampton et Saint-Malo, contrôle d'autant plus logique qu'au moins les trois-quarts des passagers empruntant cette ligne étaient des Britanniques, qui pour la plupart traversaient la Manche non pour affaires mais pour leurs loisirs, en pionniers de cette activité nouvelle qu'ils étaient en train d'inventer, le « tourisme ».

Autant dire que cette liaison trans-Manche acheminant vers la Bretagne chaque saison des flux réguliers de milliers de visiteurs britanniques, a certainement joué un rôle très significatif dans l'essor précoce du « tourisme balnéaire » en Bretagne, notamment sur sa côte septentrionale. Même s'ils ne l'ont pas créée *stricto sensu*, on ne peut manquer de souligner le rôle déterminant des Anglais dans l'essor et la réputation de la station « haut de gamme » de Dinard, sur laquelle, par leur présence continue et massive ils ont imposé leur marque et leur style, en diffusant leurs modèles culturels, qu'il s'agisse de l'ambiance et du confort des hôtels, de lieux de sociabilité (des salons de thé aux « clubs »), de nouvelles pratiques sportives – du yachting au tennis et au golf, avec leurs espaces dédiés –, et jusqu'à l'église anglicane²⁴.

Ainsi, dans ces années 1900, à une époque où une tradition d'anglophobie²⁵, réactivée autour de Fachoda, avait amené à dresser des statues de vaillants corsaires,

²³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 M 1005, 21 juillet 1858.

²⁴ LESPAGNOL André (dir.), *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Privat, 1984, chap. 8.

²⁵ GUIFFAN, Jean, *L'anglophobie en Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 2005.

de Charles Cornic à Morlaix à Robert Surcouf, dressé sur un bastion des remparts de Saint-Malo, le bras levé et vengeur face à l'Angleterre, le Dinard de la Belle Époque animé par les touristes britanniques comme l'embarquement saisonnier de centaines de « Johnnies » à Roscoff pour la grande île symbolisaient, en contrepoint, ce temps d'une Bretagne du Nord qui s'était mise « à l'heure anglaise », pour son plus grand profit.

Cependant, comme cela s'était déjà produit dans le dernier quart du XVII^e siècle, cette seconde phase d'ouverture de relations trans-Manche entre Grande et « petite » Bretagne a commencé à se gripper autour de 1930, pour s'essouffler jusqu'aux années 1960, avec comme point bas symbolique la fermeture définitive vers 1965 de la « vieille » ligne Southampton-Saint-Malo, supprimant ainsi toute liaison maritime directe pour les passagers entre la Bretagne et la grande île.

Bien sûr des facteurs conjoncturels ont joué leur rôle et au premier chef le déclenchement de la grande crise de 1929, qui réduisit fortement la fréquentation de Dinard et d'autres stations par la clientèle fortunée britannique, aggravant ainsi les difficultés du tourisme balnéaire breton visant ce type de clientèle, comme l'illustre l'échec du projet de station des Sables-d'Or près de Fréhel, devenue « station-fantôme ». Mais surtout la grande dépression a accéléré, par réaction, l'entrée dans un nouveau cycle de fermeture protectionniste des marchés, poussant à une nouvelle phase d'éloignement des deux rives de la Manche.

Ce fut le cas du côté français, avec des politiques douanières visant à récupérer les marchés de l'Ouest pour les houillères françaises aux dépens du charbon gallois, amorcées dès 1931 par un contingentement des importations britanniques, qui fléchissent dès les années 1930, et renforcées au-delà de 1945 au profit des charbonnages français nationalisés.

Mais ce fut le cas aussi, cette fois, du côté du Royaume-Uni, qui en réaction à la grande crise, s'engagea à partir de 1931-1932, pour la première fois depuis un siècle, dans une politique vigoureuse de protection de son marché national. La dévaluation de la livre sterling décidée par le gouvernement Mac Donald dans l'été 1932 en fut une première modalité, en alourdissant le coût des importations étrangères, y compris bretonnes. Mais celle-ci s'accompagna de mesures protectionnistes plus ciblées, visant à favoriser, dans une logique du « *buy british* », non seulement l'industrie, mais aussi désormais le secteur de production légumière qui s'était développé depuis la fin du XIX^e siècle de l'autre côté de la Manche, jetant les bases de cette autre « ceinture dorée » directement concurrente de son homologue bretonne, comme l'avait pointé dès 1895 un observateur malouin²⁶ : « Le faible cours des pommes de terre et des fraises s'expliquerait par les résultats obtenus en Angleterre et dans les îles de Jersey-Guernsey qui ont des rendements importants ». Soulignons

²⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 M 1012, lettre du sous-préfet, 23 juillet 1895.

d'ailleurs que cet essor des cultures légumières et fruitières dans les îles Anglo-Normandes avait été facilité par l'utilisation d'un contingent important d'ouvriers agricoles saisonniers venus de Bretagne, autre forme – méconnue – de migration humaine à travers la Manche.

Dès décembre 1931 le gouvernement anglais fixait de manière dissuasive une date limite très précoce – le 31 mars – pour les importations de primeurs bretonnes, qui fit chuter dès 1932 les exportations par Saint Malo de 50 % et de 90 % par Roscoff ; et les importations allaient même être interdites dans les îles Anglo-Normandes, au motif de les protéger contre la diffusion d'une épidémie de doryphore. Globalement, toutes les courbes d'exportations agricoles bretonnes chutent donc lourdement dans les années 1930, comme l'exprimaient aussi les départs de « johnnies » depuis Roscoff, qui passent de 1400 en 1928 à 780 en 1935, comme le mouvement d'exportation d'oignons qu'ils accompagnaient²⁷.

Même si un mouvement de reprise se dessinait vers 1936-1938, la guerre vint interrompre complètement pendant six ans ces relations commerciales anglo-bretonnes à travers un espace maritime redevenu frontière et ligne de front, auxquelles se substitueront, comme on l'a vu par ailleurs dans ce congrès, des flux humains importants, mais d'une tout autre nature : des flux clandestins et périlleux de résistants, agents secrets, prisonniers alliés évadés.

Mais le retour à la paix lui-même ne rétablit pas aisément les flux commerciaux, car des deux côtés de la Manche se maintinrent jusqu'au début des années 1950 de multiples entraves liées aux politiques dirigistes et protectionnistes mises en œuvre par les gouvernements d'après-guerre, telle la mesure d'interdiction de vente au détail des produits frais importés prise par le « Ministry of food », qui pénalisait directement l'activité des « johnnies ». Et si ces mesures furent assouplies, s'y substituèrent jusqu'en 1954 des politiques de quotas globaux d'importation qui limitaient les échanges et ne permirent une reprise des trafics qu'à des niveaux bien inférieurs à ceux d'avant-guerre, comme l'illustre le cas des oignons dont le volume se situait dans les années 1950-1960 à un niveau trois fois inférieur à celui de 1928, tandis que le nombre de johnnies se réduisait à moins de 300 en 1968, symptôme d'une période en train de s'effacer.

C'est que symbolisait aussi simultanément la fermeture définitive de la ligne de ferries qui reliait Southampton à Saint-Malo depuis plus d'un siècle, peu après que De Gaulle eut brutalement « claqué la porte » au nez du Royaume-Uni, en bloquant en janvier 1963 la demande d'adhésion britannique au Marché commun qui était en train de se construire sur le continent européen depuis la signature en 1957 du traité de Rome.

²⁷ LE LANNOU, Maurice, *Géographie de la Bretagne...*, *op. cit.*, p. 177-178 et GUIVARCH, François, *Les Johnnies de Roscoff...*, *op. cit.*, p. 15-16.

En ce milieu des années 1960, un cycle séculaire de relations anglo-bretonnes semblait bien en passe de se clore.

Cette phase de contraction des années 1930-1970 ne signifiait pourtant pas la fin de notre histoire dans la longue durée des relations anglo-bretonnes à travers la Manche.

Car, à partir du début des années 1970, s'est opérée une nouvelle inversion de tendance, positive, provoquée ici encore par une modification du contexte géopolitique, sous l'effet d'une décision politique majeure de l'État français : en l'occurrence la décision du Président Pompidou d'accepter enfin – en 1972 – la demande d'adhésion du Royaume-Uni au Marché commun, décision qui prit effet quasi immédiat dès le 1^{er} janvier 1973.

Les routes de la Manche allaient donc pouvoir à nouveau s'ouvrir. Mais cette fois, c'est de Bretagne que vint l'initiative. Elle avait été mûrie depuis le début des années 1960 par les élites politiques et professionnelles bretonnes, regroupées depuis 1950 au sein du Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons (CELIB), convaincu qu'il était de l'intérêt bien compris de la Bretagne de miser sur une ouverture du Marché commun au Royaume-Uni et de l'Irlande, ce qui avait d'ailleurs amené son président René Pleven à dénoncer fermement en février 1963 le refus de De Gaulle²⁸.

Et le CELIB s'était préparé de manière cohérente à l'éventualité d'une telle ouverture en mettant en avant dans son programme de revendications envers l'État français la réalisation d'infrastructures pouvant faciliter la renaissance de relations directes avec les îles Britanniques. C'est ainsi que, dans la négociation que les leaders bretons²⁹, sous la houlette de René Pleven, réussirent à imposer au gouvernement de Georges Pompidou au plus chaud de mai 1968 (le 31 mai !), figurait, aux côtés du lancement d'un « plan routier breton », la demande de construction d'un port en eau profonde à Roscoff, afin de pouvoir recréer une liaison maritime directe avec les îles Britanniques, et de faciliter ainsi les exportations de produits agricoles bretons vers la grande île et, subsidiairement, la « descente » des touristes britanniques vers la péninsule bretonne. Avec, en fer de lance de cette revendication et de cette véritable stratégie de réouverture du marché anglais, la SICA regroupant les producteurs légumiers de la zone de Saint-Pol-de-Léon et leur leader emblématique, Alexis Gourvennec, qui, par l'entremise de la Société d'économie mixte du Nord-Finistère (SEMENF), avait impulsé dès 1964 le lancement d'une étude sur la création d'un tel port en eau profonde sur le site du Blosscon.

La mise en œuvre de ce programme s'effectua sans délai, avec la construction du port en moins de quatre ans, et la mise en service d'un premier quai opérationnel dès le début 1973, à temps pour que, deux jours après l'entrée du Royaume-Uni

²⁸ BOUGEARD, Christian, *René Pleven*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1994, p. 368-369.

²⁹ *Id.*, *ibid.*, p. 381 ; en attendant plus de précision sur ces négociations dans les travaux en voie d'achèvement de Fabrice Marzin sur le CELIB.

dans le Marché commun, parte de Roscoff vers Plymouth, chargé de camions de légumes léonards, le cargo roulier *Kerisnel*, baptisé du nom du « marché au cadran » de légumes de Saint-Pol-de-Léon.

Ce n'était pas l'effet du hasard, car faute de trouver un armateur intéressé par la création de cette ligne, les légumiers du Léon, regroupés dans la SICA, avaient dû se résoudre à créer eux-mêmes, avec l'appui et la participation financière de la chambre de commerce de Morlaix et du conseil général du Finistère, leur propre compagnie de navigation³⁰, baptisée initialement – et symboliquement – B.A.I. : « Bretagne – Angleterre – Irlande ». Dès l'année suivante, la Compagnie ouvrait la ligne Roscoff-Plymouth avec un ferry transportant à la fois des camions (avec leur cargaison) et des passagers (avec leurs voitures), ouvrant ainsi de nouvelles perspectives de développement pour le tourisme breton

Ce processus de construction d'une liaison maritime trans-Manche par les Bretons se consolida dans les dix années suivantes. D'une part, la B.A.I. souhaita logiquement étendre ses opérations vers l'est de la Bretagne en établissant une seconde base d'opérations à Saint-Malo, pour créer une ligne en direction de Portsmouth, mieux positionnée pour desservir Londres. Cela se fit d'ailleurs au terme d'une bataille « homérique » pour bloquer une tentative d'ouverture d'une ligne concurrente à Saint-Malo par une compagnie allemande, peut-être téléguidée par la P & O (*Peninsular and Oriental*), la grande compagnie britannique contrôlant le trafic du détroit, grâce à l'intervention – musclée – des commandos paysans mobilisés par Gourvennec.

Cette politique de développement maritime s'accompagna ici aussi d'un lobbying concerté auprès de l'État pour obtenir le financement de travaux de construction dans les années 1980 d'un terminal ferry en eau profonde à Saint-Servan, hors des contraintes de l'éclusement vers les bassins à flot, permettant l'accès à des ferries de fort tonnage à toute heure de marée, condition nécessaire à l'essor d'un trafic important depuis Saint Malo avec toute la fluidité requise. Enfin la Compagnie de navigation, bientôt rebaptisée Brittany Ferries pour améliorer sa communication vers la clientèle britannique, fut consolidée financièrement grâce à l'entrée au capital des collectivités territoriales bretonnes, le conseil général du Finistère puis celui d'Ille-et-Vilaine, et enfin le conseil régional de Bretagne naissant en 1986, dans un modèle original de société d'économie mixte, dont la contrepartie était l'embauche d'un personnel navigant français (et surtout breton), chose exceptionnelle dans cet univers dérégulé du transport maritime.

³⁰ BAUDOIN, Alain, DAUTRIAT, Louis-Roger, *Alexis Gourvennec, Paysan Directeur Général*, Paris, Fayard, 1977 ; LESPAGNOL, André, « Du négociant-armateur au paysan-armateur : les mutations du profil des entrepreneurs dans le domaine maritime en Bretagne aux XIX^e-XX^e siècles », dans FAVIER, René, GAYOT, Gérard, KLEIN, Jean-François, *Tisser l'histoire : l'industrie et ses patrons, XVI^e-XX^e siècle. Mélanges offerts à Serge Chassagne*, Valenciennes, Presses universitaires de Valenciennes, 2008, p. 373-382.

La Bretagne s'était ainsi dotée d'un outil majeur pour relancer, sous son contrôle, une relation forte à travers la Manche avec la Grande-Bretagne. Reste à en apprécier les résultats.

Première conclusion, cette construction d'une liaison maritime par une compagnie bretonne avec une flotte de ferries transportant passagers et voitures, et de navires rouliers transportant camions et remorques à conteneurs a incontestablement été pendant trois décennies un succès, même si les flux de passagers restent loin des flux massifs franchissant le Pas de Calais. Dès 1977, en cinq ans, la Brittany Ferries, quoique opérant dans une zone excentrée, avait capté 5 % du trafic trans-Manche – soit 400 000 passagers par an –, et une part plus grande encore du flux de voitures, camions et marchandises, malgré une concurrence parfois féroce menée par les compagnies anglaises et scandinaves du détroit. De 1977 à 1992, le trafic se développa à un rythme de 10 % par an pour approcher le million de passagers, dont plus de 80 % de Britanniques, et plus de 20 000 camions avec leurs cargaisons. En un quart de siècle, la Brittany Ferries s'avéra une véritable « *success story* » bretonne, qui élargit d'ailleurs son champ d'action en créant de nouvelles lignes à travers la Manche depuis les ports bas-normands de Caen et Cherbourg (avec le soutien financier des collectivités locales), et même entre l'Angleterre et l'Espagne³¹.

Il reste à apprécier l'impact de cette relation maritime directe ainsi retrouvée sur le développement de l'économie bretonne. Chose certaine, cette liaison a assurément contribué à stimuler le tourisme en Bretagne en élargissant la clientèle britannique, qui constitue la première clientèle étrangère pour le tourisme breton. Et même si une partie de ces touristes britanniques débarquant à Roscoff et Saint-Malo ne sont que de passage, ils contribuent par leur consommation à développer l'activité des commerces, hôtels et restaurants bretons.

On peut être plus mesuré cependant quant à l'impact réel de cette réouverture du marché anglais pour les productions bretonnes, même si, comme le souhaitait Gourvenec, légumes et primeurs de la Ceinture dorée ont bien repris le chemin de l'Angleterre. Mais on ne saurait en surestimer l'importance car, d'après les dernières statistiques de 2012, le Royaume-Uni n'arrivait qu'au quatrième rang des marchés pour les productions agro-alimentaires bretonnes, loin après l'Italie, l'Allemagne et l'Espagne, bien en deçà sans doute des attentes des agriculteurs bretons, preuve que la proximité géographique ne suffit pas à gagner des marchés.

³¹ En 2011, les lignes « bretonnes » de la Brittany Ferries ont transporté près de 880 000 passagers vers ou depuis l'Angleterre et l'Irlande, et plus de 20 000 poids lourds (sur un total de plus de 2 500 000 passagers et 180 000 poids lourds en y comprenant le trafic développé entre Angleterre, Normandie et Espagne), *Ouest France*, janvier 2012.

On peut cependant mettre du côté positif du bilan de la réouverture de la relation Bretagne-Angleterre des phénomènes plus nouveaux. Ainsi a-t-on pu observer après 1980 des flux discrets mais significatifs d'investissements britanniques, qui se situaient en 2012, avec 13 % du total, au troisième rang des investissements étrangers en Bretagne (après les Etats-Unis et l'Allemagne), répartis sur une cinquantaine de sites avec plus de 4000 emplois, notamment dans l'agro-alimentaire, et dans des entreprises innovantes comme Linpac près de Pontivy spécialisée dans les films d'emballage pour l'agro-alimentaire, ou Autocruise à Brest dans l'électronique automobile.

Et l'on peut penser que la re-création d'une liaison maritime directe a certainement facilité l'essor – inédit – d'un flux migratoire de Britanniques venant s'installer à demeure dans la péninsule, attirés non seulement par le charme de ses paysages et sa qualité de vie, mais aussi par la possibilité d'y acquérir, à des prix très compétitifs par rapport à l'Angleterre, des maisons en zone rurale ou dans des bourgs en déclin démographique du centre de la péninsule. Qu'il s'agisse de retraités ou, dans quelques cas, de jeunes actifs en quête d'un autre mode de vie, ces centaines de Britanniques installés à demeure qui constituent désormais le plus important contingent « d'immigrés » installés en Bretagne, ont ainsi contribué à la revitalisation de certaines zones de Bretagne centrale, à la rénovation de son habitat et à l'animation commerciale de ses bourgs, en s'insérant progressivement dans le tissu social local, et jusque dans certains conseils municipaux

Enfin, l'on pourrait citer aussi comme acte symbolique de cette réactivation du lien entre Bretagne et Grande-Bretagne, la création à Dinard, il y a dix ans, à l'initiative de la municipalité, d'un festival annuel du cinéma britannique, dynamique et reconnu, qui a redonné à la station balnéaire son rôle historique de porte d'entrée de la culture britannique sur le continent.

Pourtant, on peut aujourd'hui se demander si ce cycle de relations trans-Manche entre Bretagne et Grande-Bretagne, ouvert en 1973, n'est pas à nouveau en train de s'inverser en ce début XXI^e siècle, pour amorcer une phase de régression et de fermeture. La crise de l'économie mondiale ouverte il y a cinq ans, et qui pèse sur l'Angleterre comme sur la France, y a certainement sa part de responsabilité en contribuant à freiner les échanges commerciaux et la venue des touristes britanniques vers la Bretagne ; cette tendance a été confirmée en 2012, pour le plus grand dam de la Brittany Ferries, dont le trafic piétine depuis quatre ans sur cet axe premier de son activité, alors que ses comptes étaient déjà fragilisés par la flambée du prix des carburants

Mais plus profondément, on peut s'inquiéter à moyen terme sur la « dérive des plaques tectoniques » qui semble à nouveau s'opérer à travers la Manche entre le Royaume-Uni et le continent européen, avec le refus britannique d'entrer dans la zone euro et le décrochage consécutif de la livre par rapport à l'euro, pénalisant

le pouvoir d'achat des touristes ou des résidents britanniques sur le continent. Et l'on entend même, aujourd'hui, des propos de responsables politiques britanniques éminents, appuyés sur la montée d'un sentiment euro-sceptique dans l'opinion, évoquant la perspective de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, jusqu'à l'annonce récente par le Premier Ministre David Cameron d'un référendum sur cette question d'ici 2017: une réponse favorable des électeurs britanniques toujours en faveur de cette sortie aurait évidemment comme effet collatéral d'entraîner, comme à la fin du XVII^e siècle et dans les années 1930, une nouvelle phase de contraction des relations entre Grande et « petite » Bretagne. Mais le pire n'est pas toujours sûr et encore moins définitif dans cette longue relation cyclique entre les deux rives de la Manche.

André LESPAGNOL
professeur honoraire d'histoire à l'Université de Rennes II

RÉSUMÉ

Des siècles de conflits entre France et Angleterre, transformant la Bretagne en province frontière et la Manche en terrain d'affrontements récurrents, ont eu tendance à faire oublier dans la mémoire collective une seconde facette de la réalité historique : la Manche comme lien et vecteur de relations économiques souvent étroites, mais aussi fluctuantes, entre ses deux rives, entre la grande île britannique et la péninsule bretonne, du cœur du Moyen Âge à nos jours.

On en connaît les temps faibles, liés aux rivalités politiques mais aussi commerciales franco-britanniques, notamment pendant la « seconde guerre de Cent Ans » entre 1689 et 1815. Mais il convient surtout de mettre en valeur et d'analyser les temps forts de cette relation et son importance pour la Bretagne : d'abord au cœur de l'« Âge d'or » breton, entre la fin du xv^e et la fin du xvii^e siècle, avec le rôle central du marché anglais dans l'essor des manufactures toilières bretonnes, du Léon à Vitré ; mais aussi dans la seconde moitié du xix^e siècle, avec l'appel d'air suscité par le traité de commerce franco-anglais de 1860 et son impact sur l'agriculture bretonne ou la naissance du tourisme balnéaire ; et jusqu'aux tentatives de recréation de cette relation à partir de l'entrée du Royaume-Uni dans le Marché commun en 1972, symbolisées par la création du port en eau profonde de Roscoff et de la Brittany Ferry.