

# Les relations entre la Bretagne et les pays étrangers aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles d'après les mémoires des intendants de Bretagne

Le royaume de France connaît, au XVIII<sup>e</sup> siècle, un essor économique sans précédent dû, essentiellement, à la croissance commerciale et au développement industriel qui, tout en se conjuguant à la croissance démographique donnent sa vitalité à l'expansion française<sup>1</sup>. Au sein d'un pays qui reste cependant dominé par les activités agricoles, cette prospérité est portée par le commerce extérieur, en particulier par les échanges atlantiques et les relations européennes en Europe du Nord plus qu'en Méditerranée<sup>2</sup>. Par sa situation géographique, la Bretagne et ses ports, comme Saint-Malo<sup>3</sup>, par exemple, dépassé par Nantes<sup>4</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, se trouvent au cœur de ce dynamisme qui livre de nouveaux espaces à l'entreprise de marchands ou aux compagnies de commerce, à la curiosité des hommes du XVIII<sup>e</sup> siècle ou à la réflexion des philosophes ou des administrateurs. Chacun tente d'y trouver son compte : le géographe cherche à combler les blancs de la carte, et à reculer les frontières entre le monde connu et l'inconnu<sup>5</sup>. Le grand négoce traque comptoirs et

---

<sup>1</sup> La synthèse que Paul Butel a livrée à la recherche historique reste inégalée : BUTEL, Paul, *L'économie française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEDES, 1993 ; *Id.*, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997 ; Le BOUËDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997.

<sup>2</sup> BRIOIST, Pascal, *L'Atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Atlande, 2007 ; « L'Atlantique », *Dix-huitième siècle*, n°33, Paris, Presses universitaires de France, 2001.

<sup>3</sup> LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990 ; rééd. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1997. Nous lui rendons ici hommage pour ses travaux exceptionnels qui marquent l'historiographie française.

<sup>4</sup> ROBLIN, Laurent, *Le commerce de la mer. Nantes 1680-1730*, Lille, ANRT, 1988.

<sup>5</sup> LABOULAIS, Isabelle (dir.), *Comblant les blancs de la carte : modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (16<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècle)*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2005.

points d'appui, conquiert de nouveaux espaces de production et de distribution tout en épousant des idées libérales susceptibles de mieux répondre aux besoins de ses entreprises<sup>6</sup>. Le philosophe, de son côté, tente de fonder une science nouvelle qui reconnaîtrait à la fois une humanité unique et sa diversité, et de concilier, dans le fil de l'histoire, le monde civilisé et le monde sauvage<sup>7</sup>. Enfin, l'administrateur est là pour identifier des situations nouvelles, évaluer des problèmes liés à la géopolitique, aux structures économiques ou aux communications<sup>8</sup>. C'est en ce sens que les mémoires des intendants constituent une source de choix pour approcher les relations entre la Bretagne et l'étranger à l'époque des Lumières.

Dans ces textes qui se veulent synthétiques, il serait vain de chercher des tableaux qui reflèteraient exactement l'économie d'une province française. L'essentiel n'est pas d'en attendre une précision absolue mais d'évaluer la culture administrative de la monarchie, ici, par rapport à l'étranger : quelle information fait-on remonter à Versailles, et de quelles informations dispose le contrôleur général des finances pour arrêter une politique précise ? Quels sont les traits qui paraissent pertinents aux agents de la monarchie ? Comment et pourquoi telle activité d'une province leur paraît-elle importante ? En quoi ces mémoires se distinguent-ils les uns par rapport aux autres ? Ultérieurement on pourrait aussi s'interroger sur le rôle des savoirs pour identifier et gérer ces ressources et ces activités...

## Mesurer et décrire : l'administration et les impératifs économiques

Les mémoires généraux et synthétiques émanant des intendants sur la Bretagne sont rares, contrairement à ceux qui concernent une province française récemment constituée comme l'Alsace où ils se multiplient jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Pour la province, on en recense seulement deux. On se réfère d'abord au *Mémoire concernant la province de Bretagne, dressé par ordre du roi en 1698 par Béchameil*

---

<sup>6</sup> Les recherches sont abondantes dans ce domaine depuis la thèse de référence de BUTEL, Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974.

<sup>7</sup> DUCHET, Michelle, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, (1<sup>re</sup> éd., 1971), Paris, Albin Michel, 1995.

<sup>8</sup> Vincent de Gournay (1712-1759) qui est originaire d'une famille marchande malouine en est l'un des plus illustres représentants. Homme de terrain, il séjourne une quinzaine d'années à Cadix où il dirige le comptoir familial. À son expérience dans le négoce, marqué par de nombreux voyages, cet homme de terrain ajoute une immense culture économique et devient Intendant au commerce : SKORNICKI, Arnault, *Paris, capitale de la société économique. Un groupe d'experts anglo-manes au Bureau du Commerce sous Louis XV*, <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00004935/en/>

*de Nointel, intendant en ladite Généralité*<sup>9</sup>. Il s'agit d'une enquête capitale menée à l'initiative du duc de Beauvillier, qui constitue une référence tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Étendue à toutes les généralités, cette enquête permet d'effectuer des comparaisons entre provinces, malgré la singularité formelle finale de chaque mémoire, d'élaborer une statistique nationale qui donne au moins un ordre d'idées à défaut d'être exacte, de décider aussi d'une politique<sup>10</sup>. C'est pourquoi on en retrouve la trace dans les enquêtes menées à la demande du contrôleur général Orry, et, pour la Bretagne, dans le *Mémoire* de Jean-Baptiste des Gallois de La Tour achevé en 1733<sup>11</sup>. Ce sont ces deux recueils administratifs, que trente-cinq années séparent, qui nous intéressent pour évoquer les liens entre la Bretagne et les pays étrangers. Sans aucun doute, Des Gallois de La Tour s'est-il inspiré en partie du mémoire de Nointel mais loin d'être répétitives les deux œuvres montrent une profonde originalité<sup>12</sup>. Trois décennies les séparent, sous deux règnes différents, dans deux contextes internationaux différenciés, et ils montrent deux contenus singuliers, deux façons bien distinctes de comprendre la Bretagne en soi, d'un point de vue économique, dans l'espace maritime européen et atlantique.

Pour comprendre les points qui séparent ces deux mémoires, il faudrait d'emblée éliminer l'explication qui se référerait à des questions de personnalité ou de culture des deux intendants. L'un et l'autre appartiennent, en effet, à ce milieu de la robe, si important sous l'Ancien Régime. Au moment de leur arrivée en Bretagne, ils présentent une carrière fondamentalement analogue et représentative des commissaires départis. Comme tous les intendants de Louis XIV et de Louis XV, ils sont dévoués au pouvoir royal, connaissent parfaitement les dossiers de la Bretagne et se montrent intraitables quand il s'agit de défendre les intérêts du roi. Dans les deux cas, leurs relations avec les représentants des institutions de la province s'avèrent difficiles : ils se heurtent aux États et, pour le second, à leur commission intermédiaire. Ils attendent aussi la rivalité du parlement de Bretagne, de ses procureurs généraux et des conseillers.

Les circonstances dans lesquelles ils mènent une réflexion sur la Bretagne et son économie diffèrent, en revanche, radicalement. Installé depuis six ans dans

<sup>9</sup> BÉRENGER, Jean, MEYER, Jean, *La Bretagne de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, d'après le mémoire de Béchameil de Nointel*, Paris, Klincksieck, 1976.

<sup>10</sup> L'édition de ces mémoires est pratiquement achevée aux éditions du CTHS.

<sup>11</sup> LEMAÎTRE, Alain J., *La misère dans l'abondance au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le Mémoire de l'intendant Jean-Baptiste des Gallois de La Tour (1733)*, Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 1999.

<sup>12</sup> André Lespagnol suggérait avec raison, dans le débat que suscita cette communication lors du congrès de Saint-Malo, qu'on pouvait ajouter, pour le XVII<sup>e</sup> siècle, le mémoire rédigé par Charles Colbert de Croissy en 1665, sous le titre : *Procès-verbal de visite des Côtes et Evêchés de Bretagne fait par le sieur Colbert...*, Biblio. nat. France, Cinq cents Colbert, t. 291, fol. 1-190. Ce texte est publié par KERHERVÉ, Jean, ROUDAUT, Fañch, TANGUY, Jean, *La Bretagne en 1665, d'après le rapport de Charles Colbert de Croissy, Cahiers de Bretagne Occidentale*, n° 2, Brest, 1978.

la province au moment où il rédige son rapport, Béchameil de Nointel n'est que le second commissaire du roi à porter le titre d'intendant, intendant dont l'installation tardive, en 1689, a suivi les menaces qui ont porté atteinte à l'autorité du gouvernement lors des révoltes de 1675<sup>13</sup>. Intendant, encore, dont l'installation coïncide aussi avec une guerre générale qui reprend cette année-là et expose directement la Bretagne, province-frontière, aux grandes puissances maritimes européennes – l'Angleterre, les Provinces-Unies, l'Espagne. L'objectif de la monarchie louis-quatorzienne est donc de disposer directement d'un agent de la couronne, fidèle au pouvoir, dans une province menacée afin d'y mobiliser des ressources en hommes et en navires<sup>14</sup>.

Henri Fréville l'avait souligné avec vigueur et justesse, en son temps : la création de l'intendance correspond à une réorganisation structurelle politique de la Bretagne<sup>15</sup>. Elle accompagne le départ du duc de Chaulnes, qui fut, pendant vingt ans, « le roi présent en sa province ». Autrement dit, au pouvoir personnel du gouverneur – homme finalement redouté et discrédité par le gouvernement de la monarchie –, aux pratiques d'un grand seigneur de la société organique, Versailles substitue une organisation plus durable, en phase avec la modernité de l'État : à l'homme, la monarchie administrative et centralisatrice préfère la structure. C'est justement cette institution structurée dont se sert, en 1733, Des Gallois de La Tour, intendant des Lumières, dans un contexte national, politique et économique plus serein, dans un contexte international, dont la stabilité relative et l'absence de grandes déflagrations, dans les premières décennies du règne de Louis XV, permettent au commerce français de reprendre son essor et de tenir la compétition économique avec l'Angleterre.

Aussi les deux intendants diffèrent-ils par leur action. En conformité avec sa commission, Béchameil de Nointel porte son effort dans deux directions : au sein même de la Bretagne, il poursuit la politique de réformation de la noblesse, grande œuvre de la monarchie louis-quatorzienne. Il cherche à développer une bureaucratie – personnel de l'intendance autour de lui à Rennes et mise en place progressive de subdélégués – tout en aspirant à contrôler les administrations municipales ; l'enjeu concerne en particulier la première répartition de la perception de la capitation, innovation fiscale qui fait suite à la déclaration royale de 1695. D'un point de vue

<sup>13</sup> Sur les révoltes de 1675, voir AUBERT, Gauthier, « Parlement et maintien de l'ordre : Rennes, 1662-1675 », dans *Id.* et Olivier CHALINE (dir.), *Les Parlements de Louis XIV : opposition, coopération, autonomisation*, Rennes, Presses universitaires de Rennes et Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2010, p. 227-239 ; COLLINS, James B., *La Bretagne dans l'État royal : classes sociales, États provinciaux et ordre public de l'édit d'Union à la révolte des Bonnets rouges* (1<sup>re</sup> édition, 1994), trad. française André RANNOU, sous la direction de Gauthier AUBERT et Philippe HAMON, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.

<sup>14</sup> CHALINE, Olivier, *Le règne de Louis XIV*, 2 vol., Paris, Flammarion, 2009, t. I, p. 261-387.

<sup>15</sup> FRÉVILLE, Henri, *L'intendance de Bretagne 1689-1790 : essai sur l'histoire d'une intendance en pays d'États*, 3 vol., Rennes, Plihon, 1953, t. I, p. 74 et *sq.*, t. III, p. 329-337.

extérieur, son action est dictée par la politique militaire du royaume, pour la partie maritime : il s'agit pour lui mobiliser des forces vives contre l'Angleterre au moment où l'on se tourne vers la guerre de course qui offre la primauté à Saint-Malo, d'approvisionner les chantiers de la marine en mobilisant les paysans pour les charrois de bois, et de recruter des milices garde-côtes dont l'effectif s'élève, en 1695, à 70 000 hommes<sup>16</sup>.

Commis en 1728 dans un royaume pacifié et une Europe où les relations franco-britanniques sont momentanément apaisées, Des Gallois de La Tour se concentre sur une gestion économique et financière rigoureuse de la Bretagne. Sa ponctualité, son esprit méthodique, son souci de précision statistique l'amènent à disposer rapidement d'une liste des circonscriptions de sa généralité, portant les noms des évêchés, ceux des paroisses, la distance qui les sépare du chef-lieu de la subdélégation et leur mission éventuelle de garde-côtes. Avec une rigueur méthodique implacable, il rédige deux mémoires. Le premier, composé en 1731, porte sur un thème particulier puisqu'il concerne les dettes du général des habitants des villes, paroisses et trêves qui ne sont pas érigées en communautés<sup>17</sup>. Il est destiné au contrôleur général des Finances pour le convaincre de placer, sous l'autorité des intendants, les paroisses relevant jusqu'alors de la tutelle du parlement de Bretagne. Le second, achevé en 1733, se veut synthétique et constitue un vaste tableau économique de la Bretagne sous l'Ancien Régime, le dernier dont on dispose, de manière complète, avant la Révolution, alors que dans d'autres provinces comme l'Alsace, où se pose le problème de la souveraineté du roi, les mémoires synthétiques se pérennisent.

Les mémoires des deux intendants montrent donc logiquement des différences significatives. En 1698, Béchameil de Nointel se désintéresse pratiquement de la société et des mentalités. De plus, l'étude statistique et démographique, pourtant vivifiée par les travaux de Vauban<sup>18</sup>, est escamotée. Adoptant une liberté formelle par rapport au questionnaire mis au point par le duc de Beauvillier, il dresse correctement une description géographique de la Bretagne, consacre 13 pages sur 120 à l'étude et au fonctionnement des institutions – en passant très vite sur le clergé et en s'abstenant de tout jugement sur ses revenus, contrairement à Charles Colbert en 1665. Béchameil de Nointel souligne l'originalité de la Bretagne dans le royaume et consacre surtout plus de la moitié de son mémoire « au commerce et aux manufactures différentes de la province ». C'est l'esprit et la pratique du mercantilisme qui dominent le mémoire de Nointel et, plus encore, ce qu'on a appelé le colbertisme<sup>19</sup>. On ne peut donc s'étonner de voir le commerce maritime

<sup>16</sup> Sur cette politique militaire, voir LYNN, John A., *Les guerres de Louis XIV. 1667-1714* (1<sup>re</sup> édition 1999), trad. française Bruno DEMANGEOT, Paris, Perrin, 2010.

<sup>17</sup> Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 237. Il s'agit d'un brouillon dû en partie au subdélégué Chebrou.

<sup>18</sup> BLANCHARD, Anne, *Vauban*, Paris, Fayard, 2007.

<sup>19</sup> MINARD, Philippe, *La fortune du colbertisme : État et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard, 1998.

dominer le mémoire de l'intendant louis-quatorzien. Pourtant, un tiers de siècle plus tard, le propos de Des Gallois de La Tour est sensiblement différent. Il ne s'arrête plus sur l'histoire de la province et ses institutions propres. Comme la monarchie n'a plus à les découvrir, et comme elles ne posent pas de problème de souveraineté – contrairement à l'Alsace –, il se contente de résumer brièvement les longs développements de Béchameil sur ces matières. En revanche, l'économie, cette fois, est omniprésente : elle embrasse la quasi totalité du mémoire et lorsque l'intendant évoque les mœurs et usages des habitants de la province, c'est toujours dans la perspective de la production et de la consommation. C'est de leur aptitude à conduire des affaires, de leur compétence dans un domaine économique particulier, de leur esprit d'initiative qu'il s'agit. Quand il évoque, par exemple, la population active de Saint-Malo, voici ce qu'il écrit : « Les habitants sont naturellement fiers, entreprenants, actifs pour leur intérêt et entièrement adonnés au négoce. Leur génie est fort étendu sur les différentes manières de le faire. Les matelots et le bas peuple sont brutaux mais laborieux. Le commerce est maritime<sup>20</sup> ». On ne s'étonnera pas de retrouver une approche analogue de la population nantaise qu'il qualifie aussi de façon laudative : « Les habitants de la ville de Nantes sont laborieux. Ils naissent presque tous avec une inclination naturelle et un génie particulier pour le commerce maritime, dans lequel ils se distinguent par leur capacité et économie<sup>21</sup> ».

Enfin, les deux enquêtes menées par les commissaires départis diffèrent d'un point de vue méthodologique. Béchameil de Nointel procède par évêché et se situe dans la tradition de Babin et de Charles Colbert en 1665, quand Des Gallois de La Tour procède différemment. S'il donne, lui aussi, la situation économique des évêchés bretons, sa géographie économique va encore plus loin puisqu'il choisit comme unité économique la subdélégation pour appréhender l'état de chacune des paroisses de son ressort<sup>22</sup>. Il faut souligner ce point fondamental dans la description de la province car le canevas retenu par l'intendant du XVIII<sup>e</sup> siècle pour son enquête est fondamentalement nouveau. Par ailleurs, contrairement à Béchameil de Nointel qui réduit les questions agricoles à leur plus simple expression – elles occupent moins de 1 % des développements du mémoire ! –, Des Gallois de La Tour consacre une partie significative à la situation qui caractérise l'agriculture et l'élevage de la Bretagne. Résolument agrarien, la nouveauté de sa réflexion consiste surtout à mettre en relation le monde rural, qui apparaît pour la première fois dans l'histoire de la province en statistique, en relation avec le commerce maritime. Enfin, si l'économie de la Bretagne est décrite et analysée évêché par évêché, subdélégation par subdélégation, le commerce maritime à longue distance fait l'objet d'un ultime chapitre du mémoire sur 27 feuillets<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> LEMAÎTRE, Alain J., *La misère dans l'abondance...*, op. cit., fol. 206, p. 240.

<sup>21</sup> *Id.*, *ibid.*, fol. 43-44, p. 124.

<sup>22</sup> *Id.*, *ibid.*, p. 23 et sq.

<sup>23</sup> *Id.*, *ibid.*, fol. 242-269, p. 265-286.

## Puissance et faiblesse de la Bretagne dans une économie mondiale

Quels sont les caractères de ces relations « internationales » ? Dans le domaine des relations avec l'étranger, la Bretagne de Béchameil de Nointel et de Des Gallois de La Tour s'articule autour de six ports ou, plutôt, de ce qu'on pourrait appeler six ensembles portuaires qui sont considérés comme tels : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Port-Louis/Lorient, Vannes/Auray/Hennebont, et enfin Nantes et son estuaire.

Ces complexes commerciaux, et dans certains cas industriels, dirigent leurs activités vers trois zones de chalandise. La première zone, couverte par le cabotage, embrasse la périphérie de la péninsule, de Nantes à la baie du Mont-Saint-Michel, périphérie à laquelle s'agrègent les îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey). Ce cabotage qui est effectué par des embarcations de dimension modeste, jaugeant pour la plupart moins d'une vingtaine de tonnes, permet de transporter d'un point à l'autre toutes les marchandises pondéreuses, plus facilement que par un réseau routier déplorable, de collecter les toiles de Bretagne, de ramasser les grains et de les exporter. Relayant ce cabotage sur le pourtour de la province, une seconde zone concerne le commerce à moyenne distance, à l'échelle de la façade atlantique du royaume. Elle couvre une partie de la Manche, depuis Le Havre et descend, en effet, jusqu'à Bayonne. Dans cet espace maritime, les navires exportent du blé du Vannetais, du sel du Croisic ou de Bourgneuf, réexportent aussi les huiles, des savons et des fruits des pays méditerranéens. L'échange avec Bordeaux, pour le vin, est particulièrement remarquable car le vin de Bordeaux est consommé dans la plupart des paroisses de la Bretagne. Enfin, la Bretagne est bien sûr au cœur d'une zone plus complexe dans une économie mondiale, qui englobe en premier lieu l'Amérique française avec les Antilles et Terre-Neuve, l'Espagne avec Cadix – ce microcosme malouin en Andalousie – mais aussi la Baltique que les historiens commencent à mieux connaître et à réévaluer<sup>24</sup>, et l'Afrique jusqu'au Sénégal et au golfe de Guinée. La réflexion sur cette navigation au long cours concerne aussi des projets d'expédition commerciale vers « la mer du Sud », c'est-à-dire l'océan Pacifique sur les côtes du Chili et du Pérou, dont ne parle pas Béchameil de Nointel mais bien mentionnées en revanche par Des Gallois de La Tour.

Si ces trois zones qui concernent le commerce de la Bretagne avec l'étranger apparaissent bien dans les deux mémoires, elles font l'objet d'un traitement différent. En effet, Béchameil de Nointel développe dans le même chapitre, sous chaque évêché, le commerce lié au cabotage de proximité, le commerce à moyenne distance et

---

<sup>24</sup> POURCHASSE, Pierrick, *Le commerce du Nord. La France et le commerce de l'Europe septentrionale au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006 ; *Id.*, « Le dynamisme des petits ports de l'espace baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 99-115.

les relations transocéaniques – les pages consacrées à Nantes sont, à cet égard, significatives. Nulle similitude dans le mémoire de Des Gallois de La Tour où, si les activités de cabotage au niveau de la province ou de la façade atlantique sont traitées par subdélégation, le commerce à longue distance, les relations avec les pays étrangers apparaissent comme un domaine réservé, qui fait l'objet d'un développement spécifique dans le dernier chapitre du mémoire de 1733, exposé par évêché, par zone géographique de destination et, enfin, par port.

Voici la manière dont l'intendant de Louis XV aborde les relations avec les pays étrangers pour la ville de Nantes et son estuaire :

- île de Saint-Domingue,
- la Martinique et la Guadeloupe,
- la Grenade, Marie-Galante et Sainte-Croix,
- commerce de Guinée,
- Terre-Neuve,
- commerce du Nord (Flandres, Hollande, Hambourg, Danemark, Norvège et Suède).

En fait, le plan retenu entend rendre compte de la spécificité de chaque port. Ainsi l'exposé qui concerne Saint-Malo est-il structuré d'une manière analogue :

- Terre-neuve,
- commerce de Guinée,
- commerce de l'Amérique,
- commerce d'Espagne.

Lorsque Des Gallois de La Tour quitte ce schéma pour apprécier la situation des autres évêchés, il procède à une énumération par port. Voici comment il traite, dans l'évêché de Vannes, des relations avec les ports français et étrangers : « Cet évêché, écrit-il, est situé sur la côte. Il s'y trouve plusieurs havres et anses. Le commerce maritime des ports de Vannes, Auray, Hennebont et presque le même et consiste principalement en blés, froments et seigles que les négociants envoient dans les ports de Bordeaux, Nantes, Bayonne et dans la Normandie quand la récolte manque ». C'est en détaillant les marchandises transportées qu'il précise les destinations : « Avant les défenses d'en faire passer à l'étranger, ils en transportaient aussi en Espagne et au Portugal d'où ils revenaient chargés d'oranges, citrons, fers (plats et carrés), l'excédent de leurs marchandises était payé en lettres d'échanges tirées sur Paris<sup>25</sup> ».

La description de Des Gallois de La Tour se précise puisqu'elle touche aux marchandises transportées. Il indique que les vaisseaux revenant de Bayonne sont chargés d'huile de baleine, résine, brai et goudrons, et ceux de Bordeaux, de vins.

---

<sup>25</sup> LEMAÎTRE, Alain J., *La misère dans l'abondance...*, op. cit., fol.256-257, p. 276.

De Nantes, ils transportent des épiceries, des eaux de vie, et de Normandie leur cargaison est essentiellement composée de vitres et de pierres de moulage, et il ajoute : « Il se fait encore un autre commerce avec les dits ports, particulièrement dans celui de Vannes sur le fer qu'ils tirent de la province et sur les miels qu'ils transportent en Hollande d'où il revient en retour des poêles, chaudrons de cuivre et du fil d'Archal et pour la plus valeur des marchandises qu'ils y ont vendues, ils sont payés en lettres d'échanges sur Paris ». Si l'on considère les ports de l'évêché de Vannes, dans le mémoire de 1733, on remarque donc qu'ils sont en relation directe avec la Hollande, l'Espagne (San Sebastian et Bilbao), le Portugal, et l'Extrême-Orient puisque le port de Lorient abrite la Compagnie des Indes orientales. Et il faut immédiatement ajouter que ces ports redistribuent des marchandises exotiques achetées dans ces ports entrepôts de produits coloniaux que sont Bordeaux, La Rochelle, Nantes et même Saint-Malo.

La description du commerce à longue distance n'est pas neutre. Si le gouvernement de la monarchie demande à l'administrateur de dresser un tableau aussi objectif que possible de tel aspect économique, il arrive que l'agent de la couronne sorte de la neutralité d'usage pour juger des effets d'une politique. Ainsi considère-t-il que la politique nationale pénalise certains ports bretons dans les relations commerciales avec l'étranger. C'est le cas d'un port comme Roscoff, qui entretenait des relations denses et étroites avec les Anglais, les Espagnols et les Hollandais, exportant en Angleterre des toiles et important des draps, alors que Landerneau exporte toujours ses toiles pour des négociants d'Espagne vers les Indes orientales et le Pérou, à l'instar de Morlaix d'où l'on exporte non seulement des toiles mais aussi des peaux de veau tannées et corroyées vers le Portugal.

Si l'on considère Saint-Malo, d'après le mémoire de Des Gallois de La Tour, on lit que la ville entretient des relations commerciales « avec presque toutes les nations de l'Europe<sup>26</sup> ». Au premier rang, on relève une forte présence anglaise, qui se traduit par une centaine de bâtiments de 20 à 100 tonneaux, avec des cargaisons constituées de matières premières – plomb, d'étain, de charbon de terre, de graine de lin, de noix de galle<sup>27</sup> – et qui repartent chargés de produits transformés comme les toiles de Laval, de Rouen, de Quintin, de Vitré, de noyales, de savons et d'huiles. L'intendant note qu'ils importent plus qu'ils n'exportent et paient avec des lettres de changes à partir de la banque de Londres – structure qui, comme en Hollande avec la banque d'Amsterdam, est un des piliers de la réussite britannique.

---

<sup>26</sup> *Id.*, *ibid.*, fol. 263, p. 281. Le concept d'Europe est usuel chez tous les économistes et les philosophes du XVIII<sup>e</sup> siècle, PY, Gilbert, *L'idée d'Europe au siècle des Lumières*, Paris, Vuibert, 2004 ; BEAUREPAIRE, Pierre-Yves, *Le mythe de l'Europe française au XVIII<sup>e</sup> siècle. Diplomatie, culture et sociabilités au temps des Lumières*, Paris, Autrement, 2007.

<sup>27</sup> La noix de galle est une excroissance qui se forme sur le chêne et, travaillée, peut être utilisée pour la coloration de fibres textiles en gris ou en noir, ainsi qu'à la confection des encres.

Au second rang viennent les Hollandais, avec 25 à 30 vaisseaux, qui exportent vers la Bretagne du bois (du sapin), des mâts, des cordages, des chanvres, des huiles de baleine, du fromage, des harengs, de l'épicerie et des goudrons, produits qui permettent d'apprécier l'activité de « rouliers des mers » que sont les négociants hollandais, et leur rôle de redistributeur de produits étrangers. Ils importent des miels, des huiles de Gênes et de Provence. En troisième lieu, Des Gallois de La Tour saisit parfaitement l'ampleur des relations de Saint-Malo avec l'étranger au travers de la pêche à Terre-Neuve, qui donne lieu à un trafic triangulaire tout à fait remarquable, et dont Béchameil de Nointel avait déjà souligné l'originalité dans son mémoire. Contrairement à leurs héritiers du XIX<sup>e</sup> siècle et des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, les Terre-neuviens contemporains de Louis XIV et de Louis XV ne limitent pas leurs expéditions aux seules saisons de pêche sur les bancs poissonneux des côtes nord américaines. Leurs navires partent de Saint-Malo, chargés de vivres et de produits manufacturés qu'ils vendent en Amérique avant d'entamer leur campagne de pêche. Mais au lieu de revenir directement à leur port d'attache, ils mettent le cap vers la péninsule ibérique, et poursuivent vers la Provence et l'Italie. Ce sont dans ces trois pays méditerranéens qu'ils écoulent la majeure partie de leur cargaison de morue avant d'y acheter savon, huiles, fruits, aluns qu'ils revendent enfin à Nantes, à Saint-Malo ou au Havre de Grâce. Dans les années qui encadrent 1730, cette activité mobilise environ 40 à 50 vaisseaux.

Par ailleurs, l'intendant de Bretagne ne se contente pas d'enregistrer les succès des entreprises commerciales ou de faire l'éloge du génie des armateurs. Il s'arrête aussi sur leurs échecs, sur ces multiples initiatives avortées, sur ces risques permanents que tout armateur, comme tout entrepreneur, ne cesse de prendre au long de sa carrière. Il est bien spécifié que les négociants malouins s'essayaient à la traite des nègres, autrefois privative à la Compagnie des Indes mais que leurs efforts ne sont pas payés de réussite. En fait, Saint-Malo, dans ce domaine, est complètement devancé par Nantes, qui devient, avec Liverpool et Bristol, l'un des grands ports européens de la traite transatlantique. Mais il est intéressant de noter que les négociants malouins attribuent leur échec à la corruption des employés de la Compagnie des Indes dans ses comptoirs africains.

Enfin, le commerce le plus considérable pour la cité malouine est relatif à celui qui est pratiqué avec l'Espagne pour deux séries de raisons : d'une part, dans la mesure où il entretient celui qui se fait au Levant, en Chine et aux Indes orientales, et, d'autre part, car il constitue un débouché de choix pour les produits issus des manufactures françaises.

Pourtant, Des Gallois de la Tour doit constater que Saint-Malo cède devant l'importance croissante de Nantes, « l'une des villes du royaume où le commerce maritime est le plus florissant » qui tire son dynamisme à la fois du commerce avec l'Amérique et notamment de la traite, de sa place d'intermédiaire vers les pays du nord

de l'Europe, et aussi des activités industrielles de son estuaire<sup>28</sup>. La ville envoie chaque année 60 à 70 vaisseaux de 100 à 400 tonneaux vers Saint-Domingue, dont la réussite est liée à la grande plantation sucrière et qui assure plus de 40 % des besoins du marché nord-européen. Ces navires sont chargés de vin, farine, beurre, bœuf salé, produits manufacturés, vaisselle, étoffes, verre, plomb, cuirs, souliers, harnais. Les navires des armateurs nantais acheminent annuellement dans les Îles à sucre plus de 4000 esclaves pris sur les côtes de Guinée<sup>29</sup> et rapportent de leur expédition des piastres, des cuirs, du sucre brut, de l'indigo. Comme Bordeaux, mais à une échelle moindre, le port joue un rôle de redistribution vers l'Europe du Nord à destination de la Hollande, l'Angleterre, Hambourg, l'Allemagne et la Suisse<sup>30</sup>, ainsi que vers le Levant. Une cinquantaine de vaisseaux nantais de 100 à 300 tonneaux acheminent vers la Martinique plus de 40000 barils de bœufs salés d'Irlande et plus de 4000 esclaves. En retour, ils transportent vers Nantes du sucre, du coton, avant de les redistribuer et vers l'Europe du Nord – le tiers des navires étrangers à Nantes relève des puissances du Nord, et vers la Méditerranée notamment vers l'Espagne et l'Italie.

Nantes tire donc bien sa force du commerce des esclaves qui nécessite chaque année 25 navires de 100 à 300 tonneaux, mobilise 1000 marins et hommes d'équipage qui transportent 10000 captifs dont 8000 seulement arrivent dans les Îles<sup>31</sup>. Les navires partent de Nantes avec des eaux-de-vie du pays nantais, d'Anjou et du Poitou, transportent du fer de Suède, des bassins de cuivres et des platines de Hambourg, complètent leur première cargaison avec des textiles de Pondichéry et des tissus venus des Indes *via* la Hollande, ajoutent des couteaux flamands, du corail de Marseille, et de la vaisselle d'étain. Cette cargaison, onéreuse, est écoulée en Afrique où les négriers achètent les esclaves et se chargent régulièrement d'or et de défenses d'éléphants. Et après avoir vendu leur cargaison humaine aux Caraïbes, les matières rares reviennent finalement en France dans des cales remplies

---

<sup>28</sup> La croissance du port de Nantes est exponentielle. En 1735, on recense 99 navires jaugeant 13000 tonneaux et comptant 3540 hommes. En 1748, on en compte déjà 123 pour un total de 22000 tonneaux portant 3700 hommes. À la veille de la Révolution, l'armement nantais compte plus de 230 navires de 60000 tonneaux servis par 5300 hommes, MEYER, Jean, « L'armement nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle d'après les registres des classes, la période 1735-1748, comparaison avec la deuxième moitié du siècle », *Actes du quatre-vingt-onzième Congrès des Sociétés savantes*, Rennes, 1966, t. 1, *Histoire maritime et coloniale*, Paris, Éd. du CTHS, 1969, p. 143-153 ; *Id.*, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 ; ROBLIN, Laurent, *Le commerce de la mer...*, *op. cit.*

<sup>29</sup> Sur la rivalité avec les Hollandais, voir Van DANTZIG, Albert, *Les Hollandais sur la côte de Guinée à l'époque de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1981.

<sup>30</sup> Les marchandises sont débarquées en Hollande avant de remonter le Rhin, principale artère de l'Europe, jusqu'à Bâle. Elles entrent ainsi en concurrence avec les produits de la Compagnie hollandaise des Indes qui suivent le même chemin et viennent enrichir les entrepôts strasbourgeois et bâlois.

<sup>31</sup> PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004 ; KLEIN, Herbert S., *The Middle Passage*, Princeton, Princeton University Press, 1978.

de sucre, d'indigo, de coton et de cacao, produits en plein essor dans la consommation des Européens du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Or ce grand négoce nantais connaît, en 1733, des problèmes sévères : d'abord, en raison de la concurrence britannique, que l'intendant de Bretagne ne manque pas d'analyser dans ses modalités et, surtout, sa législation qui conforte la suprématie anglaise. Ensuite, ce trafic est âprement discuté car au lieu de favoriser les navires français, on voit dans les Îles des commerçants se tourner vers des navires étrangers. Enfin, les relations commerciales avec la France sont directement concurrencées par l'autonomie croissante du grand négoce nord américain, et notamment des navires du Canada qui « portent aux îles et y troquent pour des sirops et ratafias, des planches et des merrains ». La neutralité de certaines îles comme Sainte-Lucie, acquise par traité avec l'Angleterre, ne facilite pas la stabilité des relations commerciales françaises si bien que Des Gallois de La Tour craint – non sans raison – que cette neutralité n'entraîne à brève échéance la perte de la Martinique et de la Guadeloupe. Le premier empire colonial français va être, il est vrai, mis à rude épreuve dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Enfin, les relations commerciales de Nantes souffrent également du contexte international qui a des répercussions immédiates sur la pêche à la morue, activité à laquelle s'est livré l'armement nantais jusqu'à la paix d'Utrecht<sup>32</sup>. Or, la cession de Terre-Neuve et de l'Acadie au début du XVIII<sup>e</sup> siècle a permis à plus de 200 navires étrangers de s'adonner à cette activité, avec des navires « qui font la pêche avec beaucoup plus d'adresse et de bonheur que les Français » avant d'expédier les cargaisons de morue vers l'Espagne et l'Italie. Les remarques de l'intendant et de ses informateurs sont remarquables : d'abord, ils constatent que cette activité provoque une « prodigieuse destruction du poisson [*qui*] l'a rendu rare sur le banc ». Autrement dit, l'armement nantais n'achemine plus, vers l'estuaire de la Loire, que 10 % des cargaisons antérieures de morue. Mais à ce phénomène lié à la concurrence à Terre-Neuve, s'ajoute le problème des droits prélevés sur cette marchandise tant à Ingrandes qu'à Paris. C'est donc tout le système français des péages qui est ici en position d'accusé. C'est pourquoi on préconise d'un côté la recherche de nouvelles zones de pêche dans le golfe du Saint-Laurent et sur les côtes de l'Islande, et de l'autre des avantages et des privilèges octroyés par le roi non seulement en ce qui concerne les morues mais toutes les denrées, qu'il faudrait exempter des nouveaux impôts mis en place par la monarchie. Ce n'est pas la première fois que l'intendant sort de sa réserve pour émettre des critiques concernant l'organisation du trafic et du négoce, et les relayer. On le voit aussi souligner que « la prohibition d'introduire le café en France n'en interdira point l'usage dans le royaume, ni n'empêchera la culture dans l'île. Elle servira de prétexte spécieux, écrit-il, aux habitants pour

<sup>32</sup> LEMAÎTRE, Alain J., *La misère dans l'abondance...*, op. cit., fol. 251, p. 272.

continuer avec les Anglais et les Hollandais un commerce auquel ils sont portés d'inclinaison et entraînés par leurs intérêts<sup>33</sup> ».

En guise de conclusion, on pourrait souligner quelques problèmes posés par ces deux mémoires. Tout d'abord, les relations de la Bretagne avec l'étranger montrent bien l'extraordinaire capacité d'adaptation du grand négoce à des situations nouvelles. Il n'est pas figé. Dès la fin du règne de Louis XIV, on note le redéploiement de l'activité maritime en raison, pour une bonne part, des contraintes de la guerre. Ces contraintes, comme l'a parfaitement démontré André Lespagnol, sont à l'origine de la volonté des Malouins de sortir de Cadix pour conquérir un nouveau dynamisme vers les mers du Sud. Cependant, ce redéploiement, qui voit dans le même temps la ville de Nantes et l'armement nantais prendre le dessus sur le port de la Manche, grâce au trafic avec les Antilles et la traite transatlantique, n'élimine pas la part traditionnelle des relations maritimes, à savoir les trafics intra-européens, où le cabotage reste très actif. Jusqu'en 1730, on ne note pas de dissymétrie entre les deux secteurs de l'économie, constitués par le marché extérieur et le marché intérieur. On en souligne, au contraire, l'étroite complémentarité. Aux colonies et à l'étranger l'agriculture commerciale et l'industrie fournissent les denrées et autres produits que ces marchés exigent. Le mémoire de Des Gallois de La Tour se situe ainsi en un point de flexion capital : c'est en effet dans la décennie 1730-1740 que le marché intérieur et le marché extérieur dopé par l'économie de la plantation aux Îles connaissent un développement fortement contrasté. Une dissymétrie très nette apparaît alors nettement entre la façade maritime atlantique et l'économie continentale pour se creuser à mesure que l'on avance dans le siècle. Il nous semble que la situation de l'économie bretonne en 1733 et les problèmes posés par l'intendant sont symptomatiques de ce mouvement. Les relations avec l'étranger, toutefois, restent fragiles pour deux raisons. D'une part, la nouvelle puissance de l'économie anglaise, qui se fonde de plus en plus sur le développement d'un marché intérieur qui gagne en structures solides constitue une menace clairement perçue et définie comme telle par Des Gallois de La Tour. D'autre part, et c'est un point qui nous semble capital, les problèmes posés par les relations avec l'étranger suscitent des réflexions qui touchent bien à des pratiques, avant d'être conceptualisées, quelques décennies plus tard, par les théoriciens du libéralisme et, notamment, en 1776 par Adam Smith<sup>34</sup>. Tournant ainsi le dos à Béchameil de Nointel, l'agrarier Des Gallois de La Tour se situerait ainsi dans un courant où pourraient se reconnaître un Vincent de Gournay ou un La Chalotais...

Alain J. LEMAÎTRE

professeur à l'université de Haute-Alsace CRESAT (EA 3436)

---

<sup>33</sup> *Id.*, *ibid.*, fol. 255, p. 275.

<sup>34</sup> SMITH, Adam, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, (Londres, 1776), Flammarion, Paris, 1990.

*RÉSUMÉ :*

Dans l'effort que le gouvernement de la monarchie française poursuit depuis le xvi<sup>e</sup> siècle pour rassembler des informations afin de constituer les archives du royaume, les rapports des intendants occupent une place privilégiée. Deux d'entre eux retiennent l'attention en Bretagne à propos des relations entre cette province et les pays étrangers : celui de Béchameil de Nointel, dressé en 1698, et celui de Jean-Baptiste des Gallois de La Tour achevé en 1733. Si les deux rapports présentent des similitudes dans la collecte des informations, ils montrent chacun une singularité. Là où l'économie maritime est dominante, dans une vision strictement mercantiliste, pour l'intendant de Louis XIV, elle devient un différentiel parmi d'autres, trente-cinq ans plus tard, pour apprécier l'économie de la Bretagne pour le commissaire de Louis XV. Ce dernier ne se contente pas, d'ailleurs, de décrire les activités qui, dans le cadre de la pêche ou du commerce à longue distance, se développent depuis les ports de la province. Des Gallois de La Tour, de façon méthodique, dresse en fait une véritable carte d'une économie mondialisée marquée par la concurrence étrangère et la rigidité des structures économiques et fiscales du royaume.