



HAL
open science

Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845) : l'élite négociante de Landerneau face aux défis

Jean-Pierre Thomin

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Thomin. Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845) : l'élite négociante de Landerneau face aux défis. Histoire. Université de Bretagne occidentale - Brest, 2016. Français. NNT : 2016BRES0111 . tel-01677843

HAL Id: tel-01677843

<https://theses.hal.science/tel-01677843>

Submitted on 8 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



université de bretagne
occidentale

UNIVERSITE
BRETAGNE
LOIRE

THÈSE / UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

pour obtenir le titre de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

Mention : Histoire

École Doctorale Sciences Humaines et Sociales 507

présentée par

Jean-Pierre THOMIN

Préparée au Laboratoire du Centre de
Recherche Bretonne et Celtique de
l'Université de Bretagne Occidentale à Brest
EA 4451

Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845). L'élite négociante de Landerneau face aux défis

Thèse soutenue le 15 décembre 2016
devant le jury composé de :

Martine ACERRA

Professeur des universités, Université de Nantes

Philippe JARNOUX

Professeur des universités, UBO Brest

André LESPAGNOL

Professeur honoraire, Université Rennes 2, invité

Sylviane LLINARES

Professeur des universités, UBS Lorient

Bruno MARNOT

Professeur des universités, Université de La Rochelle

Pierrick POURCHASSE

Professeur des universités, UBO Brest

Thierry SAUZEAU

Professeur des universités, Université de Poitiers

Sous le sceau de l'Université de Bretagne – Loire

Université de Bretagne Occidentale – Brest

École doctorale Sciences Humaines et Sociales

Centre de Recherche Bretonne et Celtique (EA 4451)

Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845). L'élite négociante de Landerneau face aux défis

Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire

Présentée par Jean-Pierre THOMIN

Directeur de thèse : Philippe JARNOUX

Le 15 décembre 2016

Jury :

Martine ACERRA

Professeur des universités, Université de Nantes

Philippe JARNOUX

Professeur des universités, UBO Brest

André LESPAGNOL

Professeur honoraire, Université Rennes 2, invité

Sylviane LLINARES

Professeur des universités, UBS Lorient

Bruno MARNOT

Professeur des universités, Université de La Rochelle

Pierrick POURCHASSE

Professeur des universités, UBO Brest

Thierry SAUZEAU

Professeur des universités, Université de Poitiers

REMERCIEMENTS

Je tiens tout particulièrement à remercier :

Monsieur Philippe Jarnoux, mon directeur de thèse, qui m'a guidé dans mes recherches pendant sept années, depuis le début de mon master, en lui exprimant ma gratitude pour ses conseils avisés, sa grande disponibilité et son suivi minutieux de mon travail. J'espère avoir été à la hauteur de ses exigences

Le personnel des centres d'archives et de bibliothèques et en particulier ceux du CRBC, du Service Historique de la Défense à Brest, des Archives Municipales de Landerneau, des Archives Départementales du Finistère. qui ont toujours répondu à mes demandes. J'ai reçu un accueil très chaleureux aux Archives Forales de Biscaye à Bilbao et je remercie Aingeru Zabala Uriarte et son successeur pour m'avoir ouvert leurs collections.

Tous ceux qui m'ont apporté leur aide ou leur concours de diverses manières : l'Association Dourdon et sa présidente Andrée Le Gall-Sanquer, Armel Gwenn, Dominique et Dominique, Paol et Nathalie, sans oublier mes deux compères Alain et Bruno. qui m'ont bien guidé dans l'achèvement de ce travail, et bien d'autres encore.

Françoise qui a vaillamment supporté mon indisponibilité pendant cette longue navigation.

ABRÉVIATIONS

Centres de ressources

ADF : Archives départementales du Finistère

AFB : Archives Forales de Biscaye, Bilbao

ADG : Archives départementales de Gironde

ADIV : Archives départementales d'Ille-et-Vilaine

ADLA : Archives départementales de Loire-Atlantique

AMB : Archives municipales de Brest

AML^o : Archives municipales de Landerneau

AN : Archives Nationales, Paris

BnF : Bibliothèque nationale de France

CRBC : Centre de Recherches Bretonnes et Celtiques, Brest

SHD Brest : Service historique de la Défense, Brest

Revues

AB : Annales de Bretagne

ABPO : Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest

BSAF : Bulletin de la Société Archéologique du Finistère

BMSAIV : Bulletin et Mémoires de la Société Archéologique d'Ille-et-Vilaine

BSAHIV : Bulletin de la Société Archéologique et Historique d'Ille-et-Vilaine

BSPM : Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan (jusqu'en 1941)

MSHAB : Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne

MSPM : Mémoires de la Société Polymathique du Morbihan

Mesures

l. : livre, s. : sol, d. : denier

F : franc

Qx : quintaux

Tx : tonneaux

METROLOGIE

MONNAIES

Espagne

Ducat, monnaie de compte = 11 real 1 maravedis = 375 maravedis

Real = 34 maravedis

Maravedis = $1/34^e$ de real

Piastre = 8 réaux d'argent = 1 écu de 3 livres français¹

Pistole = 15 livres²

Il existe aussi en Espagne une monnaie de billon, le *real de vellon* qui est un alliage de cuivre et d'argent, dont la valeur est de 18 maravedis d'argent, soit l'équivalent de 2 sols 8 deniers d'argent³

France

Ecu = 3 livres

Livre = 20 sols

Sol = 12 deniers

Le change avec l'Espagne est de 280 maravedis pour un écu de 3 livres⁴ (soit 8 réaux 8 maravedis d'argent)

MESURES

Poids

Livre

Quintal = 100 livres

Quintal macho : mesure espagnole, employée en particulier pour les métaux, et qui représentait 150 livres.

Un quintal de Bordeaux = 49 kg 403⁵

Un tonneau = 2 Pipes = 4 barriques = 6 tierçons⁶

Muid, mesure utilisée pour le sel, qui équivaut à 2,4m².

Last, un last équivaut à 12 quintaux⁷

Longueurs

Un pied est l'équivalent de 32,5 cm

Une toise = 6 pieds = environ 2 mètres

Une aune = 4 pieds. Une pièce de 100 aunes mesure e l'équivalent de 122 mètres⁸.

¹ Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1748.

² Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, t. II, *Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 174.

³ Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce...*, *op. cit.*

⁴ Jean CAVIGNAC, *Jean Pellet commerçant de gros, 1694-1772*, Paris, 1967, p. 128.

⁵ *Idem*, p. 35.

⁶ *Ibid.*, p. 34.

⁷ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, *op. cit.*, T I Les structures du quotidien, p. 102.

⁸ Jean TANGUY, *Quand la toile va... L'industrie toilière bretonne du 16^e au 18^e*, Rennes, Éditions Apogée, 1994, p. 131.

Volume

Tonneau (de Bordeaux) = 913 litres, soit environ 2 000 livres

Proportion d'une coque équilibrée de 50 tx : quille 42 pieds, bau 15 pieds, creux 6 pieds⁹

Un tonneau de Bilbao correspond à 2 250 livres de fer en planche ou en barre¹⁰

Quantités

Balle : une balle de *bretagnes* larges contient 60 pièces et 300 aunes

« « « « étroites « 100 « « 500 « ¹¹

Rame : selon l'arrêt d'août 1739, une rame de papier contient 20 mains, soit 500 feuilles¹².

Traque : mesure de trois unités, employée pour les avirons ou les grosses pièces de cuir.

⁹ *Idem*, p. 46.

¹⁰ Michel MORINEAU, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*, Paris, Armand Colin, 1966, p. 13

¹¹ ADIV, C 1548. Il s'agit dans les deux cas de demi-pièces de 50 aunes.

¹² Hervé du HALGOUËT, « Coup d'œil sur l'industrie rurale du papier dans la province de Bretagne », Bulletin de la Société Polymatique du Morbihan, T 78, 1939, p. 47.

INTRODUCTION

Écrire l'histoire du commerce maritime landernéen et de ses évolutions pendant plus de 170 ans est une gageure qui aurait peut-être nécessité, pour en mettre en lumière la continuité sur une aussi longue période et approfondir la réalité des trafics et des échanges, un temps de réflexion et de recherche plus long que celui qui est imparti aux thèses de doctorat. Le présent travail est une prolongation et un développement d'une recherche de Master soutenue en juin 2011¹, qui portait sur le commerce maritime landernéen dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, à travers le cas de Barthélemy Kerroz, personnage singulier, incarnant à lui seul les diverses facettes des gens de négoce. Cette étude concluait à l'existence d'un port au commerce actif, mené par une bourgeoisie entreprenante. J'avais pu y mettre en évidence quelques stratégies développées par le monde des négociants-armateurs de la ville — dont beaucoup, d'origine exogène, ont été attirés par les perspectives de réussite économique — qui ont su faire preuve de remarquables capacités d'adaptation aux circonstances difficiles de la fin de l'Ancien Régime et de la période révolutionnaire. Mais l'histoire de l'économie maritime landernéenne sur le temps long restait à écrire, d'autant que la rareté des archives négociantes, et en particulier des archives familiales, rendait difficile une telle recherche. Il m'a donc paru nécessaire de commencer par cette étude économique de base, avec les moyens disponibles, ce qui n'avait jamais été mené et qui remet en lumière le rôle de ce port auquel le qualificatif de secondaire se prête mieux que celui de petit qui lui est trop souvent attribué. Plusieurs questions restaient en suspens et c'en était assez pour vouloir approfondir et élargir la réflexion, sur l'incitation de mon directeur de recherches et du président du jury de master.

Deux interrogations majeures émergent qui fixent le cadre temporel de mon sujet. Existe-t-il un lien entre l'implantation définitive de la Marine Royale à Brest dans les années 1660-1680 et la prospérité du négoce landernéen au XVIII^e siècle? Et si la réponse est positive, comment tire-t-il parti de ce nouveau marché? Au milieu du XIX^e siècle, le principal groupe marchand landernéen prend l'initiative de créer une société dédiée à la fabrication industrielle de fils et de toiles. Quand et pour quelles raisons décide-t-il d'opérer cette mutation? Où

¹ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz (1727-1805), itinéraire singulier d'un maître de barque léonard*, mémoire de master dactyl., Brest, UBO, 2011, publié sous le titre : *La fortune venait de la mer, Landerneau et le commerce maritime au temps de Barthélemy Kerroz*, Brest, Emgleo Breiz, 2011.

trouve-t-il les capitaux nécessaires à cette aventure ? Étudiant les stratégies négociantes à Landerneau, de la fin du XVII^e au milieu du XIX^e siècle, mon sujet de recherche est ainsi posé :

Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845). L'élite négociante de Landerneau face aux défis.

L'émergence de Brest comme nouveau marché, à la fin du XVII^e siècle, modifie sensiblement les conditions d'exercice du négoce landerneen, qui lui doit en partie sa prospérité. Celle-ci, attestée au second XVIII^e siècle, un peu à contre-courant dans le nord de la Bretagne, n'aurait-elle pas aussi des origines plus anciennes et plus diverses? Cela revient à s'interroger sur la manière dont les principaux marchands surmontent le défi posé par les édits de 1688, qui frappent si durement la production des *crées*² du Léon, et causent de grands dommages à l'économie morlaisienne. Il s'agira donc de montrer comment Landerneau se positionne dans des échanges maritimes plus denses, désormais conditionnés localement par l'importance brestoïse. Landerneau est au XVIII^e siècle une ville négociante à part entière, dont l'élite, renforcée par de nouveaux arrivants se transforme en un groupe dominant, qui s'empare des leviers de décisions locaux, et s'avère capable d'imaginer et de construire au XIX^e siècle une première industrialisation. Sous l'Ancien Régime l'armement maritime n'est pas détachable de l'activité négociante, dont il est un des marqueurs. Son évolution reste à compléter sur toute la durée de la « Seconde guerre de Cent Ans » et pour les quelques décennies qui l'ont suivie. Enfin, la personnalité de la plupart de ces négociants reste méconnue. L'étude des parcours personnels et familiaux, du fonctionnement des réseaux, s'impose donc aussi.

§§§§§

Frappée d'une sorte de thalasso-tropisme, l'historiographie du commerce maritime, des activités portuaires et des sociétés littorales est très abondante et ses thématiques évoluent. Pour ce qui concerne le XVIII^e siècle, les recherches ont d'abord porté sur la mesure des trafics portuaires et l'analyse des différents marchés, avec les travaux de Jean Delumeau sur Saint

² Le mot *créé* est une adaptation du breton *krez*, désignant une chemise d'enfant en fine toile. On distingue en breton : *hiviz*, chemise de femme, de *roched*, chemise d'homme. Le mot *krez* est connu dans le Léon pour désigner du linge fin destiné aux enfants. Le gallois, en revanche, ne connaît que le mot *crys* (dont la prononciation est identique au breton) pour désigner toute sorte de chemises.

Malo³, Fernand Jaupart sur Bayonne⁴, Christian Huetz de Lemp sur Bordeaux⁵. Aingeru Zabala Uriarte⁶ a mené une recherche comparable sur l'activité négociante à Bilbao au XVIII^e siècle, ce qui revêt une grande importance pour Landerneau. Progressivement l'intérêt s'est élargi aux milieux du négoce et leurs pratiques, avec Jean Cavignac et sa biographie du négociant bordelais Jean Pelet⁷, Jean Meyer, qui s'est penché sur les armateurs nantais⁸, Charles Carrière⁹ et Paul Butel¹⁰, qui ont étudié les négociants de Marseille et Bordeaux. Même si l'étude quantitative reste nécessaire, les travaux se sont orientés ensuite vers la compréhension du fonctionnement des groupes sociaux — d'abord les négociants puis les gens de mer et les sociétés littorales — et de leur réseaux, avec Olivier Petré-Grenouilleau pour Nantes¹¹, André Lespagnol pour Saint-Malo¹², Brice Martinetti pour La Rochelle¹³, sans oublier les essais de globalisation avec le travail d'Alain Cabantous sur les identités maritimes¹⁴, ou les travaux de synthèse, comme la récente étude de Caroline Le Mao sur les villes portuaires¹⁵ et surtout le grand ouvrage collectif *Les Français, la terre, la mer*¹⁶. Enfin, pour le XIX^e siècle, Bruno Marnot¹⁷ a remis en perspective l'activité portuaire dans le cadre d'une conjoncture rendue plus difficile par la mondialisation.

³ Jean DELUMEAU, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720, bilan statistique*, Paris-Rennes, Klincksieck, 1966.

⁴ Fernand JAUPART, *L'activité commerciale de Bayonne au XVIII^e siècle*, Bayonne, Société des sciences, lettres et arts de Bayonne, T. I, 1966, et T. II, 1967.

⁵ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.

⁶ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano y actividad mercantil, Bilbao 1700-1810*, Bilbao, Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.

⁷ Jean CAVIGNAC, *Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772, contribution à l'étude du commerce bordelais au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1967.

⁸ Jean MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969.

⁹ Charles CARRIERE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut Historique de Provence, 1973.

¹⁰ Paul BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

¹¹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite, Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.

¹² André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo, Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 1^{ère} édition, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990.

¹³ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.

¹⁴ Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

¹⁵ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

¹⁶ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer, XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005.

¹⁷ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011.

Le rapport des négociants au pouvoir dans les villes n'a pas échappé à la recherche, avec entre autres l'ouvrage collectif dirigé par Gérard Le Bouédec et François Chappée¹⁸, ou le travail de Guy Saupin sur les villes atlantiques¹⁹.

Mais la plupart de ces travaux portent sur les grands organismes portuaires, ceux du commerce colonial et oriental, qui mènent les trafics intercontinentaux. La recherche se dirige aujourd'hui encore vers l'étude des systèmes portuaires, comme l'a fait Bernard Michon pour l'aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles²⁰.

En conséquence, les ports secondaires et leur trafic de cabotage, restent les parents pauvres de l'historiographie, même si leur rôle tend aujourd'hui à être mieux apprécié, ainsi par Pierrick Pourchasse²¹, ou Gérard Le Bouédec, auteur de nombreux articles sur le sujet²². Étudier l'activité landernéenne, c'est donc contribuer à l'histoire de ces ports, et donc du cabotage breton, par lesquels s'écoule vers l'extérieur une part essentielle de la production de la péninsule, ce à quoi nous invite Gérard Le Bouédec :

« il faut s'intéresser davantage aujourd'hui au petit : les petits ports, qui s'intercalent entre les grands pôles portuaires, les chantiers navals modestes parfois temporaires, les mouvements du cabotage, les matelots, les inconnus du littoral²³. [...] Dans un XVIII^e siècle dominé par l'expansion du grand commerce, on a trop souvent oublié que le cabotage était l'une des clés de la réussite des aventures transocéaniques et le poumon économique des sociétés littorales »²⁴.

Pierrick Pourchasse, étudiant pour sa part les petits ports de la Baltique, partage la même analyse :

« Ils sont indispensables au fonctionnement des ports de commandement en collectant les produits destinés à l'exportation, mais développant aussi leurs propres activités maritimes. Ils montrent un grand dynamisme en saisissant les opportunités, en profitant des circonstances et participent ainsi à la montée en puissance des marines scandinaves dans la seconde moitié du XVIII^e siècle »²⁵.

¹⁸ Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000.

¹⁹ Guy SAUPIN, *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

²⁰ Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.

²¹ Pierrick POURCHASSE, « Les petits ports, acteurs essentiels de l'espace baltique au XVIII^e siècle », *HISTORIA Revista da Faculdade de Letras*, Porto, III^e série, vol. 9, 2008, pp. 127 à 139.

²² Gérard LE BOUEDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis WORONOFF (dir.) *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'Histoire Économique et Financière de la France, 1998 et « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », dans *Rives Méditerranéennes*, 2010/1, n° 35, p. 61 à 78.

²³ Idem., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 3.

²⁴ Idem., p. 119.

²⁵ Pierrick POURCHASSE, « Les petits ports, acteurs essentiels de l'espace baltique... », *op. cit.*, p. 138.

Cette réflexion conduit à « *relativiser la part du commerce d'outre-mer comme moteur du développement économique et redonner toute sa place aux différentes échelles du commerce européen et notamment du cabotage depuis le niveau local jusqu'à la grande rocade du fond de la Baltique jusqu'à la Méditerranée* »²⁶.

Parmi les petits ports bretons, Landerneau et les ports de l'Iroise restent cependant largement ignorés. Gérard Le Bouédec les classe dans une simple catégorie géographique, celle du « *seuil du Nord-ouest* », entre les grandes aires portuaires de Saint-Malo et de Nantes-Lorient, dont le fonctionnement est bien décrit. Mais rien n'est dit de la nature de ces ports secondaires, dont l'activité n'est pourtant pas négligeable. Quand il évoque « *les havres de la pointe ouest-nord-ouest de Bretagne comme Le Conquet, Argenton, l'Aber Ildut, Landerneau* », il limite leur rôle aux « *transports de cabotage depuis la côte à sel du Pays nantais et de l'Aunis-Saintonge vers les ports de pêche morutiers et harenguiers des littoraux normands et flamands* »²⁷, ce qui est quand même très réducteur. Le rôle de ces ports secondaires doit donc être revalorisé : « *Il faut s'emparer de la problématique de l'innovation dans les communautés de taille modeste, qu'elle soit technique, financière et socio-culturelle, pour arrêter d'opposer la modernité absolue des grands ports et l'archaïsme des communautés portuaires modestes* »²⁸.

Plus particulièrement, le rôle de Landerneau dans l'approvisionnement de Brest mérite d'être éclairé. Claude Nières y appelait en 1988 : « *l'étude de Landerneau devient une impérieuse nécessité pour comprendre les rapports de Brest avec l'arrière-pays* »²⁹. David Plouviez évoque globalement la question de l'approvisionnement des arsenaux dans un ouvrage récent³⁰. Mais peu de travaux de fond abordent la spécificité de Brest en tant que donneur d'ordres générant un énorme trafic marchand. Philippe Jarnoux montre l'importance de la part de Brest dans les budgets de la Marine au XVIII^e siècle, qui « *est rarement inférieure*

²⁶ Gérard LE BOUEDEC, « Les petits ports bretons... », *op. cit.*, p. 62.

²⁷ Idem., « Les petits ports de la façade atlantique (du XVI^e au XIX^e siècle) », *HISTORIA*, Revista da Faculdade de Letras, Porto, III^e Série, vol. 9, 2008, p. 19.

²⁸ Idem., « Le temps des crises dans les sociétés littorales (xvi^e-xix^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, désormais ABPO, n° 117/3, 2010, p. 22.

²⁹ Claude NIERES, « Les villes bretonnes de 1532 à 1789 », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, désormais MSHAB, T XLV, 1988, p. 343.

³⁰ David PLOUVIEZ, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2014.

au quart et atteint souvent la moitié dans les périodes de guerre »³¹, mais une étude approfondie serait nécessaire pour connaître l'emploi de ces crédits et les retombées réelles sur le territoire proche.

Jusqu'au très solide mémoire de maîtrise de Yohann Kerouedan sur le commerce des toiles à Landerneau sous la Restauration, soutenu en 1999, on convenait généralement, à la suite de Jean Tanguy³², que « *le tumulte révolutionnaire a mis un terme à ce négoce traditionnel, tombé depuis plusieurs décennies dans une décrépitude prononcée* »³³. Il est aujourd'hui démontré que, si ce négoce s'est effondré à Morlaix, il a connu au contraire une nouvelle vitalité à Landerneau, après la chute de l'Empire et s'est engagé dans une étonnante reconversion vers la production toilière. Landerneau est même un exemple assez rare — et parfois ignoré — de port où une reconversion industrielle a été tentée par un groupe de négociants, et a fonctionné pendant près des trois-quarts du XIX^e siècle.

Dans une ville, où comme le montre Catherine Abeguile³⁴, s'est constitué un vrai pôle industriel au début du XIX^e siècle, cette exceptionnelle aventure a fait l'objet d'une brillante recherche sur le plan de l'histoire économique et industrielle de cette époque, menée par Yves Blavier, dans sa thèse sur la Société Linière du Finistère, soutenue en 1991³⁵. Cette recherche décrit bien les conditions de la fondation de la manufacture de Landerneau en 1845 et son fonctionnement jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Mais en n'intégrant pas complètement le substrat maritime et négociant ancien de la ville, elle n'approfondit pas et ne date pas le virement stratégique qu'elle suppose de la part de négociants devenant industriels, et elle n'explique pas les causes profondes de cette révolution. Il manque donc une approche synthétique de la stratégie du groupe marchand à l'origine de cette mutation. Cela m'a conduit à transgresser le découpage traditionnel entre les époques et offre peut-être l'occasion de le reconsidérer. En effet, la période révolutionnaire constitue-t-elle vraiment une barrière chronologique, dès lors que les conditions matérielles présidant au mouvement de l'économie, dans la première partie

³¹ Philippe JARNOUX, « Le poids des armes et le bruit du vent : le poids économique de la marine dans un port de guerre. Brest dans la première moitié du XVIII^e siècle », dans Philippe BRAGARD (dir.), *L'armée et la ville dans l'Europe du nord et du nord-ouest du XV^e siècle à nos jours*, Louvain, Academia, 2006, p. 344.

³² Jean TANGUY, *Quand la toile va...L'industrie toilière bretonne du 16^e au 18^e*, Rennes, Apogée, 1994.

³³ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau sous la Restauration*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1999, p. 8.

³⁴ Catherine ABEGUILE, *Landerneau, une ville de Bretagne à l'ère industrielle*, mémoire de maîtrise dactyl., Université de Haute-Bretagne, Rennes, 1991.

³⁵ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère. Ouvriers et entrepreneurs à Landerneau au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 1999.

du XIX^e siècle — et notamment la vitesse des déplacements ou les techniques de gestion apparaissent très proches de celles du XVIII^e, jusqu'à ce que la diffusion de la vapeur et l'arrivée du chemin de fer apportent un véritable bouleversement dans les modes de production et de transport? Cependant, Silvia Marzagalli, tout en considérant que la période révolutionnaire ne constitue pas une rupture, met en avant « *des fragilités structurelles* »³⁶ nouvelles, qui affaiblissent le grand commerce, et particulièrement la perte de débouchés extérieurs. Les réponses apportées varient selon les ports. A Landerneau, le choix du principal groupe marchand a été de passer à l'industrie. Comprendre les mutations que connaît la ville au XIX^e siècle suppose donc d'articuler le négoce d'Ancien Régime et les premiers temps de l'industrialisation.

§§§§§

Le présent travail commence avec l'implantation définitive et durable de la Marine royale et de la construction navale militaire à Brest, dans les années 1660-1680. L'énorme demande d'approvisionnements qu'elle a suscitée a généré une explosion du trafic maritime à la pointe de Bretagne, dont le négoce local peut tirer profit. C'est plus précisément à partir de l'avènement de Colbert au ministère de la Marine, en 1669, que Brest devient un grand port de construction navale et, pour nos négociants, un donneur d'ordres de premier plan. Cette expansion débute dans la décennie 1670-1680, qui constitue le départ de notre réflexion. Cette période est aussi celle de la mise en place effective d'un pouvoir centralisé, avec les figures des intendants de marine et des intendants de province pour le cas breton, armes de la monarchie absolue et de sa volonté de soumettre la société toute entière à ses objectifs.

Le terme de notre étude se place à la fin de la décennie 1840, marquée à Landerneau par la constitution de la Société Linière du Finistère, première entreprise capitaliste de la ville, et l'entrée en service de sa filature industrielle, au moment où la France entre de plain-pied dans la Révolution Industrielle, dont la Bretagne n'est donc pas restée totalement à l'écart. D'autres initiatives, comme celle du développement de la conserverie sur la côte sud, de la chaussure à Fougères, du pôle industriel nantais, sont aussi là pour le démontrer³⁷. Cette mutation est

³⁶ Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 352, avril-juin 2008, p.200.

³⁷ Les références bibliographiques sur ces innovations industrielles sont rares, ou dispersées dans des ouvrages plus généraux. On peut cependant relever : Claude GESLIN (dir.) *La vie industrielle en Bretagne, une mémoire à conserver*, Rennes, PUR, 2001.

assez notable et singulière, dans une Bretagne que l'on se complait à dépeindre comme « *délaissée par le grand capitalisme et incapable de trouver en elle-même les ressources suffisantes pour entrer de plain-pied dans le monde contemporain, faute d'une bourgeoisie entreprenante* »³⁸, pour que les motivations de ses acteurs en soient recherchées. Charles Carrière nous encourage à cette étude, jamais réalisée :

« *Le XVIII^e siècle est un moment privilégié pour étudier l'activité négociante* », car c'est une période « *durant laquelle le commerce se révèle comme le secteur progressif de l'économie amenant l'industrie, secouant l'inertie du monde agricole et dont les protagonistes, avec l'assurance que donne la fortune se jugent l'élite, une aristocratie..., pour eux la véritable* »³⁹.

Il est nécessaire d'interroger les sources, pour mettre en lumière cette étonnante capacité d'adaptation que Silvia Marzagalli relève globalement dans le monde négociant pour la période napoléonienne et la Restauration : « *le milieu fait preuve d'une étonnante souplesse face aux défis de la conjoncture* »⁴⁰.

L'étude de la constitution de cette élite bourgeoise s'avère nécessaire, tout comme celle de ses motivations et de son rôle politique dans les institutions municipales, afin de comprendre son influence réelle, car « *la définition sociologique des corps de ville traduit [...] la hiérarchie des fonctions urbaines* »⁴¹.

Cette recherche a conduit à explorer les fonds d'une quinzaine de centres d'archives. Ce large corpus, forcément incomplet, a permis un croisement des sources qui s'est avéré indispensable. En effet, beaucoup d'entre elles sont lacunaires, imprécises, inexactes. Les données qu'elles livrent sont, volontairement ou non, erronées, approximatives, voire fantaisistes. Cela tient autant à la négligence des administrations chargées de les consigner, qu'à celle des déclarants. Or, il faut bien mesurer pour tenter d'approcher par exemple le poids du négoce et de l'armement landernéens ou l'importance des trafics.

³⁸ Jean-Christophe CASSARD, « Démographie et société au XIX^e siècle », dans Jean-Jacques MONNIER et Jean-Christophe CASSARD, *Toute l'histoire de la Bretagne, des origines à nos jours*, Morlaix, Skol Vreizh, 2012, p.493.

³⁹ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, *op. cit.*, p. 47.

⁴⁰ Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental. 1806-1813*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999, p. 277.

⁴¹ Guy SAUPIN, « Fonctionnalisme urbain et sociologie des corps de ville français (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans Guy SAUPIN (dir.) *Le pouvoir urbain dans l'Europe Atlantique*, Nantes, Ouest Éditions, 2002, p. 255.

J'ai principalement consulté les documents de six d'entre eux. Les archives du Service Historique de la Défense à Brest⁴² conservent de longues séries de rôles d'équipages, utiles pour établir la composition des flottilles des différents ports, même si elles ne peuvent compenser totalement la destruction des archives de l'Amirauté du Léon dans le bombardement de l'Hôtel de ville de Brest en juillet 1941. Encore faut-il s'intéresser aussi bien aux rôles de bureau qu'aux rôles de bord, ce qui n'a été fait qu'exceptionnellement dans une série d'études sur les quartiers de la région brestoise⁴³. Les premiers rôles ne sont disponibles que de 1724 à 1727 et surtout à partir de 1739, mais plusieurs registres ont disparu et d'autres ont été mal tenus ou sont incomplets. C'est notamment le cas pour les années 1770 et surtout pour la période de la Révolution et de l'Empire, où la désorganisation est à peu près totale, et les informations très fragmentaires. Le Service Historique de la Défense abrite aussi les procès verbaux du Conseil de Marine, puis du Conseil d'administration de la Marine à Brest, de 1772 à 1850, précieux pour l'étude des marchés d'approvisionnement, bien que leurs montants soient très rarement indiqués. Plusieurs fonds, notamment ceux des Archives départementales de Gironde et de Loire-Atlantique, les Archives forales de Biscaye à Bilbao, sont utiles pour l'étude des trafics et apportent des compléments sur la composition de la flottille. Mais sauf à Bilbao, où les registres d'*averias*, qui consignent les entrées et les sorties, les marchandises transportées et le montant des droits payés, sont exploitables à partir de

⁴² Désormais, SHD Brest.

⁴³Liste des mémoires de maîtrise (12) sur l'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet :

Anne BIZERAY, *Étude du rôle des équipages du quartier de Brest de 1770 à 1782*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

Virginie BONNEAU, *L'armement maritime brestois sous le Premier Empire 1804-1815*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration (1814-1830)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2000.

Xavier DUMUR, Olivier LE GUENNEC, *L'armement brestois à la veille de la Révolution (1784-1789)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1990.

Christine HAMELIN, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet au début du XVIII^e siècle (1725-1727)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1988.

Lionel LE ROUX, *Deux paroisses et la mer, Porspoder et Landunvez au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1998.

Nolwenn MASSARO, *L'armement des navires au commerce à Brest de 1794 à 1804 d'après les rôles d'équipages*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

Gwennaëlle PRIGENT, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest, Camaret, Le Conquet de 1731 à 1741*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

Karine RAGUENES, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest, du Conquet et de Camaret de 1743 à 1746*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

Mickaël RIOUAL, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet de 1764 à 1770*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1995.

Florence STEPHAN-BIDEAU, *Le trafic maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet au milieu du XVIII^e siècle (1751-1755)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

Delphine UGUEN, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet pendant la guerre de 7 ans (1756-1763)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.

1733, ils sont très incomplets. Il s'en suit d'importants problèmes de dénombrement des navires.

Pour Jean Meyer, « *mouvements portuaires et évolution des armements sont les deux éléments qui permettent d'apprécier exactement l'activité d'une cité maritime et l'efficacité de sa bourgeoisie* »⁴⁴. Pour Landerneau, seule une courte série de congés, de 1781 à 1791, est conservée aux Archives Nationales⁴⁵. Reconstituer le trafic landernéen supposerait de dépouiller les registres de tous les ports de destination, une centaine au XVIII^e siècle. Je l'ai fait pour Bilbao, mais ailleurs, les fonds sont très lacunaires et leur exploitation décevante, sauf pour des périodes restreintes. La documentation n'est malheureusement guère plus fournie pour le XIX^e siècle.

En revanche, on cerne mieux l'évolution de la flottille. Plusieurs sources croisées permettent de la reconstituer avec une certaine exactitude. En complément des rôles d'équipages, les entrées et sorties des ports de Nantes, Bordeaux, Libourne, Bayonne, Bilbao..., même partiellement conservées, permettent de confirmer que, certaines années, des navires sont en service, alors qu'ils sont absents des rôles. D'autres documents, telle la correspondance de la maison Radiguet à partir de 1790, ou les registres du Sund, pour une courte période au milieu du XIX^e siècle⁴⁶, complètent l'information. Une seule série de documents est rarement suffisante pour obtenir un dénombrement satisfaisant. Les chiffres proposés sont donc à considérer comme des minima et sont susceptibles d'évoluer avec des recherches futures.

La mauvaise tenue des registres des diverses administrations, les approximations intentionnelles ou non – dans les déclarations des maîtres, compliquent à la fois l'estimation du nombre des navires, celle de leur tonnage et de leur cargaison, en nature et en valeur. Ainsi, par exemple, les États de commerce et de navigation français font état de l'arrivée à Bilbao de cinq navires venant de Brest avec des cuirs tannés en 1764 et d'un autre en 1767⁴⁷. Or, le Consulado du port basque n'en note aucun de cette origine, mais inscrit bien quatre navires

⁴⁴ Jean MEYER, *L'armement nantais...*, *op. cit.*, p. 74.

⁴⁵ Archives Nationales, désormais AN, Amirauté de France, sous-série G5, Registres des congés du port oblique de Landerneau (1781-1790).

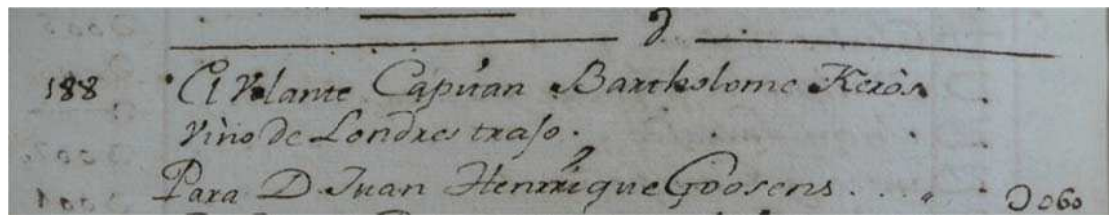
⁴⁶ The University of Groningen, Sound Toll Registers online, [http //www. soundtoll.nl](http://www.soundtoll.nl)

⁴⁷ AN, Fonds des Affaires Étrangères, B^{III} 349, cité par Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce du cuir...*, *op cit*, Annexe 81, vol. III, p. 195.

venant de Landerneau en 1764 et six en 1767⁴⁸. Le recoupement avec les apostilles portées sur les rôles d'équipage permet même de totaliser cette année-là sept bâtiments en provenance de Landerneau, dont quatre sont attachés à ce port⁴⁹. La cause de cette distorsion vient du système des classes qui oblige tout maître, avant son départ en campagne, à présenter son rôle au bureau des classes de la Marine, à Brest pour Landerneau. Ce problème a été soulevé par d'autres chercheurs : « *Les navires [...] font viser leur rôle à Brest. Un certain nombre omettent ensuite de porter au rôle les chargements et déchargements effectués à Landerneau ou à Port-Launay. Le navire est alors signalé comme venant de Brest ou allant à Brest* »⁵⁰.

Le croisement des sources permet souvent de rétablir l'origine réelle qui est parfois complètement fantaisiste. Ainsi, à Bilbao, le 13 août 1753, le *Manual de averias*⁵¹ fait venir Barthélemy Kerroz de Londres (Illustr. Intro- I), tandis que son rôle de bord indique qu'il vient de Landerneau⁵². Cela illustre la difficulté de cerner au plus près la réalité des trafics.

Illustr. Intro -I. Une origine fantaisiste du Coureur sur un registre d'averias en 1753



Source, AFB, Consulado, CB 270. « *El Volante Capitan Bartholome Keros, vino de Londres trajo* ». Traduction : « *Le Coureur, Capitaine Barthélemy Kerroz, venant de Londres, apportant...* ».

Des escales, voire des navires, manquent sur les rôles. La *Thérèse*, par exemple, quitte Redon, le 22 décembre 1743, avec des feuillards pour Nantes⁵³. Cette escale n'est pas mentionnée sur le rôle. Le *Saint-Nicolas*, 30 tx, apparaît pour la première fois sur un rôle en août 1743, allant à Marennes⁵⁴. Or, il est à Nantes en janvier 1739, venant de Locquirec avec du froment⁵⁵. Le rôle d'équipage n'en fait état. Des rôles manquent donc dans des séries paraissant complètes, soit par perte, soit par défaut de dépôt par les maîtres en fin de

⁴⁸ Archives Forales de Biscaye, désormais AFB, Consulado, CB 280 et 320.

⁴⁹ SHD Brest, 2P7-145.

⁵⁰ Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration...*, op. cit., p. 43. Cette observation faite sous la Restauration, s'applique parfaitement à l'Ancien Régime.

⁵¹ Registre d'enregistrement des navires à l'entrée et à la sortie de Bilbao.

⁵² SHD Brest, 2P7-143, f° 275.

⁵³ Archives départementales de Loire-Atlantique, désormais ADLA, B 4 615, vue 155.

⁵⁴ SHD Brest, 2P7-6.

⁵⁵ ADLA, B 4 613, vue 142.

campagne. Même à Bilbao, il manque parfois des arrivées ou des départs de navires. Ainsi, en juin 1764, le *Coureur* quitte bien le Nervion avec le maître Guillaume Provostic, mais il n'y est pas noté à l'arrivée⁵⁶.

Dans la dernière décennie de l'Ancien Régime, le croisement de trois sources : rôles d'équipages du bureau des classes de la Marine⁵⁷, entrées et sorties du port de Brest⁵⁸, congés du port de Landerneau⁵⁹, permet de mettre en évidence des incohérences. Ainsi, en avril 1783, selon son rôle, la *Marie-Françoise*, 60 tx, quitte Brest sur lest à l'aventure⁶⁰. Elle ne figure pas sur le registre d'entrées de l'Amirauté au port de Brest, ce qui est le cas de beaucoup de bâtiments, qui ne sont donc pas en escale marchande à Brest. La situation se dégrade encore pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Les enregistrements sont épisodiques, ce qui rend les registres de rôles d'équipages pratiquement inexploitable au cours de cette période. Pourtant, des navires continuent à naviguer et sont mentionnés par d'autres sources. Au XIX^e siècle, si la situation de paix durable rend possible une meilleure tenue des documents, ceux-ci comportent toujours des lacunes importantes.

Le calcul des tonnages est lui aussi rendu difficile par les variations, parfois importantes, de la jauge déclarée. Elle est souvent sous-estimée dans les ports de destination, afin de limiter les droits à payer. On peut aussi penser que le sujet n'est pas d'une importance particulière pour les capitaines marchands. Ainsi, la *Thérèse*, de Landerneau, qui charge à Nantes en août et septembre 1744, jauge environ 18 tx selon son rôle. Or sur les différents connaissements de la même cargaison la jauge varie de 15 à 25 tonneaux.

L'étude se complique encore avec l'attribution fréquente de noms identiques à plusieurs navires du même port. Le 25 octobre 1698, deux *Françoise*, de Landerneau, de 30 et 37 tx, entrent ensemble à Bordeaux, l'une venant de l'Elorn avec des toiles et du suif et l'autre de Douarnenez avec des sardines⁶¹. Deux navires portant le même nom appartiennent même parfois à un seul armateur. En 1724-1725, l'armateur Cessou possède ainsi deux *Saint-Jacques*, l'un de 40 tx, dont le maître est Pierre Briand et l'autre de 19 tx commandé par

⁵⁶ AFB, Consulado, CB 280.

⁵⁷ SHD Brest, 2P-7 152.

⁵⁸ Archives municipales de Brest, désormais AMB, HH 25, Amirauté de Brest 1781-1791.

⁵⁹ AN, Amirauté de France, ss-série G5, congés du port de Landerneau, 1781-1790.

⁶⁰ SHD Brest, 2P7-153, f° 62.

⁶¹ Archives départementales de Gironde, désormais ADG, 6 B 229, vue 104.

Claude Thomas. Ils se trouvent tous les deux à Bordeaux en novembre 1724⁶². De 1753 à 1756, deux *Marie-Anne* coexistent dans le port, l'une de 30 et l'autre de 36 tx, toutes deux armées par le négociant Duclos⁶³. Les mêmes noms sont souvent attribués à des navires successifs. Le *Coureur* est porté de 1750 à 1806 et il est repris de 1815 à 1818. Plusieurs *Zéphir* naviguent de 1764 à 1803 et de 1809 à 1815. Il est difficile de s'y retrouver parmi ces homonymes car, malgré l'obligation, tous les navires ne sont pas déclarés au XVIII^e siècle. Les déclarations sur la jauge et le type varient selon les ports ou les années, sans doute pour minimiser les taxes. Il y a peut-être donc aussi volonté de brouiller les cartes de la part des armateurs, et ils y parviennent finalement assez bien.

L'ensemble de ces données a cependant permis d'élaborer une base de données assez complète des navires armés à Landerneau de la fin du XVII^e siècle au milieu du XIX^e⁶⁴.

Les Archives départementales du Finistère offrent surtout les fonds notariaux, riches d'informations sur les négociants et quelques fonds d'amirauté. Elles sont précieuses pour le XIX^e siècle, avec des séries portant sur l'activité économique et portuaire et surtout, à partir de 1790, avec l'immense fonds Radiguet, un des rares fonds négociants ayant conservé la correspondance des sociétés successives où cette famille a été présente pendant une centaine d'années. Il est complété par quelques registres de correspondance abrités aux Archives municipales de Landerneau, qui ont également fourni les données nécessaires à la connaissance biographique des négociants. Ces dernières conservent aussi les délibérations des instances municipales et une assez longue série de rôles de capitation, complétées par des rôles existant aux Archives départementales de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine. Ce dernier centre possède les archives de l'intendance de Bretagne, où abondent les informations sur la communauté de ville, ses finances et ses relations avec la tutelle, sur l'activité économique au XVIII^e siècle. Il possède aussi les fonds des États de Bretagne, fondamentaux pour les travaux urbains et en particulier portuaires.

§§§§§§§§§§

Une première partie analysera les conditions sur lesquelles repose l'économie maritime de Landerneau et qui ont rendu possible son développement. Un bref regard sur la longue

⁶² SHD Brest, 2P7-1, f^os 7 et 14.

⁶³ Ibid., 2P7-144, f^o 50 et 68.

⁶⁴ Voir ANNEXE I

durée permettra de retracer l'histoire de la ville et de la fonction portuaire à laquelle elle doit son existence au moins depuis l'époque gallo-romaine. Il importe de comprendre comment et pourquoi le petit havre de fond d'estuaire a pu se doter au XVIII^e siècle d'un équipement portuaire de première importance. Il s'agit ensuite de mettre au clair les conditions nautiques : dans quel contexte juridique agissent ses marins, d'où ils proviennent, où se construisent les navires, quelles sont les conditions de navigation. Enfin, la spécificité de Landerneau étant d'être un port d'exportation, il convient de s'interroger sur les conditions économiques présidant aux trafics.

Une fois ces bases posées, un second volet peut être consacré à l'analyse des stratégies élaborées par les négociants landernéens pour faire face aux défis successifs auxquels les confronte la conjoncture. Il est nécessaire d'examiner l'évolution du trafic et de l'armement landernéens, avant de s'intéresser aux multiples choix stratégiques et aux techniques mises en œuvre. Deux moments méritent une attention particulière, parce qu'ils induisent des mutations majeures : l'arrivée de la Marine Royale à Brest à la fin du XVII^e siècle, qui offre un puissant stimulant au négoce, et le passage à l'industrie au début du XIX^e siècle, qui bouleverse l'économie de la ville.

La troisième partie évoquera les hommes : ces *Messieurs de Landerneau*, qui dominent la cité pendant deux siècles. Car il faut décrire cette bourgeoisie négociante, dans ses aspirations, son idéologie, son exercice du pouvoir, son mode de vie, mais aussi étudier les incidences de ses stratégies sur le développement de la ville et l'émergence de la classe ouvrière que la mutation industrielle du XIX^e siècle a fait apparaître.

Première Partie

Les conditions

CHAPITRE 1 : LES ORIGINES DE LANDERNEAU ET DE SON COMMERCE MARITIME.

Même si dans son mémoire de 1698, Béchameil de Nointel, deuxième intendant de la province de Bretagne, ne voit dans le Léon « *d'autre port que Brest et celui de Roscoff* »¹, le site landernéen est fréquenté dès l'Antiquité et ses atouts portuaires sont exploités de longue date. Dès le Moyen-âge, le port connaît un réel trafic et l'armement maritime s'y développe.

A) DES ORIGINES ANCIENNES.

1) Un site favorable.

Si les recherches archéologiques anciennes ont mis en évidence plusieurs établissements préhistoriques sur les hauteurs entourant Landerneau², aucune trace de bâti n'a pu être retrouvée au fond de la vallée, sans doute à cause des réutilisations successives. Il est cependant évident que ce site a été occupé de façon ancienne et que la ville lui doit son origine : « *La vallée, véritable coup de sabre en le Léon et la Cornouaille, draine naturellement les voies de communication, entre ces deux régions historiques, qui font de la cité un grand nœud routier* »³. C'est au premier point de passage commode de l'estuaire qu'une présence humaine s'installe, dès l'Antiquité. Le premier témoignage historique qui y a été retrouvé est une pièce d'or vénète d'un quart de statère, « *daté des environs de 100 avant Jésus-Christ* » et qui constituerait « *l'acte de naissance de la ville* »⁴.

Le site est utilisé à l'époque gallo-romaine. Comme souvent, « *les Romains n'ont fait que développer le schéma gaulois d'organisation de l'espace. Une agglomération assez importante s'établit à Landerneau, dont il nous reste surtout les traces des résidences*

¹ Jean BERENGER, Jean MEYER, « *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle, d'après le mémoire de Béchameil de Nointel* », Paris, Librairie C. Klincksieck, 1976, p. 140.

² Pol POTIER de COURCY, « *Notice sur la ville de Landerneau* », *Annuaire de Brest et du Finistère*, Société d'émulation de Brest, 1842, p. 93.

³ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge : les villes du duché de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Maloine, 1981, p. 9.

⁴ René SANQUER, « *Le rôle de frontière de l'Elorn* », *Bulletin de l'Association Bretonne*, 119^e Congrès, 1991, p. 245.

secondaires éparpillées sur les collines environnantes »⁵. Des recherches ont également permis de mettre à jour « *de nombreux fragments de tuiles romaines sur la rive gauche de la rivière, au nord du champ de foire et à l'intersection des anciennes routes de Morlaix et de Carhaix et sur sa rive droite, entre la ville et Traoñ-Elorn, ainsi qu'à Keranden* »⁶. Ce pôle urbain était dépourvu de fortifications, mais disposait probablement de postes de protection du gué et des installations liées au port, ainsi qu'à « *une certaine activité industrielle : fours à tuiles, fabrication de poteries* »⁷, découvertes lors de fouilles. D'importantes voies de communication traversent ce qui n'est encore qu'une « *ébauche de ville* »⁸, mais déjà une « *étoile routière, bien reliée à Kerilien, Quimper, Morlaix Brest et la pointe Saint-Mathieu* »⁹ (Figure 1-I), mais aussi, en longeant l'Elorn vers Plougastel¹⁰. Il est possible que la chute de l'Empire romain entraîne son abandon : « *elle fut sans doute ruinée* »¹¹. Il n'existe aucune indication sur le nom ancien de la bourgade.

Lors de l'émigration bretonne, vers le IV^e-V^e siècle, le site, sans doute trop exposé, n'est pas immédiatement repris. Il devient un « *lan* », simple ermitage, « *bâti sur la rive droite de l'Elorn, dans la paroisse de Plouédern* »¹². C'est celui de Tynnog ou Ternog, d'origine galloise¹³, qui donne son nom à la ville, tandis que les nouveaux venus implantent « *le chef lieu de la paroisse primitive la plus proche, à Plouédern, à 3,5km au nord-est, le long de l'ancienne voie menant à Kerilien* »¹⁴. Ternog aurait été saint évêque du Léon. Il est attesté dans un calendrier du IX^e siècle et également vénéré à Trégarantec. Il est très vite remplacé dans le culte des Landernéens par Saint-Houardon, également évêque du Léon : « *une notice du Cartulaire de Landévennec, compilé au XI^e siècle [...] mentionne le « cloître de Saint-Houardon » (claustrum Sancti Huardon). C'est cet établissement monastique qui est à l'origine de la paroisse Saint-Houardon [...] sur la rive droite de l'Elorn* »¹⁵. Houardon aurait

⁵ Idem., p. 246.

⁶ Patrick GALLIOU, *Les Osismes, peuple de l'occident gaulois*, Spézet, Coop Breizh, 2014, p.236.

⁷ Louis PAPE, *La civitas des Osismes à l'époque gallo-romaine*, Paris, Klincksieck, 1978, p. 74.

⁸ Idem.

⁹ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs du Léon du XI^e au début du XVI^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Brest, UBO, 2011, p. 44.

¹⁰ René SANQUER, « Le rôle de frontière de l'Elorn »..., *op. cit.*, p. 246.

¹¹ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 44.

¹² Bernard TANGUY, *Dictionnaire des noms de communes, trêves et paroisses du Finistère*, Douarnenez, Chasse-Marée/ArMen, 1990, p. 103.

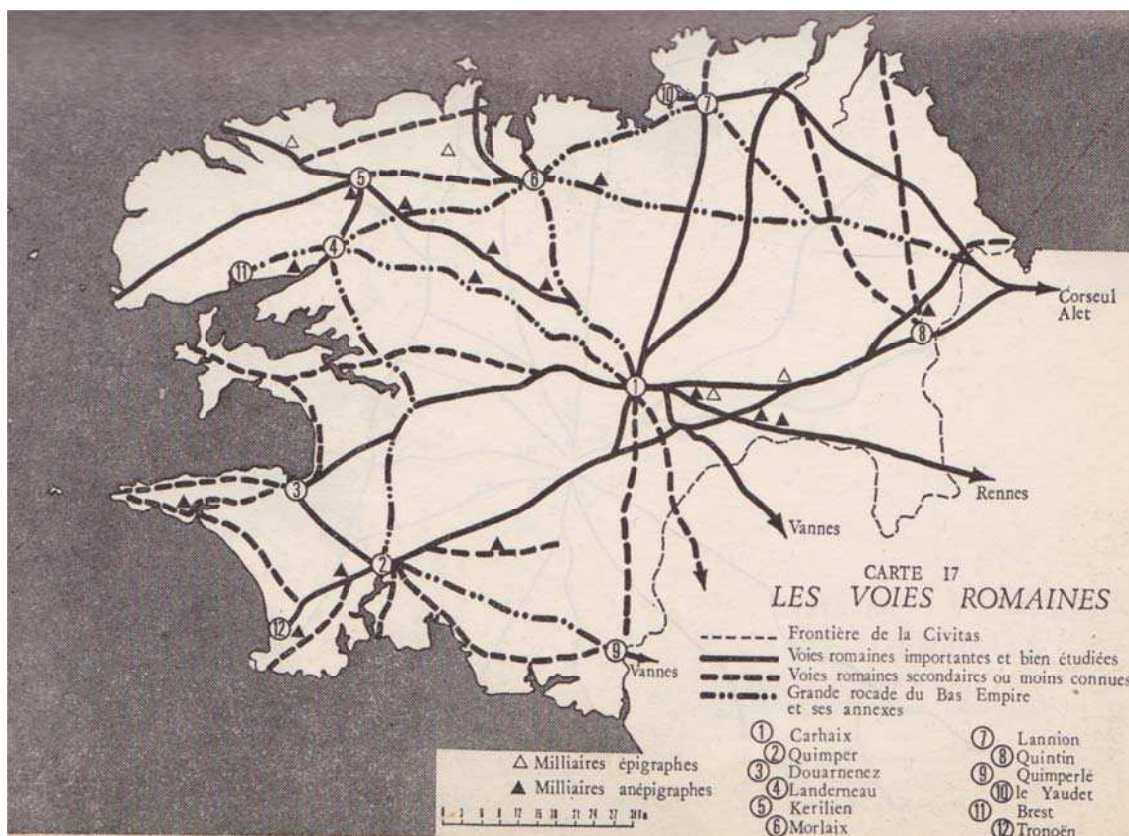
¹³ Un village du nord du Pays de Galles, situé près de Wrexham, porte le nom de Llandyrnog.

¹⁴ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 44.

¹⁵ Bernard TANGUY, *Dictionnaire... op. cit.*, p. 103. Étymologiquement, le nom Houardon se décompose en « *houarn* », fer et « *don* » ou « *den* », homme. C'est donc littéralement « l'homme de fer ». On peut y voir l'allusion à un saint guerrier.

aussi été évêque de Léon au VII^e siècle. Mais rien ne dit qu'il ait vécu préalablement à Landerneau. Un peu plus à l'Ouest, l'ermitage de Beuzit « *aurait été fondé par Saint Conogan au VI^e siècle* »¹⁶, tandis que la partie sud-est du site relève de la paroisse de Ploudiry.

Fig. 1-I. Les voies romaines de la civitas des Osismes.



Louis PAPE, *La civitas des Osismes à l'époque gallo-romaine*, Paris, Klincksieck, 1978, p. A 231.

La future ville se trouve ainsi à la convergence de quatre *plou-* : Plouédern, auquel appartient Saint-Houardon, au nord-est ; Ploueavaz, devenu Guipavas, au nord-ouest, dont dépend originellement la trêve de Beuzit-Conogan ; Ploudiry au sud-est, à laquelle est rattachée celle de Saint-Julien et Plougastel au sud-ouest, dont dépend Saint-Thomas, par l'intermédiaire de l'abbaye de Daoulas. On peut relever ici que, comme c'est le cas pour de très nombreux *plou-*, leurs centres se tiennent soigneusement à l'écart des rivages, vraisemblablement en raison des incursions maritimes des pirates venus du nord.

¹⁶ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 44.

2) Un décollage urbain tardif

De part et d'autre du franchissement de la rivière, deux petits bourgs se constituent autour d'institutions civiles et religieuses. « *La fixation de communautés monastiques près des châteaux est une étape capitale dans l'élaboration des villes [...]. Les Augustins de Daoulas organisent le prieuré-cure de St-Thomas* », dont l'existence est mentionnée pour la première fois en 1218¹⁷. Il a pour fonction de servir de relais et de gîte aux pèlerins et voyageurs, peut-être en attente de passage du gué. Mais sa « *fondation par les chanoines augustins de Daoulas est nécessairement postérieure aux années 1170, qui virent naître l'abbaye cornouaillaise* »¹⁸. A la même époque, celui de Saint-Houardon, attesté en 1047, « *se détache de Plouédern* »¹⁹. La renaissance urbaine ne se produit donc pas avant la fin du XII^e siècle, car Landerneau est partagée entre les évêchés de Léon et de Cornouaille, « *ce qui ne se serait probablement pas produit si la ville avait été constituée* »²⁰, lors de la fixation définitive de leurs limites, vers la fin du XII^e siècle. D'autres villes portuaires bretonnes de fond d'estuaire, comme Morlaix ou Quimperlé, sont également partagées entre deux évêchés. Landerneau existe, de façon certaine en tant que ville, en 1206, où elle est citée dans le texte d'une donation faite par Hervé de Léon à l'Abbaye de Saint-Mathieu²¹.

La seigneurie de Léon se constitue par partage au XII^e siècle et « *le fief est organisé autour de Landerneau et de quelques centres secondaires, comme La Roche-Maurice [...], Daoulas* »²². Après la disparition de son dernier seigneur, Hervé VIII, « *décédé prématurément sans héritier en 1363* », elle tombe dans l'apanage des Rohan, par le mariage de la sœur du vicomte avec l'héritier de cette famille, en 1349. Cette extension de patrimoine, ajoutée à d'autres, « *a sans doute permis aux vicomtes de Rohan de doubler leurs revenus* »²³. Bien que l'existence d'un château à Landerneau soit désormais certaine, la principale forteresse des seigneurs de Léon est implantée à la Roche-Maurice. Elle protège aussi le marché installé à ses pieds et les foires « *célèbres au XIII^e siècle* »²⁴, qui animent la bourgade et dont les vivres

¹⁷ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, op. cit., p. 14.

¹⁸ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge. Le développement urbain », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, désormais BSAF, T.CXXXIII, 2004, p. 210

¹⁹ *Idem.*

²⁰ *Ibid.*, p. 209.

²¹ *Ibid.*, p. 210. Une copie de ce document existe aux Archives municipales de Landerneau, ANNEXE II.

²² Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit., p. 197.

²³ *Idem.*, p. 250-251.

²⁴ Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne de l'Antiquité à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Royer, 2001, p.91.

et les céréales qui s'y vendent sont expédiées par le port de Landerneau, qui ne serait donc d'abord que l'avant-port de la cité castrale.

3) Les premiers aménagements.

L'agglomération s'organise autour du passage de la rivière par un gué puis un pont, qui nécessitent un système de défense.

a) *Un gué, puis un ou des ponts.*

Il est établi aujourd'hui qu'un gué avait été aménagé, vraisemblablement à l'époque gallo-romaine, pour faciliter le franchissement de la rivière. Son emplacement précis n'est pas connu, mais il devait se situer non loin — peut-être un peu en amont — de l'actuel pont habité, vers lequel convergent les itinéraires anciens venant de Carhaix, Morlaix, Kerilien, le littoral du Léon, Brest et Saint-Mathieu, Quimper.

La date du remplacement du gué par un pont fait débat. Certains le placent au haut Moyen-âge : « *il est difficile de croire qu'à cette haute époque, le gué n'ait pas été occupé, voire franchi par un pont, peut-être sous la protection d'un quelconque poste fortifié* »²⁵. D'autres envisagent une construction plus tardive : « *Comme le cours d'eau est guéable à cet endroit, la nécessité d'un pont fut sans doute moins impérative qu'ailleurs. Sa construction ne semble guère remonter au-delà du XI^e siècle* »²⁶. Les limites du Léon, qui suivaient jusque là le cours de l'Elorn, sont définitivement fixées en 1173, suite à la victoire du vicomte de Léon sur celui du Faou, dix ans plus tôt. En 1163, celui-ci et son fils sont enfermés dans le château de Daoulas par Hervé de Léon, qui « *les y laisse mourir de faim* »²⁷. Le conflit se conclut par « *le rattachement de Ploudiry et de ses trêves au diocèse de Léon* », y compris « *le château de la Roche-Maurice qui devient la citadelle de Landerneau* »²⁸. Cette forteresse avait été bâtie par le vicomte Morvan, seigneur du Faou, « *dès la première moitié du XI^e siècle* »²⁹, pour pro-

²⁵ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p.208-209.

²⁶ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, *op.cit.*, p. 11.

²⁷ Bernard TANGUY, « Les premiers temps médiévaux », dans Yves LE GALLO (dir.), *Le Finistère de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean d'Angély, Éditions Bordessoules, 1991, p. 116.

²⁸ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 109.

²⁹ Bernard TANGUY, « Les premiers temps médiévaux »..., *op. cit.*, p. 116.

téger son domaine contre les intrusions léonardes. Le transfert de la seigneurie dans cet édifice plus prestigieux est peut-être à l'origine du délaissement du château de Landerneau³⁰.

En conséquence de cette extension territoriale, une partie de la rive gauche de l'Elorn, dans la ville, jusqu'un peu en aval du pont, devient léonarde. C'est également le cas de l'ouvrage, dans son intégralité, faisant ainsi mentir le dicton populaire : « *p'emaon war bont Landerne, 'm-eus eun troad e Leon hag eun all e Kerne* »³¹. Peut-on en déduire que le pont fut édifié avant cette date? Il pourrait, tout aussi certainement, être l'œuvre du vicomte de Léon, désormais entièrement maître de l'intégralité des rives de l'Elorn, puisqu'il possédait déjà la châtelainie de Daoulas³², ce qui aurait pu lui permettre de faire améliorer plus facilement le franchissement du passage. Du même coup les deux groupes d'habitat se trouvent réunis et constituent la ville.

En tout état de cause, le pont existe en 1336, lorsqu'Hervé de Léon, seigneur de la ville, fait construire un hôpital, « *in capite pontis de Landerneau in parochia de Pleberi* »³³, et aux abords du port. Il est à la dimension — modeste — de la petite agglomération : « *la grande salle de l'hôpital de Landerneau n'a que douze lits* »³⁴. Ces aménagements sont mis à mal au cours de la guerre de Succession de Bretagne (1341-1364), au point qu'il faut recourir aux indulgences accordées par le pape : « *cents jours à ceux qui soutiendront l'œuvre du pont et de l'hôpital de Landerneau* »³⁵. C'est peut-être à cette période que le pont a été partiellement reconstruit en pierre, en effet, « *une seule des six arches, la troisième à partir du nord, paraît antérieure au XVI^e siècle* »³⁶ et pourrait, selon certaines sources, remonter au XIV^e siècle³⁷.

Ces équipements jouent un rôle essentiel dans la vocation commerciale de la ville : « *c'était le passage du fleuve qui, aux XI^e et XII^e siècles, donnait de la valeur aux points fluviaux maritimes, et non pas les commodités pour le commerce maritime, fort peu important à*

³⁰ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 109.

³¹ Traduction de ce dicton breton : « *quand je suis sur le pont de Landerneau, j'ai un pied en Léon et l'autre en Cornouaille* ».

³² André CHEDEVILLE, Noël-Yves TONNERRE, *La Bretagne féodale, XI^e-XIII^e siècle*, Rennes, Ouest-France Université, 1987, p. 165.

³³ Pol POTIER de COURCY, « Notice sur la ville de Landerneau »..., *op. cit.*, p. 99, « *à la tête du pont de Landerneau, en paroisse de Ploudiry* ».

³⁴ *Idem.*, p. 301.

³⁵ Jean-Pierre LE GUAY, *Fastes et malheurs de la Bretagne ducale*, Rennes, Ouest-France Université, 1982, p. 154.

³⁶ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 230.

³⁷ Claude NIERES, *Les villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2004, p. 173.

cette époque »³⁸. Cette situation est d'ailleurs partagée avec beaucoup d'autres cités bretonnes : « *une des caractéristiques fondamentales des ports de fond d'estuaire est la présence du pont. Ce dernier est un passage obligé et va attirer du même coup les marchands* »³⁹. Il est même possible, en ce qui concerne Landerneau, d'évoquer plusieurs ponts. En 1506, en effet, Jehan II de Rohan fait état du droit de passage dont dispose le voyer de la ville sur « *les ponts de Landerneau* ». Selon Patrick Kernevez, « *l'ouvrage primitif était constitué de deux parties distinctes prenant appui sur l'îlot au centre de la rivière* »⁴⁰. Il pourrait avoir été édifié au moins partiellement, en bois, à l'origine et possédait peut-être même une partie mobile autorisant le passage de petites barques, car, en 1421, le château de La Roche-Maurice est décrit comme étant « *sur port de mer* »⁴¹. Cette hypothèse est renforcée par l'étendue des attributions de l'Amirauté du Léon, créée par l'édit royal de juin 1691 et dont la juridiction s'exerce en amont de la ville : « *comme la rivière de Landerneau au-delà du port est navigable par le flux et le reflux de la mer jusqu'au château de la Roche, les officiers de l'Amirauté sont fondés dans le droit de juridiction de toute cette partie, à l'exclusion du Seigneur de Rohan* »⁴². Le pont est reconstruit en pierre par Jehan de Rohan en 1510.

b) Un système de défense réduit.

Un château, situé sur la rive droite, défendait le passage de la rivière. La châtellenie de Landerneau est, avec celles de Lesneven, Saint-Renan et Daoulas, une de celles sur lesquelles les vicomtes de Léon « *disposaient d'une autorité incontestée* »⁴³. L'existence du château, longtemps sujette à caution, est attestée par un aveu de 1434, faisant état d'une « *rue du Châstel* »⁴⁴. D'ailleurs, au Moyen-âge, « *le franchissement d'un gué, la construction d'un pont, ont déterminé très souvent l'apparition d'un château, la naissance puis le développement des cités ensuite* »⁴⁵. L'emplacement de cette forteresse, au nord du pont, reste imprécis. L'édifice disparaît sans doute très tôt car, « *au début du XV^e siècle, les mandements ducaux ne le men-*

³⁸ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Les fondations de villes et de bourgs en Bretagne du XI^e au XII^e siècle », *MSSHAB*, T IX, 1ère partie, Rennes, 1928, p. 93.

³⁹ Julien DANIELO, « Les ports d'Auray et de Vannes aux XVII^e et XVIII^e siècles : ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancien Régime », *Mémoires de la Société Polymathique du Morbihan*, désormais *MSPM*, t. CXXXVI, 2010, p. 274.

⁴⁰ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 379.

⁴¹ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 210.

⁴² Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne », dans Gérard LE BOUEDEC (dir), *L'amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 264.

⁴³ André CHEDEVILLE, Noël-Yves TONNERRE, *La Bretagne féodale...*, *op. cit.*, p. 165.

⁴⁴ Archives départementales du Finistère, désormais ADF, 1 E 742, f° 1. Voir le document en ANNEXE III.

⁴⁵ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, *op. cit.*, p. 10.

tionnent pas »⁴⁶. L'état des fortifications bretonnes vers 1487 indique que « 14 châteaux urbains sur 53 [...] ne sont plus qu'un amas de ruine et ce parfois depuis très longtemps ». C'est le cas de celui de Landerneau⁴⁷. L'existence dans la ville, et jusqu'à la Révolution, d'un gouverneur particulier⁴⁸, peut confirmer cette existence. En effet, « tous ces gouvernements, souvent fort anciens, correspondaient à d'anciennes places de guerre qui, au XVIII^e siècle, avaient perdu la majeure partie de leur rôle stratégique »⁴⁹.

Il est en revanche très probable que la ville n'ait jamais été protégée par des remparts. Landerneau est pillée par les Anglais en 1294⁵⁰ et 1296 « et plus tard encore, mais il ne semble pas qu'on essayât jamais d'y réaliser autre chose que quelques défenses provisoires pour défendre quelques rues »⁵¹. Les attaquants s'emparent de blé, de vin et de sel stockés dans les greniers et les caves, ainsi que des ferrures des huisseries⁵². Pourtant, il semble bien que, au moins au début du XIV^e siècle, « des retranchements fortifiés protégeaient l'entrée et la sortie de ce havre »⁵³. En 1637, un édit de Louis XIII, qui recommande d'édifier des barricades, évoque « la dicte ville non fortifiée ny ceinte d'aucunes murailles »⁵⁴. C'est une singularité en comparaison avec beaucoup d'autres villes semblables, car « la muraille a longtemps été l'élément déterminant d'une définition collective de la ville [...]. Plus de mur, où est la ville ? »⁵⁵. C'est aussi, à nouveau, le signe d'un développement tardif au Moyen-âge. Cependant la décision de doter de remparts la ville de Lorient, tardivement édiflée mais plus menacée, n'est prise qu'après l'attaque anglaise de 1746 et les fortifications ne sont achevées qu'en 1757⁵⁶. L'économie des frais considérables à engager pour la construction et l'entretien de murailles, tout comme l'absence d'obstacle physique s'opposant à l'expansion urbaine, représentent de réels avantages pour la communauté de ville de Landerneau. Ses finances ont pu être plus utilement employées aux aménagements portuaires.

⁴⁶ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 210.

⁴⁷ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, *op. cit.*, p. 188.

⁴⁸ Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, désormais, ADIV, C 638.

⁴⁹ Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne au XVIII^e siècle, Institution militaire et société civile au temps de l'intendance et des États*, Rennes, PUR, 2005, p. 76.

⁵⁰ Jean-Pierre LEGUAY, « Le Léon, ses villes et Morlaix au Moyen-âge », *BSAF*, T. CVII, 1973, p. 121.

⁵¹ Patrick KERNEVEZ et Robert LE ROY, « La seigneurie de Léon aux XV^e et XVI^e siècles », *BSAF*, T CXXXV, 206, p. 305.

⁵² Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, *op. cit.*, p. 140.

⁵³ Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne de l'Antiquité à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Royer, 2001, p. 130.

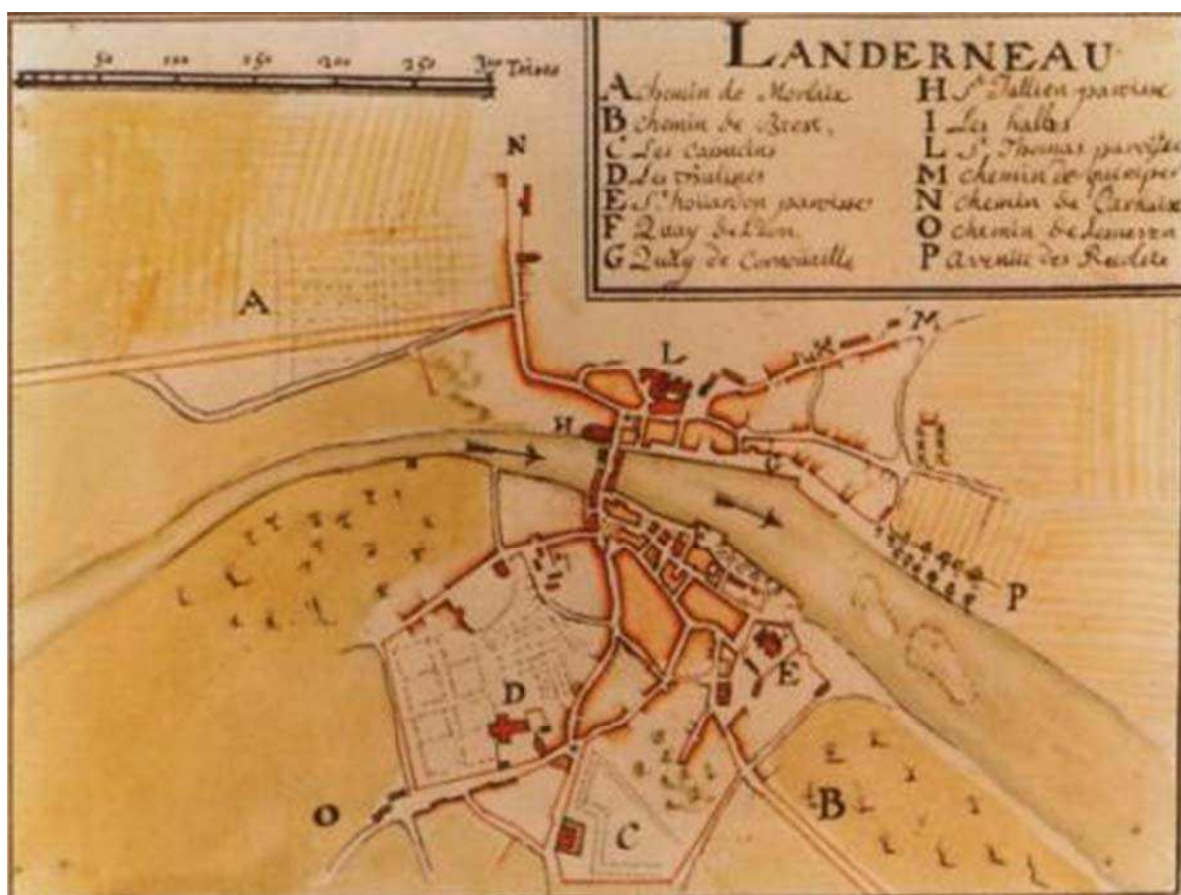
⁵⁴ ADIV, 1 F 839.

⁵⁵ Bernard LEPETIT, *Les villes dans la France moderne, (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988, p. 60 et 62.

⁵⁶ André GARRIGUES, *Musées de la Compagnie des Indes, Guide du visiteur*, Port-Louis, Société des Amis du Musée de Lorient, 1997, p. 29.

Toutefois, des historiens ont mis en évidence, récemment, « deux portions d'un tracé circulaire de 80 à 100 mètres de diamètre au départ de la rue des Boucheries. Un tracé semi circulaire vient s'y raccorder au nord [...]. Ce parcellaire pourrait même témoigner d'une subdivision basse-cour-haute cour »⁵⁷ et plaiderait en faveur de l'existence de remparts, ou en tout cas d'une levée de terre, depuis longtemps disparus (figure 1-II).

Fig. 1-II. Le plan de Landerneau vers 1680



Source : Service du Patrimoine historique, Ville de Landerneau. Ce plan est orienté au sud.

À l'époque moderne, les châteaux de La Roche-Maurice et de Joyeuse-Garde à La Forêt-Landerneau, que les guerres de la fin du Moyen-âge ont bien malmenés, sont donc censés protéger la ville. Landerneau n'est donc pas très abritée et subit des attaques lors de différentes guerres. Elle est également pillée en 1592, par le brigand ligueur La Fontenelle⁵⁸.

⁵⁷ Patrick KERNEVEZ, Régis TANGUY-LE GALL, « Les châteaux et le peuplement en Basse-Bretagne. L'exemple des bourgs castraux de Cornouaille-Léon-Trégor », dans André CHEDEVILLE, Daniel PICHOT (dir.), *Des villes à l'ombre des châteaux. Naissance et essor des agglomérations castrales en France au Moyen-âge*, Rennes, PUR, 2010, p 39.

⁵⁸ Pol POTIER de COURCY, « Notice sur la ville de Landerneau »..., *op. cit.*, p. 104.

B) UNE FONCTION PORTUAIRE ET COMMERCIALE PRÉCOCE.

La création de Landerneau ne peut se comprendre que par la convergence des routes de terre et de mer. Les capacités d'accostage et le mouillage sûr, qu'offre le site, dont le plan d'eau était, jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, deux à trois fois plus vaste qu'aujourd'hui, ont constitué des conditions favorables au développement d'une activité de commerce maritime.

1) Les premiers trafics.

a) Un port osismien

On ne peut sous-estimer l'intérêt du site portuaire, occupé dès la période des Osismes, où « Landerneau [est] déjà un lieu de passage et un port fréquenté »⁵⁹. L'occupation du site urbain de Kerilien en Plouneventer, distant d'une dizaine de kilomètres, étant attestée avant la conquête romaine⁶⁰, l'hypothèse que le site portuaire de Landerneau ait été utilisé dès cette époque ne peut être écartée. Landerneau fait donc partie de ces agglomérations bretonnes,

« qui sont nées en fond de ria, au point ultime de la remontée de la marée et en un site dit « de premier port », parce que franchissable par une voie transversale. Ces sites sont de manière quasi obligée le point d'aboutissement d'un itinéraire venant de l'intérieur [...]. Leur situation au point de convergence de plusieurs routes leur a permis de jouer un rôle privilégié dans le redistribution des marchandises acheminées par cabotage »⁶¹.

Selon René Sanquer, «un petit port s'était établi là pour alimenter l'arrière-pays en produits méditerranéens, en vin particulièrement », et il voit des « vaisseaux vénètes à haut bord »⁶² fréquenter le havre.

b) Le portus gallo-romain.

Des monnaies et restes d'amphores découvertes dans un large périmètre autour du pont témoignent d'une activité portuaire à l'époque gallo-romaine⁶³. La voie directe vers Kerilien fait supposer que Landerneau était le port de cette importante ville gallo-romaine, principal

⁵⁹ Jean-Pierre LEGUAY « Le Léon, ses villes... », *op. cit.*, p. 114.

⁶⁰ Louis PAPE, *La civitas des Osismes...*, *op. cit.*, p. 69.

⁶¹ Patrick GALLIOU, Jean-Yves EVEILLARD, « Voies maritimes et voies terrestres de la Bretagne romaine : une rencontre obligée », *MSHAB*, T. XC, 2012, p. 282.

⁶² René SANQUER, « Le rôle de frontière de l'Elorn »..., *op. cit.*, p. 246.

⁶³ Idem, « Chronique d'archéologie antique et médiévale : Landerneau », *BSAF*, T. CI, 1973, p. 42.

centre urbain du Léon, situé au nord-est, qui constituait avec Morlaix, l'un des «deux autres pôles mal connus» du territoire. Et «Landerneau aurait pu assurer l'approvisionnement de Kerilien en produits importés d'autres régions de l'empire romain»⁶⁴. Ainsi, «la poterie sigillée de la Gaule du Sud et du Centre pouvait arriver de la Garonne ou de la Loire par cabotage sur le littoral atlantique jusqu'en rade de Brest»⁶⁵. Au retour,

«les navires chargeant à Landerneau pouvaient embarquer des denrées agricoles de l'arrière-pays léonard et peut-être plus encore des argiles cuites architecturales (tuiles, briques, etc.) produites par des ateliers exploitant l'argile à spécules de la vallée de l'Elorn ; ainsi, est-ce à partir de ces argiles que furent façonnés les briques des murailles du castellum de Brest»⁶⁶.

Toutefois aucun vestige d'équipement portuaire, quai ou cale, ne subsiste à Landerneau. Les embarcations, de taille modeste, qui y accostaient contentaient d'échouer sur les larges grèves de l'estuaire. Des raids de pirates nordiques, dans la deuxième moitié du III^e siècle portent «un coup fatal à cette organisation, entraînant la déchéance de l'agglomération de Kerilien au Bas-Empire, le déclin des relations commerciales avec le reste de l'Empire, la fuite de certaines populations»⁶⁷. L'insécurité liée à la chute de l'Empire romain, à la fin du V^e siècle, met un terme aux échanges maritimes et provoque sans doute l'abandon du lieu pour plusieurs siècles : «Le V^e siècle est marqué par la décrépitude des villes et villae»⁶⁸.

c) Une relance tardive du commerce maritime

A partir du X^e siècle, le pouvoir ducal se renforce avec la reconquête de la Bretagne par Alain Barbetorte (936-952) qui met fin à la présence viking. «L'aristocratie affirme son pouvoir et entend jouer un rôle dominant. De nombreuses villes nouvelles naissent sous sa protection, autour d'un château, le long d'une route, près d'un port ou d'un gué»⁶⁹. La disparition de la menace normande favorise en outre la reprise des liaisons commerciales. Landerneau fait partie de ces ports qui ont pu «maintenir et même accroître, à la faveur du renouveau commercial du XI^e siècle, la part active que dès le Haut Moyen-âge, ils prenaient au commerce atlantique»⁷⁰. Cette part mériterait cependant d'être mesurée.

⁶⁴ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit., p. 49.

⁶⁵ Louis PAPE, *La civitas des Osismes...*, op. cit., p. 73, n 20.

⁶⁶ Patrick GALLIOU, *Les Osismes...*, op. cit., p. 236.

⁶⁷ Louis PAPE, *La civitas des Osismes...*, op. cit., p. 21.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 23.

⁶⁹ Yves COATIVY, « De la localité à la ville ducal (VI^e siècle-milieu du XIV^e siècle) », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et histoire*, Rennes, PUR, 2014, p. 30.

⁷⁰ Roger DION, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX^e siècle*, Paris, 1959, p. 342.

L'attribution de foires et de marchés est très souvent à l'origine de la création ou de la renaissance des villes. Ces rassemblements populaires jouent un rôle essentiel dans le développement de la fonction commerciale, car c'est là que tout se vend ou s'achète. A Landerneau, la présence d'un marché des toiles est à l'origine de la prospérité du commerce maritime. On ne sait quand le premier marché a été créé. Au XIII^e siècle, « *Landerneau n'était point un véritable marché castral, mais plutôt un entrepôt et sur son havre vivaient quelques constructeurs et mariniers dont l'activité se développera au cours des siècles suivants* »⁷¹. Alors qu'à Brest « *la vie maritime tarde à éclore [...], Landerneau affirme durant tout le XIII^e siècle son importance croissante en tant que marché et même comme port de mer* »⁷².

Des halles sont mentionnées dès la première moitié du XIV^e siècle⁷³. Il se tient aussi quatre foires de fondation ducale et un second marché hebdomadaire est obtenu par les Rohan au début du XVII^e siècle⁷⁴. La foire de la Saint-Michel, le 29 septembre, est spécialisée dans la vente des toiles produites dans l'arrière-pays : « *les fabriques toilières sont attestées en Bretagne depuis le XIV^e siècle au moins* »⁷⁵. Leur négoce international est déjà une réalité au Moyen-âge : « *à la fin du XV^e siècle elles commencent à être reconnues. Certains Bretons les vendent aux Espagnols* »⁷⁶. Les chevaux et les bovins se vendent à la Sainte-Catherine, le 25 novembre, tandis que les foires des deux samedis avant la Pentecôte sont plus réservées au beurre et aux œufs⁷⁷. La ville est surtout très proche de La Martyre où se tiennent des foires considérées comme étant parmi les plus importantes de Bretagne, et qui sont fréquentées par des marchands européens. Il est vraisemblable que nombre d'entre eux choisissent la voie maritime pour d'y rendre. Le nombre de foires landernéennes est triplé en 1755⁷⁸.

Au XIII^e siècle, la paix revenue sous l'égide de ses ducs, contribue en Bretagne à « *un coup d'accélérateur [...], le commerce s'ouvre largement sur l'extérieur, par terre, et surtout par mer* »⁷⁹. Le vicomte d'Avranches est chargé en 1296 par Philippe Le Bel, de mener une

⁷¹ Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne ...*, op. cit., p. 91.

⁷² Bernard TANGUY, Jean-Christophe CASSARD, « Brest au Moyen-âge », dans Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000, p. 39.

⁷³ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », op. cit., p. 213.

⁷⁴ *Idem.*, p. 233-234.

⁷⁵ Philippe JARNOUX, « Bretagne et Espagne, deux siècles de voisinage (v.1480-v.1680) », *Bulletin de la Société Archéologique et Historique d'Ille-et-Vilaine*, désormais BSAHIV, T. CXVI, 2012, p. 105.

⁷⁶ Raphaël DENIEL, *Naufages et dangers de la navigation dans le duché breton (1213-1520)*, TER d'histoire dactyl., Brest, UBO, 2003, p. 32.

⁷⁷ Michel DUVAL, *Foires et marchés...*, op. cit., p. 242.

⁷⁸ *Idem.*, p. 303-304.

⁷⁹ Yves COATIVY, « De la localité à la ville ducal... », op. cit., p. 36.

enquête dans le duché, afin « *de retrouver, dans plusieurs centres susceptibles d'abriter une population marchande, les bourgeois qui, en dépit des interdictions royales, commercent avec les Anglais* »⁸⁰. Landerneau figure dans la liste inscrite au procès-verbal de cette enquête, qui en fait « *un centre commercial prospère, suscitant la convoitise des pirates anglais* »⁸¹. Le traité de Guérande, qui met fin à la guerre de Succession de Bretagne (1341-1364), marque le retour à une période de prospérité commerciale, qui se traduit par le développement de plusieurs villes portuaires, au rang desquelles Landerneau⁸². En 1421, le duc Jean V « *exempte [...] de certaines coutumes les habitants du port de Landerneau qui se livraient à un important commerce entre le Léon et la Cornouaille* »⁸³. Mais en 1455, la ville ne députe pas encore aux États de Bretagne⁸⁴. Elle apparaît cependant au nombre de celles qui sont assujetties au « *régime [fiscal] avantageux des aides directes* », au milieu du xv^e siècle⁸⁵.

d) *Une prospérité certaine.*

Malgré la volonté du duc de Bretagne de contrôler les villes marchandes, et surtout de récupérer les droits portuaires levés sur « *bled, vins [...] autres marchandises* », au profit de son Trésor, Landerneau reste sous l'emprise des familles de Léon, puis de Rohan, à partir de 1363. Cela occasionne un conflit avec le duc de Bretagne, qui « *se préoccupe de contrôler avant tout les villes marchandes* »⁸⁶ et considère qu'il lui appartient de faire percevoir par ses officiers « *les droits sur les vaisseaux qu'ils trouvèrent dans le port de Landerneau* »⁸⁷. Les agents du souverain, « *dès la fin du xiv^e siècle [...] arraisonnent et arrêtent les navires qui viennent commercer dans le port de Landerneau* »⁸⁸. Le vicomte de Rohan s'en plaint, assurant que cela le prive d'une ressource de 400 livres, représentant la moitié des revenus de son fief, ce qui semble une exagération manifeste⁸⁹.

⁸⁰ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, op. cit., p. 17.

⁸¹ *Idem.*, « Le Léon, ses villes... », op. cit., p. 208.

⁸² Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne ...*, op. cit., p. 144.

⁸³ *Idem.*, p. 154.

⁸⁴ Jean-Pierre LEGUAY, *Fastes et malheurs de la Bretagne ducale...*, op. cit., p. 184.

⁸⁵ Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne ...*, op. cit., p. 140.

⁸⁶ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit., p. 202.

⁸⁷ OGEE, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Rennes, rééd. 1845, p. 433.

⁸⁸ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit., p. 353.

⁸⁹ Jean KERHERVE, *L'État breton aux 14^e et 15^e siècles, Les ducs, l'argent et les hommes*, Paris, Maloine, 1987, p. 672.

Le différend grandit en 1413, où des navires et des marchandises appartenant au seigneur de Léon sont saisis dans ses ports⁹⁰. L'affaire paraît réglée en mars 1421, par un règlement ducal ordonnant « *de lever 30 sols par tonneau de vin dans les ports du vicomte mais d'en reverser la moitié à ce dernier pour les employer à la réparation de son château de la Roche-Maurice* »⁹¹. Cependant, « *les officiers de Jean v n'en font qu'à leur tête, et sans tenir le moindre compte des mandements ducaux continuent imperturbablement à taxer les navires qui entrent dans les ports de Landerneau, Daoulas et Camaret* »⁹². Un nouveau règlement en janvier 1451, entérine le partage des droits à égalité. La durée du conflit entre le duc et le vicomte, et l'acharnement des deux parties à revendiquer leur perception, montrent en tout cas qu'ils constituaient un réel enjeu, reflétant la prospérité du port : « *les devoirs de havres et ports représentent un revenu important et régulier [...et] dans le cas de la seigneurie de Léon [ils] ont pu correspondre à 10 à 20% des revenus. On a là une preuve du dynamisme du port de Landerneau qui, vers 1490-1520 est un des principaux ports bas-bretons de destination des bateaux au départ de Bordeaux* »⁹³. En 1517, la part des droits portuaires revenant au vicomte de Rohan s'élevait à 500 livres, soit « *plus de trois fois l'ensemble des autres revenus affermés de la châtellenie à la même époque* »⁹⁴. Il n'est donc pas certain que « *la rareté des allusions à ses activités commerciales* »⁹⁵, dans les archives des XIV^e et XV^e siècles, soit un argument suffisant pour démontrer la stagnation de l'activité portuaire. D'autres éléments témoignent, au contraire, de la réalité du trafic maritime landernéen. En 1414, le duc Jean v, qui possède Brest, demande à ses officiers de libérer des navires qui « *transportaient du vin, du fer et d'autres marchandises et allaient vers Landerneau et Daoulas* »⁹⁶. A la fin du Moyen-âge, « *les Vannetais restent casaniers [...] et hésitent à quitter leurs horizons familiers* », les habitants de Landerneau, avec ceux des autres ports de la pointe bretonne, « *sont plus aventureux et n'hésitent pas à affronter les risques de la haute mer, à nouer des relations soutenues avec l'Espagne, le Bordelais, La Rochelle, la Flandre et les Iles Britanniques* »⁹⁷.

⁹⁰ Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution », dans Gérard LE BOUEDEC (dir), *L'Amirauté en Bretagne...*, op. cit., p. 149.

⁹¹ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit., p. 353 à 355.

⁹² Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne... », op. cit., p. 150.

⁹³ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit. p. 505.

⁹⁴ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », op. cit. p. 217.

⁹⁵ Jean-Pierre LEGUAY, « Le Léon, ses villes... », op. cit. T. CII, p. 209.

⁹⁶ Yves COATIVY, « Brest port de guerre/port en guerre au bas Moyen-âge », *MSHAB*, T. XCIII, 2015, p. 221.

⁹⁷ Idem., *Fastes et malheurs de la Bretagne ducale...*, op. cit., p. 242.

La cité se développe en effet. Quelques chiffres permettent d'imaginer sa prospérité croissante. En 1446, elle paie 45 livres au titre de l'aide des villes, soit 0,57% du montant versé par les 40 villes bretonnes. Elle verse 75 livres, 40 ans plus tard, soit 0,87% du total⁹⁸. En 1488, est fondé dans la ville le couvent des Récollets. « *Cette fondation tardive témoigne du lent essor commercial de la ville [...] ; l'implantation des mendiants est un des « marqueurs » qui permet de mesurer le développement urbain* »⁹⁹. Vivant essentiellement de l'aumône, ils étaient à la recherche d'agglomérations prospères et privilégiaient les ports de commerce maritime. A la fin du Moyen-âge, la ville compterait « *un peu plus de mille âmes* »¹⁰⁰.

e) *Une activité importante de roulage maritime.*

A la fin du XIII^e siècle, en 1296, parmi les ports léonards qui envoient des navires à Bordeaux, « *ne comptent que Saint-Mathieu et Landerneau* ». Certains tonnages sont considérables : le 4 janvier 1309, le maître Jean Le Grant, sur le *Saint-Arnould* de Landerneau, un navire jaugeant 149 tonneaux¹⁰¹, accoste à Libourne¹⁰². Pendant la guerre de Cents Ans (1337-1453), les navires bretons, profitant de la neutralité du duché, assurent le transport du vin de Bordeaux vers les ports anglais. Mais dans les comptes d'Exeter, entre 1337 et 1346, « *les mentions de Landerneau deviennent rares et épisodiques* »¹⁰³.

L'activité maritime de Landerneau est facilitée par la politique des ducs. En 1372 un traité de commerce est conclu entre la Bretagne et « *ceux de Biscaye* » et un « *convoy de mer* », qui assure la protection des navires de commerce bretons, se met en place de façon régulière¹⁰⁴. Le port de Bilbao est, dès cette époque, fréquenté par des navires de Landerneau.

Les Landernéens, comme la plupart des marins bretons de cette fin du Moyen-âge, sont moins marchands que transporteurs, et les marchandises concernées sont principalement le vin et le sel. Ces trafics sont anciens : « *c'est autour du vin que s'est nouée la relation première entre Bordeaux et la Bretagne [...] sans doute vers la seconde moitié du XIII^e siècle,*

⁹⁸ Jean KERHERVE, *L'État breton...*, op. cit., p. 622.

⁹⁹ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, op. cit., p. 384.

¹⁰⁰ *Idem.*, p. 365.

¹⁰¹ Désormais, le terme « tonneaux » sera abrégé en : tx.

¹⁰² Jean-Christophe CASSARD, « Les marins bretons à Bordeaux au début du XIV^e siècle », *ABPO*, T. LXXXVI/3, 1979, p. 391.

¹⁰³ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, op. cit., p. 79.

¹⁰⁴ Gérard LE BOUEDEC (dir.), *L'Amirauté en Bretagne...*, op.cit., p. 77.

si l'on en juge par le niveau déjà élevé de la présence bretonne au début XIV^e siècle »¹⁰⁵. Dès cette époque, « le vin est la marchandise noble des ports de Cornouaille, du Léon, de la côte nord »¹⁰⁶. La ville prend sa part à ces trafics : « Les marins [...] de Landerneau vont [...] chercher régulièrement du sel à Guérande, transportent du vin bordelais puis charentais dans le Devon, en Cornouaille, en Normandie »¹⁰⁷. Des « escaffes » de Landerneau, barques d'une vingtaine de tonneaux, sont affectées au transport du vin et du sel du Pays nantais¹⁰⁸.

Les relations des Landernéens avec La Rochelle sont également régulières. Ce port est très actif dans l'expédition de vin. En 1224, on rencontre à La Rochelle un « *Haymo de Landernel* »¹⁰⁹. Les îles britanniques restent une destination privilégiée pour ces cargaisons. Une barge chargée de vin et appartenant à deux marchands de Landerneau, associés à un Rochelais, est prise par un bâtiment de Southampton, en 1376¹¹⁰. En mars 1386, deux navires bretons transportant du vin de La Rochelle à Landerneau, sont également pris par des pirates anglais qui finissent par les relâcher¹¹¹. Au début de l'année 1468, le *Saint-Julien* de Landerneau transporte en Irlande un chargement de 50 tx de diverses marchandises : vin, fer, résine, liège, safran, pour le compte du Rochelais Jean Mimault¹¹². A la fin du Moyen-âge, les maîtres landernéens s'impliquent aussi dans le négoce. Des marchands de Landerneau, qui sont souvent également maîtres de barque, sont présents à La Rochelle en 1468¹¹³, Ainsi, en février 1468, le marchand Julien Le Gat déclare avoir reçu de Jean Dauville du Bourg St-Nicolas à La Rochelle, 7 tx de « *vin blanc cru de cette année, pour iceux vendre en Bretagne au meilleur prix qu'il pourra* », charge à lui d'en rendre compte lors des prochaines vendanges¹¹⁴. De même, « *cinq bourgeois rochelais louèrent le 10 mars 1490 les services de la carvelle le Jean de Landerneau afin d'expédier vers Saint-Malo 29 tx et une pipe* »¹¹⁵.

¹⁰⁵ André LESPAGNOL, « Bordeaux et la Bretagne, une relation particulière », Silvia MARZAGALLI et Hubert BONIN, (dir.), *Négoce, ports et océans, XVI^e-XX^e siècles, Mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, 2000, p. 150.

¹⁰⁶ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain...*, op cit, p.247.

¹⁰⁷ *Idem.*

¹⁰⁸ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, p. 314.

¹⁰⁹ Patrick KERNEVEZ et Régis TANGUY-LE GALL, « Les châteaux et le peuplement ... », op. cit., p. 33.

¹¹⁰ *Idem.*, p. 245.

¹¹¹ Michael JONES « Roches contre Hawley : la cour anglaise de chevalerie et un cas de piraterie à Brest, 1386-1402 », *MSHAB*, T LXIV, Rennes, 1987, p. 53 à 64.

¹¹² Marcel DELAFOSSE « Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles », *MSHAB*, t XXXIII, 1953, p.54.

¹¹³ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton ...*, op. cit., p. 370.

¹¹⁴ *Idem.*, p. 369.

¹¹⁵ Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Age*, Rennes, PUR, 2003, p. 250. Les textes médiévaux emploient le terme de *carvelle* pour désigner une caravelle.

Les navires landernéens fréquentent assidument Bordeaux. En 1482 et 1483, trois barques de l'Elorn y font escale¹¹⁶, parmi 160 navires venant de vingt-six ports bretons¹¹⁷. Guillaume Lebarbier, marchand de Mount's Bay en Cornouaille achète en 1494, la *Françoise*, *carvelle* de Landerneau, au maître Yvon Le Dolori, pour « *troiz cens escuts monnoye d'Angleterre* »¹¹⁸. La *Marguerite*, barque landernéenne, charge à Bordeaux pour Beaumaris, au nord du Pays de Galles, en 1499. Le même navire est affrété en 1504, par David Willem et Harry Lyon, marchands de Tenby dans le sud et embarque à Bordeaux 29 tx de vin gascon¹¹⁹. En novembre 1505, le Bordelais, Yvon Berthomieu, à la fois charpentier, maître de navire, armateur et marchand, expédie 36 tx de vin en Angleterre, sur le *Guynolé* de Landerneau, qui rentrera éventuellement par Honfleur ou Harfleur¹²⁰. Les navires rapportent aussi du vin à Landerneau qui est, « *vers 1490-1520, est un des principaux ports bas-bretons de destination des bateaux au départ de Bordeaux* »¹²¹. Les marins de l'Elorn participent « *au trafic grandissant du pastel toulousain expédié par Bordeaux vers les ports du nord [...]. Leurs bateaux sont affrétés par des marchands bordelais, gascons, anglais ou ibériques [...]. Ils « apparaissent principalement [...] comme des armateurs et des marins ; les marchands d'envergure sont rares [...]. Landerneau figure rarement comme destination unique ou même première d'un navire de commerce extérieur »*¹²².

Entre 1494 et 1515, Landerneau expédie à Bordeaux au moins une dizaine de barques différentes, qui y sont enregistrées au départ pour des destinations très diverses. Elles naviguent, pour le compte de marchands français, anglais, espagnols, ou pour leur propre compte, et se retrouvent dans les ports de l'Europe occidentale : en Cornouailles (Mount's Bay), Zélande (Arnhemuiden, Middelbourg), Pays de Galles (Hereford, Denby), Irlande (Dublin, Drogheda), Angleterre (Hull, Londres), Espagne (Laredo, Bilbao, Saint-Sébastien, Santander, San Vincente), Portugal (Lisbonne, Setubal) et, bien sûr les ports du Sud-ouest (Bordeaux, la Rochelle). Les navires landernéens fréquentent aussi assidument les ports bretons, de Nantes à Saint-Malo. Cependant, les tonnages surprennent par leur importance. Sur les 10 navires recensés, la moitié atteint ou dépasse 50 tx, l'un d'entre eux, la *Marguerite*

¹¹⁶ Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon sous l'Ancien Régime », *BSAF*, T CIV, 1976, p. 174.

¹¹⁷ Roger DION, *Histoire de la vigne et du vin...*, *op. cit.*, p. 374.

¹¹⁸ Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 316.

¹¹⁹ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, *op. cit.*, p. 245.

¹²⁰ Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer...*, *op. cit.*, p. 799.

¹²¹ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs...*, *op. cit.*, p. 505.

¹²² Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 220.

en 1507, atteignant même 103 tx¹²³. Ces tonnages, exceptionnels pour l'époque, correspondent-ils vraiment à des tonneaux de jauge ? Le port fait en tout cas la preuve du dynamisme de son armement maritime : « *l'aire des relations commerciales de Landerneau à la fin du Moyen Age [...] témoigne d'un incontestable rayonnement, en totale harmonie avec les directions générales du commerce breton de ce temps : présence dans les ports de Zélande, importance du secteur ibérique et aquitain, diversité des ports touchés dans les îles britanniques* »¹²⁴ (Figure 1-III.).

La toile bretonne ne semble pas encore compter beaucoup dans les cargaisons, lorsque celles-ci sont identifiables. Pourtant, selon Henri Touchard, « *les toiles, loin d'être une innovation du XV^e siècle, comme les historiens l'ont affirmé longtemps, représentent une production traditionnelle de la Bretagne péninsulaire en particulier et un support essentiel du trafic breton dès le XIV^e siècle* »¹²⁵. Pour Joachim Darsel, « *les toiles du duché, déjà réputées dans toute l'Europe occidentale, constituent quant à la valeur l'essentiel des exportations bretonnes, avec le blé, le suif, le beurre, les peaux [...]. Elles ont pour débouché la Grande-Bretagne et la péninsule ibérique, mais aussi les pays du Nord* »¹²⁶. La présence de fer parmi les marchandises saisies par les officiers du duc de Bretagne en 1413, dans des navires au mouillage à Landerneau, atteste déjà d'un trafic avec Bilbao¹²⁷.

Le port exporte aussi des marchandises très diverses, parmi lesquelles « *une variété de granit : le kersanton* »¹²⁸, utilisé dans la statuaire, ou sous forme de boulets de canon. « *Les Léonards vendent aussi d'excellentes meules monolithiques dites « bretonnes », [...] commercialisées par Brest et Landerneau, jusqu'aux confins du Poitou* »¹²⁹, des productions agricoles : céréales, produits de l'élevage chevalin et bovin, et bien sûr des toiles¹³⁰. Il est également possible que le négoce des cuirs ait déjà commencé. Enfin, certains n'hésitent pas à se livrer à la piraterie : « *une barge de Guérande, affrétée par des commerçants de Weymouth, est attaquée, en 1414, par deux bâtiments de Landerneau et de Saint-Paul* »¹³¹, ce

¹²³ *Idem*, p. 217.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 221.

¹²⁵ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, *op. cit.*, p. 65.

¹²⁶ Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne », dans Gérard LE BOUEDEC (dir.), *L'Amirauté de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 82.

¹²⁷ Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne... », *op. cit.*, p. 149.

¹²⁸ Jean-Pierre LEGUAY, « Le Léon, ses villes... », *op. cit.*, T. CI, p. 111

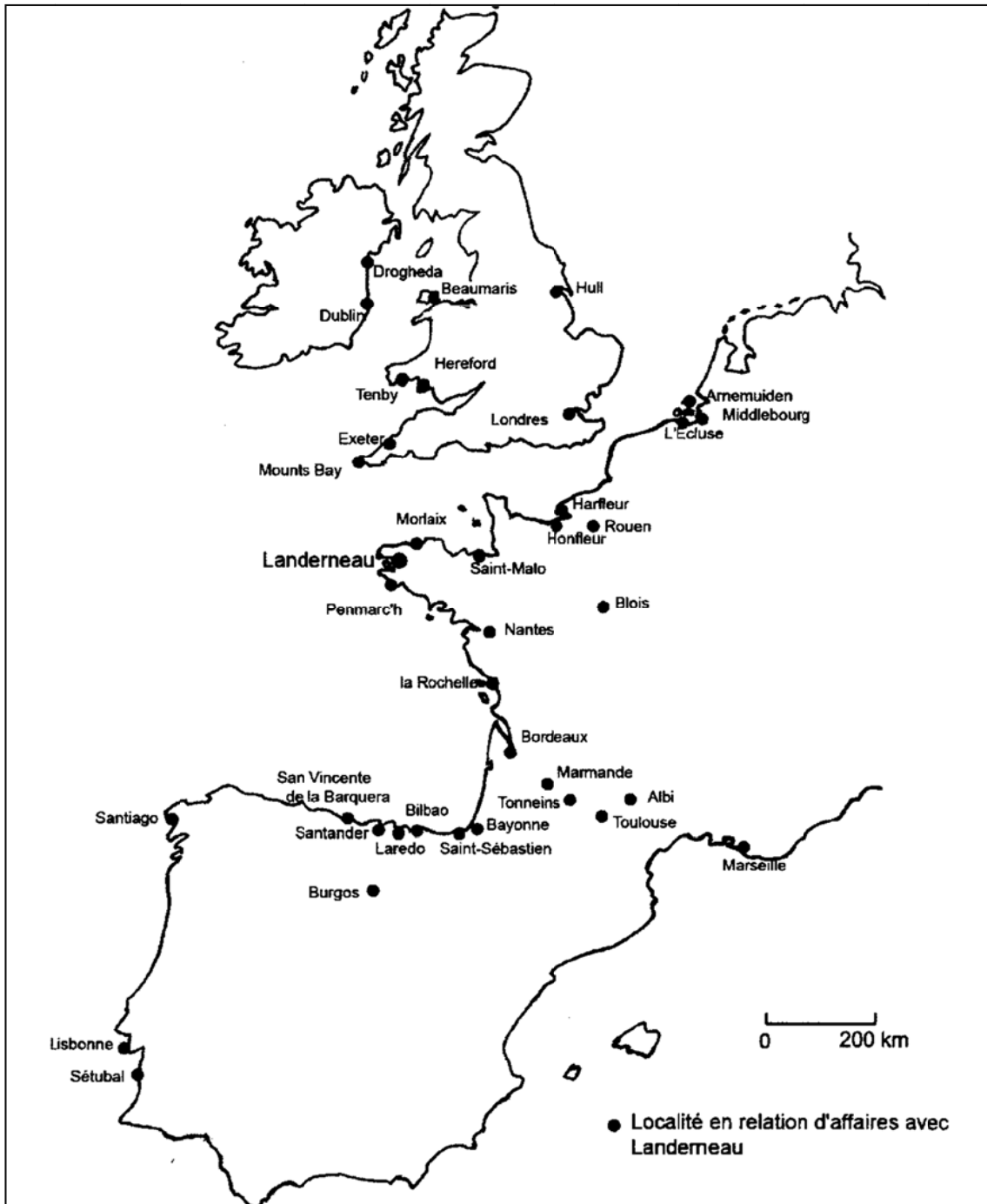
¹²⁹ *Idem.*, p. 114.

¹³⁰ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain...*, *op. cit.*, p. 247.

¹³¹ Raphaël DENIEL, *Naufrages et dangers de la navigation...*, *op. cit.*, p. 89.

qui permet au port de figurer sur une carte des nombreuses bases de piraterie en Bretagne au XV^e siècle¹³², bien que son importance en ce domaine soit assez réduite.

Figure 1-III. Carte des relations commerciales de Landerneau aux XIV^e et XV^e siècles.



D'après Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 222.

¹³² Marc RUSSON, « La piraterie à la fin du Moyen-âge. L'insécurité maritime dans l'Atlantique et sur les côtes de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles », *BMSAIV*, T. XCVII, 1990, p. 40.

f) Un port fréquenté.

Si les barques landernéennes font escale dans des havres de l'Ouest européen, leur port lui-même est fréquenté par des navires bretons et étrangers. Originaire de Galice et installé à Marseille, Vasco Gomez expédie en Bretagne, en 1441, « *des centaines de fûts de vin cuit et de vin rouge, dans une flottille de nefes, affrétées pour l'occasion, qui appartiennent à des transporteurs basques* »¹³³. Lorsque la destination des navires est connue, la marchandise est principalement destinée à Saint-Malo, et Landerneau arrive en seconde place avec Quimper. Mais le plus souvent, les navires vont vendre leur vin à l'aventure. Aquitains et Galiciens fréquentent également Landerneau et s'amarrent au quai Saint-Julien¹³⁴. Les navires du pays de Guérande y apportent du sel. Ainsi, « *à Landerneau est enregistré en 1461 un navire du Croisic chargé de cinq muids de sel* »¹³⁵. Bordeaux est source d'un trafic important pour Landerneau. Entre 1497 et 1520, 19 navires appartenant à des ports bretons, du Conquet à Pénerf (au sud-est de Vannes) et s'ajoutant à ceux du port, en proviennent, chargés essentiellement de vin et de céréales¹³⁶. On peut considérer qu'à la fin du duché de Bretagne, les circuits commerciaux de l'armement et les trafics du négoce landernéens sont déjà en place. Ils connaîtront assez peu de modifications à l'époque moderne, mais subiront les conséquences d'une conjoncture mouvementée.

2) L'essor et les relations à l'époque moderne.

A la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle, les navires bretons sont sollicités : « *on fait naturellement appel à eux, quand un nouveau produit, le pastel toulousain, s'ajoute au vin dans les exportations de Bordeaux vers Arnemuiden* »¹³⁷. Trois navires de Landerneau, absents du trafic du vin, apparaissent dans celui du pastel et se retrouvent à Arnemuiden en Zélande¹³⁸ en 1502, 1506¹³⁹. Ce trafic ouvre de nouvelles perspectives : « *avec le pastel,*

¹³³ Éliisa FERREIRA, « Bretons et Galiciens : une rencontre à la fin du Moyen-âge », dans Jean KERHERVE et Tanguy DANIEL (dir.), *1491, Bretagne terre d'Europe*, Brest, CRBC, 1992, p. 76.

¹³⁴ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 219.

¹³⁵ Alain GALLICE, *Guérande au Moyen-âge*, Rennes, PUR, 2003, p. 340. Cette cargaison correspond environ à 12 m³.

¹³⁶ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 219.

¹³⁷ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, *op. cit.*, p. 272.

¹³⁸ *Idem*, p. 273.

¹³⁹ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 219.

s'ouvre de fait un nouvel aspect du trafic breton dans les ports de la Manche et de la Mer du Nord : les rapports entre les factoreries méridionales et la diffusion des produits du sud »¹⁴⁰.

a) *Le contrôle du marché des toiles.*

Dès le début du XVI^e siècle et au XVII^e, la production toilière pour l'exportation se développe fortement et contribue à l'expansion du trafic maritime. Landerneau tire parti d'« *un atout majeur de la Bretagne [...qui] réside dans la proximité des centres de production rurale par rapport aux ports maritimes qui offrent des capacités de transport à des coûts très performants, mais surtout beaucoup plus rapides, ce qui facilite la circulation des capitaux et fait la prospérité de la frange littorale de la province* »¹⁴¹. Ses navires sont présents sur les routes commerciales de l'Europe atlantique, desservant les principaux ports et contribuant au développement du roulage maritime breton¹⁴².

Assez précocement, les marchands landernéens, sans doute sur le modèle morlaisien, cherchent à organiser le marché de la toile et à le placer sous leur contrôle. Landerneau exporte déjà et « *ses marchands essaient d'obliger les « toiliers » des environs à venir vendre leurs toiles dans leur ville et de s'en réserver le monopole d'achat. Non sans de vives résistances. En 1659, ils se plaignent de la concurrence du marché de Plougastel, qui draine les toiles de la presqu'île. En 1665 ils reviennent à la charge...* »¹⁴³. Ils redoutent que ce marché éclaté ne mette en difficultés « *le négoce de la toile qui est le plus beau commerce de la ville et par le moyen duquel les familles d'honneur se conservent en leur estat* »¹⁴⁴.

La prospérité toilière du Léon, « *seconde région textile du royaume au début du règne de Louis XIV* »¹⁴⁵, rejaillit sur les fabriques paroissiales, qui passent de nombreuses commandes aux artistes du territoire, afin de construire, agrandir et orner leurs églises et leurs enclos paroissiaux. Landerneau est un centre de production artistique réputé, où « *trois grands ateliers* », dont le plus connu est celui de Roland Doré, fonctionnent sans interruption

¹⁴⁰ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, op cit, p. 273.

¹⁴¹ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France...*, op. cit., p. 36.

¹⁴² Alain CROIX, *L'âge d'or de la Bretagne...*, op. cit., p. 184-187.

¹⁴³ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 61.

¹⁴⁴ Archives municipales de Landerneau, désormais AML°, 1 BB 3, f°33.

¹⁴⁵ Emmanuelle LE SEAC'H, *Sculpteurs sur pierre de Basse-Bretagne, les ateliers du XV^e au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, « Trois grands ateliers de Landerneau », p. 133 à 230.

de 1527 à 1663¹⁴⁶. Il est significatif que deux d'entre eux cessent leur activité en 1663, au moment où la production toilière commence à décliner. Ce repli a en effet pour conséquence l'effondrement des offrandes aux fabriques paroissiales, qui réduisent en conséquence leurs commandes. Or ces offrandes sont largement le fait des « *juloded* »¹⁴⁷, cette élite rurale de paysans-marchands toiliers qui domine les conseils de fabrique.

b) *Les principales relations.*

Landerneau reste un port de cabotage, dont l'aire de relations se limite à la façade ouest de l'Europe. Les principaux ports fréquentés sont les grands ports bretons, ceux du Bordelais et Bilbao, avec quelques incursions dans les îles britanniques, en mer du Nord et au Portugal.

1°) Saint-Malo.

Landerneau participe au ravitaillement de Saint-Malo, le premier port breton du XVII^e siècle, à l'époque de sa grande prospérité. En 1681, 24 barques landernéennes accostent dans ce port¹⁴⁸. La nature des cargaisons est un peu surprenante : 19 navires apportent du bois, 3 des produits de l'élevage, 2 de la houille. Un seul navire est chargé de textiles, qui sont selon toute vraisemblance des toiles de lin. Aucun ne transporte de céréales, alors qu'il en arrive en abondance à Saint-Malo. Cependant, pas un seul bâtiment landernéen ne se présente sur lest, ce qui est le signe d'un commerce bien établi. En 1682, ils ne sont que 7, apportant tous du bois, ainsi que, pour l'un d'entre eux, des textiles, et pour un autre des produits de la pêche côtière, sans doute des sardines pressées, aliment de base des marins embarqués. Au cours des quatre décennies suivantes, les Landernéens sont régulièrement présents à Saint-Malo, en compagnie de navires brestois¹⁴⁹.

¹⁴⁶ *Idem.*

¹⁴⁷ Louis ELEGOET, *Les Juloded: Grandeur et décadence d'une caste paysanne*, Rennes, PUR, 1996.

¹⁴⁸ Philippe LANGLET, « Les principaux courants commerciaux du port de Saint-Malo en 1681 et 1682 », ABPO, 1975, Numéro 64-3, p. 275 à 287.

¹⁴⁹ Jean DELUMEAU, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720, bilan statistique*, Paris-Rennes, 1966, p. 86-87. Brest et Landerneau sont malheureusement regroupés dans la statistique, ce qui ne permet pas de distinguer la part de chaque port dans le trafic. Il indique l'arrivée en 1681 de 24 navires jaugeant 316 tx. Si l'on en croit Philippe Langlet (note précédente), ils sont tous landernéens.

2°) Le Pays nantais.

Au milieu du XVI^e siècle, les navires landernéens sont rares à Nantes : 1 en 1554-55 (et 1 au retour), 2 en 1556-57 (et 3 au retour). Mais Brest et Morlaix sont encore moins présents. En 1631, deux barques de Landerneau sont enregistrées dans le port ligérien, tandis que cinq bâtiments le quittent vers l'Elorn. Tous ces navires emportent du vin. « *La part de l'extrémité ouest de la Bretagne (Cornouaille et Léon) est [...] modeste et apparaît même en régression ; ses relations avec Nantes sont effectivement assez réduites* »¹⁵⁰. En effet, c'est essentiellement à Bordeaux et à La Rochelle que la Basse-Bretagne se fournit en vin, ce qui explique la faible fréquentation de Nantes.

Les relations continuent à être plus importantes avec les ports du sel et en particulier Le Croisic. Le trafic du sel, qui était l'un des grands produits du commerce maritime médiéval, continue à participer fortement au trafic de Landerneau avec le pays nantais. A la fin du XVII^e siècle, des barques du Pouliguen « *trafiquent beaucoup de sel avec Landerneau* »¹⁵¹.

3°) Le Bordelais.

C'est une destination privilégiée à l'époque moderne. Les États de Bretagne, réunis à Morlaix en 1557, retiennent d'ailleurs Landerneau parmi les six ports soumis aux devoirs, l'impôt sur le vin alimentant le budget de la province¹⁵². En 1596, le port reçoit 1 434 tx de vin de Bordeaux¹⁵³, lorsqu'il en arrive 1 300 par an à Brest¹⁵⁴. De janvier 1640 à juillet 1647, 98 navires de Landerneau, – plus d'un par mois en moyenne, mais 8 entre le 22 et le 26 avril 1644 – fréquentent Bordeaux, avec des toiles et du fil, du cuir, du beurre « *véritable aliment de civilisation en Bretagne* »¹⁵⁵, des sardines, des céréales et diverses autres marchandises. Ils représentent près de 15% du nombre et 15,54% du tonnage des navires léonards accostant

¹⁵⁰ Jean TANGUY, *Le commerce nantais à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle*, thèse de 3^{ème} cycle dactyl., Rennes, 1967, Annexes, p. 29 et 40.

¹⁵¹ Fernand GUERIFF, « Arts et métiers d'antan en presqu'île guérandaise », dans *Histoire et Patrimoine*, n° 69, Saint Nazaire, Association Préhistorique et Historique de la Région Nazairienne, 2005, p. 6.

¹⁵² Bernadette LECUREUX, *Histoire de Morlaix*, Morlaix, 1983, p. 44.

¹⁵³ Roger LEPROHON et Jean TANGUY, « Naissance d'une ville (XVI^e - XVII^e siècles) », dans Marie-Thérèse CLOITRE, *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 64.

¹⁵⁴ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 18.

¹⁵⁵ Alain CROIX, *La Bretagne aux XVI^e et XVII^e siècles, la vie - la mort - la foi*, Paris, Maloine, 1981, p. 828.

dans ce port, en jaugeant 2 881 tx¹⁵⁶. Après Aberildut et Brest, Landerneau est le troisième des sept ports du Léon concernés par le trafic avec Bordeaux. Mais les chiffres sont sans doute sous-estimés, la plupart des barques landernéennes faisant escale à Brest et indiquant ce port comme celui de leur provenance. Il apparaît curieux que le nombre de navires venant de Brest avec des toiles soit supérieur à celui de Landerneau¹⁵⁷. Ceci provient d'une pratique promise à un grand avenir et qui reste vraie au début du XIX^e siècle :

« Les navires entrant ou sortant de la rade font viser leurs rôles à Brest, alors que la destination [ou l'origine] peut être Landerneau ou Port-Launay. [...] Le navire est alors enregistré comme venant de Brest ou allant à Brest, alors qu'il n'y effectue qu'une simple relâche administrative »¹⁵⁸.

Ils reviennent avec du vin, qu'ils prennent également à Libourne, Blaye, Marennes, La Rochelle et, dans une moindre mesure, dans les ports du pays nantais. En 1661, année qui a « enregistré le nombre record d'entrées de bateaux bretons à Bordeaux au XVII^e siècle »¹⁵⁹, le gros de la flotte léonarde à Bordeaux vient d'Aberildut (122 navires), suivi de Landerneau (24), Brest (21), Roscoff (18), Le Conquet (14). Seuls 6 navires d'Argenton et 3 de Morlaix y font escale.

4°) Bilbao

A l'époque moderne, en Bretagne, un nouveau trafic se développe, venant compléter « la vieille trilogie du commerce atlantique médiéval : blé, sel, vin »¹⁶⁰, c'est celui des toiles de lin et de chanvre. Selon Jean Delumeau, « ce commerce avec l'Espagne a commencé dès le XV^e siècle »¹⁶¹. On sait que ce démarrage est antérieur. Et le port de Landerneau pourrait y avoir pris sa part assez tôt, puisqu'à Bilbao, il fait partie des ports bretons « qui reviennent souvent »¹⁶², dès le début de l'époque moderne. Entre 1565 et 1587, plus d'une douzaine de *naves* landernéennes livrent des toiles, dénommées *garnesais*, — mais il s'agit sans doute de

¹⁵⁶ Éric KERRENEUR, « Aspects du commerce maritime entre le Léon et Bordeaux dans les années 1640 », *BSAF*, T CXXXVII, 2008-2009, p. 303 à 311.

¹⁵⁷ *Idem.*, p. 324.

¹⁵⁸ Emmanuel PLAT, Le commerce des vins dans les ports du Finistère au XIX^e siècle, mémoire de master 2 dactyl., Toulouse, Université Toulouse II-Le Mirail, 2010, p. 32.

¹⁵⁹ Jean TANGUY, « Ports d'armement des bateaux bretons entrés à Bordeaux en 1661 », dans Skol Vreizh, *Atlas d'histoire de Bretagne*, Morlaix, 2002, p. 110-111.

¹⁶⁰ Anne PENNANGUER, *Les Bretons en Andalousie aux XVI^e et XVII^e siècles*, mémoire de maîtrise dactyl., Rennes 2, UHB, 1988, p. 2.

¹⁶¹ Jean DELUMEAU, « Le commerce malouin à la fin du XVI^e siècle », *Annales de Bretagne*, désormais *AB*, T LXVI, 3, septembre 1959, p. 278.

¹⁶² Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*, Villeneuve d'Ascq, 2004, p. 100, n. 178.

créées — au seul négociant Ruiz à Bilbao¹⁶³, ce qui ne préjuge pas de livraisons à d'autres négociants. Cette maison affrète elle-même des navires vers Landerneau¹⁶⁴. Dans la période 1610-1620, les barques landernéennes y sont déjà très présentes, avec des toiles et des grains. Avec jusqu'à 5 arrivées par an et une vingtaine d'escales au total sur dix ans, elles représentent au moins 15,5% du trafic en nombre de navires¹⁶⁵. Le port d'origine de certains d'entre eux, qui portent des toiles bretonnes, n'est en effet pas connu, ce qui représente une sous-estimation d'environ 20%. Landerneau occupe déjà à cette époque une place privilégiée dans le trafic breton à Bilbao, après Nantes, Saint-Malo et Brest. Morlaix est très peu présent. Mais l'importance du port de l'Elorn est sans doute également sous-estimée, car on enregistre aussi plus de navires chargés de toiles en provenance de Brest que de Landerneau. Le cas de certains maîtres de barque semble en témoigner, ainsi « *sur la route de Brest, [...] Guillermo Le Goff, un capitaine qui déclare être de Landerneau* », ou Felipe Perrot, déclarant être de Brest, mais qui vient 18 fois dans le Nervion entre 1611 et 1616, « *presque toujours en provenance du port de Landerneau d'où il arrive chargé de fardeaux¹⁶⁶ et où il retourne quelques fois avec du fer* »¹⁶⁷. Un certain nombre de ces bâtiments ont simplement fait escale à Brest à leur départ et citent ce port comme le dernier qu'ils aient touché.

Sur la route de l'Espagne, les maîtres de l'Iroise et de la rade de Brest sont déjà des habitués. Au début du XVII^e siècle, ils apportent surtout des toiles, dont le Léon semble déjà avoir le monopole : « *tous les tissus dont nous connaissons la provenance sont de Landerneau ou de Brest* »¹⁶⁸. Il s'agit de produits de valeur : la moyenne des droits payés à l'entrée s'établit à 465,44 réaux pour Nantes, 194,68 pour Brest, 183,09 pour Landerneau et seulement 70,98 pour Saint-Malo, qui apporte moins de toiles. Les textiles transportés par les navires des deux ports du Léon représentent 10,30% du commerce de manufacture de Bilbao, soit « *environ 5 587 560 réaux de valeur effective des produits vendus sur place* »¹⁶⁹.

¹⁶³ Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao et le commerce européen au XVI^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Toulouse, Université de Toulouse II-Le Mirail, 1997, Annexe 3, p. 30 et 55.

¹⁶⁴ Philippe JARNOUX, « Bretagne et Espagne, deux siècles de voisinage... », *op. cit.*, p. 117.

¹⁶⁵ Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao et certains ports du Nord-Ouest français, (1610-1620) », dans Jean-Philippe PRIOTTI et Guy SAUPIN (dir), *Le commerce atlantique franco-espagnol, Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, p. 188.

¹⁶⁶ C'est-à-dire de toiles.

¹⁶⁷ Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales... », *op. cit.*, p. 201.

¹⁶⁸ *Idem.*, p. 212.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 212-213.

Les cargaisons de retour sont essentiellement constituées de fer. Les abords immédiats de Bilbao recèlent en effet de riches et épais filons de ce minerai à fleur de terre. Il est de très bonne qualité, avec une teneur comprise entre 48 et 58%, de deux à trois fois supérieure à la plupart des gisements connus, ce qui donne un métal très ductile¹⁷⁰. En contrepartie de leur fidélité, mais surtout parce que « *les autorités du Consulat entendent privilégier le commerce des toiles en gros* »¹⁷¹, les Landernéens bénéficient, avec quelques autres ports habitués, « *d'une aide économique pour payer les frais qui auraient pu se présenter pendant le voyage* », financée sur les droits d'avaries (« *averias* ») perçus à l'entrée et à la sortie sur la valeur des marchandises¹⁷².

A la fin du XVII^e siècle, plusieurs des barques landernéennes dénombrées sur ordre de Colbert, sont « *propres à faire le voyage à Bordeaux, Angleterre et Espagne* »¹⁷³. C'est bien l'indication de la part que prend Landerneau dans le trafic des toiles, vers le Sud, mais aussi vers les îles britanniques, où Morlaix n'avait donc pas le monopole. Cela concerne 6 barques de 15 à 25 tx, attachées au port de l'Elorn. La présence de cargaisons de houille dans deux navires venant de Landerneau à Saint-Malo en 1681, témoigne aussi assurément d'un trafic avec la Grande-Bretagne¹⁷⁴.

5°) Le tramping.

Faute de cargaisons suffisantes dans le port d'attache, les armements pratiquent le tramping, envoyant leurs navires, sans destination précise, « *à la cueillette* » de marchandises, dans les divers ports de l'aire de navigation. Les rôles d'équipage ou les registres de congés enregistrent ainsi le départ de bâtiment allant « *à l'aventure* ».

Cette pratique est ancienne. Louis Guibert, maître de la *Catherine* de Landerneau, 36tx, part de Bordeaux pour Lisbonne, le 15 décembre 1671, chargée de vin et autre marchandises pour le compte d'Estienne d'Hariette¹⁷⁵. La *Catherine* est de retour de Lisbonne le 12 mars 1672, chargée de sucre, oranges et tabac. Elle fait route ensuite vers La Rochelle, le 05 avril

¹⁷⁰ Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands...*, *op cit*, p. 92.

¹⁷¹ Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales... », *op.cit.*, p. 198.

¹⁷² *Idem.*, p. 183.

¹⁷³ Bibliothèque nationale de France, désormais BnF, Fonds Colbert Cinq Cents, ms., 199.

¹⁷⁴ Philippe LANGLET, « Les principaux courants commerciaux... », *op. cit.*, p. 286.

¹⁷⁵ ADG, 6 B 285, vue 119.

1672, chargée de pain pour ravitailler les vaisseaux du roi¹⁷⁶. On la retrouve le 2 janvier 1673 en partance pour Lisbonne avec diverses marchandises. Son maître est toujours Louis Guibert mais son port d'attache est désormais Bordeaux¹⁷⁷. La *Catherine* se livre sans doute au *tramping*, se mettant au service d'affréteurs et perpétuant la vieille fonction de rouliers des mers pratiquée par les Bretons dès le Moyen-âge. Cela pourrait démontrer que le commerce actif n'aurait démarré que plus tard, peut-être grâce à l'arrivée de la Marine à Brest.

C) L'ARMEMENT LANDERNEEN A LA FIN DU XVII^e SIÈCLE.

Les sources sont très rares jusqu'à la fin du XVII^e siècle, qui permettraient de dresser l'état de l'armement landerneen et de suivre son évolution. Il est possible de retrouver des navires dans les ports de destination, mais de manière trop fractionnaire pour fonder une analyse évolutive. On doit à Colbert, en 1664, le premier dénombrement se voulant exhaustif. Celui de Seignelay, une vingtaine d'années plus tard ne contredit pas fondamentalement les premières conclusions, même s'il paraît incomplet. Ces deux tentatives de recensement des navires constituent le point de départ d'une étude de la flottille landerneenne.

1) Le dénombrement de Colbert en 1664.

Saisi par Colbert peu après sa nomination comme intendant des finances, le Conseil Royal des Finances s'émeut, dans son arrêt du 10 avril 1661, du « *manque de navires dans tous les ports [...] tant pour le transport des marchandises que pour les pêcheries* »¹⁷⁸. Il ordonne donc de procéder au dénombrement des navires dans tous les ports.

a) *Le nombre de navires*

En exécution de cet arrêt, Yves de Poulpry, sénéchal de Lesneven, se déplace donc à Landerneau, le 13 juin 1664. Il s'installe à l'auberge du Lion d'Or et

« *faict publier à son de quaiſſe [...] le contenu dudict arest du conseil avecque somation aux habitans des dictes ville et port qui ont des vaisseaux et autres bastiments de mer de venir nous trouver en nostre dicte hostellerye du lion d'or pour nous donner leurs déclarations positives du nombre de leurs*

¹⁷⁶ Ibid., 6 B 286.

¹⁷⁷ Ibid., 6 B 287, vue 5.

¹⁷⁸ Hervé du HALGOUET, « Gentilshommes commerçants et commerçants nobles au XVII^e et au XVIII^e siècle » *MSHAB*, Tome XVI-2, 1935, p. 148.

vaisseaux et bastiments de mer, soict qu'ils soient en voiage audict port ou ailleurs »¹⁷⁹.

La préoccupation de Colbert est également militaire : « *l'objectif de l'enquête est de recenser des navires utilisables militairement* »¹⁸⁰. Manquant de vaisseaux dans la perspective d'un inévitable conflit avec la Grande-Bretagne, il recherche l'existence de navires de commerce susceptibles d'être militarisés. Il est en effet demandé aux propriétaires de préciser « *s'ils ont assez de hauteur entre les deux ponts pour pouvoir servir commodément en guerre en cas de besoin, de quel nombre de canons ils sont ou pourront être armés, s'ils sont propres est disposés pour les voyages de long cours, et s'ils sont doublés ou non* ». Cela pourrait expliquer une éventuelle prudence des armateurs dans leurs déclarations. Ainsi on note bien à Landerneau la présence d'un navire d'une certaine importance, le *Saint-Vincent*, 100 tx, « *armé de sept pièces de canons et quelques perriers* », appartenant à Jacques Lisac, sieur de Kerganavric, qui le commandait. Mais il est hors d'état de naviguer.

Sur 144 bâtiments dans les ports du Léon, 117 jaugent de plus de 10 tx. Landerneau n'en posséderait en fait que 6 de cette taille, capables de naviguer. Le plus grand nombre apparaît à Argenton : 33, puis à l'Aberildut : 19¹⁸¹. Morlaix n'en compterait également que 6 et Brest ne disposerait que d'une dizaine de gabarres, sans doute pour le service du port. Ces chiffres, qui renversent la hiérarchie habituelle des ports de l'Iroise, surprennent quelque peu. Ne concernent-ils pas que les embarcations à l'ancrage dans les ports au moment de la visite, car à Brest par exemple, outre les rares navires de transport, seuls deux vaisseaux de guerre sont dénombrés¹⁸². Cependant, le sénéchal s'est bien assuré auprès du procureur de Landerneau, syndic de la communauté de ville de l'existence d'autres navires. Celui-ci lui assure « *n'avoir coignoissance qu'il y ait autres vaisseaux audit port ny aux environs appartenans aux habitans dudit Landerneau* »¹⁸³. Et la précision de ces données peut laisser supposer que le dénombrement a été réalisé de façon sérieuse. La ville n'est donc pas à cette époque un grand port d'armement, ce qui n'est pas suffisant pour tirer des conclusions hâtives sur l'état du négoce. Ces constatations rejoignent celles qui ont été faites à Nantes. En effet,

« l'effectif des bateaux du comté nantais formant la marine marchande en 1664, ne dépassait pas le chiffre de 48 navires pontés de deux ponts en

¹⁷⁹ BnF, Fonds Colbert Cinq Cents, ms., 199.

¹⁸⁰ Jacques PAVIOT et Guilio ROMERO-PASSERIN, « Une mer, des terres », dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, op. cit., p. 39.

¹⁸¹ Joachim DARSEL, *La vie maritime sur les côtes du Léon...*, op. cit., p.178.

¹⁸² Philippe JARNOUX et al., « Le port et sa ville au XVIII^e siècle »..., op. cit., p.78.

¹⁸³ BnF, Cinq Cents Colbert 199.

général [...] qui pouvaient porter 4 153 tx de marchandises [...] de 45 armés spécialement pour la pêche à la morue à Terre-Neuve [...]. Quant à l'exportation du sel et du vin nantais, elle se pratiquait avec le concours de 147 barques pontées d'un seul pont, qui se rendaient sur les côtes d'Angleterre, d'Irlande, d'Espagne ou dans les ports de Basse-Bretagne »¹⁸⁴.

Il faut en conclure que la marine marchande bretonne n'était pas, dans le deuxième tiers du XVII^e siècle, dans un état de très fort développement.

b) Le type de bâtiments.

Le mémoire du sénéchal est précis sur plusieurs points. Il recense donc à Landerneau un total de 9 embarcations, dont 8 en navigation. Sur ce nombre, une « *petite barque longue non pontée* » de 4 ½ tx, est réservée au trafic de la rade : elle est « *propre pour faire le voyage de Landerneau à Châtaulin* ». Une autre, la *Petite Françoise*, 7 à 8 tx, « *est à présent en voyage à Bordeaux* ». Elle est « *propre à faire le voyage de Bordeaux, Nantes et autres pays non lointins* ». Les six autres bâtiments jaugeant de 15 à 23 tx, soit moins de 130 tx au total, assurent les relations plus lointaines. Ces huit navires sont, soit de construction récente, soit récemment rénovés et en bon état de navigation. A leur côté, la présence d'un relativement gros vaisseau de 100 tx, armé de quelques canons, mais incapable de « *servir dans l'état qu'il est* », étonne. Selon Jean Meyer en effet, « *la flotte de commerce bretonne de 1664 ne compte qu'un nombre ridiculement faible de navires de plus de 100 tx* »¹⁸⁵.

2) Le « Rôle des bâtiments » de Seignelay en 1683-86.

a) Des données instructives...

Une nouvelle enquête¹⁸⁶ est réalisée une vingtaine d'années plus tard, à la demande de Seignelay, qui a succédé à son père Colbert, dans ses fonctions de secrétaire d'État à la Marine, qu'il occupe de 1683 jusqu'à son décès en 1690. Ce rôle recense les navires des évêchés de Léon et de Tréguier, par port d'armement, en indiquant le nom du capitaine ou du proprié-

¹⁸⁴ Léon MAITRE, « Situation de la marine marchande du comté nantais d'après l'enquête de 1664 », *AB*, T. 18-3, 1903, p. 342.

¹⁸⁵ Jean MEYER, « La Bretagne et la marine au XVII^e siècle », dans Daniel ARIS (dir.), *La Bretagne au XVII^e siècle*, Actes du colloque de la Société d'Étude du XVII^e siècle à Rennes 1^{er}-4 octobre 1986, Vannes, 1991, p. 486

¹⁸⁶ Archives municipales de Dunkerque, Fonds de la Chambre de Commerce de Dunkerque, manuscrit B 19, "Rolle général des navires de 1686".

taire, le tonnage, le nombre éventuel de canons, le nombre d'hommes d'équipage, la date de construction et les destinations fréquentées de 1683 à 1686. Les conclusions recourent les indications de la précédente enquête. Selon la liste fournie, l'armement landernéen ne comprendrait que quatre barques, de 25 à 27 tx, le *Saint-Nicolas*, le *Saint-Louis*, le *Vincent* et la *Jeanne-Marie*. Leur port total est de 105 tx, soit 26,25 tx en moyenne. Elles ont été construites entre 1672 et 1681 et sont montées chacune par quatre hommes. Au cours des quatre années couvertes par le recensement, elles ont navigué vers Bordeaux et sur les côtes bretonnes. En comparaison, Brest ne compte que six navires, dont quatre sont armés de canons et un cinquième a navigué « à la suite de l'armée » en 1686. Il est donc difficile d'affirmer qu'il ne s'agit que de navires de commerce. Ils sont d'ailleurs classés sous la rubrique « *vaisseaux* », dénomination habituelle des bâtiments militaires.

Le gros de la flotte commerciale de l'amirauté de Brest est concentré dans les ports de l'Iroise. Le Conquet possède 37 barques de plus de 10 tx, jaugeant 1 155 tx, soit 31,22 tx en moyenne. Elles vont aux côtes de Bretagne, à Bordeaux, en Irlande, en Espagne, à Lisbonne, à Madère, en mer du Nord, jusqu'à Boulogne, Dunkerque, Amsterdam. Mais le plus gros navire, la *Sainte-Anne-Marguerite*, qui jauge 90 tx, se perd « *aux isles* » d'Amérique, en 1686. Porspoder, avec ses ports de l'Aberildut, Melon, Mazou, arme 39 barques de 10 à 32 tx, jaugeant 733 tx au total, soit 18,79 tx en moyenne. Ces bâtiments plus petits vont aux côtes de Bretagne et ne dépassent guère Bordeaux. Au total, en incluant les îles de Molène et Ouessant, Portsall, ainsi que Landunvez qui ne posséderait que 6 barques de 9 à 30 tx, soit 16,33 tx en moyenne, l'Iroise arme 92 navires, pour un port total de 2 216 tx, soit 24,08 tx en moyenne. C'est un beau potentiel de transport et ce sont ces navires qui à la fin du XVII^e siècle assurent la desserte de Brest et de la pointe de Bretagne. Mais nombre d'entre eux sont sans doute affrétés par les négociants de Landerneau, ce qui pourrait expliquer les liens anciens de la ville avec les côtes de l'Iroise.

Morlaix n'accueille qu'une barque de 26 tx et « *treize bateaux* », de faible port, « *pour la pesce et pour porter les marchandises au bas de la rivière* ». Roscoff abrite 15 barques de 16 à 60 tx, jaugeant 424 tx au total et en moyenne 28,27 tx. Ce port joue donc pour Morlaix le rôle de port de service pris par les ports de l'Iroise pour le cabotage. Car la présence à Morlaix d'allèges, fait référence aux escales de navires beaucoup plus importants et notamment celles des frégates malouines en route pour Cadix, venant y embarquer des créés et peut-être celle de bâtiments anglais, venus mouiller dans la baie pour la même raison.

b)...mais incomplètes.

Si pour le dénombrement de Colbert en 1664 on ne dispose d'aucune autre source autorisant la critique, il en va autrement pour l'enquête de Seignelay. En effet, les registres d'entrée des navires à Bordeaux ont été conservés pour 1684 et pour la moitié de 1686¹⁸⁷. Ils démontrent que le dénombrement fourni au ministre est incomplet. En effet, trois autres navires landernéens sont signalés à l'arrivée dans la Gironde. Il s'agit de : la *Marie-Françoise* et la *Ste-Anne*, 28 tx chacune et la *Marie*, 12 tx. Cela porterait la flottille à 7 barques, jaugeant au total 173 tx, pour une moyenne de 24,71 tx. En outre, le *Saint-Louis* et la *Jeanne-Marie*, deux des bâtiments recensés, ne fréquentent pas Bordeaux en 1684, quoiqu'en dise l'enquête. Il est fréquent que des navires soient spécialisés sur des destinations. On ne peut donc exclure la présence dans la flottille d'autres navires, affectés à d'autres ports. Les registres d'averias à Bilbao, n'indiquant pas l'origine des navires avant 1733, ne sont pas exploitables. L'étude des archives du port de Saint-Malo n'a pas non plus permis d'y repérer l'arrivée de navires landernéens en 1684¹⁸⁸.

La différence est encore bien plus importante pour Argenton qui, selon l'enquête, ne posséderait que 6 barques, alors qu'en réalité 27 bâtiments différents de ce port fréquentent Bordeaux en 1684. La flottille de ce port comprend donc un minimum de 29 bâtiments, et sans doute davantage en raison des nombreuses homonymies¹⁸⁹. Cela correspond mieux à l'importance connue d'Argenton jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, mais vient jeter un doute sérieux sur la qualité des renseignements fournis au secrétaire d'État à la Marine. En tout état de cause, l'armement landernéen à la fin du XVII^e siècle apparaît bien modeste.

Conclusion

Landerneau doit sa naissance à sa situation géographique privilégiée, à la rencontre des routes de terre et de mer. La ville s'inscrit de longue date comme un port de commerce maritime. Actif dès l'époque gallo-romaine, il présente au Moyen-âge les caractéristiques classiques des petits ports bretons, dépourvus d'équipement portuaire et se livrant surtout aux trafics traditionnels du sel, du vin et des grains, au cabotage. Le long conflit entre le duc de

¹⁸⁷ ADG, 6 B 222 et 223, Entrées au port de Bordeaux.

¹⁸⁸ ADIV, 9 B 446 et 447, mais le port d'attache des navires est rarement mentionnée.

¹⁸⁹ Il y a ainsi au moins trois *Françoise*, trois *Joseph* ou *St-Joseph*, deux *Jean* ou *St-Jean*, deux *Ste-Anne*. Par précaution, n'ont été pris en compte que les navires identifiables de façon certaine.

Bretagne et le vicomte de Rohan au sujet des droits portuaires montre bien l'intérêt qu'ils pouvaient représenter pour chacune des parties et par là même la vitalité du port. Les navires landernéens sont encore le plus souvent affrétés par des marchands extérieurs. A la fin de la période de l'indépendance bretonne, l'exportation de toiles vient s'ajouter aux trafics précédents. Elle se développe aux siècles suivants. L'aire de navigation parait déjà bien établie et des destinations régulières apparaissent : Nantes pour le sel, Bordeaux pour le vin, la Flandre, les Iles Britanniques, la côte nord de l'Espagne d'où l'on rapporte du fer. A la fin du XVII^e, au regard de sources incomplètes, Landerneau se présente comme un port d'armement très modeste, mais qui se livre déjà à un commerce actif.

CHAPITRE 2 : LES CONDITIONS MATÉRIELLES.

A l'abri au fond de l'aber de l'Elorn, le port de Landerneau dispose d'un ensemble d'avantages qui ont permis son développement. Ils tiennent tant au site qu'aux aménagements portuaires mis en place par le négoce local.

I) UN PORT ADAPTÉ AUX CONDITIONS DU XVIII^e SIÈCLE.

Situé à la rencontre de routes commerciales et de la voie maritime, pourvu de bonnes capacités d'accueil des navires et abrité par la présence de la Marine à Brest, le port de Landerneau remplit, à la fin du xviii^e siècle, les conditions d'une expansion future.

A) LE SITE.

1) Un carrefour de routes commerciales.

Au maillage des voies romaines, réutilisées au cours des périodes suivantes : « *la plupart des routes actuelles suivent encore ces tracés anciens* »¹, s'ajoute un réseau plus serré de grands chemins édifiés à l'époque moderne. Landerneau se trouve idéalement placée pour développer ses relations maritimes et desservir les principaux pôles urbains de l'ouest breton que sont Brest, Quimper, Morlaix, Lesneven, ou Carhaix (Figure2-I). Édifiée de part et d'autre du gué, dans une large vallée, « *au point où s'arrête le flot de marée, au point où les routes qui suivent la direction parallèle à la côte franchissent les rivières* »², la ville est le point de franchissement le plus occidental de l'Elorn. C'est un point obligé : « *Landerneau est le passage unique de Brest, [...] cinq grandes routes y aboutissent. Brest est de rendez-vous général* »³, comme se plaisent à remarquer les édiles en 1785. En outre, la liaison entre Morlaix et Quimper, jusqu'à la construction, en 1844 seulement, d'une voie directe⁴, doit également passer par Landerneau.

¹ René SANQUER, « Chroniques d'archéologie antique et médiévale... », *op. cit.*, p. 43.

² Henri BOURDE de la ROGERIE, « Les fondations... », *op. cit.*, p. 88.

³ AML°, BB, 1-22, Projet de mémoire de la communauté de ville en réponse à la lettre des commissaires des États, 1785.

⁴ François FALC'HUN, *Perspectives nouvelles sur l'histoire de la langue bretonne*, Paris, Union Générale d'Éditions, 2e éd., 1981, p. 82.

Fig. 2-1. Carte des grands chemins en Basse-Bretagne



Source : OGEE, Atlas itinéraire de Bretagne, 1769.

En Bretagne-Nord, seule la Rance présente des similitudes avec l'Elorn. La vallée :

« bien qu'elle représente une rupture dans le liseré côtier, elle n'est pas forcément une contrainte [...], car à l'embouchure de ces deux rivières se trouve un port d'envergure, un pôle d'attraction qui nécessite le ravitaillement régulier de la population locale et l'acheminement de marchandises répondant aux besoins de la Royale à Brest et du commerce à Saint-Malo »⁵.

L'avantage du site tient à son accès facile à la haute mer. Les négociants en sont parfaitement conscients, comme en témoigne leur mémoire de 1776, évoquant leur « beau port », qui « communique par une navigation sûre et aisée à la rade de Brest. [...] Le même vent qui fait sortir les vaisseaux du port de Landerneau les porte directement sur les cottes

⁵ Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, p. 104.

d'Espagne, avantage unique »⁶. L'interface entre les routes terrestres et la voie maritime (Figure 2-I), est un atout dont le négoce local joue à plein. En effet, malgré les améliorations apportées par les États de Bretagne à partir du milieu du XVIII^e siècle, l'état désastreux du réseau routier, sur lequel la circulation est difficile, voire impossible sur certains itinéraires, à la période hivernale, favorise la voie maritime. La situation particulière de la Bretagne, où les ports maritimes ne sont nulle part à plus de deux jours de route, est un atout pour le développement du cabotage. Tout plaide, en fait, en faveur du transport maritime. Celui-ci reste, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, à la fois plus rapide, plus sûr et beaucoup plus économique que les autres modes de transport : « *si le transport par mer est pris pour unité, le canal ne coûte que trois fois plus, la charrette neuf fois, la bête de somme vingt-sept* »⁷. Le rapport homme/tonnage est en outre largement plus favorable par bateau, où un équipage de quatre ou cinq hommes peut prendre en charge une cinquantaine de tonneaux, quand la capacité maximum d'une charrette ne dépasse pas l'équivalent d'une tonne et demie. Son coût est donc largement inférieur. Cependant, les activités de cabotage des petits ports bretons, « *se situent en marge du grand commerce maritime. Elles sont nées de la précarité des communications terrestres qui, pour la Bretagne, comme pour le Cornwall, favorisent les contacts maritimes* »⁸.

Dans les conditions de l'époque, les ports de fond d'estuaires connaissent donc une intense activité. La confluence avec les routes terrestres y amène une grande fréquentation de marchands de divers horizons et un afflux de marchandises, propice au développement du commerce, lui-même favorisé par les foires et les marchés qui s'y tiennent. Dans toutes ces villes, foisonnent auberges et hôtelleries. Une trentaine d'établissements existent en 1744 à Landerneau⁹. Quarante ans plus tard, le rôle du vingtième d'industrie de 1783-84, en recense une quarantaine¹⁰. Certains tenanciers se hissent à des niveaux de fortune respectable.

⁶ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f°35, Requête des négociants, pour le droit de commercer avec les Antilles et d'entreposer du papier, 19 avril 1776. Voir ANNEXE XIII.

⁷ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles*, T. III, *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 506.

⁸ Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, *op cit*, p. 345.

⁹ Jehan BAZIN, «Le rôle de la capitulation à Landerneau en 1744», *Cahiers de l'Iroise*, n°2, Avril-juin 1971, p. 87.

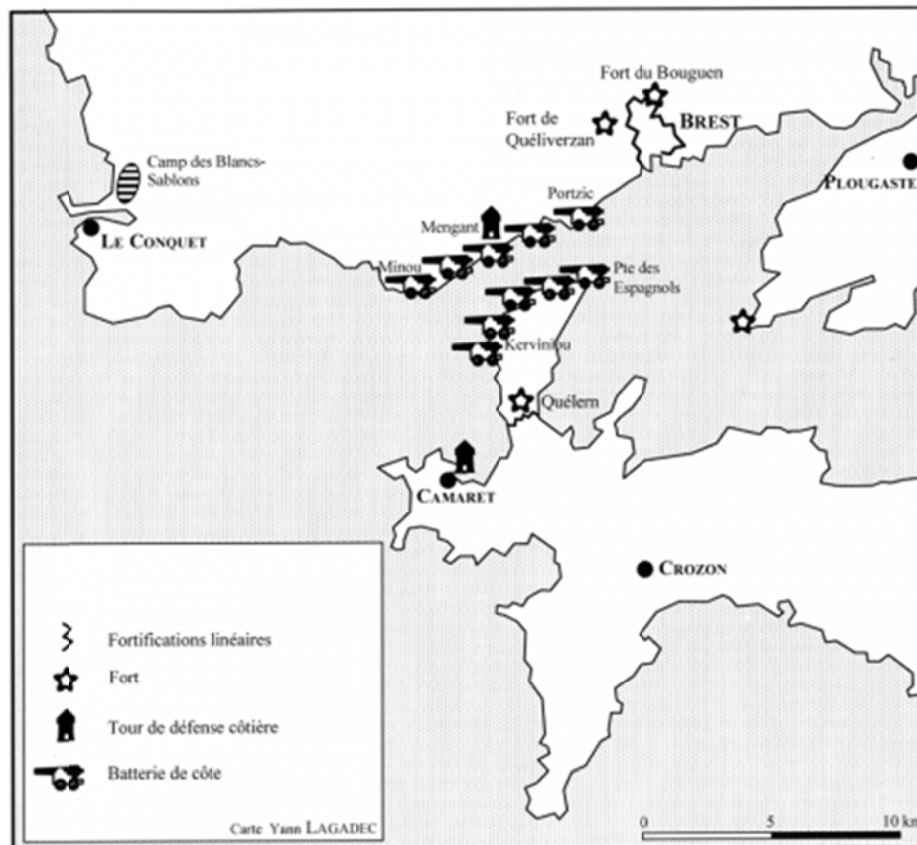
¹⁰ AML°, CC, AC 11-55, *Rôles des vingtièmes du commerce et de l'industrie, 1783-1784*.

2) Un site et une flottille protégés

a) L'abri des fortifications de la rade de Brest.

Sa situation au fond de la rade de Brest offre au port de Landerneau une protection naturelle, même s'il faut régulièrement mettre en défense la ville face aux attaques anglaises. Dès 1536, le roi François 1^{er} avait octroyé aux habitants de la ville le droit de papegault, afin que « *les dis manans et habitans se usitent aux armes et bastons de guerre, comme sont les arbalète, harquebuse et arc* »¹¹. Les vainqueurs du concours d'arbalète et d'arquebuse étaient « *affranchis de tous devoirs d'impôts sur huit tonneaux de vin, et celui des archiers sur six tonneaux* », pendant un an. Ce droit fut confirmé par Louis XIV en 1647¹². Par ailleurs, et à plusieurs reprises, les Landerneéens réclamèrent des canons et mirent en alerte la milice locale¹³.

Fig. 2-II. Les fortifications de protection de la rade de Brest



Source, Guillaume LECUILLIER, « Quand l'ennemi venait de la mer... », *op. cit.*, p. 151.

¹¹ ADIV, 1 F 839, fonds La Borderie.

¹² Ibid.

¹³ Jehan BAZIN, *Landerneau, ancienne capitale de la principauté de Léon*, Landerneau, 1973, 2^e éd, p.24-25.

C'est à nouveau le cas au moment de l'attaque anglaise brisée à Camaret en 1694¹⁴. Tout change à partir de cet événement. Prenant conscience du danger que courent les installations de l'arsenal de Brest, Vauban décide de doter les alentours de la ville, tant sur terre que sur mer, de défenses inexpugnables. Les remparts et les forts qui entourent Brest la protègent d'une attaque par terre suite à un éventuel débarquement. La succession de défenses de part et d'autre du goulet, et notamment les batteries installées à la Pointe des Espagnols, les forts de Cornouaille et du Porzic, interdisent toute entrée de navire hostile dans la rade, restée inviolée depuis. « *Des positions de barrage y constituent une véritable « barrière de feu » associant deux ouvrages agissant de concert* »¹⁵ (Figure 2-I). Le port de Landerneau est donc parfaitement à l'abri. Cela représente des conditions de sécurité dont peu de ports marchands, et en particuliers ceux des rives de la Manche, peuvent bénéficier au XVIII^e siècle.

L'intérêt présenté par le site landerneen pour la sécurité des approvisionnements se démontre par exemple lors de la longue guerre de succession d'Espagne (1701-1713), où :

*« certains ports retrouvèrent parfois un total d'importation égal, voire supérieur à celui du temps de paix. Ce fut le cas de Vannes ou de Landerneau. On peut se demander pour Landerneau [...] si une partie du vin débarqué n'était pas réacheminé par terre vers les villes de la côte nord de la Bretagne, privées de liaisons maritimes directes avec Bordeaux »*¹⁶.

Ce transfert de trafic est très probable pour Morlaix, mais vu l'état des routes, il est plus vraisemblable que le ravitaillement de Saint-Malo se fait davantage par Redon, puis Rennes, par la Vilaine et la Rance.

b) L'organisation du convoi de la mer

La proximité de Brest apporte à Landerneau un autre élément de sécurité, la protection potentielle du convoi de la mer. L'organisation du convoi est une pratique ancienne, instaurée en Bretagne par une ordonnance du duc Jean IV en 1372, qui organisait, « *dans une logique de sécurisation, la concentration de navires marchands escortés par des navires « de guerre » mobilisés à cet effet dans le cadre d'un système réglementé sur un trajet donné et à une date*

¹⁴ *Idem.*

¹⁵ Guillaume LÉCUIILLIER, « Quand l'ennemi venait de la mer, Les fortifications littorales en Bretagne de 1683 à 1783 », *ABPO*, n° 114-4, 2007, p. 149-16

¹⁶ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975, p. 165.

fixée »¹⁷. Le lieu de regroupement étant fixé à la sortie du goulet de Brest, « à Saint-Mathieu ou dans le chenal du Four »¹⁸, les navires de commerce de la pointe de Bretagne bénéficient plus facilement de la protection du convoi. Cet avantage est renforcé avec l'implantation de la Marine Royale à Brest à la fin du xvii^e siècle, car le grand nombre « de vaisseaux, de frégates, de corvettes concentrés, permet de fournir des escortes »¹⁹. Le dispositif, de plus en plus mal supporté, car il avait évolué vers une taxe sur les marchandises transportées et perdait sa justification après l'annexion de la Bretagne, avait été abandonné par la monarchie en 1555²⁰. Mais il est repris ultérieurement, pendant les guerres, à cause de la montée des dangers. C'est particulièrement le cas dans la seconde moitié du xviii^e siècle : « Comme sous Louis XIV, le commerce métropolitain est organisé en convois escortés qui en descendant la Manche comme en remontant la façade atlantique convergent vers Brest »²¹. Les convois sont régis par une ordonnance du 15 mai 1745 « qui interdit aux navires marchands de partir en dehors des convois escortés et de quitter les convois pendant la traversée, sous peine de sanctions sévères contre les capitaines »²². Pendant la guerre de Sept ans, on peut relever ainsi la *Marie-Anne*, 30 tx, de l'armement Duclos, partie de Brest, le 6 juillet 1757, « avec le convoi de la *Mutine* », pour Marennes, d'où elle revient avec du vin à la mi-novembre²³.

Les autorités navales y sont d'autant plus sensibles que l'essentiel des fournitures navales arrivent par mer à Brest. L'État lui-même fait preuve d'une extrême vigilance. Ainsi, au début de l'intervention française dans la guerre d'Indépendance américaine, le ministre Sartine²⁴ ordonne à de la Porte, intendant de marine à Brest de retenir les navires anglais qui pourraient se trouver dans le port, et lui recommande de « prévenir le commerce d'armer avec réserve et de naviguer avec précaution »²⁵. Et en octobre de la même année, il remet en vigueur la pratique du convoi. C'est, font observer les négociants landernéens dans leur mémoire de 1776, un atout supplémentaire qui justifie que les autorités réservent un plus grand intérêt à leur site : « Les navires sont en sécurité dans leur port, écrivent-ils, ils sont en

¹⁷ Alain GALLICE, Laurence MOAL, « Le convoi de la mer breton (1372-1559). Une stratégie de mutualisation des risques ? », *ABPO*, T. 102-2, 2013, p. 153.

¹⁸ *Idem*, p. 155.

¹⁹ *Ibid.*, p. 320.

²⁰ Jean KERHERVE, *L'état breton...*, op. cit., p. 686.

²¹ Olivier CORRE, *Brest, base du Ponant, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Haute-Bretagne, 2003, p. 323.

²² Marie-Ève NICOL, *Le tribunal de commerce de Brest sous la Révolution*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2000, p. 20.

²³ SHD, Brest, 2P7-144, f° 148.

²⁴ Secrétaire d'État à la Marine de 1774 à 1780.

²⁵ SHD Brest, 1 E 196, p. 631, lettre du 18 mars 1778.

temps de guerre plus à portée que d'aucun autre port du Royaume, de joindre les vaisseaux du convoi »²⁶. Ce dispositif contraignant et coûteux, — financé par une taxe sur les marchandises²⁷, ne rencontre pourtant pas l'assentiment général : « *les bateaux de commerce rechignent à l'organisation du convoi qui fait perdre du temps et l'aubaine de vendre le premier* »²⁸.

Aussi préfère-t-on la protection ponctuelle de navires d'escorte, ou des bâtiments de patrouille. Mais les armateurs ont également recours à de petits navires capables de longer les côtes et d'échapper aux prises. Au début de la guerre de Sept ans, la négociante Marie-Josèphe Bohay-Rivière demande avec insistance à ses fournisseurs bordelais d'employer des chasse-marées plutôt que des barques :

*« il faudrait préférer s'il vous plait un chasse-marée [...], dans les circonstances actuelles ces batteau agissent en tout plus prudemment, et cette voye est toujours la moins exposée, ils atterrent tous les soirs, et ils connaissent parfaitement toutes la cote depuis chez vous, je ne crois pas convenable de charger sur des barques, qui sont comme vous me l'observé une eternité a se rendre »*²⁹.

La pratique du convoi assure une réelle protection aux navires marchands, comme le fait observer Pierre Rivière en avril 1759 :

*« Il party [...] un convoi de Brest qui a été attaqué pres de l'Ille d'aye³⁰ mais heureusement la flotte a été mise a couvert on dit qu'on en doit le salut a la bravoure du sieur Corniq ce dernier est de relache a Nantes ; une autre fregatte est a l'Ille d'aye, une autre revenue a Brest, et on en dit une de prise Dieu veuille que cela ne se confirme pas ce qu'y est bien a souhaiter »*³¹.

Les guerres révolutionnaires ramènent l'insécurité sur mer. Les négociants retrouvent leur réflexe de demander la protection de la Marine d'État par la mise en place de convois. Etienne Radiguet l'annonce à la maison Cardoze à Bordeaux, en juillet 1793 : « *Notre convoi est parti depuis 8 jours, il est probablement rendu en ce port* »³². En août de la même année, le *St-François*, 36 tx, de l'armement Bazin, est en relâche à Paimboeuf « *pour attendre une*

²⁶ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f° 35, Requête des négociants, pour le droit de commercer avec les Antilles et d'entreposer du papier, 19 avril 1776. Voir ANNEXE XII.

²⁷ Alain GALLICE, Laurence MOAL, « Le convoi de la mer breton... », *op. cit.*, p. 164.

²⁸ Olivier CORRE, *Brest, base du Ponant...*, *op. cit.*, p. 323.

²⁹ ADG, 7 B 1251, lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière à MM B. David et C^{ie}, négociants à Bordeaux, le 7 juillet 1758.

³⁰ Sans doute l'île d'Yeu.

³¹ ADG, 7 B 1251, lettre de Pierre Rivière à B. David et C^{ie} à Bordeaux, le 9 avril 1759.

³² ADF, 50 J 1, f° 14, 23 juillet 1793.

escorte pour le Nord »³³. Mais, même en convoi, la sécurité n'est pas totale. Ainsi, en l'an III, 27 barques, naviguant de conserve, sont prises par les Anglais « à hauteur de Penmarc'h »³⁴.

Aux yeux des négociants, les convois présentent aussi des inconvénients d'ordre économique. La nécessité d'attendre, parfois longtemps, avant la formation du convoi, immobilise des navires et renchérit le coût du fret. A l'inverse, comme le relève Etienne Radiguet en fructidor an VII, leur arrivée, qui constitue un apport massif de marchandises, peut entraîner une baisse des prix : « *Cette flotte qui vient d'arriver est ce qu'on peut appeler le coup de grâce du commerce de vinatier* »³⁵. Il confirme ce jugement en vendémiaire an XIV : « *Cinquante navires chargés de grains et vin sont arrivés à Quimper depuis 4 jours. Cela ne fera pas tomber les liquides. Un petit chasse-marée de 20 tx pourra se vendre avantageusement à l'arrivée, mais il faudrait qu'il brusque le voyage et n'attende point le convois* »³⁶.

3) « Le vrai port de commerce de Brest ».

Les avantages du site landernéen se maintiennent au début du XIX^e siècle. En 1819, le maire de Landerneau, pressé par les négociants, rouvre le marché du mardi, supprimé lors du passage au calendrier républicain. Face à la polémique qui enfle, les négociants brestois apportent, dans un mémoire au préfet du Finistère, un appui de poids aux Landernéens :

*« Le port de Landerneau plus central que le nôtre, offrant d'ailleurs une foule d'avantages qu'on ne trouve point à Brest, toutes ou presque toutes nos maisons se sont liées avec celles de Landerneau, ou y ont des établissements, ou fréquentent ses marchés, en sorte qu'aujourd'hui **Landerneau est devenu le vrai port de commerce de Brest** et l'on peut dire le plus important de votre département ».*

Si les considérations économiques pèsent, la géographie joue aussi un grand rôle :

*« L'avantage que le port de Landerneau obtient aujourd'hui sur Morlaix et Landivisiau n'est point l'effet des causes éphémères de tel ou tel pacte entre les négociants, [...] cet avantage est fondé sur la position géographique et le voisinage de Brest. [...] Quant à Morlaix, toutes les expéditions se faisant pour le midi de la France, l'Espagne et l'Italie, elle est moins bien placée géographiquement. De Landerneau la sortie est plus facile, la route plus courte, les dangers de la mer moindre, les assurances à meilleurs prix »*³⁷.

³³ SHD Brest, 2P7-161, f°9.

³⁴ ADF, 50 J 1, f° 125.

³⁵ Ibid., 50 J 2, 22 fructidor an VII (8 septembre 1799).

³⁶ Ibid., 50 J 6, 11 vendémiaire an XIV (3 octobre 1805), lettre à Binaud et fils à Blaye.

³⁷ Ibid., 1 Z 118, mémoire des négociants brestois au préfet du Finistère, 20 juillet 1819.

B) LES CAPACITÉS D'ACCUEIL PORTUAIRE

La taille de la ville ne fait pas celle du port. L'Elorn est à Landerneau assez large et profonde pour accueillir la plupart des navires de commerce au grand et petit cabotage en navigation et tient la comparaison avec les sites portuaires du golfe de Gascogne.

1) Une hauteur d'eau appréciable...

On lit souvent que le port de Landerneau est limité à l'accueil de « *bateaux de 50 à 60 tx* »³⁸. C'est une interprétation qui ne traduit pas la réalité de sa fréquentation, car il est capable d'accueillir des navires de tonnage beaucoup plus fort. Selon Ogée, en 1769, « *les petits vaisseaux peuvent entrer à toutes les marées ; ce qui procure aux habitants de la ville la facilité de faire un commerce assez considérable* »³⁹. Mais pour le Président de Robien, étudiant en 1756, dans sa *Description historique topographique et naturelle de l'ancienne Armorique*, la capacité des rivières bretonnes, « *les vaisseaux de cinq cents tonneaux peuvent monter dans celle de Landerneau, où de basse mer ils demeurent à sec* »⁴⁰. Près d'un siècle et demi plus tard, en 1879, l'ingénieur de Ponts et Chaussées Florent, confirme le « *tonnage maximum des navires qui peuvent fréquenter le port : 500 tonneaux* »⁴¹.

La hauteur d'eau en marée haute de vives eaux atteint de 4 à 5 mètres, d'amont en aval, ce qui est plus que dans la plupart des ports bretons de l'époque. Pour Nicolas Ponce qui commente, en 1819, le dessin du port par Ozanne, « *son mouillage dans les plus hautes marées est de trois ou quatre brasses* »⁴², soit de 5 m à 6,5 m, environ. Et de fait on peut relever, dès 1739, la présence dans la flottille landernéenne de navires de jauge supérieur : le *Louis-Joseph*, 90 tx, de l'armement Leyer⁴³ et, à partir de 1745, de l'*Elizabeth*, 70 tx, de l'armement Fauvel. Mais il faut attendre la fin du XVIII^e siècle, pour que des navires proches de 100 tx ne soient plus rares. Les registres en ont conservé les noms : dans les années 1780,

³⁸ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 60.

³⁹ OGÉE, *Dictionnaire historique et géographique...*, op. cit., p. 432.

⁴⁰ Jean-Yves VEILLARD, Christophe-Paul DE ROBIEN, *Description historique, topographique et naturelle de l'ancienne Armorique*, Mayenne, Joseph Floc'h, 1974, p. 267-268.

⁴¹ M. L. FLORENT, *Notice sur le port de Landerneau*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879, p. 15.

⁴² Sylviane LLINARES, « Le guide portuaire de Nicolas Ponce, ou la mise à jour textuelle des vues des ports de France de Nicolas Ozanne (1776-1819) », dans Sylviane LLINARES (dir.), *Avec vue sur la mer*, 132^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Arles 2007. Edition électronique.

⁴³ Serv. Hist. Défense, Brest, 2P7-140, f° 30.

l'*Utile*, 90 tx⁴⁴; en 1783, le *Junien*, 140 tx ; sous la Révolution, la *Marie-Anne*, 90 tx⁴⁵, la *Bonne Foi*⁴⁶ et le *Bon Père*, 97 tx⁴⁷.

Les plus gros navires sont extérieurs : les records sont atteints en 1781, avec le *Serein*, du Conquet, 140 tx, le *Danton*, de Bordeaux, 260 tx⁴⁸, la *Diane* d'Ostende, 300 tx, le *Fortuné* de Nantes, 350 tx et même l'*Amitié* de Brest, 700 tx⁴⁹. Ce dernier, bien que noté à Brest comme « *venant de Landerneau* » sur lest, le 4 décembre, pour se rendre « *à l'Amérique, aux ordres du Roy* », avec une commission de guerre, a plutôt mouillé en bas de la rivière de Landerneau, sa taille excédant les capacités du port. Ce transfert de mouillage s'explique par l'encombrement de la Penfeld, alors qu'un convoi militaire est en préparation. Trois autres vaisseaux, de 130 à 250 tx, sont en effet notés au départ de Brest, presque simultanément, les 3 et 4 décembre 1781, pour la même destination⁵⁰. Le cahier de doléances de Landerneau établi le 31 mars 1789 confirme le rôle du port, en évoquant les « *navires marchands qui ne pouvant entrer à Brest, venaient dans le port de Landerneau soit pour renouveler leurs provisions soit pour attendre les convois* »⁵¹. Au cours des années suivantes, on enregistre la présence à Landerneau de navires d'une certaine importance. Peuvent ainsi être relevés, en 1783, la *Petite Jeanne*, de Dieppe, 151 tx; en 1786, l'*Entreprise*, 130 tx⁵² et l'*Union*, de Brest, 140 tx⁵³; en 1787, la *Heriette* de Königsberg en Prusse Orientale, 200 tx, avec des planches⁵⁴; en 1789, la *Bonne Intention*, de Leith, le port d'Edimbourg, 142 tx⁵⁵. Ce sont là les plus forts tonnages rencontrés. Généralement, les bateaux desservant Landerneau ne jaugent cependant pas plus de 100 tx. Mais l'activité du port, dépasse elle largement le petit cabotage.

2) ... en comparaison avec les ports de l'aire de fréquentation.

Le port de Landerneau supporte la comparaison avec beaucoup d'autres ports bretons, en ce qui concerne ses capacités d'accueil de navires. Ainsi, Quimper, « *n'est accessible*

⁴⁴ Ibid., Brest, 2P7-152, f°262.

⁴⁵ Ibid., 2P7-163, f°40.

⁴⁶ Ibid., 2P7-164, f°77.

⁴⁷ Ibid., 2P7-165, f°13.

⁴⁸ AN, Amirauté de France, G5, Congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

⁴⁹ AMB, Brest, HH 25, f° 21r°, 24 v° et 23 r°.

⁵⁰ Ibid., f° 24 r° et v°.

⁵¹ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Lesneven*, Brest, CRBC, 1990, p. 104.

⁵² AN, Amirauté de France, G5, Congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

⁵³ SHD, Brest, 2P7-156, f°54.

⁵⁴ AN, Amirauté de France, G5, Congés du port de Brest, 1787.

⁵⁵ Ibid., Congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

qu'aux bateaux de faible jauge (à marée haute, les quais sont abordables par des gabarres et chasse-marée de moins de 2,59 m de tirant d'eau) [...] et pour les navires les plus importants, la cargaison destinée à Quimper doit être transbordée à Bénodet, dans des barques »⁵⁶. A Morlaix également, les navires de quelque importance — au-delà de 300 tx — doivent mouiller en bas de la rivière, le port leur étant difficilement accessible⁵⁷. Au XVIII^e siècle, à cause de l'envasement, et de « *l'absence de fond aux quais d'accostage* », il devient nécessaire « *de charger les navires en rade et d'aller chercher leurs marchandises en barque [...]. Là où on avait lancé des bateaux de 400 tonneaux, seule des barques de dix tonneaux pouvaient à peine accéder* »⁵⁸. Le propos est sans doute exagéré, mais témoigne cependant des difficultés d'accès. Les travaux réalisés à la fin du siècle améliorent cependant la situation.

D'autres ports disposent de hauteurs d'eau encore moins importantes, dans lesquels les navires un peu importants doivent souvent mouiller dans l'avant port ou dans la rivière et utiliser des allèges pour assurer le chargement et le déchargement. C'est particulièrement le cas à Vannes où, « *au XVIII^e siècle, il fallait avoir recours à des allèges pour décharger ou charger, loin du port, tout navire d'une jauge supérieure à 25 ou 30 tonnes* »⁵⁹. A Nantes, le sieur Perronet, ingénieur des Ponts-et-Chaussées écrit, dans un mémoire de 1770, que « *les plus gros navires qui sont de 300 et 400 tonneaux au plus, restent à Paimboeuf à 10 lieues de Nantes [...]. Les plus petits de 150 à 180 tonneaux peuvent seuls arriver à Nantes, encore faut-il qu'ils soient de construction hollandaise qui exige moins de profondeur d'eau* »⁶⁰. Cette situation fait subir à la ville, « *jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les désavantages et les onéreuses complications d'un avant port éloigné de plusieurs lieues, distances que les gabarres chargées mettaient trois jours à couvrir aller et retour* »⁶¹. Des conditions difficiles se rencontrent aussi dans l'accès à Bordeaux, où « *le mauvais état des passes fut préoccupant pendant tout le XVIII^e siècle et fut toujours un handicap pour le port* »⁶². La situation n'est pas meilleure à Bayonne ou à Bilbao. L'avantage de Landerneau est que la plupart des opérations peuvent se faire à quai, pratiquement à toutes marées. La présence de navires plus importants

⁵⁶ Annie POIGNANT, « Le port de Quimper au XVIII^e siècle », dans Jean KERHERVE, *Histoire de Quimper*, Toulouse, Privat, 1994, p. 156.

⁵⁷ Anthony LOZAC'H, *Les Morlaisiens et leur port de commerce (1815-1880)*, mémoire de maîtrise dactyl., Rennes, UHB, 1998, p. 17

⁵⁸ Joachim DARSEL, *Histoire de Morlaix, des origines à la Révolution*, Rennes, Imprimeries réunies, 1942, p. 60.

⁵⁹ Etienne RAUT, Léon LALLEMANT, « Vannes autrefois. La traite des nègres », *BSPM*, n° 72, 1933, p. 56.

⁶⁰ ADLA C 677.

⁶¹ Hervé du HALGOUET, « Le commerce de Vannes avec les Iles d'Amérique », *BSPM*, 1940, n° 79, p. 6.

⁶² Jean CAVIGNAC, *Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772, contribution à l'étude du commerce bordelais au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1967, p. 50.

devant utiliser le système d'allèges est cependant attestée, en 1775, par le maire Cosson, qui propose la prolongation des quais très en aval de l'Elorn, jusqu'à Saint-Jean, à l'entrée de la Rade de Brest : « *les navires ou bâtimens marchands qui ne peuvent remonter cette rivière viendroient par ce moyen décharger facilement au port, ce qui feroit un ménagement de dépense en batteaux plats pour aller les décharger à l'embouchure de cette rivière* »⁶³.

II) LES INFRASTRUCTURES.

Les avantages procurés par le site portuaire landerneen ne peuvent cependant profiter au négoce et à l'armement local qu'à la condition qu'il soit aménagé à bon escient. C'est une tâche qui est mise en œuvre sans relâche tout au long du siècle, tant en ce qui concerne l'équipement portuaire proprement dit que la fonction d'entrepôt.

A) LES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES.

1) Des équipements sommaires jusqu'au début du XVIII^e siècle

Avant le XVIII^e siècle, les installations portuaires de Landerneau se limitent à deux petits quais en maçonnerie, réalisés lors de la reconstruction du pont, en 1510. Il s'agissait sans doute de le protéger contre les effets de la rivière et des marées. Ce pont rebâti en pierre, succède à un – ou peut être deux – ponts plus anciens. Mais, dès la fin du XV^e siècle, le quai Saint-Julien, rive gauche de la rivière, est mentionné⁶⁴.

Comme dans la plupart des ports bretons, dont les plus grands, tel Saint-Malo⁶⁵, l'échouage est la règle, sur les grèves et vasières. La « *rue de la Rive* » ou « *ru an Aod* » en breton, en garde mémoire. Landerneau est loin d'être une exception en ce domaine, les ports à flot étant rares en Bretagne-Nord : « *Longtemps les ports sont sans port. Souvent il ne s'agit que de havres d'échouage* »⁶⁶. C'est une garantie de sécurité, en limitant la durée des incursions ennemies, qui doivent se retirer avec la marée, sans pouvoir prolonger leurs raids.

⁶³ ADIV, C 840, État des revenus et des charges 1775.

⁶⁴ Joël CORNETTE, *Histoire de la Bretagne et des Bretons*, Paris, Le Seuil, 2005, vol. I, p. 381.

⁶⁵ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo, Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 1^{ère} édition, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990, p. 20.

⁶⁶ Gérard LE BOUEDEC, « Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVII^e-XIX^e siècles) », dans Guy SAUPIN, *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 50.

Quand les ports sont en eau profonde, comme à Brest, leur protection exige la mise en place d'un impressionnant et coûteux dispositif de défense. A défaut de quais, c'est souvent par charrettes que s'effectuent le chargement et le déchargement des bateaux. Ainsi, en 1693, la communauté de ville sollicite l'autorisation d'employer 1 000 livres, sur ses fonds, « *pour construire une cale [...] pour que les chevaux puissent plus commodément descendre dans la rivière pour l'abord des chaloupes* »⁶⁷.

Faute d'intervention publique, des initiatives privées se manifestent. Le sieur Lissac, possède son petit quai personnel côté Cornouaille. En Léon certains riverains se sont également approprié la berge. Le sieur Bigeaud, fermier des devoirs, a fait lever une « *digue* » ou « *muraille* »⁶⁸, faisant office de quai, le long de l'Elorn, pour protéger son jardin (voir Figure 2-III, p. 70). L'état des quais est donc déplorable et l'envasement du port préoccupant.

2) L'encombrement du port de Brest.

Le trafic maritime brestoise s'exerce, jusqu'à la réalisation du port de commerce de Porstrein à la fin du Second Empire, dans l'espace étroit de l'estuaire de la Penfeld, dont l'encombrement est légendaire : « *le port de commerce consistait en moins de 500 mètres de quais concédés par la marine de guerre, à l'entrée du port militaire, le quai Jean-Bart du côté de Recouvrance et le quai Tourville du côté de Brest proprement dit et il fallait franchir la première chaîne de fermeture de la Penfeld pour y accéder* »⁶⁹. Les quais ne sont en outre accessibles que quelques jours par semaine aux négociants brestois qui s'en plaignent en 1740 : « *la plus grande partie des quais étant réservée pour le service du roy, et le peu de place qui reste étant employé, trois jours par semaine aux marchés ou à la réparation des bateaux de passage* »⁷⁰. Au cours de la guerre de Sept ans, les officiers de l'Amirauté de Brest suggèrent que les prises, qui encombrant le port militaire, soient conduites dans la rivière de Landerneau⁷¹. Le problème se pose à nouveau pendant la guerre d'Indépendance américaine et le ministre Sartine propose, en janvier 1779, que les ventes de prises soient organisées à Landerneau, « *l'essentiel étant qu'elles n'eussent pas lieu à Brest où le port ne devrait être*

⁶⁷ AML°, DD, travaux publics, voirie.

⁶⁸ Ibid., adjudication juillet-août 1783.

⁶⁹ Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer, 1848-1874*, Brest, CRBC, 1992, p. 117.

⁷⁰ Louis DELOURMEL *Le vieux Brest à travers ses rues*, Brest, 1946, p. 204.

⁷¹ SHD Brest, 1 E 531, f° 190, 3 janvier 1757.

occupé que par la marine royale »⁷². Cette suggestion entraîne un torrent de protestations, de la part des négociants brestois privés d'opportunités d'affaires, mais aussi de la part du comte du Rozel, noble landernéen qui, au titre de ses droits féodaux, perçoit 10% des droits de lods et ventes à Brest, alors que les navires vendus à Landerneau sont exonérés de ces droits⁷³.

Il en est ainsi tout au long de notre période : « *au milieu du XIX^e siècle, on met quinze à vingt jours avant de commencer le déchargement de cargaisons dont le transport n'a souvent exigé que ... 24 heures* »⁷⁴. Cette situation s'aggrave en temps de guerre et constitue un obstacle au développement du commerce maritime brestois. Landerneau en bénéficie largement, comme l'assure son maire en 1786 :

*« en temps de guerre, on envoie du Port de Brest, non-seulement les prises, lorsqu'elles y ont été déchargées, mais même tous les Bâtimens marchands qui seroient dans le cas d'y demeurer quelque temps. Dans la dernière guerre, le Port de Landerneau en a été si rempli, qu'il n'y restoit que le passage d'un Bâtiment, et que les bateaux du cabotage journalier à Brest, avoient peine à approcher des cales, pour y pouvoir charger ou décharger »*⁷⁵.

Cela a pu constituer une puissante motivation pour le négoce landernéen, moins soumis aux exigences de la Marine Royale, pour développer son propre outil portuaire, afin de tirer le meilleur parti des avantages que pouvait lui apporter le grand port militaire voisin.

3) Les grands travaux du XVIII^e siècle.

Ce n'est qu'à partir du deuxième quart du XVIII^e siècle que sont engagés les travaux d'aménagement d'un véritable équipement portuaire landernéen, de toute évidence justifié par le développement du commerce maritime sur les bords de l'Elorn.

a) Un intérêt tardif.

L'intérêt des autorités landernéennes pour le port ne semble pas s'être manifesté avant le début du XVIII^e siècle. A l'occasion du renouvellement des octrois — « *un sol par pot de vin vendu en détail* » - la communauté est dans l'obligation de motiver sa demande et de préciser l'affectation de leur produit. Ces renouvellements interviennent en général tous les neuf ans.

⁷² Joachim DARSEL, « L'Amirauté du Léon (1691-1792) », BSAF, T. CIII, 1975, p. 151.

⁷³ *Idem*, p. 181

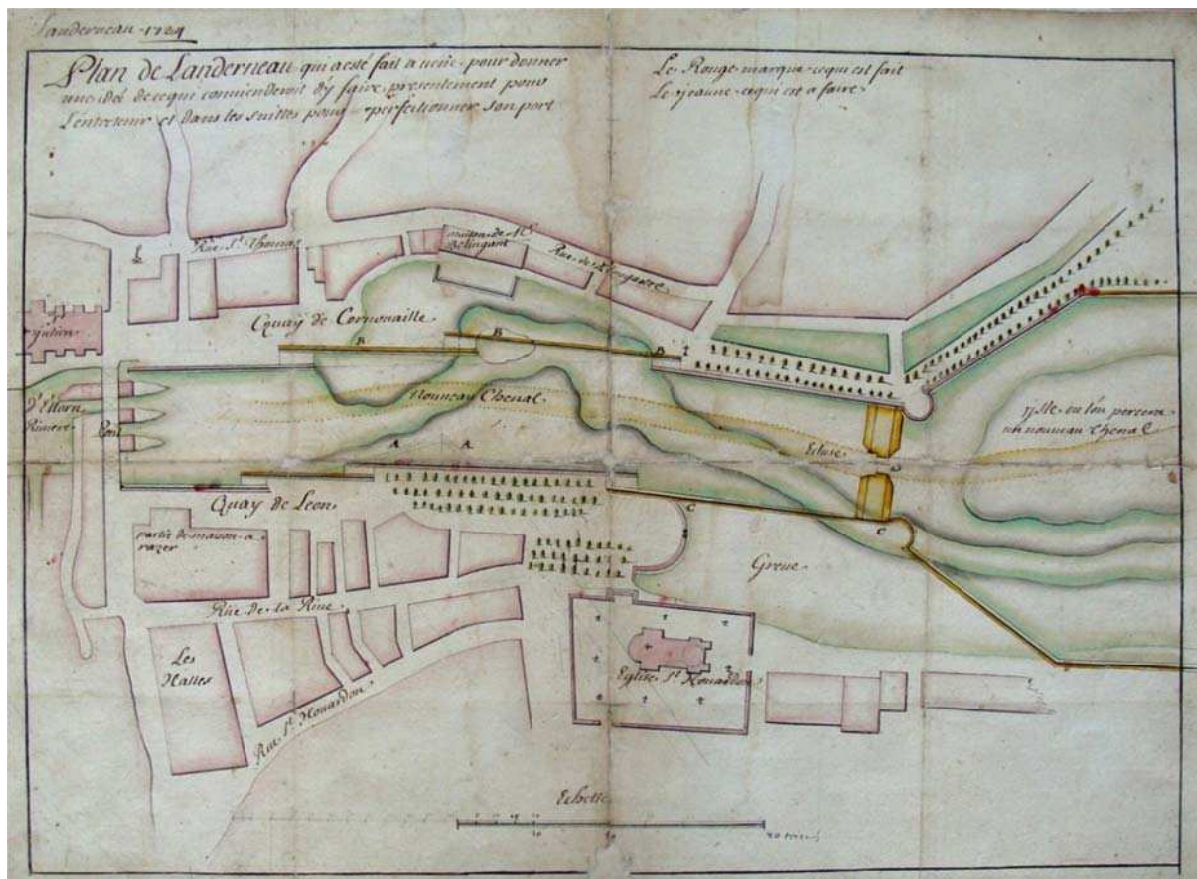
⁷⁴ Paul ROGER, « Le vieux port de Brest », *Cahiers de l'Iroise*, 1962, p. 67.

⁷⁵ ADIV, C 632, mémoire du maire Chalupt d'Asserat aux États de Bretagne, décembre 1786.

Ainsi, en 1645, la ville justifie sa demande par le projet de construction d'une maison de santé, qui est toujours d'actualité en 1665. Le nettoyage du port, encombré par des vases, apparaît en 1670 et à la plupart des renouvellements suivants. Mais la crainte d'infection de la ville et de propagation de maladies, que l'on pensait être provoquée par les vases pestilentielles, paraît l'emporter sur la gêne pour la navigation. Les lettres patentes de 1711, accordant le renouvellement des octrois, ne mentionnent toujours, en ce qui concerne le port, que son nettoyage. L'amélioration de l'outil portuaire et le développement de son activité ne semblent pas relever des préoccupations de la municipalité.

b) *Le choix des marchands.*

Fig. 2-III. Plan d'aménagement du port dressé en 1724.



Source : Service du patrimoine Historique, Ville de Landerneau. Malgré ses inexactitudes, ce plan, orienté S-N, et réalisé quelques années après la prise en main du pouvoir municipal par les négociants, atteste de leur volonté de créer un équipement portuaire à la hauteur de leurs ambitions. On discerne à gauche (à l'est) les deux petits quais en aval du pont, et quelques aménagements privés, ainsi rive gauche à l'arrière du quai de Cornouaille. Contrairement au projet, les quais ont été réalisés de façon rectiligne et chaque rive a été dotée d'une cale double. Enfin, l'écluse, qui aurait permis au port de disposer d'un bassin à flot n'a jamais été édifiée.

Les priorités changent avec l'arrivée de l'élite marchande à la tête de la communauté de ville. La mise en place de l'échevinage, en 1721, qui traduit la prise du pouvoir par la bourgeoisie négociante, débouche sur un premier programme de grands travaux. Aux demandes traditionnelles de crédits pour des travaux d'entretien et de dévasement, la communauté de ville ajoute désormais celle de l'extension des infrastructures⁷⁶, indispensable pour l'accueil des navires et le développement du négoce. L'aménagement du port et la réalisation des quais demeurent la priorité de l'assemblée locale à travers le siècle. Un plan est dressé en 1724, prévoyant la construction de deux quais parallèles répondant ainsi aux objectifs fixés par la communauté en 1723 (Fig. 2-III) :

« Tant par les raisons naturelles que par la construction des dits quais, qui resserreront le port, on forcera le cours de l'eau qui descend de la rivière d'Elorn à transporter les vases qui l'encombrent et le ruinent [...] cela procurera une plus grande profondeur à la rivière et facilitera par ce moyen aux bâtiments de plus grande portée d'aborder les quais, ce qui ne fait point, ci-devant, qu'à la faveur des grandes marées. Il arrivera de là d'autres biens pour le commerce que les quais seront plus larges et plus longs et, par conséquent, plus commodes pour décharger les marchandises »⁷⁷.

c) Cinquante ans de travaux

Débutés à l'automne 1727, les travaux s'interrompent six mois plus tard, car : *« on n'a pas été en mesure de payer à l'entrepreneur à proportion de l'ouvrage qu'il a fait faire [...] ce qui fait qu'il a discontinué le travail »*. Pire, le quai inachevé n'est pas protégé et *« se détruira facilement par les efforts des grandes marées suivantes »⁷⁸*. En 1735 la communauté de ville sollicite le doublement des octrois afin d'en consacrer une partie du produit à l'amélioration du port⁷⁹. Le programme est précisé en janvier 1736 :

« Le quai se trouve si étroit que dans quelques endroits à peine une charrette peut y passer sans tomber dans le port [...]. Les réparations sont si grandes [...] que sous les mêmes frais, il conviendrait de porter la façade de ce quai dans le port, jusqu'au niveau de la première arche du pont [...] et de continuer l'alignement droit en parallèle, jusqu'à l'endroit où sont les canons de la ville, observant de laisser au port une largeur égale de toute cette partie entre les quais de Cornouaille et de Léon, laquelle serait d'environ 200 pieds et plus que suffisante... »⁸⁰.

⁷⁶ AML°, DD, Travaux publics, voirie.

⁷⁷ Ibid., BB 8, communauté de ville, délibération du 23 février 1723.

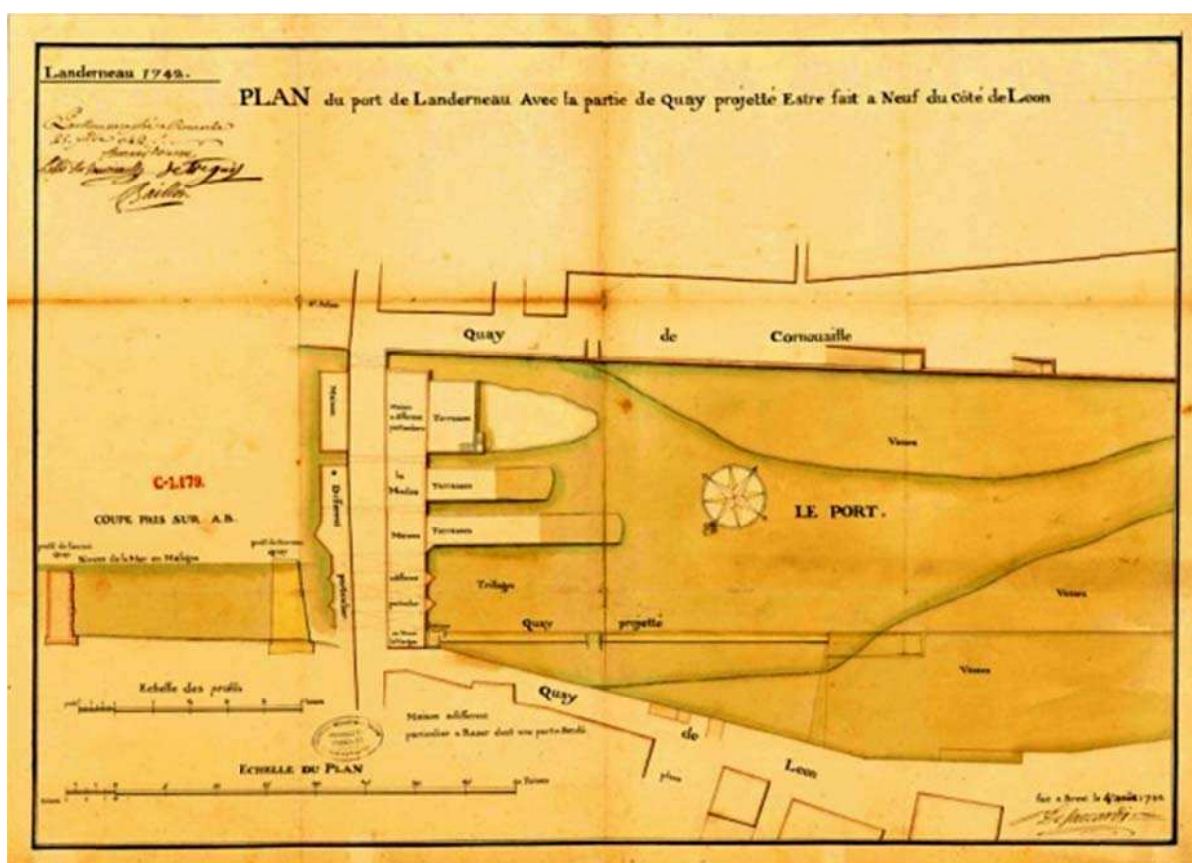
⁷⁸ Ibid., CC 3-30, octrois 1706-1788, délibération de la communauté de ville 2 avril 1728.

⁷⁹ ADIV, C 840, délibération du 2 février 1735.

⁸⁰ AML°, BB, boîte 3, quais de Léon et de Cornouaille (1682-1789), rapport des commissaires, présenté à la communauté de ville le 17 janvier 1736.

Ces 200 pieds (61 mètres) suffisent largement à permettre les manœuvres des plus gros navires susceptibles d'accéder au port de Landerneau, compte tenu de leur tirant d'eau⁸¹. Il ne faut donc pas y voir la main du hasard. En outre le rétrécissement de la rivière dégagerait des espaces importants pour le stockage des marchandises, utiles pour le service de Brest. Cet argument est fréquemment utilisé dans les sollicitations des Landernéens auprès de l'intendant pour le renouvellement ou l'augmentation des octrois, ou auprès des États de Bretagne, pour obtenir de nouveaux subsides pour réaliser les travaux. Ainsi, en 1770, le maire Villart plaide-t-il auprès de l'intendant, en faveur du port : « *si utile au commerce de cette ville et pour Brest, par la quantité de fournitures qui s'y déposent journellement sur nos quays pour les ouvrages du Roy : article bien considérable en temps de paix et qui l'est encore plus en temps de guerre. C'est une observation que je crois ne devoir pas manquer de vous faire* »⁸².

Fig. 2-IV. Plan du port par Saccardi, ingénieur du roi au port de Brest, 1742.



Source, ADIV, C 1179. Ce plan montre bien le rétrécissement de la rivière entrepris en aval immédiat du pont et supposé faciliter l'évacuation des vases, tout en dégagant un vaste terre-plein.

⁸¹ La longueur hors tout d'un navire de 600 tonneaux, avec un tirant d'eau de 4,25m, est en effet d'environ 47 mètres, selon Alexandre de MONTFERRIER, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, Bureau du dictionnaire de marine, 1841, p. 195.

⁸² ADIV, C 2 396, Lettre du maire Villart à l'intendant de Bretagne, 22 janvier 1770.

Le quai de Cornouaille, étendu de 1723 à 1745, atteint près de 400 mètres. Une double cale est aménagée en son centre. L'intendant approuve l'aménagement du quai de Léon en 1742 et les premiers travaux se terminent cinq ans plus tard. Un chantier d'allongement est engagé en 1750. Les murailles du quai et la petite cale nord sont achevées en 1762⁸³. Mais, faute de fonds, « *les ouvrages sont cessées* »⁸⁴, menaçant ainsi les constructions inachevées qui, subissent les effets des marées. En mars 1770, une délégation de trois membres de la commission intermédiaire des États vient inspecter l'état du port et déterminer les travaux à exécuter. Ils constatent : « *que le mur de revêtement dans la longueur de la dite calle auquel il manque trois assises est dans un état de dépérissement et qu'il est absolument nécessaire de l'achever et de le couronner pour le mettre à l'abry des dommages ; [...] que le vide derrière ledit mur [...] doit être remblayé pour l'agrandissement du quay* ». Ils concluent en outre à l'intérêt de « *la construction d'une calle de carenage pour les navires manquante à Landerneau et extrêmement nécessaire pour l'avantage des armateurs* ». Les travaux à réaliser dépassent 20 000 livres, non compris « *le redressement de la rivière par un nouveau canal de navigation* », que l'ingénieur du département de Landerneau ne chiffre pas : « *comme cet objet est très considérable, on ne l'indique présentement que pour mémoire* »⁸⁵, (Figure 2-IV).

En 1756, un magasin de stockage « *pour la fourniture du pain de munition aux troupes stationnées sur les côtes aux environs de Brest* », est aménagé dans le trop vaste couvent des Récollets, en aval de la ville, sur la rive gauche. Un mémoire des négociants Legris-Duclos et Lavau, en 1760, fait état de « *la chaussée conduisant de la ville au couvent des Récollets, pour la facilité du transport des grains et farines aux magasins que les fournisseurs y ont pris pour le service du Roi* »⁸⁶. Une cale est édifée à proximité, en 1759, « *pour le débarquement des grains et l'embarquement des farines* ». Délaissée après 1763, du fait de la non-utilisation du magasin des vivres, elle se dégrade par l'effet des marées. Les nombreux charrois obligent aussi à des réparations régulières, mises à la charge de la communauté de ville qui cherche à s'en libérer. Elle doit être remise en état lors de la guerre suivante, en 1779⁸⁷.

⁸³ Ibid., C 638. « *Mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau* », 15 décembre 1763. Voir ANNEXE XIX.

⁸⁴ Ibid.

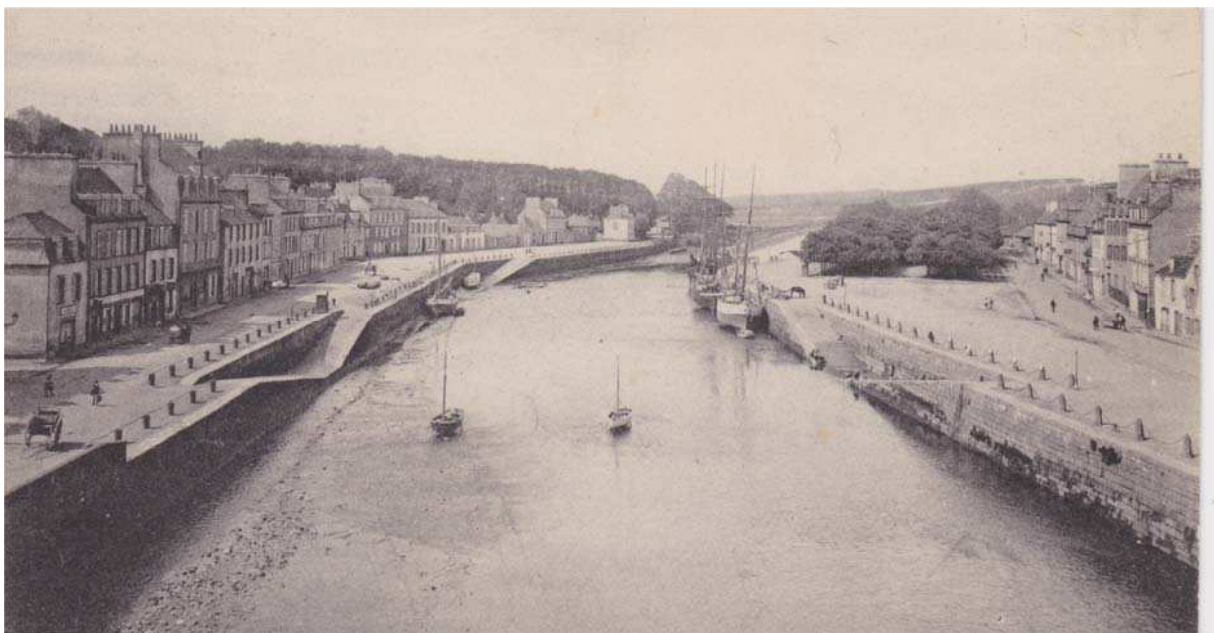
⁸⁵ Ibid., C 3897, Mémoire des commissaires des États, 22 mars 1770.

⁸⁶ AML°, DD, Mémoire de Legris-Duclos et Lavau, août 1760.

⁸⁷ Ibid., C 639, lettre du subdélégué Kervéguen Le Coat, 16 mai 1779. Le plan existe aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, C 2396.

En soixante ans de travaux gigantesques, à l'échelle de la petite ville, sont construits environ 800 mètres de quais droits, deux cales doubles, quatre cales simples. Les espaces gagnés par le rétrécissement de la rivière, permettent d'aménager de vastes plateformes de stockage, qui manquent précisément à Brest. Il est même envisagé de réaliser un bassin à flot avec écluse, qui n'a pas eu de suite (voir Figure 2-II). Ces investissements témoignent d'une véritable ambition de développement de l'activité maritime landernéenne. A la fin de l'Ancien-Régime, les travaux consistent surtout à combler l'ancien lit de la rivière et à paver les nouveaux terre-pleins. Mais les crédits manquent. En conséquence, les remblaiements restent inachevés et les ouvrages sont exposés à l'effet de la mer qui les emporte régulièrement. En 1785, on en est encore à remblayer le quai de Léon⁸⁸. Tous les déblais des chantiers urbains sont utilisés à ces comblements, ainsi que les pierres issues du délestage des navires. Le 13 février 1780, le maire Barthélemy Kerroz fait accepter par la communauté de ville le remboursement à M. de Kerlavarec [Duthoya] de l'avance de 167 l. 9 s., faite « à l'occasion du délestage de trois navires pour les regalages des quais » en décembre 1779⁸⁹.

Illustr. 2-I. L'équipement portuaire landernéen au début du xx^e siècle



Source : collection particulière, Landerneau. Le port se présente dans la configuration qu'il a reçue dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec ses quais, ses cales et ses vastes terre-pleins.

A plusieurs reprises, les édiles ou les négociants vantent les qualités de leur port. Cambry le confirme en s'étonnant : « *peu de quais plus vastes, plus espacés, plus commodes*

⁸⁸ Ibid., C 640.

⁸⁹ AML°, BB 27, 009, délibérations de la communauté de ville, 13 février 1780.

que ceux de Landerneau »⁹⁰. Le choix du négoce landernéen, de réaliser un équipement portuaire dépassant largement les besoins de la ville, s'avère particulièrement judicieux, car il offre aux navires des conditions de mouillage, d'accostage et de déchargement qu'ils ne peuvent trouver à Brest, perpétuellement encombré. Parmi les ports bretons de cette taille, celui de Landerneau est un des mieux équipés (Illustr. 2-I).

Beaucoup de mémoires et suppliques auront été nécessaires pour obtenir la réalisation des travaux portuaires. Faute d'engagements financiers suffisants, les ouvrages, détériorés par l'effet des marées, les comblements emportés par les eaux, sont souvent à reprendre. C'est le cas en 1770, où la communauté se préoccupe de l'état des travaux réalisés depuis 1766 et notamment du couronnement « *des ouvrages commencés sur les fonds accordés aux États de 1766* », et d'un mur de quai « *battu des deux côtés par les eaux de la mer* ». Les édiles souhaitent obtenir des États de Bretagne « *de nouveaux fonds, pour le complètement des ouvrages commencés et qui souffriroient beaucoup si on ne parvenoit pas à les achever* »⁹¹.

4) Extensions et projets.

La préoccupation des aménagements portuaires traverse le siècle. En 1783, les octrois sont renouvelés à la demande de la communauté de ville, pour assurer notamment la « *continuation des quays* »⁹². Les méandres de l'estuaire rendent l'accès difficile au port de Landerneau. Dès 1757, l'intendant de la marine à Brest évoque cet inconvénient dans une lettre à la Cour : « *il faut profiter des marées et [...] il n'y a point de louvoyage pour des navires un peu forts* »⁹³. En 1786, le maire Chalupt évoque les difficultés d'accès au port causées par « *les sinuosités multipliées, que produisent les pointes saillantes de bancs de vase, sur lesquels les grands bâtiments courent risque de demeurer échoués par les deux bouts en travers du chenal, comme cela est arrivé plus d'une fois, surtout à des bâtiments étrangers* »⁹⁴.

S'ils se plaignent de la dégradation du commerce, les négociants landernéens ne manquent pas pour autant de perspectives, qui sont relayées par les édiles successifs. En 1775, le maire Cosson, dans l'état financier de la ville qu'il transmet à l'intendant, réclame la

⁹⁰ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère ou état de ce département en 1794 et 1795*, Quimper, Société Archéologique du Finistère, réédition 1999, p. 273.

⁹¹ AML°, BB 24, vues 269-270, délibération de la communauté de ville, 23 août 1770.

⁹² ADIV, 1 F 839, lettre patente de Louis XVI, 16 juillet 1783.

⁹³ SHD, Brest, 1 E 531, f°216, 24 janvier 1757.

⁹⁴ ADIV, C 632, Mémoire du maire Chalupt d'Asserac aux États de Bretagne, décembre 1786.

suppression d'une charge de 1 600 livres imposée pour le remboursement des offices municipaux et dont le règlement se fait « *au préjudice des ouvrages les plus importants pour faciliter la navigation et le commerce du port de Landerneau* ». Et il présente l'état des travaux nécessaires « *à rendre la rivière de Landerneau plus navigable [...]; il seroit à propos de prolonger les quays de Léon et Cornouaille jusqu'à l'embouchure de cette rivière près le passage de St-Jean* »⁹⁵. Quoiqu'en dise le maire — « *la prolongation de ces deux quays ne seroit point aussi dispendieuse qu'on pourroit l'imaginer* » — il s'agit-là de travaux extrêmement considérables, consistant à réaliser un très grand port de commerce dans l'estuaire de l'Elorn, sur l'équivalent de près d'une dizaine de kilomètres dont la partie la plus basse aurait pu constituer un port à flot, accessible à toutes marées. En 1778, la communauté considère que 40 000 livres suffiraient à peine à achever les seuls travaux d'aménagement des quais⁹⁶.

Une dizaine d'années plus tard, le maire Chalupt est plus modéré dans ses demandes. Il rappelle bien sur la nécessité de rectifier les derniers méandres de la rivière, en perçant un chenal fermé par une écluse. Mais il se contente de solliciter des États un nouveau crédit de 15 000 l. pour l'achèvement du quai de Léon⁹⁷. Une autre demande apparaît dans le dernier tiers du siècle, il s'agit de la construction d'une grande cale, imaginée dès 1767,

*« parce qu'il n'y a pas un endroit pour la construction et la carène des navires. Cette privation oblige les armateurs de Landerneau de faire construire ailleurs et d'envoyer leurs bateaux à Brest pour caréner, ce qui est aussi inconfortable que coûteux »*⁹⁸.

Cette demande de cale, grâce à laquelle le « *commerce ne se trouveroit point dans ces entraves* », est renouvelée en 1776 par le maire Daumesnil, dans une requête aux États⁹⁹.

La carte ci-dessous (Figure 2-V), établie par les ingénieurs-géographes de la Marine à la fin du XVIII^e siècle, illustre l'état du port et de la ville à la veille de la Révolution. Elle présente une situation de basse-mer, présentant l'étroitesse du chenal et le comblement progressif de la partie haute de l'estuaire, formant des paluds marécageux. On imagine aisément combien le méandre à angle droit, joliment dénommé « *Anse de la mer* », devant le couvent des Récollets, est difficile à négocier pour de lourds navires à voile. Dès lors, on perçoit mieux certaines des raisons qui poussent le négociant Mazurié, résidant au manoir de Kerliézec, en bas à gauche

⁹⁵ Ibid., C 840, État des revenus et des charges, 1775.

⁹⁶ Ibid., État des revenus et des charges annuelles, 1778.

⁹⁷ Ibid., C 632, Mémoire du maire Chalupt d'Asserac aux États de Bretagne, décembre 1786.

⁹⁸ AML°, DD, Requête du maire Fauvel 1764.

⁹⁹ ADIV, C 631, Requête aux États de Bretagne, 1776.

5) Les derniers aménagements portuaires au XIX^e siècle.

Les bouleversements produits par la Révolution bloquent cependant toute réalisation pendant un quart de siècle. Il faut attendre 1817 pour que recommencent les travaux d'équipement portuaire et le milieu du XIX^e siècle pour voir le percement d'un chenal.

a) Les lenteurs d'une gestion centralisée.

Les lois du 27 juin et du 7 juillet 1790, rendent l'État propriétaire des ports maritimes. Ils sont placés, dès l'an IV, sous l'autorité du ministre de la Marine puis du ministre de l'Intérieur. En l'an V, « *le corps des Ponts et Chaussées se substitua officiellement aux chambres de commerce et aux municipalités dans la gestion des ports* »¹⁰¹. L'État est désormais le seul responsable des ports. Leur aménagement, qui est financé sur le budget général, se trouve donc confronté au mal chronique que représente l'insuffisance budgétaire, même si très vite, les acteurs locaux sont appelés à participer au financement¹⁰². Mais la décision centralisée reste lointaine, tardive et sélective, essentiellement au profit des grands ports, disposant seuls d'une représentation politique en mesure de se faire entendre, face à « *l'incapacité de l'État à dégager une véritable doctrine en matière d'aménagement et d'insertions des ports dans les circuits d'échanges internationaux [...] qui fait ressortir les aspects néfastes de la centralisation* »¹⁰³. La priorité est en outre tout naturellement donnée aux ports disposant de capacités financières, c'est-à-dire d'une bourgeoisie capitaliste développée, capable d'engager des fonds importants pour l'amélioration des équipements. La Basse-Bretagne a de ce fait une longueur de retard, ce qui a pour conséquence un aménagement très tardif de ses grands ports. Landerneau, ne bénéficiant ni d'une chambre de commerce, ni d'un parlementaire sensibilisé aux questions maritimes, dispose de peu de chance de voir ses demandes prises en compte. Le système centralisé suppose en effet la présence d'élus influents, susceptibles de convaincre les bureaux parisiens. Le comte de Las Cases (1802-1854), inamovible député de Landerneau de 1830 à 1846, pendant la Monarchie de Juillet, qu'il soutient, ne l'est manifestement pas¹⁰⁴.

¹⁰¹ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, op. cit., p. 17.

¹⁰² *Idem*, p. 179.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 472.

¹⁰⁴ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie sous la Monarchie de Juillet*, Paris, PUF, 1968, T. II, p. 59-60.

b) *L'extension des quais.*

Les travaux d'aménagement du port de Landerneau reprennent à partir de la Restauration. La cale de lancement tant demandée est réalisée en 1817 et prolongée en 1839-1840. Les quais sont allongés de 140 m au-delà de cette cale, en 1843-1844, ce qui permet de recevoir de plus gros navires, jaugeant jusqu'à 500 tx¹⁰⁵. Avant même l'achèvement de ces travaux, Jean-François Brousmiche s'étonne de l'importance des équipements portuaires : « *cinquante navires peuvent aisément être établis dans le port de Landerneau, dont la largeur est considérable* », avant d'évoquer « *les quais larges et commodes* »¹⁰⁶.

A l'issue de ces derniers aménagements, le port de Landerneau dispose de 1 020 m de linéaire de quais : 654,5 m sur la rive droite et 365,7 m sur la rive gauche, sur lesquels sont aménagées sept cales. Mais la construction d'une écluse et d'un bassin à flot, envisagés dès 1724, sont abandonnés. Pourtant, tous les ports à marée de marnage supérieur à 4 m-4,5 m devaient en être équipés¹⁰⁷. L'investissement dépasse sans doute les capacités financières mobilisables, car la seconde partie du chenal, prévue pour couper le méandre de Beuzit-Conogan, n'est pas non plus réalisée. D'autres ports bretons comme Morlaix, Lorient, Redon, St-Nazaire, dont certains sont comparables à Landerneau en matière de trafic, sont équipés d'écluses dans la décennie 1840-1850, tandis que Saint-Malo et Paimpol n'en sont pourvu que dans la décennie 1880¹⁰⁸. Toutefois, à Morlaix, qui l'obtient en 1839, « *l'édification du bassin à flot semble [...] ne pas avoir eu de conséquences directes sur le commerce maritime. Le progrès constaté tient plus à la conjoncture d'alors* »¹⁰⁹.

c) *La rectification du chenal*

La nécessité d'un aménagement portuaire en aval de la ville se concrétise également par la création de la cale Mazurié, rive gauche, en-deçà des derniers méandres de la rivière, sur les terres du manoir Kerliézec en Dirinon, acquis par Jean-Baptiste Mazurié en 1745¹¹⁰.

¹⁰⁵ M.L. FLORENT, *Notice sur le port...*, *op. cit.*, p. 8 et 15.

¹⁰⁶ Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère en 1829, 1830 et 1831*, rééd., Quimper, Morvran, 1977, p. 75.

¹⁰⁷ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, *op. cit.*, p. 78.

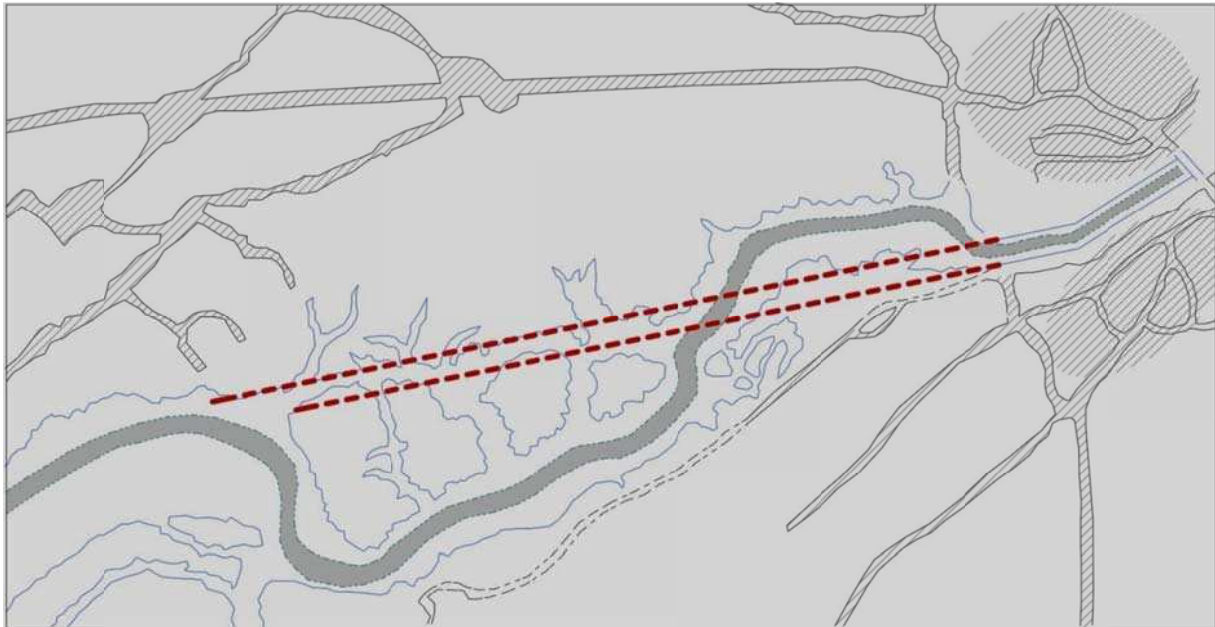
¹⁰⁸ Gilbert BUTI, Gérard LE BOUEDEC, « La France et la mer à l'âge industriel : les mutations idéologiques et techniques », dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, *op. cit.*, p. 477.

¹⁰⁹ Anthony LOZAC'H, *Les Morlaisiens et leur port de commerce...*, *op. cit.*, p. 97.

¹¹⁰ AML°, dossier Mazurié, p. 32.

On peut donc faire remonter la réalisation de ce quai à la seconde moitié du XVIII^e siècle. Cet équipement lui permet de faire accoster et décharger des navires lorsque le port est impraticable, mais peut-être aussi d'échapper aux droits de port.

Fig. 2-VI. Les derniers méandres d'accès au port et le tracé du chenal.



D'après : SHD, Vincennes, J 10C 289, Carte topographique et géométrique des côtes de France. Le lit mineur de la rivière, qui correspond à la route à suivre par les navires, est en grisé. Sa sinuosité appelle, dès le milieu du XVIII^e siècle, la réalisation d'un chenal qui n'est achevé qu'en 1849. Son tracé rectiligne apparaît en pointillés rouges (conception Jean-Pierre Thomin, réalisation Nathalie Métivier).

La Révolution ne met pas un terme aux demandes d'amélioration de l'équipement portuaire. Le 8 ventôse an III, le conseil municipal approuve un projet « *pour le redressement du chenal et la construction d'un chemin de halage, essentiel à la remonte des bâtiments quand le vent est contraire* »¹¹¹. Les travaux sont estimés à 12 581 livres. En l'an XI, le maire Ollivier, répondant à la demande du préfet, réitère la demande de rectification du chenal envasé, afin que la navigation devienne « *beaucoup plus facile et avantageuse* ». Il renouvelle aussi « *la demande qu'on a souvent faite de prolonger les quais de 40 ou 50 toises* », soit de 70 à 90 mètres¹¹². L'époque est peu propice à ce type de financement et l'effondrement du commerce maritime sous l'Empire conduit à la mise en sommeil du projet. Il faut attendre la Monarchie de Juillet, pour que le gouvernement présente un plan d'amélioration des ports, la

¹¹¹ ADF, 24 L 69. Délibération du conseil municipal, 8 ventôse an III (27 février 1793).

¹¹² Ibid., 1 Z 119.

loi de financement du 24 mai 1837 prévoyant de retenir en priorité ceux qui « *depuis longtemps étaient l'objet d'études complètes et sérieuses* », dont celui de Landerneau¹¹³

L'opération la plus importante et la plus spectaculaire touche au tracé de la rivière elle-même. Commencés en 1822, les travaux pour redresser le cours de l'Elorn sont rapidement interrompus, à cause de difficultés techniques. Ils reprennent en 1831 pour s'interrompre à nouveau jusqu'en 1836 et ne s'achever qu'en 1849, « *après diverses vicissitudes* »¹¹⁴. A cette date, l'arrivée au port se pratique grâce à un chenal de 1 320 mètres, assorti d'un chemin de halage, se terminant à l'ouest par une nouvelle cale (Fig. 2-VI et Annexe IV).

La très lente création de cet équipement (27 ans de travaux!) supprime les inconvénients créés par les deux méandres entravant la navigation et facilite ainsi la remontée des navires jusqu'au port. La réalisation des murs de soutènement « *donna lieu à de très grandes difficultés* »¹¹⁵. En raison de l'instabilité du fond et de l'omniprésence de vases très lubrifiantes, « *des éboulements s'y produisirent dès 1843 sur presque toute la longueur et forcèrent à en démolir d'urgence une grande longueur* »¹¹⁶. Un nouveau procédé est employé, mais le coût trop élevé des murs de maçonnerie conduit à poursuivre la réalisation « *par un simple perré en pierre sèche* », dont l'extrémité aval s'éboule à son tour¹¹⁷. La dépense totale, envisagée en 1836 à 211 189F, fait que doubler et atteint au minimum 426 000F¹¹⁸. Seule la première partie du chenal est menée à bien, ce qui ôte beaucoup d'intérêt aux travaux. Il est vraisemblable que l'importance du dépassement de coût et les risques envisageables pour la seconde partie du projet, s'avèrent dissuasifs. On se contente donc, sous le Second Empire, avec un certain succès, de la mise en place de fascines destinées à favoriser l'érosion du méandre de Beuzit. La remontée de l'Elorn exige cependant une assistance : « *du passage Plougastel jusqu'à Landerneau, la navigation de la rivière n'est guère possible sans pilote* »¹¹⁹. En 1702, le sieur Jullien est « *pilote* », taxé à 8 livres de capitation, dont il est exempté « *estant sur le Diamant* »¹²⁰. En 1847, le Conseil d'administration de la Marine

¹¹³ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, op. cit., p. 267.

¹¹⁴ M.L. FLORENT, *Notice sur le port...*, op. cit., p. 7.

¹¹⁵ *Idem*, p. 7.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 8.

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 9.

¹¹⁹ *Ibid.*, p.2.

¹²⁰ AML°, rôle de la capitation 1702. Le *Diamant* est un navire de la marine royale.

examine un projet de « *règlement et de tarif de lamanage pour la station de Landerneau* », qui a été élaboré « *de concert avec le Tribunal de commerce* »¹²¹.

6) Le financement.

a) La défaillance du seigneur.

En toute logique, la responsabilité des infrastructures portuaires relève de l'autorité bénéficiaire des droits d'ancrage, c'est-à-dire le duc de Rohan, successeur du comte de Léon, devenu prince de Léon. En réalité, celui-ci se contente de percevoir les droits, par l'intermédiaire de ses officiers, longtemps placés à la tête de la communauté. Tout au plus, le seigneur de Landerneau autorise-t-il la mise en œuvre de sa corvée, qui ne lui coûte rien, pour « *l'entretien du port* », c'est-à-dire l'enlèvement des vases, sans cesse à recommencer, dans le lit de la rivière. La communauté, préoccupée par l'état de ruine des ouvrages et l'envasement de la rivière, informe l'intendant, en août 1723, que « *le duc de Rohan [...] a bien voulu accorder son consentement pour l'augmentation des quais et le désencombrement du port et de la rivière [...] à la condition que les dépenses soient prises sur les deniers d'octroi* »¹²². Elle sollicite donc de pouvoir prélever des fonds sur les octrois pour l'entretien du port.

Le même reproche est fait, en 1763, au sujet du balisage de la rivière, négligé par le seigneur, en dépit des revenus qu'il perçoit. L'ingénieur Le Roy fait observer :

*« que plusieurs seigneurs et particulliers leve des droits sur les navires et bateaux qui montent cette rivière, pour droit de balise, mais qu'aucun d'eux n'en font mètre. Cependant ses droits ne laisse pas d'etre considerable et onnereux au commerce. Si encore les balises étoient placées comme elles devroient l'etre, pour indiquer la direction du lit de la riviere a la haute mer, les capitaines de navires etrangers pouroient se passer d'un pilote cotier, qui prend ordinairement 6 livres pour le monter au port de Landerneau ou le decendre a la rade de Brest. Et cette dépense joint a celle du droit de balise augmente considerablement les frais de chaque carguaison. On pouroit du moins représenter à ses seigneurs la necessité de faire placer ses balises, si ce droit leur est dû »*¹²³.

¹²¹ SHD Brest, Conseil d'administration de la marine, 21 décembre 1847, f° 266.

¹²² AML°, DD, Travaux publics, voirie, requête de la communauté de ville.

¹²³ ADIV, C 638. « *Mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau* », 15 décembre 1763.

b) *Le financement par les États de Bretagne et la communauté de ville.*

La communauté de ville, puissamment aidée par les États de Bretagne, se substitue donc à la défaillance ducale. Il faut lui reconnaître une efficacité certaine qui permet, au cours du XVIII^e siècle, une transformation complète du paysage portuaire et son adaptation à la fonction imaginée par l'armement et le négoce landernéen. Mais son intérêt pour les équipements portuaires et son engagement financier sont assez tardifs. Elle n'intervient en effet qu'à la fin des années 1720, en s'engageant la première dans le financement des travaux. Les crédits sont pris sur les revenus des octrois, dont le doublement est renouvelé en 1735¹²⁴. Elle consacre un minimum de 53 000 l., entre 1727 et 1783¹²⁵. L'essentiel de l'effort local se produit sur une trentaine d'années, jusqu'au début de la guerre de Sept ans. En 1756, le renouvellement des octrois est accordé pour 15 ans et leur produit est notamment affecté à la « *continuation des quays* », ce qui est confirmé en 1772 (pour 12 ans) et en 1783 (pour 9 ans)¹²⁶.

Fig.2-VII. Le financement des travaux portuaires par les États de Bretagne (en livres).

ANNEE	MONTANT
1740	10 000
1750	10 000
1754	10 000
1758	10 000
1760	6 000
1762	2 000
1766	3 000
1768	3 000
1770	3 000
1774	3 000
TOTAL	63 000

Source : ADIV, série C.

Ses moyens étant limités, la communauté fait appel États de Bretagne qui prennent le relais surtout après 1750. Ils s'engagent beaucoup dans la modernisation des équipements portuaires de la province : « *c'est surtout dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle et en particulier de 1750 à 1770, que les travaux dans les ports bretons ont été menés avec la plus grande activité [...] La charge en retomba surtout sur les États de Bretagne [...] qui y*

¹²⁴ Arrêt du Conseil du Roi du 24 mai 1735.

¹²⁵ ADIV, C 840. Mais un certain nombre d'années de comptes du miseur manquent.

¹²⁶ Ibid., 1 F 839, Fonds La Borderie.

consacrèrent des sommes considérables »¹²⁷. Ils affectent, en 1740, un premier crédit de 10 000 l.¹²⁸ à la communauté de ville de Landerneau, qui obtient la même somme en 1750, « *pour aider à finir leur quay qui est déjà bien avancé* »¹²⁹. Entre 1740 et 1774, les États de Bretagne consacrent au moins 63 000 l. aux travaux portuaires landernéens¹³⁰. Ce serait le 7^e port breton, après Nantes, Vannes, Saint-Brieuc, Le Croisic, Saint-Malo et Morlaix, dans l'attribution de financement par les États¹³¹. Après 1760, à cause de difficultés financières, les crédits accordés par la province, qui portaient précédemment sur des enveloppes de 10 000 l., sont attribués de façon plus restreinte, par tranches de 2 à 3 000 l., ce qui ne permet pas l'achèvement des travaux. (Figure 2-VII). L'intérêt des deux institutions ne se dément pas sur la longue durée. Près de 120 000 l., au minimum, ont été investis dans l'amélioration de l'outil portuaire. Ces crédits peuvent être comparés aux 150 000 l. investies, entre 1738 à 1781, à Bayonne, port de moyenne importance, à l'activité sensiblement supérieure à celle de Landerneau, pour édifier 540 mètres de quais, le long de l'Adour¹³².

C) UN PORT D'ENTREPÔT.

Au confluent de circuits commerciaux et dans son rôle d'approvisionnement de la Marine, Landerneau exerce la fonction d'entrepôt. En se dotant de vastes plateformes sur les quais et de nombreux entrepôts et magasins, le négoce landernéen en a les moyens. C'est un avantage considérable dont il dispose ainsi, car « *la place sur terre est essentielle pour l'établissement et le développement de la ville portuaire maritime* »¹³³.

1) La fonction d'entrepôt

C'est une question essentielle pour qualifier le niveau atteint par le port de l'Elorn. L'importance de la capacité à entreposer détermine l'autonomie d'un port dans la chaîne du commerce maritime :

« Cette fonction nait d'une rupture de charge dans le circuit commercial. L'entrepôt peut n'être qu'une zone de stockage, de transit, entre deux phases d'un transport plurimodal. On peut l'observer dans les petits ports et havres

¹²⁷ Henri SEE, « Note sur les travaux dans les ports bretons au XVIII^e siècle », AB, T XL, 1932-1933, p. 419.

¹²⁸ *Idem*, C 1179.

¹²⁹ ADIV, C 2684, procès-verbal de la tenue des États, 6 octobre 1749.

¹³⁰ AML°, DD, correspondances avec l'intendant de Bretagne.

¹³¹ Alain LOZAC'H, *Ports de Bretagne atlantique. De Brest à Bourgneuf-en-Retz*, Spézet, Coop Breizh, 2008, p. 22.

¹³² Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes...*, op. cit., p. 52.

¹³³ *Idem.*, p. 35.

intégrés dans les circuits du petit cabotage. [...] A une échelle supérieure, l'entrepôt est associé au commerce de gros. Ce n'est pas uniquement une zone de transit, mais un site de regroupement de marchandises afin de constituer la cargaison d'export [...]. La fonction d'entrepôt [...] reflète la dimension et de l'avant-pays maritime et de l'arrière-pays »¹³⁴.

a) *L'insuffisance des entrepôts brestois.*

Les marchandises entreposées à Landerneau sont surtout destinées à Brest. L'exiguïté et les encombrements du port de Brest sont légendaires. L'intendant de marine déplore, en 1757, « *l'insuffisance de nos magasins pour loger toutes les denrées venues par les derniers convois ; tous les greniers même ceux du bagne sont pleins ; j'ai eu recours à Trébéron et à des vaisseaux dans le port* »¹³⁵. Il confirme l'année suivante : « *Je ne trouve même pas la quantité de magasins dont j'ai besoin depuis l'arrivée de la flotte de Bordeaux. Il en faudra encore d'augmentation pour les denrées qui sont attendues de la flotte danoise* »¹³⁶, avec du bois. Il semble clair que pour Landerneau, Brest joue bien le rôle d'avant-pays.

b) *L'entreposage à Landerneau*

Landerneau, petit port, qu'il est plus juste de qualifier de port secondaire, exerce bien la fonction d'entrepôt, habituellement réservée aux grands ports du commerce transocéanique. En effet, s'il est dans une certaine mesure un port de service pour Brest, cela n'est pas exclusif. Le port de Landerneau détient une large part d'autonomie, dès lors que les négociants, grâce à leurs magasins et entrepôts, sont en position de spéculer sur la valeur de leurs marchandises, mais surtout de se positionner en fournisseurs efficaces.

Landerneau reçoit les mêmes marchandises que Brest. Des navires chargés de « *naval stores* », en provenance de Bayonne, de Bilbao et du sud du pays de Galles, arrivent directement au port, avant que les négociants n'envoient ces marchandises à Brest. En juillet 1751, la *Marie-Anne*, 30 tx, venant de Bayonne, débarque du brai, de la résine et du goudron¹³⁷. La Marine achète à Landerneau des avirons venus d'Espagne par mer en 1759¹³⁸, du brai et du

¹³⁴ Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales...*, op. cit., p. 191.

¹³⁵ SHD Brest, 1 E 531, f°320, 23 mai 1757. L'île de Trébéron est située dans la rade de Brest, au large de Roscanvel.

¹³⁶ Ibid., 1 E 532, f°94.

¹³⁷ Ibid., 2 P 7-143, f° 135.

¹³⁸ Ibid., 1 E 157, f°s 103 et 291.

chanvre en 1762¹³⁹. D'autres fournitures arrivent par la route. Ce sont d'abord des quantités importantes de bois pour la construction navale et le chauffage. En 1772, le maire de Landerneau insiste sur la nécessité de travaux urgents, quai de Cornouaille, « *pour réparer les crevasses et obvier aux dégradations qu'occasionne le passage continuel de voitures destinées aux transports des bois de construction et autres effets pour le service du roi à Brest* »¹⁴⁰. En 1756, l'intendant de marine fait savoir que « *50 qx de poudre sont arrivés sans encombre de Landerneau par la route* »¹⁴¹. Les entrepôts des négociants landernéens et les larges terre-pleins aménagés sur les quais peuvent accueillir ces fournitures, qui sont stockées dans l'attente de spéculations. Comme aiment à le répéter les négociants landernéens, leur ville sert pour Brest d'entrepôt où, en cas de besoin l'arsenal peut se fournir : « *On a trouvé du brai sec à Landerneau pour le Tonnant* », écrit l'intendant de marine, le 20 février 1756¹⁴².

En 1790, le négociant brestois Gannal offre de meilleurs prix que ses concurrents pour la fourniture de la petite clouterie. Il ne parvient cependant pas à évincer le Landernéen Bazin, qui a su entreposer et dispose en permanence des marchandises demandées :

*« Le marché du S. Gannal, comparé à celui du S. Bazin fournisseur actuel n'a paru mériter aucune préférence. L'avantage du bénéfice qu'il présente disparaît bientôt [...]. Il est évident que du délai de 4 mois qu'il exige pour satisfaire aux demandes du Port, il résulterait nécessairement des incertitudes et des retards dans les opérations : inconvénients qu'on n'a point à craindre avec le S. Bazin, qui **étant toujours approvisionné** de manière à fournir au moment du besoin, est en état de satisfaire même dans les mouvements imprévus »*¹⁴³.

On ne peut mieux mettre en évidence l'intérêt du système d'entreposage landernéen et des relations directes que le négoce local a su nouer avec des fournisseurs éloignés, ce qui le met en état de répondre dans les meilleures conditions aux demandes de la Marine Royale. Connaissant son état d'impréparation, le négoce local prend la précaution d'entreposer les fournitures indispensables, propres à des spéculations fructueuses en temps de guerre.

Lorsque des conflits surgissent, la voie de terre est préférée à la mer et les marchandises viennent de préférence par la route. En 1759, l'intendant de marine à Brest écrit à propos d'un transport de chanvre : « *Suivant les éclaircissements que j'ai pu prendre ici, le prix de la*

¹³⁹ Ibid., 1 E 531, f^os 106, 120, 139, 141.

¹⁴⁰ ADIV, C 4905.

¹⁴¹ SHD Brest, 1 E 530, f^o 347, 4 août 1756.

¹⁴² Ibid., 1 E 530, f^o 137.

¹⁴³ Ibid., Conseil de Marine 3 A 8, 3 juillet 1790.

*voiture de Lannion à Landerneau n'excéderait pas 3 l. par quintal ; j'observe que le fret par mer revient à environ 30s. »*¹⁴⁴. L'année suivante, des salaisons danoises pour la Marine sont stockées à Morlaix. Pour éviter un loyer onéreux, « *il vaut mieux les faire venir par terre à Landerneau d'où elles descendront par la rivière plutôt que par mer* »¹⁴⁵. Le port de l'Elorn joue bien, comme l'indiquent souvent ses édiles, un rôle essentiel pour la Marine. Ce rôle se confirme sous le Consulat où face aux difficultés du transport maritime, la voie terrestre est privilégiée. En l'an VIII, à l'occasion du premier Conseil d'administration de la Marine, que préside le tout nouveau préfet maritime de Brest, Joseph Caffarelli, il fait décider que « *tous les attelages seront dirigés sur Morlaix d'où ils transporteront à Landerneau les approvisionnements qui y sont entreposés, des gabarres et autres petits bâtiments seront destinés à les aller prendre dans ce dernier port pour les amener à Brest* »¹⁴⁶.

L'arrière-pays landernéen apporte ses productions rassemblées pour constituer les cargaisons des navires, tandis que les marchandises importées sont stockées avant d'être distribuées dans un assez large périmètre, en ce qui concerne le vin, par exemple. Cette fonction d'entrepôt est renforcée par l'embarquement dans les navires de marchandises qui ne sont pas produites dans la région, et en particuliers des toiles (bretagnes, vitré, olonnes...). Ces provenances éloignées témoignent d'une capacité à drainer des marchandises les plus diversifiées, ce qui suppose l'existence de réseaux de commercialisation, qu'il est malheureusement extrêmement difficile de mettre à jour, faute de sources.

2) Le stockage sur les quais.

Le trafic du port de Landerneau au service de Brest paraît considérable. Les lettres et mémoires des édiles ou des négociants landernéens y font allusion tout au long du XVIII^e siècle. L'inadaptation du port de Brest au trafic commercial est une constante, qui n'a trouvé de solution qu'à partir de la construction d'un port de commerce dans l'anse de Porstrein, sous le Second Empire : « *Il y régnait un tel encombrement et un tel désordre que les maîtres de navires se plaignaient constamment de ne pouvoir charger ni décharger leurs navires* »¹⁴⁷. En

¹⁴⁴ Ibid., 1 E 531, f°57.

¹⁴⁵ Ibid., 1 E 158, f° 74, 19 janvier 1760.

¹⁴⁶ Ibid., Conseil d'Administration de la marine, 3 A 12, 29 thermidor an VIII (17 août 1800).

¹⁴⁷ Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon sous l'Ancien Régime », BSAF, T CIV, 1976, p. 179.

1837 encore, le conseil municipal de Brest s'en émeut : « *Les navires sont très souvent obligés d'attendre pour leur déchargement pendant dix ou douze jours leur tour à quai* »¹⁴⁸.

En 1775, le maire de Landerneau Cosson s'adresse aux États de Bretagne, afin d'obtenir un nouveau financement pour les travaux d'aménagement portuaire :

*« Le port de Landerneau est d'une très grande utilité pour le bien du service de Sa Majesté dans le port de Brest ; il est l'entrepôt d'une infinité d'effets et denrées pour les magasins du Roi [...]. Des quantités étonnantes de bois de construction pour le port de Brest, [...] se déposent sur les quais [...] tous les étés chaque année, d'où les gabarres de sa Majesté viennent les prendre »*¹⁴⁹.

En octobre 1783, afin de justifier l'installation de réverbères sur les quais, le subdélégué Le Gal de la Lande saisit à son tour l'intendant des dangers causés par leur encombrement :

*« L'établissement des chantiers de bois et de planches, les entassements de différens matériaux que nécessitent la lenteur des embarquemens et débarquemens en occupent la plus grande partie et obligent souvent à suivre le bord des quais »*¹⁵⁰.

3) Les magasins.

a) Les magasins et entrepôts des négociants.

A plusieurs reprises, les correspondances de la Marine font état de marchandises stockées par les Landernéens. Le négociant Le Drezen propose à l'intendant de marine, en 1756, « *75 à 80 milliers de fer d'Espagne, plat et quarré, qu'il a en magasin* »¹⁵¹. En 1762, l'intendant achète du brai aux négociants de Landerneau « *qui en ont en magasin* »¹⁵². Les toiles, « *susceptibles de la moindre humidité* », sont sans doute entreposées, comme à Morlaix, « *dans des magasins planchés et boisés avec la plus grande précaution* »¹⁵³, contre l'humidité et la saleté. Ces magasins servent aussi au stockage de fournitures navales, de vin, de charbon, de sel, de marchandises issues des prises... Ainsi, le 28 prairial an V (16 juin 1797), la veuve Lavau adresse une réclamation à la Marine :

¹⁴⁸ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie ...*, op. cit., T I, page 281.

¹⁴⁹ AML°, DD, requête du Maire Cosson, 3 janvier 1775.

¹⁵⁰ ADIV, C 634, lettre du subdélégué à l'intendant, 5 novembre 1783.

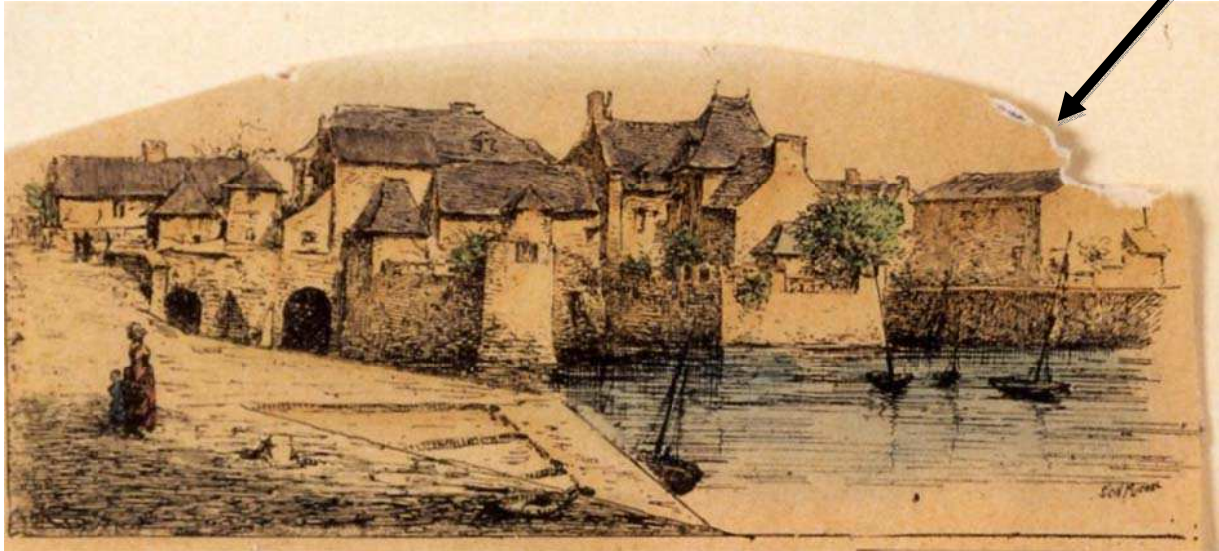
¹⁵¹ SHD, Brest, 1 E 530, f° 250, 31 mai 1756.

¹⁵² Ibid., 1 E 162, f° 28.

¹⁵³ ADIV, C 1535, Requête des négociants de Morlaix à Monseigneur le contrôleur général des finances, 27 septembre 1782.

« La chapelle St-Jean¹⁵⁴ [...] dont je suis propriétaire a servi de magasin [...] pendant l'espace de treize mois et demi pour renfermer les voiles et autres effets provenant des prises mouillées dans la rivière de Landerneau. Le prix de mon loyer n'ayant pas été réglé, je vous prie de le faire fixer au plutôt [...], cette chapelle est ordinairement louée à raison de quinze livres par mois »¹⁵⁵.

Illustr. 2-II.- L'ancien hôpital, premier magasin de Barthélemy Kerroz¹⁵⁶.



Source : collection particulière, milieu XIX^e siècle.

Beaucoup de négociants aménagent des magasins dans leur immeuble d'habitation ou dans des bâtiments voisins, comme dans les autres ports : « la particularité portuaire réside dans une occupation majeure du rez-de-chaussée par des celliers souvent à-demi enterrés »¹⁵⁷. Barthélemy Kerroz, en 1758, pour quatre ans¹⁵⁸ et en 1762 pour 6 ans¹⁵⁹, puis Julienne Daniel, en 1773 et 1779¹⁶⁰, louent le rez-de-chaussée de l'ancien hôpital, au début du quai de Cornouaille, pour servir de cellier (Illustr. 2-II). En 1770, Barthélemy Kerroz achète l'hôtel Duthoya, à l'angle des rues de la Rive et du Commerce¹⁶¹. Il aménage au rez-de-chaussée un magasin, qui devient le centre de son commerce. Sous la Révolution, il est locataire d'un magasin appartenant à la veuve Kerroz de Brest, qui pourrait être sa belle-sœur. Il en possède deux autres, rue de la Rive, ainsi qu'un quatrième quai Saint-Houardon¹⁶².

¹⁵⁴ En aval de Landerneau, sur la commune de Plougastel-Daoulas.

¹⁵⁵ SHD, Brest, 3 A 98, Conseil de Marine, 2^e journée complémentaire an V, pièce 84.

¹⁵⁶ L'ancien Hôpital est le grand bâtiment situé complètement à droite sur le document (indiqué par la flèche).

¹⁵⁷ Julien DANIELO, « Les ports d'Auray et de Vannes aux XVII^e et XVIII^e siècles ... », *op. cit.*, p. 284.

¹⁵⁸ ADF, 19 C 1/125.

¹⁵⁹ *Ibid.*, 4 E 93/2.

¹⁶⁰ *Ibid.*, 4 E 93 7 et 4 E 93 11.

¹⁶¹ Voir chapitre 4.

¹⁶² AML°, G 497, Rôles de contribution foncière.

Au XIX^e siècle, Joseph Goury loue également à cette fin aux Mazurié la maison du 20, quai Saint-Houardon, située immédiatement à l'est de leur hôtel¹⁶³, tandis que ce dernier édifice dispose de larges caves voutées, ce qui est le cas de beaucoup de maisons négociantes landerneennes. Des entrepôts sont également édifiés aux abords immédiats du port, notamment pour abriter les pondéreux, comme le bois.

b) *Le magasin des vivres de la Marine aux Récollets.*

Landerneau accueille aussi des entrepôts et des magasins pour la Marine, car déclare le comte d'Hector, commandant de la Marine dans ce port, en 1781, « *Brest n'étant point un port de commerce, les négociants n'y possèdent pas de magasins, la marine royale ne leur en fournit que lorsque les circonstances le permettent* »¹⁶⁴.

Un entrepôt pour « *les vivres de terre* », le seul à Landerneau, est aménagé dans des locaux disponibles du couvent des Récollets, sur la rive gauche, à la sortie du port. Il est placé sous la surveillance d'un garde-magasin. Au plus tard à partir de 1761, cette fonction est assurée par le négociant Legris-Duval, dont les appointements figurent sur les rôles de capitation¹⁶⁵. Il l'exerce toujours à l'issue de la guerre de sept Ans, lorsqu'en 1763 sont vendues les réserves de la Marine¹⁶⁶. Le site présente plusieurs avantages. Situé en aval de Landerneau, il est plus facilement accessible aux faibles coefficients de marée et permet d'éviter les derniers méandres de l'Elorn, qui rendent plus difficile la navigation. Une cale y a été aménagée. En 1782, les réparations du chemin reliant la ville au couvent sont estimées à 2 400 livres. C'est bien la preuve de l'importance du trafic et de l'intérêt que le négoce landerneen peut en tirer.

Il est vraisemblable que ce magasin n'est pas permanent et qu'il est surtout activé pendant les conflits. En effet, à l'issue de la guerre de Sept ans, le reste des grains qui y sont stockés : 30 sacs de « *blé méteil* » et 16 sacs de seigle, est vendu aux enchères sur le marché de la ville et adjugé au cabaretier Léonard, pour la somme de 363 livres 7 sols 11 deniers. En outre, un inventaire est dressé, sous la direction de Bigot de Saint-Simon, commissaire des guerres au département de Brest, « *des effets reçus de la marine pour le service du munitinaire qui existaient dans les magasins de Landerneau, et dont la remise doit s'en faire dans*

¹⁶³ Ibid., dossier Mazurié, p. 45.

¹⁶⁴ Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Léon (1691-1792) »... *op. cit.*, p. 151.

¹⁶⁵ AML°, CC, rôles de capitation, 1744/1747-1750/1753-1754.

¹⁶⁶ ADIV, C 1161, procès-verbal de la vente de blé-méteil et de seigle, 12 novembre 1763.

les magasins du roy à Brest »¹⁶⁷. Mais sont aussi restitués à la Marine les bordages ayant servi à l'embarquement et au débarquement des blés et « *les cent quatre vingt planches qui ont été employées à servir de soustrait aux matières dans le bas des magasins à cause de l'humidité* »¹⁶⁸. Le magasin de Landerneau est donc fermé à la fin de l'année 1763.

Il en va de même, à l'issue de la guerre d'Indépendance américaine, au cours de laquelle même la chapelle des Récollets a servi à entreposer les vivres. Le subdélégué se plaint, en février 1785, de n'avoir pas été prévenu que « *l'évacuation du magasin de Landerneau sur celui de Brest avoit eu lieu à la fin de mars 1784* »¹⁶⁹. A l'issue du coup d'état du 18 brumaire an VIII, la Marine est réorganisée, ce qui se traduit à Brest par l'arrivée du nouveau Préfet maritime, Joseph Caffarelli, le premier d'une longue série. Il semble que la fonction d'entrepôt reprenne plus tard à Landerneau, au moins de façon occasionnelle. Mais, dès le Consulat, ce rôle est surtout assuré par Quimper : « *devenu, par l'effet des circonstances, l'entrepôt des approvisionnements en tout genre du port de Brest* »¹⁷⁰.

C) LES LIMITES.

En dépit de ses avantages initiaux, le site landerneéen contient en lui-même ses propres limites, tant en ce qui concerne les conditions de navigation ou d'accueil au port — malgré les améliorations successives — que les conditions économiques.

1) Des problèmes de navigation et de capacités d'accueil portuaire.

Plusieurs caractéristiques handicapent le port de Landerneau. Situé en fond d'estuaire, il est tributaire de la marée et n'est donc accessible que quelques heures par jour. L'estuaire, orienté au sud-sud-ouest, est étroit et sinueux, ce qui rend la montée jusqu'à Landerneau longue et délicate, particulièrement lorsque les vents sont à l'est, tandis que la descente est difficile par vents d'ouest. Le port est éloigné de la mer. Il faut de deux à trois heures de navigation à la voile, dans des conditions favorables, pour atteindre Brest. L'accès à la haute mer, à la sortie du goulet, exige le même temps, si la marée est favorable — le passage étant

¹⁶⁷ Ibid., lettre de Bigot de Saint-Simon à l'Intendant de Bretagne, 2 décembre 1763.

¹⁶⁸ Ibid., *Procès-verbal inventaire des effets et ustencilles appartenant au roy existants dans les magasins de Landerneau*, 1^{er} décembre 1763.

¹⁶⁹ Ibid., C 640, Landerneau, travaux, 1776-1790, lettre à l'intendant 7 février 1785.

¹⁷⁰ Ibid., 9 thermidor an IX (28 juillet 1801).

pratiquement impossible par courant contraire — et si les vents dominants d’ouest ne soufflent pas trop fort. Ce handicap contraint régulièrement les navires marchands, comme ceux de la Marine Royale, à patienter, parfois longtemps, dans l’attente de conditions favorables. Tout en vantant les mérites de leur port en 1776, les négociants landerneens ne peuvent éviter de soulever ces obstacles : « *les vents changent, le navire reste des mois entiers au compte des negotiants sans pouvoir sortir du port, le retardement d’un jour, d’une maree cause des prejudices qu’on ne sauroit apprecier, dans la navigation, tous les instants sont precieux* »¹⁷¹. L’insuffisance du balisage de l’Elorn déjà évoquée, pose également des difficultés, aussi bien techniques que financières, pour les navires qui fréquentent Landerneau¹⁷². En tout état de cause, l’accroissement sensible de la taille des navires, qui ne peuvent accéder à Landerneau en raison de leur tirant d’eau, relègue progressivement le port au trafic de petit cabotage. Le négoce maritime qui a fait la richesse de la ville n’y a plus d’avenir. Mais en s’orientant vers l’industrie, le principal groupe marchand landerneen, qui aurait pu porter ses investissements sur l’armement maritime, a en quelque sorte anticipé ce handicap irrémédiable.

2) Un marché réduit.

Landerneau elle-même, est une petite ville de 3 500 habitants à la fin du xvii^e siècle. Sa démographie reste stable au xviii^e siècle, principalement en raison des épidémies récurrentes. Le potentiel humain n’augmente donc pas, ce qui est préjudiciable à la croissance économique de la ville. Comme pour la plupart des ports de commerce bretons du xviii^e siècle, à l’exception notable de Nantes et, dans une bien moindre mesure, de Redon ou Saint-Malo, le fleuve n’est pas navigable en amont du port et ne peut donc desservir son arrière-pays par la voie d’eau. Le territoire de rayonnement commercial de Landerneau est donc réduit. Il ne dispose en outre que de capacités de production et de consommation limitées. Landerneau n’a pas dans sa zone d’influence un marché étendu lui permettant de générer un grand flux d’importations. Jusqu’à la fin du xvii^e siècle, la plus grande ville proche est Morlaix, qui compte 12 000 habitants, mais c’est aussi un port de mer abritant une forte communauté de négociants, capable de desservir son propre environnement. L’implantation définitive de la Marine à Brest à la fin du siècle, qui ouvre un marché considérable, vient bouleverser ces

¹⁷¹ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f° 36, Requête des négociants, pour le droit de commercer avec les Antilles et d’entreposer du papier, 19 avril 1776.

¹⁷² ADIV, C 638. « *Mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau* », 15 décembre 1763. ANNEXE XIX.

conditions. Mais les besoins de la Marine et de l'arsenal sont fluctuants. La « chance brestoïse » n'ouvre pas aux grands trafics transocéaniques et elle s'estompe au XIX^e siècle.

3) Des équipements surdimensionnés ?

Comme ailleurs, on a beaucoup compté à Landerneau sur les aménagements portuaires pour développer le trafic. Telle est l'antienne qui se répète dans les demandes de financement présentées par la communauté de ville. S'il est nécessaire que l'équipement portuaire soit aménagé pour permettre l'exercice des activités de transport maritime, c'est loin d'être une condition suffisante pour développer ou créer un trafic si les marchés n'existent pas. La même constatation a été faite pour Morlaix et les ports du Trégor, où *« les rêves des communautés de ville et de leurs élites se heurtent à la réalité économique. Leur capacité à établir des stratégies de développement est vouée à l'échec, car celles-ci sont uniquement basées sur des équipements censés [...] être une réponse globale à des problèmes complexes »*¹⁷³.

En outre, les délais d'exécution des travaux sont si longs qu'à la livraison des nouveaux équipements, les conditions qui les avaient fait solliciter sont dépassées depuis longtemps. Ils ne peuvent donc produire les effets attendus. Comme pour les ports trégorois, dont Morlaix, *« les réalisations restent insuffisantes, car les aménagements ne répondent finalement pas aux questions posées par les évolutions économiques [...] . La corrélation entre travaux réalisés et évolution des trafics n'apparaît pas évidente »*¹⁷⁴.

Les moyens considérables investis pour accroître les capacités portuaires auraient peut-être été mieux employés dans la recherche de débouchés, la constitution de nouveaux réseaux. Mais les conditions de l'époque ne le permettaient sans doute pas. Il faut cependant noter qu'à Landerneau, plusieurs négociants ont mis en œuvre ce type de stratégies, ce qui s'est traduit par des résultats positifs pour l'activité.

Jean-François Brousmiche l'a déjà compris au début du XIX^e siècle. Cela le conduit à jeter un regard critique sur les projets portuaires landernéens : *« A quoi cependant aboutiront*

¹⁷³ Olivier LEVASSEUR, « Les aménagements portuaires du XVIII^e comme réponse aux évolutions économiques : les raisons de l'échec du Trégor », dans Anne-Lise PIETRY-LEVY, John BARZMAN et Éric BARRE (dir.), *Environnements portuaires – Port environments*, Rouen Le Havre, Publications de l'Université de Rouen, 2014 », *op. cit.*, p. 137.

¹⁷⁴ *Idem*, p. 131.

*les dépenses que l'on va faire à Landerneau ? Il est certain qu'elles n'y conduiront pas un navire de plus, qu'elles n'activeront en rien les relations commerciales de cette ville »*¹⁷⁵. Les faits lui donnent raison, puisque l'ouverture du chenal en 1847, supposé faciliter l'accès au port, tout comme l'extension des quais, n'a eu aucune incidence sur le trafic portuaire, qui est resté inférieur à celui de la période précédente¹⁷⁶. On peut comprendre que la réalisation d'équipements, parfois inutiles, puisse revêtir un aspect flatteur et rassurant pour des édiles auxquels elle permet de faire étalage de leurs ambitions. Mais au milieu du XIX^e siècle, Landerneau a perdu les marchés extérieurs qui ont fait sa prospérité au siècle précédent.

Conclusion

Implanté sur un site de carrefour des voies terrestres et maritime, protégé par les défenses de Brest et bientôt doté d'un équipement portuaire et des capacités d'entrepôt qui manquent au port militaire voisin, le port de Landerneau est doté des conditions matérielles favorables à son développement. Les efforts financiers conjugués de la communauté de ville et des États de Bretagne en font un équipement portuaire de grande qualité pour le XVIII^e siècle, lui permettant de gérer ses trafics et de jouer un rôle d'entrepôt pour Brest. Mais les difficultés d'accès, la dimension réduite de son arrière-pays et l'évolution du transport maritime à partir du second XIX^e siècle limitent ses perspectives d'avenir, malgré les travaux d'améliorations entrepris trop tard. Il aura fallu trouver au préalable le personnel navigant capable de mener les navires et d'assurer les trafics.

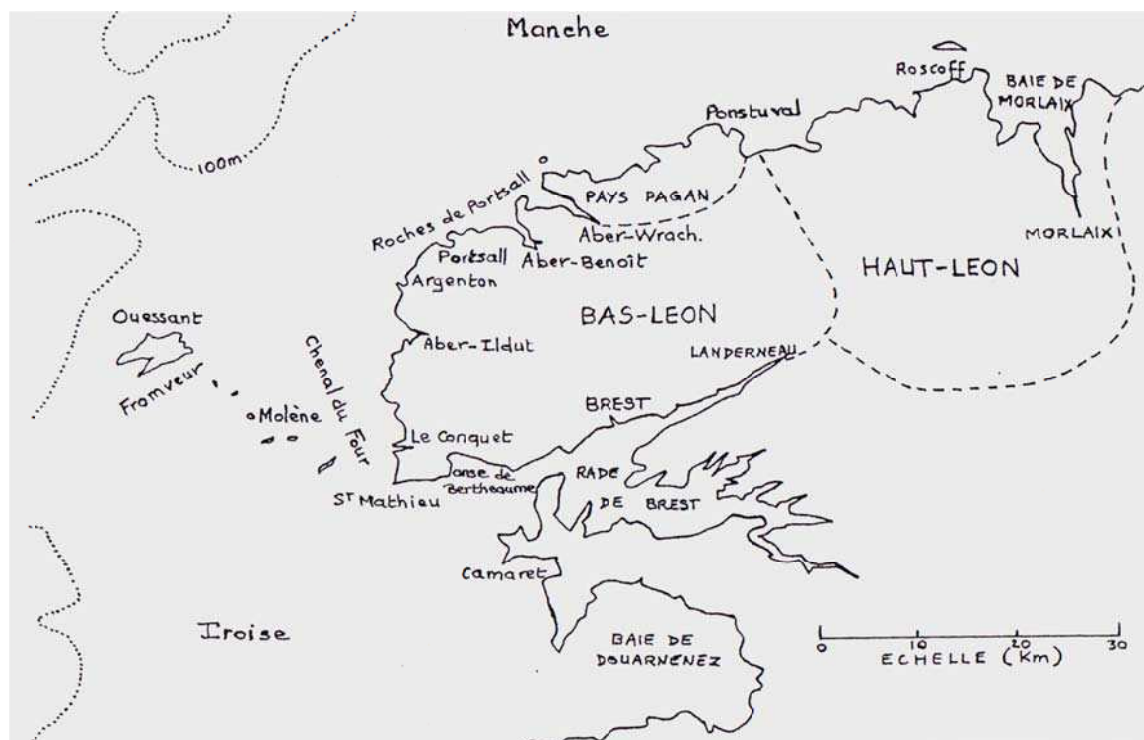
¹⁷⁵ Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère...*, op. cit., p. 75.

¹⁷⁶ ADF, 6 M 979 et 4 S 139.

CHAPITRE 3 : LES CONDITIONS NAUTIQUES : NAVIRES, ÉQUIPAGES ET MAÎTRES DE BARQUE.

Le négoce landernéen trouve dans l'Iroise¹ (Figure 3-I) les navires et les marins dont il a besoin. Les maîtres de barques, attirés par des commandements, des trafics établis et donc des rémunérations, entraînent à leur suite les matelots. Ces équipages régis par une réglementation précise et contraignante, se trouvent intégrés par les ordonnances de Colbert dans le dispositif militaire de l'État. Les types de navires en service à Landerneau sont très inspirés par les avancées techniques de l'Iroise. Leur navigation, qui s'exerce pour l'essentiel dans les eaux difficiles du Golfe de Gascogne, n'est pas dépourvue de risques et de dangers.

Fig. 3-I. Carte du bas-Léon et de l'Iroise



D'après Jean-Luc Tanguy, *Négociants-armateurs du Bas-Léon...*, op. cit., p. 14.

I) LE DROIT DES GENS DE MER.

La fin du XVII^e siècle se traduit par la mise en place d'un statut réglementaire régissant la vie des marins, mais leur accordant aussi une protection.

¹ Le terme Iroise est employé dans le présent ouvrage pour désigner la partie de la côte nord-ouest de la Bretagne comprise entre Porsall et St-Mathieu, en y incluant l'archipel de Molène et l'île d'Ouessant.

A) LES ORDONNANCES DE COLBERT.

Un ensemble d'ordonnances prises par Colbert et ses successeurs, surtout de 1668 à 1691, régissent le monde maritime de façon précise et assez intelligemment conçue. Elles mettent en place successivement les classes de marins, les procédures d'indemnisation des Invalides, les amirautés et leurs quartiers maritimes.

1) Le système des classes.

L'inscription maritime se met en place par étapes. L'ordonnance du 26 septembre 1668, décrète l'enrôlement et le recensement des gens de mer pour fournir des marins en nombre suffisant à la Marine Royale. L'année suivante, le 4 septembre 1669, les inscrits maritimes sont répartis par évêché. Le système des classes lui-même, est institué le 13 juillet 1670. Il crée « *un service par roulement sur les vaisseaux du roi, avec peine de mort ou galère pour les déserteurs* »². En Bretagne, à partir de l'édit de 1671, suite à des troubles³ et à cause de leur grand nombre, les marins sont répartis en 4 classes, servant chacune un an, à tour de rôle, sauf en temps de guerre. Le principe est que « *en période de service [...] les hommes de la classe astreints cette année-là ne peuvent s'embarquer sur les navires de commerce ou les bâtiments de pêche* »⁴. Le système suscite partout des réactions hostiles, sauf en Bretagne grâce aux avantages accordés : « *exemption du logement des soldats, de la milice garde-côte, de la corvée des grands chemins et des charges de collecteurs d'impôts, suspension des procès pendant le temps du service* »⁵. En outre, « *la perspective de toucher une demi-solde en cas de non-emploi sur la flotte royale assure le succès du système* »⁶. La décision de verser les soldes au domicile, prise en 1672, garantit l'assentiment des familles.

En conséquence, tout maître de barque ou capitaine est tenu de tenir à jour le rôle de son équipage, avec quelques renseignements sommaires d'état-civil et une brève description de chaque membre de l'équipage. Le maître a l'obligation, avant toute campagne, de déposer ce rôle, établi en quatre exemplaires, au bureau des classes de la Marine de son quartier et donc à

² Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, PUB, 1997, p. 129.

³ Jérôme SUBLIME, *Les commissaires des classes de la marine en France (XVII^e-XVIII^e)*, thèse de doctorat dactyl., Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 37.

⁴ Lionel LE ROUX, *Deux paroisses et la mer, Porspoder et Landunvez au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1998, p. 105.

⁵ Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage...*, op. cit., p. 237.

⁶ Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes...*, op. cit., p. 129.

Brest pour ce qui concerne Landerneau⁷. Un exemplaire, le « *rôle de bureau* », est conservé au bureau des classes. Un autre est transmis à l'Amirauté, le troisième est destiné au trésorier de la caisse des Invalides et le dernier, le « *rôle de bord* », reste en possession du maître, qui est tenu de le présenter à chaque escale, où il déclare la composition de son équipage, le dernier port fréquenté, le contenu de sa cargaison et sa destination⁸. Ce rôle, remis en fin de campagne au bureau des classes, est archivé. Il présente un très grand intérêt car il donne avec précision l'identité des marins présents à bord. Il permet aussi de suivre très précisément les différentes escales faites par les navires et les marchandises transportées.

Une annexe de l'Amirauté existe à Landerneau, tenue au milieu du XVIII^e siècle par le négociant Villard, auquel succède son fils en 1761⁹. Pourtant, les rôles sont souvent visés à Brest, car « *ces démarches administratives au départ et à l'arrivée, notamment pour la navigation au cabotage, consomment du temps et ont un coût* »¹⁰. C'est un moyen de gagner du temps sur le délai autorisé pour une campagne. Beaucoup de maîtres se présentent à l'arrivée comme venant de Brest, où le rôle a été visé, bien que leur cargaison ait été chargée à Landerneau. Les statistiques des ports de destination sous-estiment donc la provenance landerneenne des marchandises. On peut comprendre la lassitude des maîtres de barques, face à la pesanteur des démarches administratives. Leur propension à s'en exonérer complique l'étude des escales. Or l'intérêt de l'administration est à la fois de contrôler l'emploi des marins et de faire rentrer les droits dans la caisse des Invalides, qui sont calculés sur le temps réel de navigation. Les trafics l'intéressent peu. Ce n'est que dans le port de destination – et le cas n'est pas rare à Bilbao – que l'origine réelle du navire est mentionnée.

Après des débuts hésitants, le système des classes fonctionne tout au long du XVIII^e siècle. Suspendu pendant la phase libérale du début de la Révolution, il est vite rétabli à cause de l'intérêt qu'il représente pour l'État. Une loi du 13 août 1793 confie à la Marine Nationale « *la gestion des gens de mer, des navires et des ports* »¹¹. La loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), maintient le système, désormais dénommé « *Inscription maritime* », qui en

⁷ Voir Annexe V.

⁸ Florence STEPHAN-BIDEAU, *Le trafic maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet...*, *op. cit.*, p. 1.

⁹ SHD, Brest, 1 E 161, f° 81, 15 juillet 1761. Mais curieusement, Jérôme SUBLIME, dans sa thèse : *Les commissaires des classes de la marine ...*, *op. cit.*, n'y fait pas allusion, alors qu'il recense l'ensemble des personnels des bureaux des classes.

¹⁰ Gérard LE BOUEDEC, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle...*, *op. cit.*, p. 387.

¹¹ Alain BERBOUCHE, « Le fonctionnement des amirautés bretonnes au XVIII^e siècle, Introduction », dans Gérard LE BOUEDEC, *L'Amirauté en Bretagne...*, *op. cit.*, p. 389.

conserve les grands principes : les marins de toutes les marines deviennent inscrits maritimes et sont dans l'obligation de servir dans la Marine de guerre ou dans les arsenaux.

2) La caisse des Invalides.

L'innovation la plus importante au plan social, est la création de la Caisse des Invalides de la Marine, par l'Édit de Nancy le 22 septembre 1673. D'abord réservée aux invalides de la Marine, elle est étendue aux corsaires en 1703 et au commerce en 1709¹². Alimentée par une retenue de 2% sur les soldes des marins au commerce, à la pêche et à la course, elle est chargée d'attribuer des pensions aux invalides puis à leurs veuves. Intervenant en complément au système des classes, elle rend en fait indissoluble le lien entre les populations maritimes et la Marine d'État. Ce dispositif est d'autant plus apprécié que le métier de marin est dangereux.

3) Les Amirautés et les quartiers maritimes.

Richelieu avait établi en 1640 sept sièges d'amirautés en Bretagne, dont celui du Léon à Morlaix. A son décès en 1643 cette organisation est abandonnée¹³. L'idée est relancée par Seignelay, qui reprend, dans l'édit de juin 1691, les sept amirautés, découpées à peu près selon le rivage des évêchés maritimes. Morlaix remplace Lannion pour le siège du Trégor et celui du Léon s'installe à Brest, où siège de la justice maritime depuis 1681¹⁴. L'Amirauté du Léon exerce sa juridiction « *sur le littoral depuis la rivière de Morlaix, [à l'exclusion de la rive gauche du port] jusqu'à l'embouchure de l'Elorn, [...] plus la paroisse de Saint-Thomas à Landerneau* », pourtant située en Cornouaille¹⁵. Les amirautés reçoivent de très larges compétences, qui s'exercent tant au civil qu'au criminel, sur « *la mer territoriale et extra-territoriale, les rivières et le rivage de la mer jusqu'au point où remonte le plus grand flot de mars, les ports et les quais* »¹⁶. Ces termes définissent aujourd'hui encore les limites du domaine public maritime. Responsables de la justice maritime, elles connaissent « *les actes concernant les causes de marine* » et ont en charge à la police des ports et de la navigation, ce qui touche à la construction, l'équipement, la propriété des navires, les affrètements et les assurances maritimes. Elles attribuent les congés de navigation, les commissions pour armer en

¹² Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage...*, op. cit., p. 235.

¹³ Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne »..., op. cit., p. 227.

¹⁴ *Idem*, p. 256 et 261.

¹⁵ *Ibid.*, p. 264.

¹⁶ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Origine et organisation des sièges d'Amirauté établis en Bretagne », *BSAF*, T. XXIX, 1902, p. 249.

course et se chargent du jugement des prises¹⁷. Elles sont enfin chargées du respect des réglementations de la pêche, de l'organisation des gardes-côtes, du sauvetage des navires¹⁸.

Le 30 novembre 1734, une ordonnance organise les quartiers maritimes bretons, à l'intérieur des amirautés : « *l'intendance de Bretagne sera divisée en quatre départements et vingt quartiers situés sur les côtes de la province de Bretagne* ». Le quartier de Brest regroupe 18 paroisses, dont celles de Landerneau, et celles de la presqu'île de Plougastel¹⁹. En 1735, Landerneau est un des 63 ports *obliques*, c'est-à-dire secondaires, bretons²⁰. Son greffe, tenu par le négociant Cosson en 1756²¹, est annexe de celui de Brest. Le bureau des classes de la Marine, dépend lui de la Marine Royale. La première mention du bureau de Landerneau apparaît le 20 juin 1754, sur le rôle de bord du *Coureur*, commandé par Barthélemy Kerroz, sous la signature de Joseph Villart père, « *commis aux classes* »²². Contrairement au greffier de l'Amirauté, il bénéficie d'exemptions et de privilèges : « *cette place exemptait le suppliant de toutes corvées et charges de la ville* »²³. Joseph-Louis Villart, négociant et échevin depuis le mois de janvier 1761, y est nommé, en tant que commis par commission du roi, en juin de la même année, « *en survivance de feu Joseph Villart son père qui l'estoit également* ». En février 1791, la signature de Cosson succède à celle de Villart, récemment décédé²⁴.

Les amirautés sont supprimées par la loi des 9-13 août 1791 et leurs compétences réparties entre plusieurs administrations²⁵, mais pour l'essentiel à l'Inscription maritime, créée par la loi du 3 brumaire an v. Elle fonctionne selon le même modèle²⁶. Pour gérer l'accroissement du nombre d'inscrits maritimes, la réforme de 1809 subdivise les quartiers en syndicats. Celui de Landerneau regroupe sept communes, puis douze à partir de 1846²⁷.

¹⁷ *Idem*, p. 232.

¹⁸ *Ibid.*, p. 249.

¹⁹ Gwennaëlle PRIGENT, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest, Camaret et Le Conquet...*, *op. cit.*, p. 21. Ce sont : Dirinon, Loperhet, Plougastel et Daoulas

²⁰ Olivier LEVASSEUR, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », dans Gérard LE BOUEDEC, *L'Amirauté en Bretagne...*, *op. cit.*, p. 397.

²¹ Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne », *op. cit.*, p. 267.

²² SHD, Brest, 2P7-153, f° 275.

²³ ADIV, C 631, lettre de Joseph Villart, 28 juillet 1778.

²⁴ SHD, Brest, 2P7-158, f° 151.

²⁵ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Origine et organisation des sièges d'Amirauté... », *op. cit.*, p. 254.

²⁶ Virginie BONNEAU, *L'armement maritime brestois sous le Premier Empire...*, *op. cit.*, p. 11.

²⁷ Philippe HENWOOD, « La Bretagne maritime aux XVIII^e et XIX^e siècles », *MSHAB*, T. LVIV, 1987, p. 87-88.

B) LES MARINS.

Grâce à la dynamique de son négoce, Landerneau bénéficie des compétences techniques des marins de l'Iroise, et notamment des maîtres de barque qui sont souvent intéressés dans les opérations commerciales, les cargaisons, ou l'armement des navires. Les marins suivent, très souvent recrutés par leur capitaine dans sa région d'origine ou dans son entourage.

1) L'origine des équipages.

Les terres de l'Iroise n'ont pas reçu les apports de sédiments qui ont enrichi le littoral nord de l'évêché. Elles sont donc moins fertiles et produisent trop peu de denrées agricoles pour en exporter, ce qui contraint les habitants à rechercher d'autres activités. Dans sa réponse à l'enquête sur la pauvreté diligentée par Loménie de Brienne en 1774, le recteur de Landunvez met en avant « *le défaut de terres à cultiver* »²⁸. Son collègue de Porspoder précise : « *Le nombre d'habitants de cette paroisse excédant considérablement la production des fruits, il y a très peu d'hommes occupés au labourage. La situation du lieu les invitent à naviguer, il y en a près de 600 de cette profession* »²⁹. Plusieurs facteurs conduisent la population masculine à embrasser les métiers de la mer. L'agriculture jouit de conditions peu favorables. D'autre part, les difficultés de la navigation, dans ce chenal du Four mal pavé, aux dangers peu signalés, marqué par de forts courants, ont contribué, dès le Moyen-âge, à former un peuple de marins expérimentés. Mais cette terre de marins est peu propice au commerce.

Beaucoup d'entre eux doivent donc trouver ailleurs des commandements ou des embarquements, faute d'un véritable tissu de négociants-armateurs. Ainsi, « *en l'espace d'une génération, au Conquet, à l'Aber-Ildut ou au port d'Argenton, on imagine, deux ou trois négociants peut-être, guère plus* »³⁰, le territoire ne générant qu'un faible trafic d'import-export, à l'exception notable du vin qui y parvient en quantités considérables, excédant les besoins de la population. D'octobre 1699 à septembre 1700, Argenton et d'Aberildut reçoivent 607 tonneaux de vin de Bordeaux, soit près de la moitié des importations de Landerneau. En 1706-1707, pendant la guerre de Succession d'Espagne, les arrivées tombent à 363 tonneaux³¹. Une

²⁸ Fañch ROUDAUT et al., « 1774 : les recteurs léonards parlent de la misère », *BSAF*, T CXVI, 1987, p. 285.

²⁹ *Ibid.*, T CVII, 1988, p. 163.

³⁰ Jean-Luc TANGUY, *Négociants-armateurs du bas-Léon au XVIII^e siècle – Étude socioprofessionnelle d'après les inventaires après-décès*, mémoire de maîtrise, dactyl., Brest, UBO, 1992, p. 65.

³¹ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, pp. 163 et 164.

partie de ce vin est transporté en contrebande vers les Îles britanniques, ce qui est assurément plus difficile en temps de guerre. Ce trafic est attesté sous l'Empire : « *en tems de paix il s'y fait un commerce d'interloppe* »³², qu'il est évidemment impossible de quantifier. Mais il ne peut se pratiquer qu'avec les îles britanniques et contribue à expliquer les quantités importantes de vin et d'alcool transportées par les navires de l'Iroise. Cambry décrit les procédés mis au point par les contrebandiers de Roscoff pour échapper à la douane anglaise :

« *Les eaux de vie de vin, de genièvre qu'on faisait passer en Angleterre, ne se refermoient point dans des pièces faciles à confisquer ; on le mettoit dans de petits barils de trente à quarante pots [...] : ces barils se lioient par un cordage, et mouillés sur un cable, se jetoient à la mer à l'approche des côtes. On les déroboit par ce moyen aux yeux des commis des douanes anglaises ; on venoit les chercher la nuit, quand les visites étoient terminées* »³³.

Illustr. 3-I. Avis de recherche d'un navire contrebandier, octobre 1782.



Source : Polpero Heritage Museum of Fishing and Smuggling. Le navire figurant sur cette affiche rappelle beaucoup celui des sloups de l'Iroise. La somme promise en échange d'une « *information conduisant à la capture de ce navire ou de son équipage* » équivaut à 11 000 livres tournois, ce qui est une somme considérable³⁴.

Cette technique est exposée au *Heritage Museum of Fishing and Smuggling* du minuscule port cornouaillais de Polpero (Illustr. 3-I). Les langues celtiques parlées de part et

³² ADF, 6 M 977, État du département du Finistère an VIII-1817, note du sous-préfet de Brest.

³³ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère ...*, op cit, p. 71-72.

³⁴ Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1748, p. 1 127, donne une parité de 22 livres-tournois pour 1 livre sterling en 1750. Cette parité est constante au long du XVIII^e siècle.

d'autre de la Manche, en Léon et en Cornwall, étant proches, les relations ont pu en être facilitées dans une période antérieure, d'autant que depuis le Moyen-âge, les barques de l'Iroise, profitant de la neutralité bretonne, assuraient le trafic du vin depuis la Guyenne anglaise. Cette contrebande est favorisée par les droits élevés perçus au Royaume-Uni sur les marchandises étrangères et en particulier les alcools.

2) Les maîtres de barque

a) *Les conditions d'admission.*

L'ordonnance de 1681 établit des règles strictes et identiques dans tout le royaume pour l'admission des capitaines au long cours comme des maîtres de barques : âge minimum de 25 ans, 5 ans de navigation marchande, service de 2 ans sur les vaisseaux du roi³⁵. Elles sont assouplies par l'ordonnance du 18 octobre 1740, pour les maîtres au cabotage, pour lesquels est prévu un examen spécifique. La nouvelle réglementation « révèle la très forte prédominance de la pratique sur la théorie dans la délivrance des brevets »³⁶. Elle prévoit en effet que :

« tous les matelots et autres gens de mer qui auront servy pendant quatre années sur les bâtiments des sujets de sa Majesté pourront être admis dorénavant à commander des bâtiments destinés à la navigation au petit cabotage [...] en justifiant de leur service par un certificat en forme de l'officier des classes [...] qu'ils] représenteront aux officiers de l'amirauté, auxquels sa majesté enjoint de les recevoir en qualité de maître ou patron pour le petit cabotage seulement, après leur avoir fait subir un examen qui roulera uniquement sur la connaissance qu'ils doivent avoir des cotes, ports, havres et parages compris dans l'étendue de la dite navigation »³⁷.

L'amélioration de la formation nautique des maîtres au cabotage n'intervient qu'après la chute de l'Empire. En effet,

« Il faut attendre les ordonnances de la Restauration, qui créent, en 1814-1815, des écoles de navigation, pour qu'un savoir théorique soit dispensé aux candidats au petit cabotage. En particulier, la capacité à savoir lire une carte et utiliser une boussole est enfin exigée des caboteurs »³⁸.

³⁵ Gérard LE BOUEDEC, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest-France, 1999, p. 198.

³⁶ Renaud MORIEUX, « Le monde du silence. Les savoirs de l'espace maritime en question (fin XVII^e-début XIX^e) », dans Isabelle BRIAN (dir.), *Le lieu et le moment, Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 158.

³⁷ Ordonnance du 18 octobre 1740, art. 6, citée par Gwennaëlle PRIGENT, *L'activité maritime...*, *op cit*, p. 47.

³⁸ Renaud MORIEUX, « Le monde du silence... », *op.cit.*, p. 158.

b) Un recrutement concentré dans l'Iroise

Les maîtres de Landerneau sont essentiellement recrutés dans l'Iroise. Ainsi, entre 1737 et 1789, la paroisse de Porspoder fournit à elle seule 150 maîtres de barques, c'est-à-dire plus des 2/3 des maîtres de l'Amirauté³⁹, tandis qu'un nombre non négligeable d'entre eux provient aussi de la paroisse voisine de Landunvez et plus précisément du port d'Argenton.

Le manque de capitaines de navires, généré par la forte demande de la Marine à Brest, conduit à une dérogation générale, dans l'Amirauté du Léon, à la règle de l'âge minimum de 25 ans. Si elle est très largement respectée dans l'Amirauté de Cornouaille, où de 1740 à 1789, « *seuls deux hommes dérogent à la règle et sont reçus à 24 ans* », soit 0,9%⁴⁰, elle ne l'est pas du tout dans les quartiers léonards. Ainsi, les deux frères aînés de Barthélemy Kerroz, Pierre-Nicolas (né en 1719) et Michel (né en 1721) sont reçus à 22 ans, en 1741 et 1743⁴¹. Les jeunes maîtres sont très fréquents. Une dizaine d'entre eux déclarent sur les rôles avoir moins de 25 ans en 1724-1725, dont deux qui n'ont que 20 ans⁴². Leur nombre monte à une quinzaine en 1743-1744⁴³. En outre, plusieurs se vieillissent volontairement⁴⁴. C'est par exemple le cas de Barthélemy Kerroz. Il est nommé maître du *Coureur* de Landerneau en janvier 1750. Il a seulement 22 ans et 3 mois, mais il déclare au bureau des classes être âgé de 24 ans⁴⁵. Si l'on croit pouvoir généraliser le phénomène, cela signifierait que la grande majorité des maîtres léonards ont commencé à commander des navires avant l'âge requis.

Si les maîtres de barque commencent jeunes, ils poursuivent parfois très tard leur activité. Mathieu Floc'h prend, en brumaire an VIII, à l'âge de 72 ans, la barre de la *Prospérité*, un brick landernéen de 80 tx, appartenant à Barthélémy Kerroz⁴⁶. Le mois suivant, Yves

³⁹ Philippe JARNOUX, « Capitaines et maîtres de barques en Basse-Bretagne au XVIII^e siècle », dans Frédéric CHAUVEAU et Jacques PERET (dir), *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 93 et 97.

⁴⁰ *Idem*, p. 94.

⁴¹ ADF, Inventaire sommaire de l'Amirauté de Léon, T IV, fonds détruit, B 4671 à 5037.

⁴² SHD, Brest, 2P7-1.

⁴³ *Ibid.*, 2P7-6.

⁴⁴ Une base de données générale des maîtres de barques des quartiers du bas-Léon permettrait de déterminer l'importance numérique de ceux qui ont été reçus avant l'âge requis. Si les chiffres des deux années considérées sont généralisables, le phénomène concernerait un grand nombre de capitaines. Il y a là une raison supplémentaire à encourager son établissement.

⁴⁵ SHD, Brest, 2P7-143, f° 106.

⁴⁶ *Ibid.*, 2P7-20, f° 181, 2 brumaire an VIII (23 octobre 1799).

Cloatre, 66 ans, commande le *Bon Père*, brick de 95 tx appartenant à Bazin aîné⁴⁷. C'est sans doute une situation exceptionnelle, due à l'émigration de nombreux officiers de marine nobles, entraînant une pénurie de commandants de navires de guerre, qui ont dû être remplacés par des maîtres de barque au commerce et ceux-ci par de plus anciens. Cependant, on rencontre aussi des maîtres âgés au XIX^e siècle. En 1838-1839, Jean-Marie Cloître, de Landerneau, commande la *Zoé*, un lougre de 66tx, de l'armement Lacoste. Il a 68 ans⁴⁸.

b) *Les fonctions.*

Les maîtres de barque exercent de multiples fonctions, en sus de la direction du navire. Une fois nommé, le maître choisit son équipage. Parce que la confiance qui doit régner à bord est une question essentielle, le recrutement est d'abord familial ou de voisinage. Souvent l'équipage entier provient de la même paroisse, voire de la même trêve. Cette règle est générale : « *Partout, aussi bien sur les bords de la Gironde, de la Loire et de la Seine, que sur les côtes bretonnes, la composition de l'équipage reflète les communautés familiales et paroissiales* »⁴⁹. Nombre de barques du bas-Léon n'emportent ainsi que des marins de Porspoder ou de Landunvez, qui présentent l'avantage de connaître parfaitement la difficile mer d'Iroise, où ils ont appris à naviguer depuis leur plus jeune âge. Les tempêtes fréquentes, les forts courants dans le chenal du Four et le Raz de Sein, où le passage n'est possible qu'en fonction de la marée, les roches nombreuses et non signalées, sont autant d'obstacles à une navigation tranquille, ce qui fait dire à Cambry en 1794 : « *les seuls pilotes du pays peuvent guider dans ces passes si difficiles* »⁵⁰. Le balisage est balbutiant. Le feu de Saint-Mathieu, datant du Moyen-âge est modernisé en 1692 et, au nord du passage du Four, il faut attendre l'extrême fin du XVII^e siècle pour connaître un équipement : « *un grand fanal s'éleva en 1695 à la pointe de Béol dominant la baie du Stiff* »⁵¹, à Ouessant. La portée de ces installations, fonctionnant comme le phare d'Ouessant avec un simple brasier à charbon, est forcément réduite. Plus que de guides à la navigation, ces phares sommaires servent d'indicateurs de dangers, dont il convient de s'écarter la nuit. La compétence reconnue des marins de l'Iroise n'a pu que bénéficier de l'existence au Conquet, jusqu'au milieu du XVII^e siècle, d'un centre de

⁴⁷ Ibid., f° 196.

⁴⁸ Ibid., 2P7-204.

⁴⁹ Michel MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IX^e-XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 1983, p. 144.

⁵⁰ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère...*, op. cit., p. 199.

⁵¹ Monique MICHAUX, « Ouessant, bastion du Royaume de France », *Quatre-vingt onzième Congrès des Sociétés Savantes, Brest 1966*, Paris, 1969, p. 12.

cartographie, éditant des « *guides [...] essentiellement constitués de calendriers, de cartes, de cadrans de marée* », et des almanachs nautiques « *qui fournissaient sans calcul l'heure de la basse mer et de la pleine mer dans la plupart des ports de Bretagne* »⁵².

Le maître est également responsable de la tenue des comptes du navire et en particulier du fret. Michel Le Borgne, maître du *Saint-Jacques* de Landerneau, jeté à la côte de Penmarc'h en décembre 1744, demande ainsi aux juges de l'Amirauté d'être payé du fret des barriques sauvées du naufrage et qu'il a donc transportées jusqu'à cet endroit⁵³. Il est fait droit à sa demande et les juges lui accordent 17 livres par tonneau. Le maître exerce fréquemment des fonctions commerciales. Et l'habitude est établie que les maîtres pratiquent aussi le commerce à titre personnel. C'est particulièrement le cas à Bilbao où la plupart d'entre eux chargent pour leur compte, sur leur navire, « *une partie de fer* ». En 13 voyages qu'il réalise de septembre 1752 à mars 1756, sur le *Coureur*, Barthélémy Kerroz charge 5 778 quintaux, dont 1 285, soit en moyenne 22,24% de la cargaison, pour son propre compte⁵⁴. Mais ce pourcentage est parfois largement dépassé, ainsi, en mars 1756, lors de son dernier voyage à Bilbao, 200 des 480 quintaux de fer, soit 41,66% du chargement, lui appartiennent. En octobre 1808, Mathieu Masson, capitaine du sloop landernéen de 48 tx le *Zéphir*, ramène pour son compte de Bordeaux à Quimper « *un tonneau de brai et résine* », estimé, fret déduit à 274 F⁵⁵.

Pour beaucoup de maîtres de barque, ces trafics constituent une première étape qui les conduit souvent vers le négoce. Et lorsqu'ils délaissent le littoral de l'Iroise, c'est le plus souvent parce qu'ils ont choisi de devenir négociants, tel Pierre-Nicolas Kerroz, le frère aîné de Barthélemy, qui s'installe à Brest. Des noms caractéristiques de l'Iroise se retrouvent dans tous les ports de la pointe de Bretagne. En 1744, Jean Puluhen est maître du *Saint-Georges* de Port-Launay⁵⁶ et c'est peut-être lui qui s'y installe comme négociant. En novembre 1811, Jean-François Puluhen, petit-neveu de Barthélemy Kerroz, est capitaine du chasse-marée l'*Anonime*, 18tx, de Douarnenez, tout en habitant Landerneau⁵⁷. A partir de la fin de l'Ancien Régime, le terme de « *maître de barque* » est progressivement remplacé par celui de

⁵² Ronan LEPROHON, « Quand Le Conquet était un centre de cartographie marine », *Le Peuple Breton*, n° 540, janvier-février 2009, p. 21.

⁵³ Jean-Luc TANGUY, *Négociants-armateurs...*, *op. cit.*, p. 108.

⁵⁴ ADF, B 4355, lettre de Michel Le Borgne aux juges de l'Amirauté de Cornouaille.

⁵⁵ AFB, Bilbao, registres d'*averias* 1750-1756.

⁵⁶ ADF, 65 U 16/2.

⁵⁷ ADG, 6 B 309, 3 novembre 1744.

⁵⁷ ADF, 65 U 16/3.

« *capitaine de navire* », ou de « *capitaine au commerce* », surtout pour les plus gros bâtiments. Ainsi, l'acte de décès de Barthélemy Kerroz, à Landerneau, le 19 messidor an XIII (8 juillet 1805) est-il signé de son neveu, « *Gabriel Puluhen, capitaine de navire* »⁵⁸.

3) Les matelots.

A la pointe de Bretagne, les marins de l'Iroise s'imposent grâce à leur compétence, leur avance technique, la nécessité où ils sont placés, par la faiblesse de l'économie locale, de trouver des embarquements dans les ports marchands. Leur classification est strictement définie par les ordonnances : mousse jusqu'à 16 ans, novice entre 16 et 25 ans pendant un an, avant de devenir matelot. L'ordonnance du 20 août 1745 oblige les maîtres de barques à recruter un novice « *pour 4 autres personnes embarquées* »⁵⁹. Dans des conditions de vie difficiles, les désertions ne sont pas rares. Le maître de l'*Aimable Catherine*, 34 tx, déclare en avril 1743 à Redon, la désertion d'un matelot⁶⁰. En octobre 1744, un marin de la *Thérèse*, 18 tx, a quitté le bord à Nantes, ce qui complique la tâche du maître, seul à bord avec un matelot et qui ne peut éviter le naufrage de la barque dans la baie d'Audierne⁶¹. En juin 1754, le maître Louis Rolland embarque à Bayonne sur la *Marie-Anne*, de Landerneau, René Le Roux, mousse de douze ans, « *déserteur de l'Aimable Marguerite de Morlaix* »⁶².

4) Les marins landernéens.

Landerneau n'est pas vraiment une ville de marins. Pourtant, la ville héberge en 1695 deux maîtres de barque, une veuve et 32 matelots. En 1701, on compte quatre maîtres et 37 matelots. Ils sont sept maîtres et 32 matelots en 1716⁶³. Ce nombre décline ensuite et les Landernéens semblent se désintéresser peu à peu du métier de marin, bien que plusieurs naviguent sur des bâtiments extérieurs. En février 1738, Ambroise Madec, maître de la *Françoise-Renée*, 13 tx, d'Argenton, est à Nantes. Le matelot Yves Vouaran, 22 ans et le « *garçon* » (le mousse), Pierre Daniel, 16 ans, sont de la paroisse Saint-Thomas à Landerneau⁶⁴. C'est un quartier populaire, où demeurent plusieurs petits maîtres de barque, gabarriers et matelots. En

⁵⁸ AML°, registres décès, 19 messidor an XIII (8 juillet 1805).

⁵⁹ Gwennaëlle PRIGENT, *L'activité maritime...*, op. cit., p. 68.

⁶⁰ SHD, Brest, 2P7-141.

⁶¹ ADF, B 4355.

⁶² SHD, Brest, 2P7-144, f° 32.

⁶³ AML°, rôles de capitation pour 1695, 1702, 1716.

⁶⁴ ADLA, B 4 613, vue 32.

1734, il abrite, avec le quartier adjacent de St-Julien, tous deux sur la rive gauche, 4 maîtres de barque payant de 7 à 10 livres de capitation et 14 matelots ou bateliers versant de 1 à 3 livres⁶⁵. Le corsaire le *Glaneur*, armé par les Duthoya en 1760, comprend dans son équipage quatre marins Landernéens, dont un des lieutenants, Alexis Abalain, 19 ans⁶⁶.

Peu de Landernéens sont reçus comme maîtres de barque. On ne compte que 10 réceptions entre 1720 et 1748 et une seule dans la seconde moitié du siècle : François-Marie Tallec, fils de Guillaume — lui-même maître, ainsi que petit négociant et armateur — qui est reçu en 1788⁶⁷. Ce cas de cumul d'activités n'est pas rare. En 1701, deux maîtres de barques sont aussi marchands. L'un d'eux, Guillaume Le Roux, affiche un inventaire après décès de plus de 10 000 livres, dont du fil, des toiles et du matériel pour tisserand⁶⁸. En 1734, Pierre Faure, demeurant rue St-Thomas, employant une servante et taxé à 10 livres de capitation, est dans le même cas⁶⁹. La pluriactivité est donc déjà d'actualité.

Au XIX^e siècle, les maîtres domiciliés à Landerneau sont sensiblement plus nombreux : 17 sont recensés entre 1815 et 1850⁷⁰. Mais ce chiffre est trompeur : 11 en effet appartiennent aux familles des communes de l'Iroise, Landunvez et Porspoder, qui menaient déjà les navires landernéens avant la Révolution : les Cloître, Puluhen, Marzin, Provost. Ils se sont établis dans la ville, où certains d'entre eux sont nés, sans rompre les relations avec leurs ports d'origine. Ils contribuent ainsi pour un temps à refaire de Landerneau une ville de marins. Mais ils ne naviguent pas tous sur des navires landernéens.

5) Les soldes.

La rémunération était évidemment liée au statut. A Bordeaux en 1775, selon Paul Butel, les soldes mensuelles en livres-tournois se présentent ainsi⁷¹ :

⁶⁵ AML°, rôle de capitation 1734, f° 32 à 48.

⁶⁶ SHD, Brest, 2P7-12.

⁶⁷ ADF, Série B, fonds détruit, B 4 703 à 4 710. Malgré la destruction du fonds, la série figurant à l'inventaire est complète, à l'exception de l'année 1749, celle où Barthélemy Kerroz a sans doute été reçu.

⁶⁸ Nadine KERMARREC, *La société landernéenne au début du XVIII^e siècle, Bourgeoisie et classes populaires*, Mémoire de maîtrise, Brest, UBO, 1991, p. 74.

⁶⁹ AML°, rôle de capitation 1734, f°40.

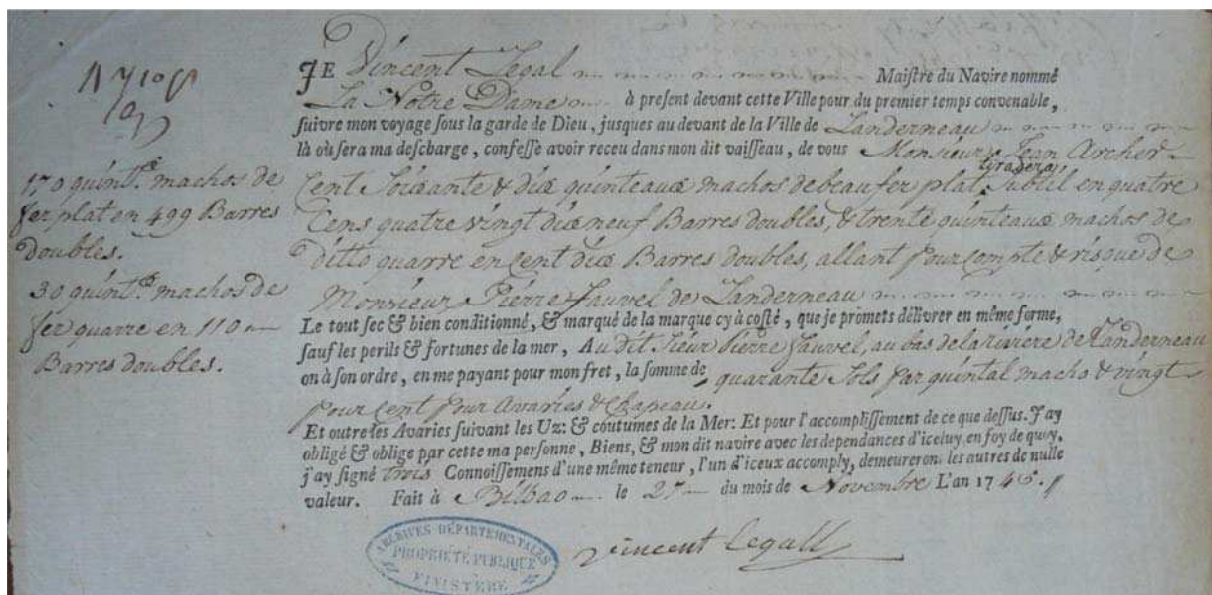
⁷⁰ SHD, Brest, 2P7-168 à 223.

⁷¹ Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes...*, op. cit., p. 170.

capitaines	100 à 120
officiers	32 à 50
officiers mariniers	20 à 33
Matelots	24 à 25

Même si les soldes des matelots sont supérieures à celles de simples journaliers, elles restent médiocres. Le recteur de Porspoder ne s’y trompe pas en 1774 : « ceux qui trouvent à embarquer ne peuvent guère que s’entretenir eux-mêmes, sans être d’aucun secours à leurs familles »⁷². A la rémunération du capitaine s’ajoute le « chapeau », qui représente de 2 à 5% du fret total⁷³. Venant de Bilbao, la *Notre Dame de l’Aberildut* fait naufrage à Penmarc’h en 1745. Le navire transporte 40 tx de fer destinés aux négociants Fauvel et Leyer de Landerneau et Lannux de Morlaix. Les connaissements indiquent le montant du fret : « quarante sols par quintal macho⁷⁴ et vingt pour cent pour avaries et chapeau »⁷⁵ (Illustr. 3-II).

Illustr. 3-II. Connaissance de la Notre Dame de l’Aberildut, novembre 1745



Source : ADF, B 4356.

Si le chapeau est perçu sur toute la cargaison de fer, il peut donc lui rapporter 80 livres. Quand le maître embarque des marchandises pour son propre compte, ce qu’il ne manque pas

⁷² Fañch ROUDAUT – Jean-Louis LE FLOC’H – Daniel COLLET, « 1774 : les recteurs léonards parlent de la misère », *BSAF*, T CXVII, 1988, p. 163.

⁷³ Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce du vin d’Aquitaine en Bretagne au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Lorient, UBS, 2013, p. 426.

⁷⁴ Le quintal macho est une mesure espagnole, employée en particulier pour les métaux, et qui représente 140 livres-pesant, au lieu de 100 pour le quintal ordinaire.

⁷⁵ ADF, B 4356.

de faire dès qu'il le peut, il en tire également un revenu supplémentaire. En tout état de cause, son intérêt est de toujours compléter son chargement.

Sur les corsaires, le régime est différent. Les soldes sont majorées et les équipages perçoivent une part sur les prises éventuelles, ce qui en fait l'attractivité. Le *Furet*, corsaire landernéen de 35 tx, commandé par Barthélemy Kerroz, part pour une campagne de quatre mois en février 1757. L'équipage, sauf les cinq officiers, a reçu une avance sur solde. Elle va de 86 à 100 livres, pour les officiers marinières, de 60 à 80 livres pour les matelots, de 20 à 40 livres pour les novices et de 12 à 16 livres pour les mousques. Soit au total, 2 781 l., les « *deux-tiers de celle qui leur a été accordée pour la course, en conséquence de l'ordonnance du premier novembre 1746* »⁷⁶. Dès le 13 février il s'empare de l'*Anne* de Topsham, avant-port d'Exeter. La prise est jugée bonne et sa vente produit près de 35 000 livres⁷⁷. La part du capitaine est habituellement de 2,5%⁷⁸, soit 3 000 livres. L'équipage se partage un tiers du produit net, soit 6 800 livres⁷⁹, près de deux fois et demi plus que l'avance. Ces rémunérations dépassent largement celles d'un travail à terre, où un journalier percevait de 10 à 15s par jour. Mais cette campagne prometteuse s'arrête brutalement par la prise du petit navire par un corsaire jersiais de 250 tx, le 24 février suivant⁸⁰. Le navire et l'équipage sont conduits dans cette île⁸¹, où ils sont détenus tandis que se poursuivent les opérations de vente de leur prise.

6) L'instruction.

Souvent issus de l'élite sociale des paroisses maritimes, la plupart des maîtres ont reçu une instruction minimale. Au milieu du XVIII^e siècle, 84% des maîtres de barque des quartiers de Brest et du Conquet signent, seulement 5% en sont incapables, 11% se contentent de leurs initiales ou de signes distinctifs⁸². A côté du breton, la connaissance du français est répandue dans ce milieu. C'est de toute façon une nécessité professionnelle pour leurs relations dans les ports de destination, situés pour l'essentiel à l'extérieur du territoire bretonnant.

En 1744, Jean Daniel, maître de la *Thérèse*, naufragée sur les côtes de la pointe du Raz, âgé de 42 ans, répond en français à son interrogatoire. Il signe sa déposition d'une plume élé-

⁷⁶ SHD, Brest, 2P7-11, f° 22.

⁷⁷ ADF, B 4213.

⁷⁸ Jean-Pierre HIRRIEN, *Corsaires! Guerre de Course dans le Léon – 1689-1815*, Morlaix, Skol Vreizh, 2004, p.276.

⁷⁹ *Idem.*, p. 277.

⁸⁰ The National Archives, Richmond, Sussex, Royaume-Uni, HCA 26/5/21.

⁸¹ *Ibid.*, HCA 32/191.

⁸² Florence STEPHAN-BIDEAU, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet ...*, *op. cit.*, p. 49.

gante. Mais son jeune matelot de 18 ans, Pierre Bouguen, « *de la ville de Landerneau* », ne sait pas signer, ne parle que le breton et doit se faire assister d'un interprète⁸³. L'équipage de la *Marie-Anne*, échouée à Plovan en septembre 1739, doit se faire donner des explications en breton, lors de son interrogatoire par les juges de l'Amirauté de Cornouaille⁸⁴. Jean Daniellou, 40 ans, originaire « *de la paroisse de Rosko* »⁸⁵, seul matelot rescapé de la *Notre-Dame* de Landerneau, perdue sur les roches du Guilvinec le 5 février 1742, répond aux magistrats, « *en sa langue bretonne* », avec l'assistance d'un interprète⁸⁶. Cela signifie donc que la vie à bord de ces navires se passe en breton, comme c'est le cas sur la plupart des barques du Léon, mais peu d'informations en attestent. Toutefois, le 5 mai 1756, l'intendant de marine à Brest adresse à son ministre « *une lettre traduite du breton en français, datée de Porchester du 20 avril, écrite par le nommé Floc'h, maître de navire, à sa femme, homme entendu et qui mérite quelque confiance* »⁸⁷. On ne connaît pas le contenu de cette lettre, mais il est probable qu'elle a été écrite en captivité et que le maître de barque a été pris lors de « *l'attentat de Boscowen* », en novembre 1755, lorsque la Royal Navy s'empare, sans déclaration de guerre, d'au moins 200 navires de commerce et de pêche français et surtout de leurs équipages. L'existence de ce courrier témoigne de l'importance de l'usage de la langue bretonne dans cette aristocratie de la mer que constitue le milieu des maîtres de barques de l'Iroise.

Malgré l'existence d'écoles d'hydrographie, que sans doute peu d'entre eux ont fréquentées, la formation nautique des maîtres de l'Iroise repose en revanche très largement sur l'apprentissage empirique qu'ils ont accompli sur les navires de leur père ou de leurs proches. C'est par exemple le cas des deux frères de Barthélemy Kerroz. En 1737, l'aîné, Pierre-Nicolas, est à 18 ans, mousse sur la *Marie-Thérèse*, 30 tx⁸⁸, d'Argenton, tandis que son frère Michel, 15 ans, occupe la même fonction sur le *Saint-Jean-Marie*, 30 tx⁸⁹. Celui-ci se retrouve l'année suivante, sur le *Saint-Pierre*, 28 tx, appartenant à son père⁹⁰.

⁸³ ADF, B 4355.

⁸⁴ Ibid., B 4350.

⁸⁵ Nom breton de Roscoff.

⁸⁶ ADF, B 4353^{bis}.

⁸⁷ SHD, Brest, 1 E 530, f° 213. L'existence de cette lettre confirme que la langue dominante de ce milieu maritime est à l'époque le breton.

⁸⁸ SHD, Brest, 2P7-5, f°97.

⁸⁹ Ibid., f° 137.

⁹⁰ Ibid., f° 280.

II) LES NAVIRES.

Au début du XVIII^e siècle, la flottille landernéenne comprend surtout des barques, navires au tonnage limité construites dans la proche région. Les armateurs commandent régulièrement des constructions neuves mais ils achètent aussi fréquemment des prises anglaises.

A) LE TYPE.

1) Les barques.

Illustr. 3- III. - Maquette de barque « La Françoise », 50 tonneaux.



Source : Collection muséographique, ville de Landerneau.

Les navires utilisés dans l'Iroise sont appelés « *barques* », nom générique employé jusqu'au milieu du XVIII^e siècle (Illustr. 3-III). C'est le terme utilisé dans les rôles d'équipages jusqu'en 1757, pour la plupart des bâtiments, à l'exception des plus importants qui sont

nommés « navires ». C'est le cas en 1739-1746 pour le *Louis-Joseph*, 90 tx. La définition selon laquelle « les barques sont des bâtiments à deux mâts, avec deux voiles carrées sans perroquet »⁹¹, paraît un peu rapide. En réalité beaucoup de ces embarcations ne portent qu'un mât. L'usage du terme est si familier que même après l'évolution du gréement, il continue à être largement utilisé pour désigner les navires de taille réduite.

2) Les sloups.

Illustr 3- IV. – La Marie-Josèphe, sloup de l'Iroise, dans la tempête, 6 novembre 1768.



Source : Commune de Porspoder. Ex-voto de la *Marie-Josèphe*, 1768, exposé dans l'église Saint-Budoc (avec l'aimable autorisation de M. Jean-Daniel Simon, maire de Porspoder). Le tableau représente le schéma classique d'un sloup à hunier. La *Marie-Josèphe*, 34 tx, appartient au négociant Bassemaison de Camaret (SHD, Brest, 2P7-13). La grand-voile est déchirée à la base, tandis que la trinquette est amenée. Le navire embarque un paquet de mer.

⁹¹ Gérard LE BOUEDEC, *Les bretons sur les mers...*, op. cit., p. 194.

Ce type de navire est une spécificité de l'Iroise. « *Le gréement en sloup très rare en Bretagne méridionale est une pratique ancienne dans la mer d'Iroise [...] : Le Conquet, l'Aberildut, Argenton et Porspoder. Le sloup porte un seul mât avec grand voile aurique, des focs, parfois un hunier carré* »⁹² (Illustr. 3-IV). Remontant beaucoup mieux au vent, les sloups supplantent progressivement les barques à voiles carrées de la rade de Brest. Le terme de « *bateau* » est réservé à la petite chaloupe qui sert d'annexe. Il n'est pas rare de découvrir des légendes de gravures ainsi formulées : « *barque et son bateau* ». L'avance technologique des constructeurs de l'Iroise, qui adoptent très tôt le gréement en sloup et le cul carré, peut être due à « *l'influence des techniques savantes internationales propres à la Grande Marine* »⁹³. Ce type de navire et se répand au XVIII^e siècle: « *A l'Aber même, on construit et on arme de forts seloups pontés à gaillard pour les marins de Lanildut, de Porspoder et même de Landerneau [...] On a tout lieu de croire que ce gréement très en faveur chez les caboteurs du Bas-Léon est également très tôt utilisé au bornage* »⁹⁴. Cette avance technique contribue à expliquer la prédominance des maîtres de barque de l'Iroise dans la vie maritime du bas-Léon.

Dès le milieu du XVIII^e siècle, la majorité des navires landernéens affectés au petit et grand cabotage sont des sloups. La plupart des maîtres de barque étant originaires des ports de l'Iroise, et ayant appris à naviguer sur ce type de navires plus modernes, il est évident qu'ils ont convaincu les armateurs d'adopter ce gréement. Ainsi, l'armateur Febvrier fait construire en 1757, dans un lieu inconnu, la *Marie-Renée*, un sloup de 18 tx⁹⁵. En 1764, plusieurs armateurs sollicitent les chantiers de l'Iroise, pour bâtir des sloups, Lucien Goury des Tuileries, pour la *Françoise*, 40 tx, au Conquet, Guillaume Legris-Duclos pour le *Saint-Guillaume*, 55tx, à l'Aberildut, Barthélemy Kerroz pour le *Zéphir* 25 tx, au Conquet⁹⁶.

3) Les autres gréements.

A partir du milieu du XVIII^e siècle, une différenciation s'opère entre cotre, sloup, senault, corvette, brigantin, brick, goélette, brick-goélette, « *qui se caractérisaient surtout par leur type de gréement, où s'intégrait la voile aurique et autres voiles longitudinales* »⁹⁷. Ces grée-

⁹² Gérard LE BOUEDEC, *Les bretons sur les mers...*, op. cit., p. 194.

⁹³ Bernard CADORET, *Ar vag III...*, op. cit., p. 284.

⁹⁴ *Idem*.

⁹⁵ SHD, Brest, 2P4-1, f°16.

⁹⁶ ADF, 16B806.

⁹⁷ Jacques BOTTIN, Gilbert BUTI et André LESPAGNOL, « Les moyens de l'échange maritime », dans Alain CABANTOUS, et al. (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, op. cit., p. 268.

ments sont déjà en usage dans la première partie du siècle, mais leur emploi se développe. Cette évolution traduit la volonté d'adaptation des bâtiments de commerce en fonction de leur utilisation, dans un souci d'efficacité animant les armateurs (Illustr. 3-V). Au XIX^e siècle, alors que la taille moyenne continue à augmenter, le type de navires employés ne change pas. Les navires plus petits restent les sloups et chasse-marées, tandis que les gréements en brick et goélette sont réservés aux bâtiments plus importants. Bien que, dès 1833, un vapeur de 337 tonneaux, la *Gironde*, assure « une navigation régulière entre Bordeaux, Brest et Le Havre »⁹⁸, avec du vin ou du charbon, l'armement landernéen reste fidèle à la construction en bois et à la navigation à la voile.

Illustr. 3-V. Le brick du Capitaine Briant, dans la tempête, 6 décembre 1771.



Source : Commune de Porspoder. Ex-voto du navire du capitaine Briant exposé dans l'église Saint-Budoc (avec l'aimable autorisation de M. Jean-Daniel Simon, maire de Porspoder). Il pourrait s'agir du *St-François* d'Argenton, 40 tx, capitaine François Briant. Il est à Nantes le 29 mars 1773 (ALDA, B 4618). On reconnaît le gréement en brick, avec ses deux mâts à huniers et perroquets. Le grand mât, a perdu sa grand voile et son hunier est en lambeaux, tout comme la voile de misaine. Le navire n'est plus manœuvrant. Les cinq hommes de l'équipage s'affairent à sauver le navire.

⁹⁸ Emmanuel PLAT, *Le commerce des vins ...*, op. cit., p. 36.

B) LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION.

La construction navale pour le commerce est développée dans la plupart des ports des trois quartiers de Camaret, Brest et Le Conquet. Les armateurs landernéens y ont largement recours pour se procurer leurs navires. L'origine de 42 navires landernéens du XVIII^e siècle a pu être retrouvée⁹⁹. Cette source est donc également très partielle et ne vaut qu'à titre illustratif. Quelques centres se détachent. Et l'achat de prises corsaires est largement répandu.

1) Le Faou.

Au XVII^e siècle, Le Faou jouait un rôle important. Sur les neuf bateaux recensés à Landerneau en 1664, sept y ont été construits ou rénovés, entre 1654 et 1663, c'est-à-dire près d'un par an, pour un seul port, ce qui témoigne d'une réelle activité. Celle-ci se poursuit au siècle suivant, mais de façon plus réduite. Six navires landernéens sont construits dans les ports de la rade, dont 4 au Faou. Ainsi, l'*Espérance*, 40 tx, de l'armement Tréguier, y est lancée en 1749¹⁰⁰. En 1788, Julienne Daniel, associée à Barthélemy Kerroz, Louis Leyer et Louis Bazin, y font bâtir la *Comtesse d'Hector*, 40 tx¹⁰¹. L'activité se poursuit au XIX^e siècle. Le négociant Bazin y fait également construire son sloop l'*Elorn*, 19 tx, en 1846¹⁰².

2) Le Conquet et les ports de l'Iroise

Le Conquet est souvent décrit comme le principal centre de construction navale civile au XVIII^e siècle. Sur les 42 bâtiments landernéens au lieu de construction connu, il en construit cinq. De 1750 à 1762, il serait « *le premier site de construction des navires brestois et landernéens* »¹⁰³. Cela ne paraît pas vérifié, même si plusieurs armateurs landernéens y ont recours. Ainsi Pierre Fauvel en 1749, qui fait bâtir le sloop le *Coureur*, 36 tx¹⁰⁴, confié à Barthélémy Kerroz¹⁰⁵. Celui-ci y commande son premier navire, le *Zéphir*, 25 tx, en 1764¹⁰⁶. En 1768, le senault landernéen les *Quatre familles* y est remis en état¹⁰⁷. Quatre navires sont construits à l'Aberildut et un à Argenton, ce qui porte le total pour les ports de l'Iroise à 10.

⁹⁹ SHD, Brest, 2 P 4-1 et 2, ADF, 16 B 806.

¹⁰⁰ SHD, Brest, 2P4-1, f°14.

¹⁰¹ ADF, 16 B 806.

¹⁰² Madeleine DANGUY-DESDESSERTS et Henri KERISIT, *Association Ar Faou 2003*, Le Faou, 2003, p. 46 et 49.

¹⁰³ François OLIER, « Maîtres constructeurs de barques au Conquet au XVIII^e siècle », *Cahiers de l'Iroise*, Janvier-mars 1991, p. 34.

¹⁰⁴ ADF, 16 B 806.

¹⁰⁵ SHD, Brest, 2P7-144, f° 24.

¹⁰⁶ ADF, 16 B 806.

¹⁰⁷ Mickaël RIOUAL, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet...*, op. cit., p. 176.

3) Landerneau

Landerneau n'est pas un très grand site de construction navale, bien que des chantiers ou desancements de navires y soient régulièrement mentionnés. En 1681, le sieur Hubac, constructeur de navires à Brest, où la place manque pour réaliser l'ambitieux programme de constructions militaires prévu, est autorisé, par le ministre, à faire construire une frégate de 180 tx à Landerneau¹⁰⁸. Ce cas est exceptionnel, les charpentiers de marine landernéens se limitant souvent à la réalisation de barques de taille plus réduite.

En 1733, Louis Grall, demeurant rue Saint-Thomas, est un modeste « *constructeur de barques* », sans doute débutant, capité de 2 à 3 livres jusqu'en 1735, où il n'est porté que comme charpentier¹⁰⁹. Il a à cette date un compagnon. Sa situation s'améliore rapidement dans cette période de prospérité. En 1737, « *charpentier de batiments* », il verse 8 livres¹¹⁰. Il se lance dans l'armement maritime, possédant en 1739, avec le maître Gabriel Beuzic, la *Marie-Charlotte*, une barque de 15 tx, qui navigue vers Bordeaux, jusqu'en septembre 1742¹¹¹. Il ne semble pas avoir renouvelé l'expérience. Il est à 12 livres en 1740 et emploie une servante¹¹². En 1745, il est « *maitre constructeur de barques* » et verse 18 livres de capitation, ce qui le place aux marges de la moyenne bourgeoisie¹¹³. La capitation totale de la ville a augmenté de 75% entre 1733 et 1745, passant de 5 989 à 10 474 livres. Celle de Louis Grall a été multipliée par six. Puis sa cotisation décline, atteignant 15 livres en 1752, où il est désigné comme « *maitre charpentier de mer et marchand* »¹¹⁴. Mais cette diminution reste dans la mesure de celle de la ville, qui baisse d'environ 20% de 1745 à 1752. En février de cette année-là, un Gilles Grall, constructeur de navires à Landerneau, paroisse Saint-Houardon, déclare la propriété de deux bateaux de 5 tx environ, l'un étant le fruit de ses œuvres, l'autre une construction anglaise. Il les destine à « *la navigation le long des côtes de cette province* »¹¹⁵. Il n'existe pas de Gilles Grall sur le rôle de capitation de 1752. Il ne peut donc s'agir que de Louis Grall, qui reprend ainsi une activité de petit armateur complétant celle de constructeur et de

¹⁰⁸ AN, Marine, B² 45. Martine ACERRA, « Les projets d'arsenaux de Pierre Puget. 1671 et 1676 », dans Martine ACERRA (dir), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995, p. 2, fait référence, pour la fin du XVII^e siècle à « *Etienne Hubac, fils du proluxe constructeur de vaisseaux brestois* ».

¹⁰⁹ AML°, CC rôles de capitation, 1733-1734 et 1735/1737/1741-1743.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ SHD, Brest, 2P7-140, f° 66. Les registres de rôles d'équipages manquant entre 1725 et 1739, il n'est pas possible de connaître la date du premier armement de Louis Grall.

¹¹² ADLA, B 3 617.

¹¹³ Ibid., B 3 624.

¹¹⁴ Ibid., B 3 627.

¹¹⁵ ADF, 16 B 806.

marchand. La référence à la paroisse Saint-Houardon peut indiquer que son chantier est installé sur la rive droite de la rivière, car il reste domicilié rue Saint-Thomas.

Au XVIII^e siècle, 8 des 42 navires à l'origine identifiable sont bâtis à Landerneau. On construit aussi sous la Révolution et l'Empire, où 6 embarcations : 4 sloups et 2 gabarres, jaugeant au total 160tx, sont lancées¹¹⁶. Plusieurs naviguent après la chute de l'Empire. Le *Saint-Yves*, un sloup de 59 tx, armé par Jean-Marie Cap, sans doute de Plougastel, et construit en l'an X (1801-1802) à Landerneau, fait naufrage en baie de Saint-Brieuc en février 1822¹¹⁷. Le sloup *Amélie*, 41 tx, construit en l'an VI, passe aux armements brestois Guilhem en 1818, puis Riou-Kerhallet en 1822¹¹⁸. L'*Alexis Fleury*, sloup de 22 tx, construit en 1801, appartient dans les années 1830, à Jacques Louarn de Landévennec¹¹⁹, qui possède aussi le *Victor*, 11 tx, construit en 1801¹²⁰. Nombre de petits bâtiments, non-pontés, de 11 à 19 tx, pratiquant alternativement la pêche et les transports intérieurs sont également lancés à Landerneau dans la période, pour des armements extérieurs, notamment de Landévennec¹²¹. Jacques Salaün, en possède plusieurs dans les années 1830: la *Marie-Michèle*, chasse-marée de 15tx, construit en 1791, l'*Aventurier*, chasse-marée non-ponté de 18 tx, construit en 1810. La *Marie-Olive*, 19 tx, non-pontée appartient à l'armement Luguern-Salaün de Landévennec. La *Joséphine*, sloup de 12 tx, lancé en l'an II, est vendue à l'armateur brestois Guilhem en 1818 (avec deux autres sloups et une gabarre), et navigue toujours en 1842-1843¹²². La *Jenny*, 11tx, bâtie en l'an X, appartient au même Guilhem dans les années 1830¹²³. L'activité de construction navale landernéenne pourrait cependant être supérieure à ces chiffres, au demeurant modestes, car Etienne Radiguet indique en 1797 : « Ici [...] on construit avec force »¹²⁴.

4) Les autres chantiers

Brest, grâce à la main d'œuvre qualifiée de l'arsenal, est aussi un port de construction navale civile, mais travaille peu pour Landerneau. Un seul navire y est bâti au XVIII^e siècle : le

¹¹⁶ Virginie BONNEAU, *L'armement brestois sous le 1^{er} Empire...*, op. cit., p. 77, et SHD Brest, 2P4-3.

¹¹⁷ SHD, Brest, 2P7-172, f° 114.

¹¹⁸ SHD, Brest, 2P7-169, f°82.

¹¹⁹ Ibid. 2P7-199.

¹²⁰ Ibid.

¹²¹ Ibid., 2P7-201.

¹²² Ibid., 2P4-3, f° 4 et 2P7-212.

¹²³ Ibid., 2P7-199.

¹²⁴ ADF, 50 J 1, f°s 341 et 342, lettre à l'armateur corsaire Martin, de Saint-Malo, 29 brumaire an VI (19 novembre 1797).

Saint-Budoc, 27 tx, en 1719. Mais, le *Zéphir*, sloop de 48 tx, de l'armement Radiguet-Goury et pris par les Anglais le 31 juillet 1812, a été « construit à Porstrein, près de Brest »¹²⁵, assurément sous l'Empire, car il est signalé quittant Landerneau le 14 août 1809, allant à Porspoder au petit cabotage¹²⁶. Des ports plus éloignés sont également sollicités par l'armement landernéen. En juillet 1787, le *Saint-Jean*, 18 tx, quitte Landerneau sur lest, pour se faire réparer au Corréjou, dans la trêve de Tremenac'h, paroisse de Plouguerneau¹²⁷.

5) Le rachat de prises anglaises

Le premier fournisseur de navires pour l'armement landernéen est encore la Grande-Bretagne, avec au moins dix prises de guerre rachetées, entre 1736 et 1790. Certains armateurs semblent s'en faire une spécialité. Sur la quinzaine de navires dont Barthélemy Kerroz est l'armateur principal, près de la moitié sont des prises anglaises, acquises entre 1769 et 1782¹²⁸. L'achat de navires anglais pris par les corsaires est une opération économiquement rentable, leur prix s'élevant le plus souvent à la moitié, et parfois moins, du coût d'un bâtiment neuf¹²⁹. Et les armateurs en profitent pour renforcer leur flottille avec des navires plus grands. En effet, sept des dix prises anglaises devenues landernéennes, jaugent 50 tx et davantage.

6) Le XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, l'horizon s'élargit. On connaît les lieux de construction de 20 des 25 navires armés à Landerneau¹³⁰. Les trois-quarts sont bâtis en Bretagne, mais trois seulement dans la rade de Brest. Les chantiers navals sont plus dispersés. Le plus sollicité est Redon avec quatre navires¹³¹, mais Bayonne vient ensuite avec trois bâtiments. Les chantiers d'Auray, Brest et Quimper en construisent chacun deux. St-Servan, Pontrioux, Le Faou, Vannes, Nantes, Les

¹²⁵ SHD, Brest, 3 A 150, Conseil d'administration de la marine, 1812, pièce 29.

¹²⁶ Ibid., 2P7-166.

¹²⁷ AMB, HH25, Amirauté de Brest, sorties du port de Brest, 1781-1791, f° 132.

¹²⁸ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p 172 à 176.

¹²⁹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 262.

¹³⁰ SHD, Brest, 2P7-167 à 225.

¹³¹ Il s'agit du sloop le *Commerce*, 81 tx, de l'armement Radiguet-Goury, bâti en 1807, inscrit pour la première fois au bureau des classes à Brest en 1815 (SHD, Brest, 2P7-167, f° 70) ; de deux chasse-marées : l'*Eulalie*, 29 tx, construit en 1829 pour l'armement Bouroullec et Corre, qui navigue au moins jusqu'en 1850 (Ibid., 2P7-179) et le *Louis*, 29 tx, construit en 1832 (Ibid., 2P7-182), pour l'armement Coué et Provost, qui fusionne avec la maison précédente; et un lougre, la *Zoe*, 66 tx construit en 1829, qui rejoint l'armement Lacoste en juin 1831 (Ibid., 2P7-181) et pourrait être passé au Conquet à partir de 1846 (Ibid., 2P7-219).

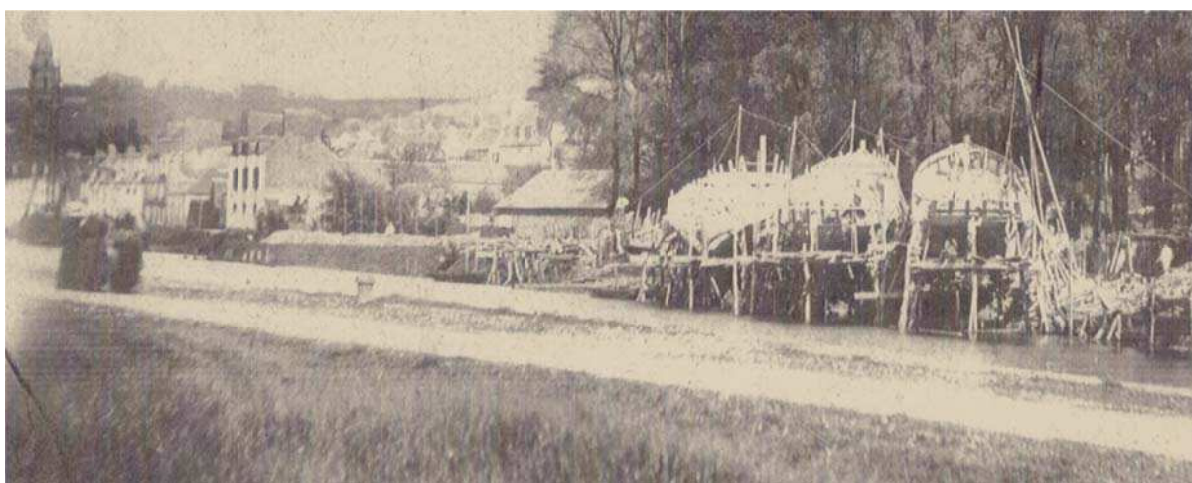
Sables d'Olonne et La Bastide (près de Bordeaux), comptent chacun pour un navire, tandis qu'une activité de construction navale se maintient à Landerneau (Illustr. 3-VI), notamment avec le chantier Queffurus, situé sur la rive gauche de l'Elorn (Illustr. 3-VII).

Illustr. 3-VI. La cale de lancement en 1857.



Source ADF 24 F I, On distingue nettement sur ce cliché le ber installé sur la grande cale de lancement. L'église Saint-Houardon figure à son ancien emplacement.

Illustr. 3-VII. Le chantier Queffurus à la fin du XIX^e siècle



Source : Collection particulière.

C) LE CONDITIONNEMENT DES MARCHANDISES.

Si ces navires sont souvent spécialisés dans leurs destinations, ils ne le sont pas quant à leur utilisation. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle et surtout l'apparition des navires métalliques, de beaucoup plus grandes capacités, ils transportent des marchandises les plus diverses. Cette extrême diversité, qui facilite d'ailleurs la réunion rapide d'un chargement complet, suppose que le plus grand soin soit être apporté à leur conditionnement, afin qu'elles parviennent à destination dans le meilleur état. Cela induit une semblable variété des emballages, ainsi que des règles précises de marquage pour pouvoir les livrer à leur bon destinataire.

1) Une grande variété d'emballages.

En effet — à l'exception du bois et partiellement du fer (en barres ou en feuilles), transportés en vrac — les marchandises sont toutes conditionnées (Figure 3-II). La barrique est véritablement le conteneur quasi-universel, le plus capable d'emporter une grande diversité de marchandises. Les liquides, vin, huile ou vinaigre, le goudron, le brai, les poissons pressés, les salaisons, les pois, les fèves, le beurre, le miel, le sucre, le noir de fumée, les verres à boire, les petites pièces métalliques... sont en barriques ou en barils. De façon peut-être plus étonnante, le charbon se transporte aussi en barriques¹³². Lorsqu'en février 1757, le corsaire landerneen Barthélemy Kerroz s'empare avec le *Furet* de l'*Ann* de Topsham, ce « *snow anglais* » transporte 600 peaux de bœuf et 500 barriques de charbon de terre¹³³. De même, en l'an X, pendant la Paix d'Amiens, le négociant brestois Bouet informe la Marine « *qu'il a fait arriver dans les ports de Roscoff et de Morlaix environ deux mille barriques de charbon de terre anglais* »¹³⁴. Une partie du fer est conditionné en barriques. Les toiles, la laine, les cuirs et le papier, le poivre, sont en balles ou en ballots, soigneusement protégés par des « *enveloppes* » imperméables, en toile épaisse. La faïence, les socques ou galoches, « *l'épicerie* », la « *droguerie* », sont en paniers. Les grains, les farines, sans doute le sel, sont en sacs. D'autres marchandises se transportent en caisses, en particulier les oranges et les citrons, le poisson séché, les produits exotiques ou fragiles (poteries, porcelaine), le savon. Le prix de fabrication des caisses étant élevé, elles sont réservées aux marchandises à haute valeur ajoutée.

¹³² Ces éléments sont tirés de diverses déclarations de naufrages et principalement de celle de la *Thérèse*, de Landerneau, en octobre 1744, devant l'anse du Loc'h en Primelin, ADF, B 4355.

¹³³ ADF, B 4197. Le terme *snow* a donné celui de « *senault* » en français.

¹³⁴ SHD, Brest, Conseil d'administration de la marine, 3 A 12, 23 vendémiaire an X (15 octobre 1801).

Fig. 3-II. Le conditionnement des marchandises à bord.

BARRIQUES OU BARILS	BALLES	SACS	CAISSES	PANIERES	VRAC
Vin	Toiles	Grains	Savons	Socques/galoches	Planches
Épicerie	Laine	Graines	Agrumes	Épicerie	Bois à feu
Vinaigre	Cuirs	Épiceries	Poissons séchés	Bouteilles d'huile	Fer en verges
Huile	Papier	Farine	Produits exotiques	Droguerie	
Poisson pressé	Poivre	Sel	Poteries	Faïence	
Salaisons			Porcelaine		
Pois, fèves					
Beurre					
Miel					
Goudron					
Pruneaux					
Amidon					
Brai					
Sucre				Sucre en pain	
Noir de fumée					
Charbon					
Petites pièces métalliques					
Verres à boire				Verres à boire	

Sources : principalement B 4 355, naufrage de la *Thérèse* de Landerneau 1745.

Le conditionnement des marchandises répond à la diversité des commandes. Il présente l'avantage de pouvoir charger dans le même navire une grande variété de produits, sans préjudice pour leur qualité, comme le montre la cargaison de la *Thérèse*. Cela facilite aussi l'arrimage dans la cale de cargaisons qui rencontrent des problèmes de conservation. Les conditions de mer, en particulier, entraînent des dommages, que l'on rencontre dans les déclarations des capitaines à Nantes ou Saint-Malo, par exemple. Le 4 décembre 1741, le *Louis-Joseph* arrive dans ce dernier port, « chargé de sel et de quelque eau de vie », en provenance de l'île de Ré. Il a rencontré sur sa route une mer « si agitée qu'elle passait par-dessus son pont comme par-dessous et en pompant, il a remarqué qu'il venait beaucoup de sel à la pompe »¹³⁵. Le coulage des boissons est en particulier fréquent et redouté. Le 8 avril 1742, la barque landernéenne *Marie-Anne*, sous le commandement de Louis Rolland, entre elle aussi à Saint-Malo, « venant de Bayonne, avec du cidre, bray et résine ». Le capitaine déclare que, « pendant sa route il a remarqué avoir pompé beaucoup de cidre, ce qui luy fait

¹³⁵ ADIV, 9 B 501, Rapports des capitaines, Port de Saint-Malo, f° 163 v°, 5 décembre 1741.

appréhender d'avoir beaucoup de coulage »¹³⁶. Le fer représente un cas particulier. Grâce à sa densité, il libère des volumes importants qui sont disponibles pour des marchandises plus légères et de haute valeur ajoutée : agrumes dans la *Notre-Dame de l'Aberildut*, naufragée à Penmarc'h 1745, avirons dans le *Zéphir* en 1785, ou vin d'Espagne. En outre, placé dans les fonds, son poids assure une bonne stabilité au navire, en abaissant son centre de gravité.

La perte ou la dégradation de cargaisons est toujours possible, surtout si le navire rencontre du mauvais temps. Les marchandises les plus exposées sont les toiles, qui supportent mal d'être exposées au contact de l'eau et le vin qui peut subir des coulages. Marie-Josèphe Bohay-Rivière, principale cliente landernéenne de Balthasar David à Bordeaux, fait valoir ses exigences : « *tachez que les vins ne soit pas dessous les poids des autres, est cause de bien des coulages jay perdu une barrique des votre [...] elle étoit dessous et elle scait trouve vide, quand au autres ils étoient tous bien conditionné* »¹³⁷. Et elle se plaint en juillet 1758 auprès de son fournisseur bordelais : « *Jay eu ainsy que je vous lay méné dans le tems une barrique de coulléé dans le Rutambourg* »¹³⁸. Elle lui fait remarquer en décembre de la même année que « *le coulage sera supporter par lacheteur ce qui feroit revenir les vin encore plus chers* »¹³⁹. Mais le coulage n'est pas toujours le fait des éléments déchainés. Barthélemy Kerroz, connaît le même genre de problèmes. En germinal an III (avril 1795), il reçoit une cargaison dont deux barriques sont presque vides, trois autres ne contiennent que de l'eau pure et une autre de l'eau croupie¹⁴⁰.

2) Le système de marquage.

Pour se retrouver dans ces cargaisons dignes de la caverne d'Ali Baba, tous les emballages sont marqués et numérotés. Les toiles sont expédiées en balles, « *de manière que le bout en étant ouvert du côté de la montre, on peut voir l'assortiment des pièces en dépliant les plis qui servent de montre [...] c'est de cette façon que les achats se font en Espagne, soit à bord des navires, soit chez les négociants* »¹⁴¹. Mais cela rend impossible le calcul des valeurs par type de toile. A la fin du siècle, la clientèle espagnole se plaint de ces

¹³⁶ Ibid., f° 199 r°, 9 avril 1742.

¹³⁷ ADG, 7 B 1251, lettre à David et Cie à Bordeaux, 29 mai 1758.

¹³⁸ Ibid., 2 juillet 1758.

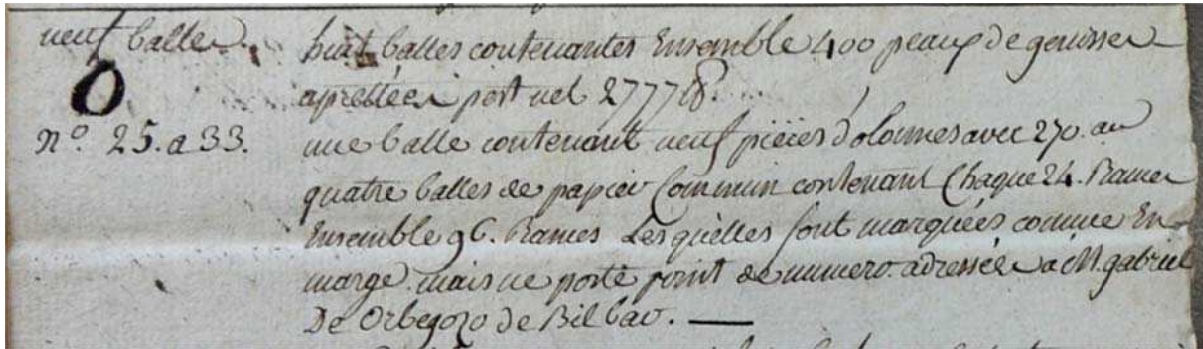
¹³⁹ Ibid., 15 décembre 1758.

¹⁴⁰ ADF, 4 E 91/21.

¹⁴¹ ADIV, C 3929, rapport de Coisy, f°2.

« assortiments mixtes qui ne servent qu'à embrouiller l'acheteur »¹⁴². Les ballots sont marqués de lettres majuscules qui sont souvent les initiales des commettants, suivies d'un numéro d'ordre, lié au nombre de balles. Ainsi, en décembre 1786, Olivier-Louis Leyer adresse, par le *Zéphir*, à Gabriel de Orbegozo, de Bilbao, 9 balles de cuirs et de toiles, sous la marque O, n° 25 à 33 (Illustr. 3-VIII).

Illustr. 3-VIII. - Marque de ballots de cuirs et toiles (cargaison du *Zéphir* déc. 1786).



Source : ADF, 4 E 91/15.

Joseph Mazurié expédie, dans le même chargement, également sous la marque « O » « huit balles de peaux de génisse [...], une balle contenant neuf pièces d'olannes [...] quatre balles de papier commun », pour le même Gabriel de Orbegozo¹⁴³. Il probable que, lorsque Barthélemy Kerroz expédie sous la marque « VL », les balles sont destinées à son ami Villabaso. En vendémiaire an XI, Etienne Radiguet adresse, selon sa pratique courante, 13 balles de toiles de diverses origines à Antonio de Bengoechea, sous la marque « AB », n° 42 à 57 et 6 balles de peaux à Patricio Doran, marquées « DR » n° 1 à 6¹⁴⁴. Sur la *Thérèse*, naufragée en octobre 1744, et dont la cargaison comporte la plus grande variété de conditionnements, les emballages sont marqués selon le même principe : ballots, caisses, barriques, paniers, portent les initiales des 26 destinataires différents (Fig. 3-IX)¹⁴⁵. Mais les envois ne correspondent pas toujours à des commandes, la vente se faisant également à bord des navires. Dans ce cas, les balles portent la marque des expéditeurs.

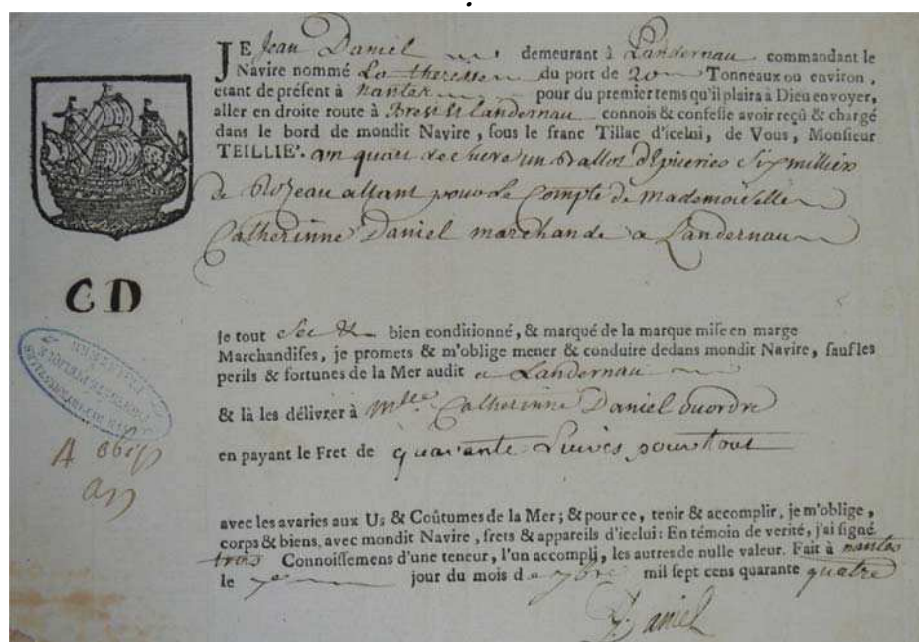
¹⁴² Ibid., Fonds Coniac, n° 13, cité par Jean TANGUY, « La production et le commerce des toiles « bretagnes » du XVI^e au XVIII^e siècle. Premiers résultats », 91^e Congrès National des Sociétés savantes, Rennes, 1966, p. 116.

¹⁴³ ADF, 4 E 91/15, déclaration de Pierre-Marie Duval Legris.

¹⁴⁴ Ibid., 50 J 92, 24 vendémiaire an XI (13 octobre 1802).

¹⁴⁵ ADF, B 4355.

Illustr. 3-IX. Connaissance de la Thérèse, à la marque de Catherine Daniel



Source, ADF, B 4355.

3) Le problème des mesures.

Les mesures différentes selon les régions et même les villes complexifient l'estimation des quantités transportées. Par exemple, 1 millier et demi de fer d'Espagne (1 500 livres), vaut 2 milliers à Nantes ; 14 cents d'Espagne valent 21 de Bretagne. En conséquence,

« à cette époque, le mesurage des marchandises était une nécessité, vu la variété infinie des mesures locales ; à l'arrivée dans un port, quel qu'il fut, toutes les marchandises sujettes à perception étaient obligatoirement pesées, mesurées avec les poids et mesures du lieu ; et les registres de perception ne portent donc que ce chiffre »¹⁴⁶.

En mai 1758, Marie-Josèphe Bohay-Rivière relève ainsi une erreur de pesée sur un envoi de prunes, pesant 752 livres au lieu de 890,

« ce qui fait un erreur a mon prejudice de 138 livres [...] Je dois vous dire que nos poids ne sont point aussy forts que chez vous et nos boutiquiers preferent ordinairement de prendre suivant le poids de la facture, mais le premier coup d'œil du baucaud N°8 decidoit quil ne pesait pas le poids portez a la facture. Il a falue le peser, il est aisée de vous envoyer une attestations de ceux qui etoint presant au pesage »¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Jean TANGUY, *Le commerce nantais...*, op. cit., p. 82.

¹⁴⁷ ADG, 7 B 1251, lettre à David et Cie à Bordeaux, 12 mai 1758.

III) LA NAVIGATION.

La quasi-totalité des transports se faisant par mer, il est primordial de se pencher sur les conditions de navigation. Les navires landernéens fréquentent surtout le Golfe de Gascogne, le Bordelais et les îles de Saintonge, mais aussi le Pays Basque, nord et sud, secteur que l'ordonnance de 1740 classe dans la catégorie du petit cabotage. C'est une mer dangereuse d'abord pour des raisons géographiques. Le talus du plateau continental qui le traverse en son milieu dans une direction nord-ouest/sud-est provoque la création d'une houle très importante avec formation de vagues déferlantes en cas de vents forts. Plus au sud, les bancs de sable et les barres situées à l'entrée des estuaires se déplacent au gré des courants et ne sont guère signalés. Des choix d'itinéraires doivent donc être faits. En temps de guerre ces eaux sont fréquentées par les navires des puissances ennemies qui s'attaquent d'abord aux bâtiments du commerce. Ces circonstances sont préjudiciables aux navires et à leurs cargaisons.

A) LES ITINÉRAIRES.

Les informations manquent sur les moyens de navigation utilisés par les maîtres de barque du XVIII^e siècle. Leur formation empirique et leurs trop faibles connaissances en astronomie et mathématiques ne leur permettent sans doute pas de pratiquer la navigation astronomique. Si leurs méthodes sont assez rudimentaires et la navigation à vue généralisée, certains au moins utilisent des cartes marines. Barthélémy Kerroz, décédé en 1805, en laisse dans sa succession, ainsi qu'un ouvrage de navigation : le « *pilote cottier* »¹⁴⁸, ce qui porte déjà indication des choix d'itinéraires, mais on n'y a pas trouvé d'instruments. Au début du XIX^e siècle, certains navires sont équipés de compas de route. C'est le cas du *Zéphir*, 48 tx, de l'armement Radiguet-Goury, dont l'instrument est volé par des corsaires anglais en 1809¹⁴⁹.

1) Les routes suivies pendant les guerres.

Afin d'éviter les navires hostiles, les barques de commerce utilisent diverses tactiques pour pouvoir continuer à naviguer en temps de guerre.

¹⁴⁸ ADF, 4 E 91 32. Vente des biens meubles, effets et marchandises ayant appartenu à Barthélemy Kerroz, 29 fructidor an XIV (16 septembre 1805).

¹⁴⁹ ADF, 65 U 16/2, 26 avril 1809.

a) *La navigation en vue des côtes.*

C'est dans les périodes de guerre, où les risques sont évidemment accrus, que la navigation est la plus dangereuse. Au XVIII^e siècle, la destination régulière la plus risquée est celle de Bilbao, parce que c'est la plus lointaine et qu'elle oblige, dans sa dernière phase, à naviguer le long d'une côte de 150 miles nautiques pratiquement dépourvue d'abris, entre Bordeaux et l'Espagne. Les relations sont donc rares avec Bilbao. Les maîtres de barques ne s'éloignent guère des côtes où ils peuvent rapidement trouver refuge, dès l'apparition d'une voile suspecte. C'est la solution que préconise Marie-Josèphe Bohay-Rivière pendant la guerre de Sept ans :

« il faudrait preferer sil vous plait un chasse marée [...], il ne manque pas de chasse marée chez vous, et ce sont precisement les occasion les plus propre dans les circonstance actuelles ces batteau agissent en tout plus prudament, et cette voye est toujours la moins exposéé, ils atterrent tous les soirs, et ils connaissent parfaitement toutes la cote depuis chez vous, je ne crois pas convenable de charger sur des barques, qui sont comme vous me lobservé une eternitté a se rendre »¹⁵⁰.

Ainsi, c'est sans doute la raison de l'entrée dans le port de Concarneau, le 14 février 1757, de la *Caroline*, 50 tx, du *Réjouy*, 45 tx, tous deux de l'Ile d'Yeu, accompagnés de la *Renée-Madeleine*, 30 tx, d'Argenton, qui ont chargé du vin pour Landerneau, respectivement à Libourne, Bordeaux et Blaye¹⁵¹. Ce même jour, 55 navires chargés de vin font relâche à Concarneau. C'est, en une seule journée, presque la moitié des 117 bâtiments en relâche observés dans ce port en 1757, où entrent au total 217 bateaux. En pensant à l'effet produit, on ne peut s'empêcher d'imaginer l'envol d'une nuée de moineaux à l'apparition du chasseur. Ils fuient les corsaires anglais. En effet, le 26 février, se présente à Concarneau le maître Jean Turbé, capitaine de la *Bonne Aventure* de l'Ile d'Yeu, pris le 13 février par le corsaire jersiais la *Molly*. Mais au lieu de s'emparer du navire, le capitaine britannique lui a imposé une rançon de 6 500 livres, valeur estimée du navire et de la cargaison¹⁵².

En temps de guerre, beaucoup de navires cessent de naviguer et les armateurs préféraient recourir à des neutres pour assurer le trafic. Les navires landernéens réapparaissent dans les rôles sitôt les hostilités finies, à la condition que cette longue immobilisation ne les ait pas dégradés. Le cas est général : la *Ressource* de Vannes, 140 tx, reste à l'ancre à Conleau

¹⁵⁰ ADG, 7 B 1251, Lettre de Madame Bohay-Rivière à B David et C^{ie} à Bordeaux, le 7 juillet 1758.

¹⁵¹ ADF, B 4317, f^o 29 r^o à 32 v^o.

¹⁵² Ibid., f^o 33 r^o.

pendant toute la durée de la guerre de Sept ans¹⁵³. Pour des raisons de sécurité, les destinations plus lointaines sont abandonnées et les navires ne s'aventurent pas au-delà de la Gironde. Etienne Radiguet l'affirme en 1797 à un correspondant de Malaga : « *mes barques ne font le cabotage que d'ici Bordeaux* »¹⁵⁴.

b) *La navigation de nuit.*

Les maîtres de barque sont libres de leurs initiatives. Le naufrage, le 25 octobre 1808, du chasse-marée *Elorn*, 52 tx, de l'armement René Bazin, illustre un choix de navigation mis en œuvre par Michel Prat, maître du navire, et sans doute partagé par plusieurs autres maîtres de barque : la navigation de nuit. Le bâtiment quitte Pont-L'Abbé le 16 octobre avec un chargement de 400 quintaux d'avoine, destiné à Libourne. Il fait relâche à l'Ile-Tudy qu'il quitte le 22 vers 5 heures du soir, peu avant la nuit. Il passe au sud des Glénan,

« *pour éviter l'ennemi qui était mouillé en dedans. Le 23 à sept heures et demie du matin ayant aperçu l'ennemi dans la baie de Quiberon il se dessida à relacher dans le port de Sauzon¹⁵⁵ où il resta jusqu'au vingt quatre à cinq heures du soir [...] il fit route toute la nuit [...] pour tacher d'attraper les couraux ou au moins les Sables d'Olonne à la pointe du jour* ».

Le vent fraichissant, il cherche à gagner le port de Saint-Gilles. Un grain lui fait perdre vue de la côte de vue. Il talonne sur la roche Bois Vinct, près Saint-Gilles et coule le 25 octobre au matin. Le capitaine et l'équipage ont pu se sauver sur deux canots¹⁵⁶. Cette tactique permet sans doute de passer au nez et à la barbe de l'ennemi, mais elle n'est pas sans risques. Elle n'est pas nouvelle. En décembre 1745, le *Saint-Jacques* de Landerneau, 47 tx, quitte Bordeaux pour Landerneau avec une cargaison de vin et de farine, pour Brest et Landerneau. Deux jours plus tard, il relâche « *à la fosse de Loye d'où il partit jeudi dernier à trois heures du soir* »¹⁵⁷. Une voie d'eau le contraint de rechercher la terre.

Même les neutres en période de conflits ne sont pas nécessairement hors de danger. En fructidor an XI, à la rupture de la paix d'Amiens, le négociant landernéen Etienne Radiguet présente une situation très difficile : « *Il est absolument impossible actuellement de vous expédier aucune marchandise par mer, à moins que vous ne preniez le parti qu'on pris Mrs Ari-*

¹⁵³ Etienne RAUT, « Vannes autrefois. La traite de nègres ». *BSPM*, n° 72, 1933, p. 73.

¹⁵⁴ ADF, 50 J 1, 25 fructidor an V (11 septembre 1797), lettre à Elliot et Devreux à Malaga.

¹⁵⁵ A Belle-Isle.

¹⁵⁶ SHD, Brest, 3 A 104, Conseil d'administration de la marine, pièce 20.

¹⁵⁷ Il s'agit de la Fosse de Loix, un mouillage de sécurité, sur la côte est de l'île de Ré.

chaga y Hija et Galindez, d'expédier un navire directement ici. Je vous engage à le faire et à me l'adresser au plutôt si votre neutralité continue d'être respectée ». Il prodigue ses conseils en matière de navigation à ses correspondants :

« Vous recommanderiez au capitaine de venir à Brest et ici en droiture, en tant que possible, ou en cas d'empêchement par l'Anglais, de venir à Morlaix ou à Quimper, mais en recommandant au capitaine de prendre toutes précautions pour entrer à Brest. Il y aussira¹⁵⁸ facilement et alors le navire costeroit là, jusqu'à ce que je lui dise de venir au quai de cette ville pour y prendre charge. Ce sera à vous de vous arranger pour le fret et les assurances avec le capitaine, mais ce sera aussi le moyen de vous procurer à bon compte de nos marchandises »¹⁵⁹.

La durée de navigation dans ces conditions est donc extrêmement variable. Certains maîtres n'hésitent pas à prendre des risques, comme en témoigne Marie-Josée Bohay-Rivière en mars 1759 : *« il arive journellement des barques de chez vous ; sans convoie Le Guen, et Peltier, sont venu en sept jours depuis Blaye »*¹⁶⁰. Venir du Bordelais en une semaine en période de guerre peut être considéré comme une performance, mais n'ayant pas rencontré d'Anglais ils ont eu de la chance.

2) Les trajets en temps de paix.

Les informations sur les routes suivies en temps de paix sont rares. Mais il est vraisemblable que la navigation en vue des côtes est également préférée. Car les conditions météorologiques, pour de petits navires naviguant à toutes les périodes de l'année, représentent des dangers certains. La proximité d'abris est donc également appréciée, en particulier pour y mouiller la nuit ce qui permet de minimiser les risques et de se passer d'assurance. Ainsi, en 1736, le négociant morlaisien Guillotou de Kerever fait état d'une barque voyageant de Nantes à Morlaix en 1736 et qui *« relâche chaque soir dans un port »*¹⁶¹. C'est là un argument solide en faveur des routes côtières.

¹⁵⁸ Du verbe de l'ancien français « *issoir* », d'où provient le mot « *issue* » et qui peut signifier ici échapper ou passer (Frédéric GODEFROY, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes, du IX^e au XV^e siècle*, Paris, F. Vieweg, 1895-1902).

¹⁵⁹ ADF, 50 J 4, 17 fructidor an XI (4 septembre 1803), lettre à Ollavaria y Santa Cruz à Bilbao.

¹⁶⁰ Ibid., lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière à B. David et C^{ie} à Bordeaux, le 9 mars 1759.

¹⁶¹ Henri SEE, « Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle, d'après les papiers de Guillotou de Kerever », dans Julien HAYEM (dir.), *Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Paris Hachette, 1925, p. 183.

L'habitude existe aussi de naviguer de conserve avec d'autres navires, pour se porter éventuellement assistance. L'arrivée dans les ports de plusieurs navires de même origine est donc fréquente. C'est le cas par exemple le 21 janvier 1698, quand quatre barques landerneennes arrivent ensemble à Bordeaux¹⁶². Certains maîtres de barque paraissent même faire régulièrement équipe. Ainsi, les deux *Françoise* landerneennes sont ensemble à Bordeaux, le 25 octobre 1698, le 8 octobre et le 28 décembre 1699¹⁶³. Le 7 septembre 1739, Joseph Tréguier, maître de la *Marie-Anne* de Landerneau, rencontre un grain qui, déclare-t-il, « *l'obligea avec les autres maîtres qui faisaient route avec lui de relâcher à Bourneuf* »¹⁶⁴.

Bien que plus longue, la route en vue des côtes est la plus souvent empruntée, à l'aller et au retour, même pour Bilbao. Le naufrage, en décembre 1786, « *sur les côtes de Lorient* », du *Zéphir*, qui se rend dans le port basque avec un plein chargement et aurait donc pu choisir la droiture, ne s'explique pas autrement¹⁶⁵. L'étude des naufrages sur les côtes charentaises aboutit à la même conclusion : les barques bretonnes se présentent devant « *les redoutables passes, pointes et pertuis de Ré à la Gironde [...] après avoir longé le littoral depuis la Bretagne ou la côte basque* »¹⁶⁶. Le défaut de documents ou d'instruments de navigation, l'incapacité de s'en servir de façon efficace faute de formation, obligent les maîtres à préférer la navigation à vue, pourtant plus dangereuse. C'est une situation générale : « *les navires du dix-huitième siècle utilisent peu les cartes hydrographiques [...] Les navigateurs des mers du Nord de l'Europe n'utilisent pas les cartes marines, peu les instruments* »¹⁶⁷.

3) La durée des voyages.

La voie maritime est la préférée des négociants, à la fois pour des raisons de coûts et de durée des trajets. Cependant, le temps de navigation est extrêmement variable et reste assez mal connu. D'autant que de multiples contraintes se présentent, liées à la météorologie, comme aux difficultés d'écoulement de la marchandise ou de rassemblement de la cargaison. Un voyage rapidement effectué sur mer peut ainsi être prolongé par de longues attentes dans les ports ou dans les mouillages d'attente.

¹⁶² Ibid., 6 B 229, vue 9 et 10.

¹⁶³ Ibid., vues 104, 204 et 251-252.

¹⁶⁴ Ibid., B 4350.

¹⁶⁵ ADF, 4 E 91 15, 10 et 11 décembre 1786.

¹⁶⁶ Jacques PERET, *Naufrageurs et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, 2004, p. 32.

¹⁶⁷ Renaud MORIEUX, « Le monde du silence... », *op. cit.*, p. 154.

a) *Les temps de trajet.*

Ils sont très variables. C'est le cas pour les voyages entre la Basse-Bretagne et Bilbao : « *Es duro tener que señalar que no sabemos cuanto tiempo se tardaba en recorrer, con mar normal, un determinado trayecto*¹⁶⁸ ». Cela tient évidemment aux conditions de mer, comme au type de navire. Le recoupement des différentes sources dont nous disposons¹⁶⁹ permet d'apporter des éléments de réponse. Cependant, les dates d'enregistrement au Consulado n'étant pas toujours celles des arrivées ou des départs, une marge d'inexactitude subsiste. Dans d'excellentes conditions, le trajet sur mer peut se limiter à la semaine. Les opérations à quai en augmentent fortement la durée.

Parfois, les délais sont réduits au minimum. Etienne Radiguet assure au négociant Le Fer de Saint-Malo en pluviôse an XI : « *Je viens d'expédier un sloop pour Bilbao, chargé de toilles et de cuirs. Ce chargement s'est fait dans deux jours. Le capitaine a mis à la voile le 3^e et dans 48 heures, il était rendu à sa destination* »¹⁷⁰. L'affirmation paraît étonnante, car 370 milles nautiques séparent Landerneau de Bilbao, en droiture. Pour la couvrir en deux jours, le navire aurait donc du naviguer en moyenne à plus de 7,5 nœuds, ce qui semble considérable pour un navire de commerce lourdement chargé, et qui suppose que, partant de Landerneau à l'étable de marée haute, il ait pu atteindre le Raz de Sein avant la renverse du courant. Cela nécessite des conditions extrêmement favorables et très fortement improbables. Si l'on en croit le négociant, le *Zéphir* aurait donc quitté Landerneau le 15 pluviôse au soir¹⁷¹. Mais sur son rôle, son départ est noté trois jours plus tôt, le 12 pluviôse¹⁷² et à Bilbao, son arrivée est enregistrée le 11 février (22 pluviôse)¹⁷³. Bien que les dates portées sur les registres basques ne soient pas exemptes de fantaisie, ce délai paraît plus réaliste.

Toutes les commandes n'ayant pu trouver place dans le navire, le négociant indique d'ailleurs à ses correspondants que « *le capitaine promet d'être de retour sous un mois* »¹⁷⁴.

¹⁶⁸ Aingeru ZABALA URIARTE, «Carencias y líneas de investigación en el comercio cantabro de la edad moderna», *Obradorio de historia moderna*, n° 17, Universidade de Santiago de Compostela, 2008, p. 150, (« *Il est difficile de devoir signaler que nous ignorons combien de temps on mettait à parcourir, par une mer normale, un trajet déterminé* »).

¹⁶⁹ Registres des *averias* du port de Bilbao, rôles d'équipages du Service Historique de la Défense à Brest.

¹⁷⁰ ADF, 50 J 4, *Ibid.*, 27 pluviôse an XI (16 février 1803).

¹⁷¹ *Ibid.*, 15 pluviôse an XI (4 février 1803).

¹⁷² SHD, Brest, 2P7-165.

¹⁷³ AFB, Borrador, 211-001.

¹⁷⁴ ADF, 50 J 4, 15 pluviôse an XI (4 février 1803).

Le 23 mars il annonce que le navire « *est sur son départ* » de Landerneau¹⁷⁵. Mais le rôle d'équipage indique qu'il quitte en fait la rade de Brest le 15 germinal (5 avril 1803)¹⁷⁶, ce qui correspond au délai moyen de deux mois, pour un voyage complet aller-retour. C'est celui que l'on retrouve tout au long du XVIII^e siècle. Mais à la belle saison, dans des conditions sans doute optimales, les temps de trajets peuvent être assez courts. En cinq mois, du 7 avril au 7 septembre 1773, le *Zéphir*, 25 tx, de l'armement Kerroz, effectue trois voyages aller-retour vers Bilbao, incluant des escales à Argenton et à Morlaix, ce qui est remarquable. Les deux voyages aller sans escale durent 17 et 19 jours. Un des retours se fait en 19 jours et les deux autres en douze jours¹⁷⁷. Ces rotations rapides, qui se reproduisent régulièrement, supposent sans doute que les cargaisons soient prêtes à l'embarquement lors de l'arrivée du navire.

Le temps de trajet réel minimum vers Bilbao apparaît donc plus proche de la semaine que des 48 heures annoncées par Etienne Radiguet, non sans une certaine forfanterie, peut-être pour impressionner son interlocuteur. C'est aussi la durée requise pour atteindre Bordeaux. Il faut très souvent une semaine au milieu du XVIII^e siècle pour rejoindre le port girondin depuis la rade de Brest. C'est le temps que mettent, pour aller de Landerneau à Bordeaux, la *Providence* de l'Île d'Yeu en janvier 1746¹⁷⁸, ou le *Saint-Budoc* de Landerneau, en avril de la même année¹⁷⁹. Mais, la *Notre-Dame de Bonne Nouvelle* de l'Île d'Yeu met deux semaines en mars¹⁸⁰, tandis qu'il suffit de 5 jours au *Cheval-Marin* de l'Aberildut en avril¹⁸¹. C'est une période de guerre où la navigation est perturbée. En 1754, vingt navires se rendent de Landerneau à Bordeaux¹⁸². Le plus rapide est le *Saint-Budoc*, 35 tx, qui, en début octobre, fait le trajet en cinq jours¹⁸³. Le plus lent est le *Postillon*, 32 tx, du Conquet qui met un mois en septembre¹⁸⁴. Pour treize navires le trajet est accompli entre 6 et 8 jours. La semaine apparaît donc comme la durée moyenne.

Cette question du temps de navigation préoccupe les négociants. Ainsi ils font observer en 1776 que, si « *les vents changent, le navire reste des mois entiers au compte des négociants*

¹⁷⁵ Ibid., 23 mars 1803.

¹⁷⁶ SHD, Brest, 2P7-165.

¹⁷⁷ Ibid., 2P7-148, f° 33.

¹⁷⁸ ADG, 6B249, f° 30.

¹⁷⁹ Ibid., 6B252, f° 5.

¹⁸⁰ Ibid., 6B251, f° 47.

¹⁸¹ Ibid., 6B252, f° 128.

¹⁸² Ibid., 6B261 à 272.

¹⁸³ Ibid., 6B264, f° 112.

¹⁸⁴ Ibid., f° 153.

sans pouvoir sortir du port ; le retardement d'un jour, d'une marée, cause des préjudices qu'on ne sauroit apprécier, dans la navigation tous les instants sont précieux »¹⁸⁵.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, même avec le retour de la paix, les conditions n'ont pas changé et de la pointe de Bretagne jusqu'à Bordeaux « *le temps de trajet est d'un mois environ en moyenne* »¹⁸⁶, pour un aller-retour, temps de transbordement des marchandises compris, s'entend.

b) Les escales et les relâches.

La durée des escales est extrêmement variable, allant d'une journée à plusieurs semaines. Cela tient d'abord aux conditions météorologiques qui peuvent immobiliser les navires très longtemps, en cas d'intempéries, ou simplement par les vents contraires. En 1741, la *Marie-Anne*, 30 tx de l'armement Duclos, présente son rôle au bureau des classes à Brest, le 4 janvier. Son départ effectif n'a lieu que le 23 février suivant, « *le maître ayant été retenu en ce port par les vents contraires jusqu'à ce jour* »¹⁸⁷. Cela représente une immobilisation forcée d'une cinquantaine de jours. La plus ou moins grande facilité à écouler la cargaison, le temps nécessaire pour compléter le chargement peuvent également retarder le départ. Ainsi, en 1744, la *Thérèse*, 18 tx, commence à charger, à Nantes, le 5 août et n'achève l'opération que le 5 septembre. Mais c'est parce que le maître de la barque, pratiquant le tramping, a vraisemblablement recherché activement des négociants disposés à placer des marchandises à son bord, jusqu'à ce que le navire soit plein. Nous sommes en outre dans une période de guerre, qui suscite des hésitations, même si le convoi protège les navires marchands¹⁸⁸.

Les registres d'entrées et sorties de Brest à la fin de l'Ancien Régime apportent quelques éléments sur les temps d'escale à Landerneau¹⁸⁹. De 1787 à 1791, 13 navires faisant escale à Brest, à la fois en allant à Landerneau et en en revenant, ont pu être identifiés. Leurs escales, très variables, durent d'une à plus de sept semaines. Mais seules trois sont supérieures à trois semaines, dont deux à sept semaines et plus. Dans ce cas il s'agit de deux navires du port, qui prolongent peut-être leur relâche. Pour cinq navires, l'escale est comprise entre une

¹⁸⁵ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f° 36.

¹⁸⁶ Emmanuel PLAT, *Le commerce des vins dans les ports du Finistère...*, op. cit., p. 81.

¹⁸⁷ SHD, Brest, 2P7-140.

¹⁸⁸ ADF, B 4355.

¹⁸⁹ AMB, HH 26 et 27.

et deux semaines et pour cinq autres entre deux et trois semaines. L'existence d'un chargement ou simplement d'un lest est sans incidence sur le temps pendant lequel les navires restent au port : les occurrences se partagent en effet pratiquement à égalité et, à l'issue des deux plus longues, ils quittent Landerneau sans marchandises. Les quais sont donc en permanence occupés par de nombreux navires.

Tous les arrêts dans les ports ne sont pas des escales. La plupart des maîtres navigant sur les navires landernéens étant originaires de l'Iroise et continuant à y résider, ils font fréquemment des haltes, qui sont plutôt des relâches, dans leur port natal, sans doute pour retrouver leurs familles. C'est aussi souvent le cas lorsqu'ils vont au Pays de Galles chercher du charbon. Au départ de la rade de Brest, ils sont notés sur lest. Il n'est pas impossible que la halte à Argenton ou à l'Aberildut leur permette d'emporter vin et alcools, ces ports étant connus pour leur trafic interlope vers le Royaume-Uni¹⁹⁰. Ce genre de trafics est attesté au XIX^e siècle. Ainsi, le 27 mai 1815, le sloup l'*Océan*, de Brest, chargé « *d'eau de vie de France et de genièvre* », est saisi par la douane anglaise, au large de Saint-Ives, au nord du Cornwall, « *pour être venu sur les Côtes anglaises en contravention à la loi* »¹⁹¹.

Les conditions météorologiques sont aussi la cause de relâches forcées qui rallongent à l'excès les temps de voyage. Ainsi, Louis Kerneau, maître de la barque *Saint-Nicolas* de Landerneau, 30 tx, déclare à son arrivée à Nantes, le 2 mars 1740, avoir quitté Pontusval :

*« le 20^e novembre dernier pour venir à Nantes, chargé de trente tonneaux de froment ; que les vents contraires et mauvais temps l'ont obligé de relâcher en plusieurs endroits et particulièrement aux ports de l'Aberildut et d'Audierne [...] et que le jour d'hier il s'ouvrit une voye d'eau qui n'est point encore étanchée et l'oblige de pomper plus souvent que d'ordinaire. Tout quoy luy fait craindre d'avoir de son grain mouillé, avarié, endommagé, ou échauffé par la longueur du temps qu'il y a qu'il est chargé »*¹⁹².

La barque arrive à Paimboeuf le 30 janvier et doit y séjourner un mois supplémentaire, sans doute pour réparations. Il n'en demeure pas moins qu'une durée de plus de deux mois de navigation, entre Pontusval et le pays nantais, est exceptionnellement longue. Elle illustre bien les difficultés multiples rencontrées par les marins.

¹⁹⁰ Voir chapitre 2.

¹⁹¹ SHD, Brest, Conseil d'administration de la marine, 3 A 100, 18 mai 1819.

¹⁹² ADLA, B 4613, vue 50.

D'autres circonstances obligent à des relâches, ce sont les conditions de marée à la pointe de Bretagne. L'attente d'une marée favorable pour passer le goulet de Brest est sans doute la raison pour laquelle la *Marie-Catherine* est notée à Camaret, les 19 mars 1739, 29 mai et 5 avril 1740¹⁹³. L'*Aimable-Catherine*, venant de Bordeaux, y fait relâche le 8 août 1740¹⁹⁴, mais c'est avant d'aller à Cork où elle doit conduire trois passagers. Elle attend sans doute une heure favorable pour emprunter le passage du Four, à marée montante. L'exigence d'une heure convenable de marée pour passer le Raz de Sein oblige aussi à des relâches à Audierne, comme c'est le cas pour le même navire, rentrant de Bordeaux vers Landerneau, le 8 juin 1740¹⁹⁵. Au XIX^e siècle, Camaret, qui ne connaît pas une grande activité marchande, est encore un port habituel de relâche, bien placé entre le Goulet de Brest, que l'on remonte de préférence à marée montante, et le Raz de Sein. En 1848, 255 embarcations jaugeant 1 264 tonneaux, soit une moyenne de 4,95 tonneaux, y entrent chargées. Ce sont pour l'essentiel de barques de pêche. Le port accueille en revanche 3 205 navires en relâche¹⁹⁶. Ce chiffre correspond à la moyenne annuelle de la période.

c) *La durée des campagnes.*

La durée des campagnes relève davantage de la responsabilité de l'armateur que de celle du maître de barque. Initialement fixée à 4 mois, soit un ou deux voyages, elle est portée à six mois en 1732 et même à un an pour les maîtres « *ne déclarant qu'un cabotage entre les ports de Bretagne* »¹⁹⁷ et qui reçoivent un congé annuel. En fait, comme pour beaucoup de réglementations d'Ancien Régime, ces dispositions sont assez mal respectées, l'État s'avérant incapable de faire appliquer ses décisions. Le bureau des classes de Brest accorde fréquemment des prolongations pour des périodes de deux mois renouvelables. En 1739-1740, le *St-Vincent-François*, 30 tx, appartenant à Ségalen-Cléguer et au maître François Tallec, obtient trois renouvellements successifs, en octobre et décembre 1739 et en janvier 1740 : « *il est permis au maître de continuer sa navigation sous la même soumission jusqu'à...* »¹⁹⁸. Mais tous les maîtres ne sollicitent pas ces prolongations et continuent à naviguer hors délais.

¹⁹³ Ibid., f° 56.

¹⁹⁴ SHD, Brest, 2P7-140.

¹⁹⁵ Ibid.

¹⁹⁶ ADF, 4 S 139.

¹⁹⁷ Gérard LE BOUEDEC, « L'État et le cabotage en France... », *op. cit.*, p. 388.

¹⁹⁸ SHD, Brest, 2P7-140, f°18.

On observe, au cours du siècle, un allongement progressif de la durée des campagnes, sans corrélation obligée avec les destinations. Les conditions de navigation étant perturbées pendant les guerres de Succession d'Autriche et de Sept ans, on ne retiendra pas ces périodes. En revanche la guerre d'Indépendance américaine, plus favorable, est prise en compte dans la statistique portant sur 301 campagnes identifiées, entre 1723 et 1793 (Figure 3-III).

Fig. 3-III. Évolution de la durée de campagne des navires landernéens au XVIII^e siècle

	1723-1724		1739-1744		1748-1756		1763-1777		1779-1793	
	navires	%	navires	%	navires	%	navires	%	navires	%
- 4 mois	25	37,88	3	5,56	2	4,35	5	5,95		
4-8 mois	34	51,51	11	20,37	2	4,35	3	3,57	2	3,92
8-12	5	7,58	28	51,85	21	45,65	10	11,90	6	11,76
+ 1 an	2	3,03	12	22,22	21	45,65	52	61,91	26	50,98
+ 2 ans							14	16,67	10	19,61
+ 3 ans									7	13,73
TOTAL	66	100%	54	100%	46	100%	84	100%	51	100%

Sources : SHD, Brest, série 2P7, rôles d'équipages.

La réglementation apparaît donc très largement bafouée. C'est un peu moins vrai dans la décennie 1720, où près de 40% des campagnes sont inférieures à 4 mois, mais plus de la moitié durent cependant entre 4 et 8 mois. Et si la majorité d'entre elles ne dépassent pas 6 mois, certaines avoisinent ou dépassent déjà une année. La première dans ce cas (un an et 11 jours) est celle de la *Marie*, en 1727-1728, de l'armement Cessou, commandée par Barthélemy Kerroz, parrain du futur négociant¹⁹⁹. La longueur des campagnes ne cesse ensuite d'augmenter. Seule une infime minorité respecte la réglementation. Avant la guerre de Succession d'Autriche, plus de la moitié des campagnes durent entre 8 mois et un an et 22% dépassent une année. De 1748 et 1756, moins de 9% sont inférieures à 8 mois et plus de 45% sont supérieures à un an. Avant la guerre d'Indépendance américaine, plus des 2/3 des campagnes se prolongent au-delà d'une année et près de 17% dépassent deux ans. La première dans ce cas concerne la *Prospérité*, de l'armement Kerroz, en 1769-1772, qui ne renouvelle son rôle qu'au bout de deux ans et 6 mois²⁰⁰. Dans la dernière période, qui suit la guerre d'Indépendance, aucune campagne ne respecte la réglementation, près de 85%

¹⁹⁹ SHD, Brest, 2P7-3, f° 17.

²⁰⁰ Ibid., 2P7-147, f° 125.

dépassent un an, un tiers deux ans et 7 campagnes sont supérieures à 3 ans, dont deux à 4 ans. Moins de 4% sont inférieures à 8 mois. En trois-quarts de siècle, on est passé de campagnes courtes (près de 90% inférieures à 8 mois), liées à une navigation au cabotage, à des campagnes longues, dont près de 85% sont supérieures à un an et un tiers dépassent deux ans, dont la durée est plus proche de celle de la navigation au long cours.

La campagne la plus longue qui a pu être relevée est celle de la *Marie-Jeanne*, 25 tx, de l'armement Villart et Robert, qui navigue au petit cabotage, pendant 58 mois (dont 39 au service du roi), soit près de 5 ans au total, entre octobre 1779 et mars 1784²⁰¹. Des cas voisins se rencontrent au cours des trois années d'euphorie qui touche le commerce maritime à l'issue de la guerre d'Indépendance américaine. Après 1786, tout en dépassant largement la règle, les maîtres, peut-être sensibles aux observations qui leur sont faites, limitent en général leurs campagnes à moins de deux ans, ce qui est déjà très long.

Les greffes des ports d'escales veillent au respect des obligations. Les plus vigilants sont ceux de Bayonne et Dunkerque, proches des frontières françaises, ce qui peut valoir explication. Le 26 septembre 1739, Christophe Pen, maître de la *Jeanne-Philippe*, 29 tx, en mer depuis près de huit mois, reçoit à Dunkerque l'ordre « *de se rendre directement à Landerneau y représenter son équipage aux peines portées par les ordonnances du Roy* »²⁰². En mai 1741, le *Louis-Joseph*, 90 tx, de l'armement Leyer, dont les destinations lointaines peuvent expliquer la longueur des campagnes, est à Dunkerque venant de Gibraltar. Le greffier inscrit sur le rôle de bord : « *il est ordonné au maître d'aller représenter son équipage à Brest* »²⁰³. La même remarque lui est faite dans le même port en juin de l'année suivante²⁰⁴. Le 13 mai 1786, Jean Lalouer, maître du *Coureur*, 40 tx de l'armement Leyer, obtient à Bayonne l'autorisation « *d'aller à Rouen pour y décharger son fret, à la charge pour lui de se rendre à Brest pour y faire son désarmement, conformément à l'ordonnance, les 4 mois étant expirés* »²⁰⁵. Ils le sont en effet assez largement : le navire navigue depuis 3 ans ! Et le rôle n'est déposé qu'à la fin du mois de juillet²⁰⁶. En juin 1787, une observation identique lui est à nouveau faite à Bayonne²⁰⁷. C'est assez dire que les maîtres de barques se sont

²⁰¹ Ibid., 2P7-152, f° 82.

²⁰² Ibid., f° 78.

²⁰³ Ibid., 2P7-140.

²⁰⁴ Ibid., 2P7-141.

²⁰⁵ Ibid., 2P7-155, f° 85.

²⁰⁶ Ibid., 2P7-156, f° 181.

²⁰⁷ Ibid. f° 181, 3 juin 1787.

progressivement exonérés de leurs obligations vis-à-vis de l'administration des classes. Mais il est impossible de savoir s'ils agissent de leur propre chef ou à l'instigation des armateurs. On peine à croire que, même si les soldes sont définitivement réglées en fin de campagne, les matelots acceptent de rester sans percevoir de rémunération pendant plusieurs années. D'autant que dans l'intervalle, de nombreux changements interviennent dans les équipages.

Il est difficile de comprendre la logique de renouvellement des rôles. Il n'y a pas de moment privilégié pour ce type d'opération. Fréquemment, un rôle est déposé et un autre est présenté le lendemain pour le même navire et le même équipage. Mais parfois, tout l'équipage change, y compris le maître, sans dépôt de rôle ou présentation d'un nouveau. C'est le cas du *Coureur*, de l'armement Fauvel au début de la guerre de Sept ans. Barthélémy Kerroz, maître depuis janvier 1750, rentre au port de Landerneau le 24 décembre 1756. Il se voit confier la barre du corsaire le *Furet*, sur lequel il emporte tout son équipage. Son neveu Guillaume Provostic lui succède le 10 février 1757, sur le *Coureur*, avec un nouvel équipage, par simple « *remplacement* », sans changer de rôle²⁰⁸. Celui-ci n'est renouvelé qu'en juillet 1758. Mais dans une situation comparable, en juillet 1787, à Landerneau également, le rôle de l'*Utile*, 90 tx, de l'armement Kerroz, est « *annulé, vu le changement total de l'équipage* »²⁰⁹. Il est donc possible qu'il s'agisse simplement pour les armateurs de reculer le plus possible le moment de solder les comptes de l'armement, ce qui se traduit par divers paiements : reliquat de soldes, versement à la caisse des Invalides des droits perçus sur les soldes de l'équipage, versement de leurs parts aux différents propriétaires, et éventuellement primes d'assurances.

B) LES PERTES DE NAVIRES ET DE CARGAISONS.

Dans les conditions de navigation aussi difficiles que celles que connaissaient les marins du XVIII^e siècle, il n'est pas surprenant que surviennent des fortunes de mer. Elles apparaissent cependant moins fréquentes dans l'armement landerneau que ce à quoi on pourrait s'attendre. Les cargaisons subissent aussi des avaries, notamment les vins par coulage et les toiles et les cuirs par humidification des ballots, en dépit des enveloppes de protection.

²⁰⁸ Ibid., 2P7-144, f° 109.

²⁰⁹ Ibid., 2P7-153, f° 89.

1) Les prises.

Au cours de la Guerre de Succession d'Autriche, on peut dénombrer la perte de trois navires : l'*Aimable-Catherine*, 36 tx, de l'armement Vigier, le 11 août 1744, prise « *par un Guernezien à 3 lieues de Belle-Ile* » ; l'*Etienne Dauphin*, 36 tx, de l'armement Pratmeur, le 24 novembre 1744, dans la baie d'Audierne²¹⁰ ; la *Marie-Catherine*, 36 tx, de l'armement Mazurié et S^{té}, prise par un corsaire de Jersey, le 25 novembre 1745.

La Royal Navy a l'habitude, à l'approche d'un conflit, de s'emparer des navires de l'ennemi en puissance, autant pour atteindre son commerce que pour priver sa Marine de guerre de matelots. Deux barques de Landerneau : le *Saint-Budoc*, 27 tx, de l'armement Chambord²¹¹ et l'*Espérance*, 40 tx, de l'armement Tréguier²¹² sont prises le 8 juillet 1756²¹³. Les prises, qui sont souvent le fait de corsaires britanniques, interviennent principalement sous la Révolution et à la fin de l'Empire, où la faiblesse de la Marine d'État ne permet plus de protéger le commerce. L'armement Radiguet-Goury est le plus touché. Le 19 ventôse an V, Etienne Radiguet perd le sloup la *Lune*, 50 tx²¹⁴ et les 4 000F de part qu'il y possède. La *Marie-Françoise*, 73 tx, le *Saint-Jean*, 52 tx et le *Zéphir*, 48 tx, du même armement, sont pris en février et juillet 1811, et en juillet 1812²¹⁵. Le *Zéphir* a eu plus de chance trois ans plutôt, lorsque rentrant de Blaye avec du vin, il s'est volontairement échoué pour échapper à la prise par un corsaire anglais. Celui-ci s'est contenté de prendre un compas de route valant 24 F, des vêtements de l'équipage, des provisions de bouche, un baril de beurre, du sucre, de l'argent appartenant au capitaine²¹⁶. Mais le système d'armement à la part, répartissant les risques, permet aux armateurs de continuer leur activité, malgré ces coups du sort successifs.

2) Les naufrages.

De nombreux ports bretons, dont Landerneau, « *fournissent des contingents non négligeables de naufragés, partie émergée de l'iceberg d'un intense trafic maritime* »²¹⁷.

²¹⁰ Ibid., 2P7-141.

²¹¹ Ibid., 2P7-144, f° 74.

²¹² Ibid., f° 142, ce navire a été pris « *dans la baie de St-Gilles près d'Olonne* ».

²¹³ SHD, Brest, 2P7-10.

²¹⁴ ADF, 50 J 1, f° 270, 19 ventôse an V (9 mars 1797).

²¹⁵ SHD, Brest, 3 A 105.

²¹⁶ ADF, 65 U 16-2, 26 avril 1809.

²¹⁷ Jacques PERET, *Naufrageurs et pilleurs d'épaves...*, op. cit., p. 34.

a) *Les circonstances.*

Faute de connaître tous les naufrages de navires landernéens, ni leurs conditions, une statistique est impossible²¹⁸. Le choix de routes proches des côtes, l'importance du trafic en automne et en hiver, augmentent les risques. Quelques parages sont particulièrement dangereux. Les guerres, la navigation de nuit, les brouillards, les vents contraires et les tempêtes sont des circonstances aggravantes²¹⁹.

b) *Les lieux*

En Bretagne, Ouessant, les côtes de Cornouaille : Glénan, abords de Penmarc'h, Pointe du Raz, sont les parages les plus dangereux, où se produisent de nombreux naufrages.

« *Sur dix navires naufragés sur les côtes de l'Amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle, près de huit se dirigeaient vers le nord, venant du Pays Basque espagnol, de l'estuaire de la Gironde, de la baie de Bourgneuf. Lourdemment chargés, achevant leur périple, ils devaient, arrivant du Sud, tenter de prendre le large à la hauteur de la baie d'Audierne* »²²⁰.

Par fort vent d'ouest dominant, l'exercice est périlleux. Deux caps difficiles sont à négocier et il faut se présenter dans de bonnes conditions de marée dans l'étroit et difficile passage du raz de Sein. En mai 1722, le *Saint-Hervé*, 35 tx, est abordé par une galiote au sud des Glénan. La barque doit être abandonnée avec sa cargaison de vin²²¹. Une opération de sauvetage est lancée, dont on ignore l'issue, mais la barque n'apparaît plus dans les rôles du bureau des classes à Brest les années suivantes²²². D'autres navires sombrent sur les roches du pays Bigouden ou à Ouessant²²³. Des fortunes de mer « domestiques » se produisent parfois. La *Marie-Thérèse*, chasse-marée de 12 tx, fait naufrage en décembre 1723, en rivière de

²¹⁸ *Ibid.*, p. 47. Selon Jacques Perret, environ 70% des naufrages enregistrés par l'Amirauté de La Rochelle seraient intervenus la nuit, à cause du manque de visibilité et de l'impossibilité de faire le point.

²¹⁹ Voir ANNEXE VI.

²²⁰ Alain CABANTOUS, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, p. 33.

²²¹ ADF, B 4436.

²²² SHD Brest, 2P7-1 à 3.

²²³ La *Marie-Anne* s'échoue à Plovan, en septembre 1739 (ADF, B 4350), la *Notre-Dame* sur les roches du Guilvinec, en février 1742 (*Ibid.*, B 4353^{bis}) et le *Saint-Jacques* sur les Étocs de Penmarc'h, en décembre 1744 (*Ibid.*, B 4355). La *Marie-Charles*, coule le même mois aux abords d'Ouessant (SHD, Brest, 2P7-141). Le *Louis-François* va la côte au Guilvinec en novembre 1767 (ADF B 4378).

Landerneau, « *en commençant son troisième voyage* »²²⁴. La *Joséphine*, gabarre de 15 tx, est prise dans une tempête et jetée à la côte, dans le goulet de Brest, en mai 1808²²⁵.

Quelques accidents se produisent aussi au long de la côte atlantique, de la Gironde à la Loire²²⁶. En revanche, les naufrages sont assez rares dans la Manche. Cependant, en 1753, la Notre-Dame des Anges, fait naufrage « *à la coste de cornouaille en Angleterre* », près de Falmouth²²⁷. La *Marie-Jeanne*, 30 tx, armée par Julienne Daniel et Paul Drézen, coule « *à Paston dans la Manche de Bristol* », le 16 juin 1771, en rentrant de Swansea²²⁸.

Certains naufrages en temps de guerre sont provoqués par une attaque ennemie, le maître préférant jeter son bateau à la côte plutôt que d'être pris et de risquer la captivité. Il arrive aussi qu'en cherchant un abri à la vue d'une voile hostile, il talonne une roche ou s'échoue sur un banc, qui s'avèrent fatals au bâtiment. C'est le cas de la *Thérèse*, 18 tx, de l'armement David, qui coule « *près de l'anse du Loc'h en Primelin* », près d'Audierne, le 5 octobre 1744, en cherchant à échapper à des corsaires « *gersiens* »²²⁹. La même mésaventure survient à l'*Elorn*, 51 tx, qui talonne sur une roche devant Saint-Gilles-Croix-de-Vie, en octobre 1808²³⁰, ou au *Zéphir*, 48 tx, qui en février 1809 est contraint à un « *échouement forcé par force majeure de l'ennemi* », sur l'île de Ré. Mais la cargaison a souffert : « *une barrique a été percée d'une balle par l'ennemi et un tiers du vin a fui par le trou de la dite balle* », et d'autres barriques ont été abîmées à l'échouage²³¹. L'agresseur s'est emparé, en outre, d'un compas de route, d'effets personnels et de nourriture. Mais le navire peut être renfloué et l'armateur s'en sort bien puisque la valeur de la cargaison estimée à 9 361 F, couvre largement les frais d'avaries qui s'élèvent à 2 264 F.

Beaucoup accidents se produisent en temps de paix. En novembre 1755, le *Saint-Vincent-François*, fait naufrage à la Tour de Bois « *dans l'entrée de la rivière de Bordeaux* »²³². Le *Coureur* subit le même sort le 22 décembre 1765 « *à l'entrée de la Baye de*

²²⁴ Ibid.,

²²⁵ ADF 63 U 20/1.

²²⁶ Le *Saint-Guillaume*, « *péri sur les cottes d'Olonne* » en janvier 1725 (SHD, Brest, 2P7-1, f° 17) et le *Jean-François-Marie* se jette sur Oléron le 28 novembre 1745 (Ibid., 2P7-141).

²²⁷ Ibid., 2P4-1, f° 22.

²²⁸ Ibid., 2P7-147, f° 140. Il s'agit sans doute de Padstow sur la côte nord du Cornwall.

²²⁹ ADF, B 4355.

²³⁰ SHD, Brest, 3 A 104, Conseil d'administration de la marine, pièce 20.

²³¹ ADF, 65 U 16-2.

²³² SHD, Brest, 2P7-144, f° 70.

Castro de Urdiales en Espagne »²³³. Le *Zéphir* se jette à la côte à Port-Louis en décembre 1786, dans des conditions inconnues²³⁴. Le *Marquis de l'Aigle* se perd en pleine mer le 29 décembre 1787, en allant de Blaye à Lannion²³⁵.

c) *Les conséquences humaines*

Les pertes humaines semblent assez rares. Le plus souvent, l'équipage parvient à se sauver sur le « *bateau* »²³⁶. Les conséquences sont parfois plus dramatiques. La *Notre Dame*, naufragée en 1742 devant Le Guilvinec, perd son capitaine, le Landernéen Jean Le Roy, son fils, qui est le mousse et deux marins. Seul un matelot parvient à se sauver²³⁷. De même, le 20 janvier 1745, Jean Le Hir, maître du *Saint-Michel*, 32 tx, « *a péri avec la barque* », dans des circonstances inconnues²³⁸. Le 20 octobre 1764, Guillaume Provostic, maître du *Coureur*, déclare « *avoir perdu le mousse Jean Briand qui s'est noyé le 14 septembre en pleine mer* », entre Bilbao et l'île de Ré²³⁹. En mars 1774, Yves Collin, maître du *Zéphir*, est « *emporté d'un coup de mer sur les deux heures du matin et noyé* », en rentrant de Bilbao²⁴⁰.

d) *Les procédures de sauvetage de la cargaison*

Une longue procédure judiciaire suit chaque naufrage, afin de déterminer les conditions de l'accident de mer, le comportement des populations locales et la nature des biens qui ont pu être récupérés. A l'appui de leurs connaissances, les propriétaires de parts de cargaisons peuvent disposer de leurs biens. Ainsi, suite au naufrage de la *Thérèse* en octobre 1744, la veuve Collet de Brest se voit restituer trois barriques d'eau de vie, marquées VC, mais François Courtois de Châteaulin n'en obtient que deux et demie de vin blanc, marquées FC, sur les douze qui lui étaient destinées. Un quart d'eau de vie marqué FM revient à François Lemarié de Brest et un quart de vinaigre à la marque ID au capitaine Jean Daniel. Peu d'autres marchandises échappent au désastre. Les denrées périssables sont rapidement vendues. Le maximum de pièces du navire, agrès et apparaux, sont récupérées : le mât, le mât

²³³ Ibid., 2P7-146, f° 70.

²³⁴ Ibid., 4 E 91 15, 11 décembre 1786.

²³⁵ Ibid., 1P7-153, f° 99.

²³⁶ On dirait aujourd'hui l'annexe.

²³⁷ ADF, B 4353^{bis}.

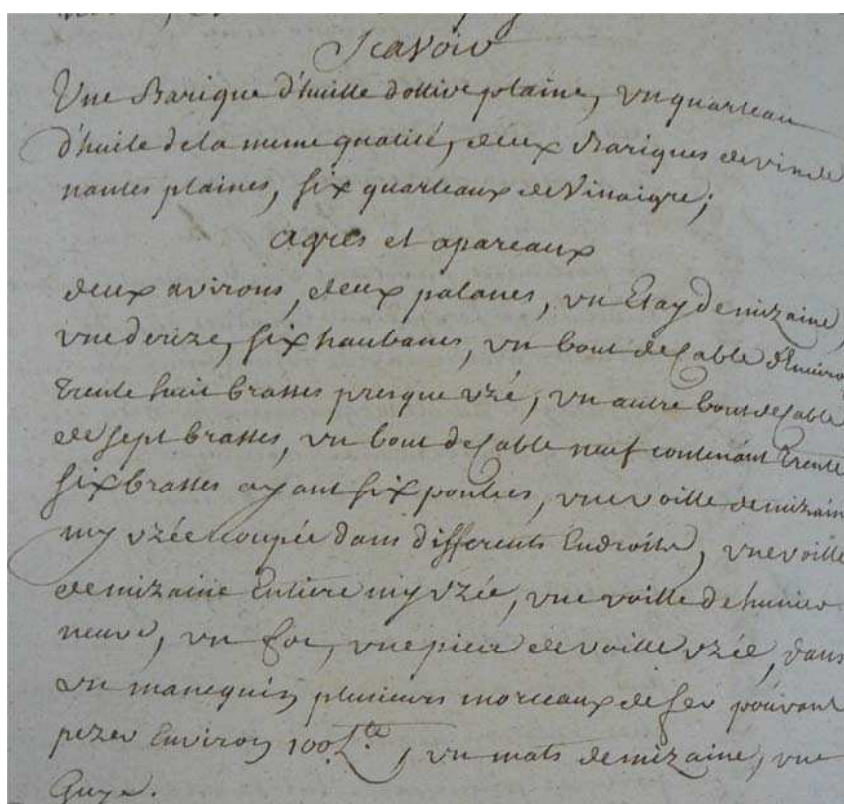
²³⁸ SHD, Brest 2P7-141.

²³⁹ Ibid., 2P7-145, f° 186.

²⁴⁰ Ibid., 2P7-14, f° 136.

de beaupré, la bôme en bois de sapin, le guindeau, une pompe, les haubans, le grand étai, des palans, poulies et caps de mouton, deux grands avirons, des bouts, « *la grande voile en deux pièces aux trois quart usée* », le foc, « *deux morceaux de la voile de fortune très mauvais* ». Le papier et poivre sont mis à sécher. Les restes du navire, ainsi que diverses marchandises dispersées, ou dont les marques se sont effacées, et qui n'ont pas été réclamées dans le délai de rigueur d'un an, sont vendus aux enchères à la bougie, le 26 octobre 1745 (Illustr.3-X). Le produit n'est que de 343 livres, dont il faut déduire les frais de sauvetage, de mise en magasin et de gardiennage, ainsi que divers frais de justice et taxes pour les officiers du roi²⁴¹.

Illustr.3-X. Annonce de la vente aux enchères des restes de la Thérèse, 26 octobre 1745.



Source : ADF B 4 355.

Le compte de la vente des restes du *Saint-Jacques* de Landerneau, 47 tx, appartenant à Marie Le Rue, veuve Cessou, brisé sur les Étocs de Penmarc'h, dans la nuit du 4 au 5 décembre 1744, est plus clair²⁴². La barque vient de Bordeaux avec 45 tx de vin et seize barriques de farine pour le compte de négociants de Brest et de Landerneau. La plupart des connaissements ont été perdus dans le naufrage. Mais celui du négociant brestois Belbedat,

²⁴¹ ADF, B 4355.

²⁴² Ibid.

fait état d'une grosse commande : 10 tonneaux de vin blanc et rouge nouveau, 6 tonneaux et deux barriques (soit 6 tx. et demi) de vin rouge vieux, seize barils de farine de Moissac, 6 pains de sucre en un paquet, deux boîtes de pain à cacheter. Les négociants landernéens Nicolas Ayet et Jean Robert ont confié leurs intérêts à leur collègue Lamy de Pont L'Abbé, qui réclame la mainlevée sur les vins leur appartenant et qui ont pu être sauvés, ce qui est accordé. Ils avaient fait charger à Bordeaux des vins par le négociant Lezongar-Piriou — de toute évidence d'origine bretonne — et ils fournissent leurs connaissements et factures comme preuves : 2 tonneaux de vin vieux pour Ayet et 17 tonneaux pour Robert.

Un nombre important de barriques (84, c'est-à-dire 21 tonneaux,) ont pu être sauvées et après dégustation par les négociants de Pont l'Abbé, à même de juger de la qualité de leur contenu, sont estimées, le 22 mars 1745, à raison de 50 livres chacune, alors qu'elles ont couté en moyenne près de 46 livres à Jean Robert. Celui-ci s'en plaint d'ailleurs auprès de son correspondant à Pont-l'Abbé, Michel Lamy²⁴³. Quelques futs de vins « *marinés et de nulle valeur* » ne valent qu'une livre. Les restes du navire, « *appareaux et agreyes* », sont appréciés à 349 livres. L'ensemble est estimé au total à 4 652 livres. En mai suivant, les autorités jugent nécessaire de vendre certaines barriques, parce qu'« *elles sont toutes de vin vieux à cinq près et qu'il y a du risque qu'elles ne se gattent par les chaleurs qui aprochent* ». L'armateur, Marie Le Rue, en demande la restitution, mais elle doit payer sa part des frais de sauvetage et de justice. Le 27 novembre 1745, le recteur de Plomeur vient restituer au greffier 58 livres correspondant au vin qui a été volé par les riverains. Cette somme, comme toutes les restitutions est partagée à raison d'1/3 pour l'Amirauté et 2/3 pour les propriétaires ou les commettants. L'ensemble des frais se monte à 678 livres 8 sols, dont 356 livres 15 sols « *pour en faire la distribution aux particuliers employés dans l'état de faire du sauvetage des effets provenant du naufrage du navire le Saint-Jacques de Landerneau* »²⁴⁴.

Sous l'Empire, les avaries aux cargaisons apparaissent nombreuses, car en raison du blocus, la tentation est encore plus forte d'emprunter des routes plus risquées en bordure immédiate des côtes. C'est pour échapper à une prise certaine que le *Zéphir* s'échoue volontairement à l'Ile de Ré le 20 février 1809²⁴⁵. Dans la deuxième quinzaine d'avril 1812, le

²⁴³ Ibid., lettre de Jean Robert à Michel Lamy, 6 janvier 1745.

²⁴⁴ Ibid.

²⁴⁵ ADF, 65 U 16-2.

juge de paix de Douarnenez enregistre les déclarations de cinq maîtres de navires de commerce « *forcés par l'ennemi* » à faire relâche dans divers abris de la côte²⁴⁶.

Au total, l'armement landerneen perd 34 navires de 1722 à 1815 : neuf prises, 26 naufrages, dont 9 seulement pendant les guerres. Certains navires cependant sont renfloués. Trois sont pris au cours de la guerre de Succession d'Autriche, une période sombre pour Landerneau, qui perd huit unités en 1744-45, cinq autres étant naufragés. Au début de la guerre de Sept ans deux navires sont pris et quatre sous la Révolution et l'Empire. L'automne et l'hiver sont des circonstances favorables : 17 des 21 naufrages dont la date est connue se sont produits d'octobre à mars et 12 de novembre à février. Ce risque ne ralentit pas pour autant l'activité, sauf pendant les guerres. La fréquence des fortunes de mer baisse dans la seconde moitié du siècle, malgré la recrudescence des conflits. C'est surtout vrai après Waterloo, où seuls deux naufrages sont connus : celui de la *Lune de Landerneau*, 29 tx, de l'armement Radiguet-Goury, en janvier 1831, sur la barre de Bayonne²⁴⁷ et celui du *Charles*, 43 tx, de l'armement Coué-Bouroullec, en baie de Morlaix, en avril 1840. Cela conduit à penser que les capacités nautiques des capitaines se sont fortement améliorées.

CONCLUSION

Avec les ordonnances de Colbert, à la fin du xvii^e siècle, et qui fixent notamment le droit des gens de mer, l'armement landerneen dispose de maîtres et de marins pour ses navires. Ceux-ci, bénéficiant d'une avance technologique certaine, sont construits dans les nombreux chantiers qui jalonnent le littoral. Ils naviguent dans des conditions souvent difficiles, que les longues guerres du xviii^e siècle aggravent encore, et qui sont préjudiciables tant aux équipages qu'aux bâtiments et à leurs cargaisons. Mais ce ne sont ni les équipements portuaires, ni même la disponibilité de navires — et sur la période, ils ne sont vraiment rares qu'à la chute de l'Empire — qui déterminent l'activité. Les conditions économiques, l'existence de marchés et de marchandises à échanger, sont bien au cœur des trafics maritimes.

²⁴⁶ Ibid., 63 U 16-3.

²⁴⁷ SHD, Brest, 2P7-180, 28 janvier 1831.

CHAPITRE 4 : LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES

L'arrière-pays de Landerneau produit des marchandises exportables à haute valeur ajoutée : toiles, cuirs et produits agricoles. Le port présente une particularité rare : son principal marché est en aval, c'est celui de la Marine, très longtemps insatiable. Depuis de la fin du XVII^e siècle, c'est une chance pour le négoce maritime landernéen que de pouvoir assurer le remplissage optimum des navires, à l'aller et au retour, c'est-à-dire de bénéficier de conditions de rentabilité dont ne disposent pas tous les ports bretons, tant s'en faut. Car Landerneau est aussi un port d'importation.

I – UNE ÉCONOMIE OUVERTE : DES PRODUCTIONS EXPORTABLES.

La ville tire beaucoup d'avantages de sa situation de port de fond d'estuaire, qui lui permet « *de drainer commodément les produits de l'arrière-pays [...] et d'y redistribuer les marchandises importées, au premier rang desquelles le vin. L'arrière-pays de Brest, plus restreint et moins riche que celui de Landerneau, au cœur même du plateau léonard, ne pouvait lui rendre les mêmes services* »¹.

A) LES TOILES ET TEXTILES

L'un des atouts majeurs de Landerneau est de disposer dans son environnement immédiat de productions de qualité facilement exportables,

*« produits qui ne sont pas pensés pour un marché local de faible capacité de consommation, mais comme des produits acquis pour rivaliser sur un marché beaucoup plus vaste, comme le marché castillan »*².

Les toiles sont la principale marchandise exportée par les négociants landernéens, dans un contexte marqué par la mise en œuvre d'une réglementation favorisant « *une économie de la qualité* »³, mise en place dès la fin du XVII^e siècle, dans le cadre du colbertisme. Le règlement de 1736, confirmant à Landerneau, avec Saint-Malo, Morlaix et Nantes, l'existence d'un

¹ Jean TANGUY, « L'activité maritime », dans Yves LE GALLO (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976, p. 84.

² Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao... », *op. cit.*, p. 198.

³ Philippe MINARD, *La fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des lumières*, Paris, Fayard, 1998, p. 151.

bureau de visite et de marque des toiles fabriquées en Bretagne, ainsi que le privilège de leur exportation, consacre la vocation toilière de Landerneau.

1) Le bureau de visite et de marque des toiles.

La marque obligatoire des toiles vise à en améliorer la qualité, condition essentielle de leur commercialisation, ce dont les négociants bretons sont conscients. Le fait de placer les opérations de vérification sous la responsabilité du négoce confère à celui-ci un pouvoir considérable. Il peut imposer, sous peine d'amendes et de confiscation des toiles défectueuses⁴, des normes de qualité correspondant aux exigences du marché extérieur.

a) *L'impératif de la qualité.*

Colbert est informé, par les marchands de Quintin et Morlaix, « *que depuis quelques années le commerce des toiles qui se fabriquent dans ces deux villes et aux environs, [...] se trouve presque anéanti par le peu de soin et de fidélité que les tisserands apportent dans leurs manufactures, soit pour la qualité, soit pour la largeur des toiles* »⁵. Il fait donc publier, le 14 août 1676, un arrêt du conseil du roi, « *portant règlement pour les longueurs, largeurs et qualités des toiles qui se fabriquent en Bretagne* ». Cette réglementation a été « *élaborée en étroite conjonction avec les grands négociants exportateurs, puisque Colbert avait fait venir à Versailles deux négociants malouins [...] pour participer directement à la rédaction des articles concernant cette manufacture* »⁶. Pour les négociants malouins, « *le contrôle préalable de la qualité des toiles dans les bureaux de marque est la condition du maintien de leur crédibilité commerciale et de la position fructueuse qu'ils tiennent dans la grande filière d'exportation de Cadix* »⁷.

⁴ Andrée LE GALL-SANQUER et al., *L'or bleu, An aour glaz, ou le lin au Pays de Landerneau*, Landerneau, Association Dourdon, 2005, p. 47.

⁵ ADLA, C 660, Arrêt du conseil d'état du roi, 14 août 1676.

⁶ André LESPAGNOL, « Des toiles bretonnes aux toiles « bretagnes ». Conditions et facteurs d'émergence d'un « produit-phare » sur les marchés ibériques », dans Jacques BOTTIN et Nicole PELLERIN, éd., « Échanges et cultures textiles de l'Europe pré-industrielle », *Revue du Nord*, hors série n° 12, Lille, Université Charles-de-Gaulle, 1996, p. 190.

⁷ Philippe MINARD, « Normes et certification des qualités : les règles du jeu manufacturier au XVIII^e siècle », dans *Bretagnes, arts, négoce et société de l'Antiquité à nos jours. Mélanges offerts au Professeur Jean Tanguy*, Brest, 1996, p. 179.

Dans une pure logique mercantiliste, le règlement édicte des normes strictes quant aux dimensions des toiles, au nombre de fils, au pliage et à l'emballage, et met en place des mécanismes de contrôle et de marquage. La marque, une « *empreinte au noir de fumée pour les toiles, certifie la qualité des pièces et indique leur provenance. Nulle étoffe, en principe, ne peut être vendue sans avoir été marquée* »⁸. Ces dispositifs s'inscrivent dans la longue durée : « *C'est sur ce règlement que seront calqués, par la suite, les édits et ordonnances qui feront loi jusqu'en 1791. Il inaugure un système économique substituant à la pleine liberté industrielle et à la concurrence commerciale un régime tyrannique de protection, rendant impossible toute innovation et tout progrès* »⁹. Le jugement est sévère, car ce dispositif a maintenu la production à un niveau de qualité qui lui a permis de s'imposer face à la concurrence sur les marchés extérieurs. Les négociants morlaisiens le reconnaissent en 1783, en affirmant que la réglementation vise à « *mettre un frein à une liberté indéfinie qui en livrant le fabricant à ses caprices, ruinerait les manufactures et arrêterait l'exportation, en retirant la confiance du consommateur* »¹⁰.

La manufacture des *crées* profite de la puissance du négoce malouin, grand exportateur des toiles « *bretagnes* », et parfaitement en mesure de négocier avec le pouvoir royal. Les deux types de toiles, souvent associées dans les cargaisons des navires malouins vers Cadix, le sont aussi dans les réglementations successives.

b) *Une lente mise en place.*

C'est par erreur que plusieurs auteurs font remonter à 1736 l'attribution à Landerneau d'un bureau de marque des toiles. Il y a confusion avec le privilège d'exportation, dont l'édit qui le constitue au profit des quatre ports bretons en février 1736 rappelle, comme c'était l'habitude, les décisions antérieures, sans doute mal appliquées. Il précise donc à nouveau l'obligation de la marque et les conditions de son exercice :

« Toutes les balles et demi-balles, tant larges qu'étroites, qui seront transportées dans les villes de Saint-Malo, Nantes, Morlaix et Landerneau, seront, à leur arrivées dans les dites villes, directement conduites et deschargées dans les bureaux de visite qui y sont établis, sans pouvoir estre deschargées ni déposées ailleurs ; faisant sa Majesté deffense aux aubergistes et

⁸ *Idem, La fortune du colbertisme..., op. cit., p. 151.*

⁹ François BOURDAIS, « L'industrie et le commerce de la toile en Bretagne du xv^e au xix^e siècle », AB, 1906, vol. 22, p. 266.

¹⁰ ADIV, C 1535, mémoire des négociants de Morlaix au Contrôleur général des finances, 27 septembre 1782.

autres personnes, de recevoir dans leurs maisons aucune balle ou demi-balle des dites toiles qu'elles n'ayent estées directement deschargées dans le bureau, et qu'elles n'y ayent été visitées et marquées de la marque de visite »¹¹.

Ce texte confirme l'existence d'un bureau de marque à Landerneau avant 1736. Alors qu'un tel bureau a été établi à Morlaix dès 1676, année de publication du premier règlement¹², il faut sans doute attendre la fin du siècle pour que Landerneau en soit pourvu. L'intendant Béchameil de Nointel adresse en effet au maire de Landerneau, le 6 septembre 1699, une lettre dans laquelle il lui rappelle l'arrêt du roi,

« pour l'establissement d'un bureau où toutes les étoffes doivent être déposées pour y être vues et visitées par les maîtres gardes jurés en charge et par eux marquées de la marque du lieu où elles auront esté faites. [...] Je ne doute point que vous n'aportiez toute l'aplication qui dépendra de vous pour cet établissement qui doit être fort utile et fort avantageux aux manufactures »¹³.

Cette injonction a-t-elle été immédiatement suivie d'effet ? C'est vraisemblable, car le bureau est en place au tout début du XVIII^e siècle. Un édit d'octobre 1704 crée en effet dans la ville des offices de « *controlleurs et visiteurs des manufactures et de concierges, gardes de bureau aux draps et aux toilles* », supprimés l'année suivante¹⁴. Dans les années 1710, le sieur Caillaux, « *inspecteur pour les manufactures de toilles de cette province de Bretagne* », fait des visites annuelles à Landerneau. Le 9 juillet 1712, accompagné du sénéchal Guillaume de Kerguélen, il descend « *à la chambre du commerce de cette ville, où se visite et se marque les toilles* ». La procédure est bien connue : les marchands, Duthoya et Hacbeq, chargés du contrôle et de la marque, ont « *représenté le sceau et mesure en fort bon ordre, visité et mesuré et marqué toutes les toilles qui ont esté aportées de différentes qualités et laizes qui se sont trouvées conforme aux arrests et réglemans* » de 1676 et 1684. L'après-midi, l'inspecteur visite les magasins des douze marchands de la ville, chez lesquels les toiles « *se sont trouvée de bonne qualité et laize compétante, marquées selon les édits et réglemans* ». Il fait procéder à la nomination d'un nouveau garde-sceau, « *à la rupture de l'antien [sceau] et la représentation d'un nouveau dont l'empreinte demeurera au greffe pour y avoir recours en cas de besoin* »¹⁵.

¹¹ ADLA, C 660, Lettres patentes du 19 février 1736, article XXXIX.

¹² Benjamin QUIOC, *Le bureau de marque de Landerneau (1699-1791)*, mémoire de master 1 dactyl., Brest, UBO, 2009, p. 29.

¹³ AML°, série HH.

¹⁴ ADIV, C 840, délibération de la communauté de ville de Landerneau, 12 mai 1705.

¹⁵ ADLA, C 660, Procès verbal de visite du sieur Caillaux, inspecteur des manufactures, 9 juillet 1712.

Le procès-verbal de sa visite de juillet 1714, explicite mieux la procédure. Le garde du sceau « *Duthoya le jeune, marchand bourgeois de ceste ville* », retire l'ancien sceau « *de l'armoire où il estoit enfermé [...] autour duquel est escrit Léon Rohan, lequel nous avons fait casser* ». Le nouveau sceau se présente « *avec l'inscription estant autour contenant ces mots sceau de Leon 1714, au fond duquel est vu un lion de sable*¹⁶ ». L'empreinte est portée sur le cahier du greffe. Un nouveau garde du sceau est désigné en la personne du marchand Philibert Le Leyer. L'inspecteur contrôle la « *conformité des mesures et aulnages enchassés dans l'une des tables de la dite salle suivant les procès-verbaux que messieurs nos prédécesseurs en ont fait* »¹⁷. L'ensemble de ces dispositions confirme une pratique bien établie et une installation assez ancienne du bureau de marque, suite aux injonctions de l'intendant de Nointel.

Dans les années 1720, le sénéchal continue à organiser « *les visites extraordinaires et annuelles de la largeur des toilles et de leur manufacture et des sceaux dont elles doivent être empreintes* ». Elles se font toujours « *à la chambre du commerce des toilles de cette ville* » et au domicile de « *tous les marchands [...] affin de voir et de visiter les toilles qui sont dans leurs magasins* »¹⁸. Il assiste l'inspecteur, accompagné du substitut du procureur fiscal et de deux scelleurs. Aux termes d'un arrêt du conseil du 1^{er} février 1724, ceux-ci sont choisis pour un an, « *après avoir ceuilly les voix et pris les suffrages des négociants de toilles* »¹⁹. En 1727, l'un d'entre eux est le négociant Nicolas Daumesnil²⁰. On peut y voir les prémices de la procédure de désignation des inspecteurs-marchands, mise en place par la réforme de 1736. En 1730 et 1731, Jean-Baptiste Mazurié et Bernard Duthoya sont ainsi « *scelleurs ordinaires des toilles* »²¹. En 1732, c'est le tour de Guillaume Duclos Le Gris et Vincent La Rue.

Selon l'arrêt de 1724, les toiles de Landerneau « *seront marquées au dit lieu des deux bouts de chaque pièce* »²². Les coins de marque des toiles, confectionnés chaque année au nombre de deux, sont détruits à chaque fin d'exercice. Ils portent, autour d'un des symboles de la ville – un navire ou un lion du Léon – le nom Landerneau, l'année, un numéro d'ordre et la mention « *creas nuevas* », qui à elle seule indique la priorité des exportations. La même mention figure sur les coins de marque de Morlaix (Illustr. 4-I).

¹⁶ Ce symbole est celui des armes de Léon, qui appartiennent au duc de Rohan, seigneur de la ville.

¹⁷ ADLA, C 660, Procès verbal de visite du sieur Caillaux, inspecteur des manufactures, 28 juillet 1714.

¹⁸ ADF, 16 B 581, Procès verbaux de saisie, ventes et confiscations de toiles, 6 juillet 1726.

¹⁹ Ibid., procès-verbal de l'élection du 13 juin 1727.

²⁰ Ibid., 13 juin 1727.

²¹ Ibid., 7 avril 1731.

²² Archives Municipales de Nantes, HH 42, Extraits du règlement de 1736. Voir ANNEXE VII.

Illustr. 4-I. Coins de marque de toiles du bureau de Landerneau 1764.



Source AML^o, HH, cahier de la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791). Les deux inspecteurs marchands sont Hervé Duthoya et Barthélemy Kerroz.

a) Le nouveau règlement de 1736

Les lettres-patentes du roi, du 7 février 1736, « pour les toiles appelées créées et enveloppes »²³, ne sont donc que la confirmation des dispositions en vigueur. Ce nouveau règlement est peut-être la conséquence d'une mauvaise application. Dans son mémoire de 1733, l'intendant des Gallois de la Tour attire en effet l'attention du pouvoir royal sur les défauts de fabrication. Ainsi, à Morlaix, « les toiles ne sont pas de la qualité requise par les règlements ; les Espagnols en font de continuelles plaintes »²⁴. C'est notamment vrai pour les « créées », auxquelles on reproche souvent d'être « à la fois trop courtes et trop étroites »²⁵. Elles sont supplantées sur le marché ibérique par les « bretagnes », qui présentent plus de finesse. L'intendant est appuyé par les négociants malouins, qui poussent « en réaction au relâchement opéré au temps de la Régence, à la promulgation [...] d'un second règlement [...] qui précisera et durcira encore le dispositif de normalisation-contrôle instauré en 1676 »²⁶.

²³ ADF, 16 B 572.

²⁴ Henri SEE, *L'Industrie et le Commerce de la Bretagne dans la première moitié du XVIII^e siècle, d'après le Mémoire de l'Intendant des Gallois de la Tour*, Rennes, Plihon et Hommay, 1922, p. 26-27.

²⁵ Jean TANGUY, « Le destin contrasté d'une manufacture toilière à vocation exportatrice : les créées du Léon du XVI^e au XVII^e siècle », dans Jacques BOTTIN et Nicole PELLERIN, éd., *Échanges et cultures textiles de l'Europe pré-industrielle*, *Revue du Nord*, hors série n° 12, Lille, Université Charles-de-Gaulle, 1996, p. 312.

²⁶ André LESPAGNOL, « Des toiles bretonnes aux toiles « bretagnes »... », *op. cit.*, p. 191-192.

Selon le règlement, le bureau de marque se compose de deux inspecteurs-marchands, « *choisis entre les principaux marchands et [...] nommés tous les trois mois dans une assemblée des dits marchands [...] sans que, sous quelque prétexte que ce soit, aucun des dits marchands ne puisse se dispenser de remplir les dites fonctions à peine de 300 livres d'amende* » (art. 26). Des commis sont chargés du contrôle et de la marque. Les visites au bureau de marque, aux halles où au domicile des négociants, sont conduites par le sénéchal, parfois assisté de l'inspecteur de la manufacture des créés. En août et septembre 1736, de Coisy « *inspecteur des manufactures en Basse-Bretagne de la résidence de Morlaix* », est présent à Landerneau²⁷. La procédure est très codifiée :

« Chaque païsan des évêchés de Léon et de Tréguier fait fabriquer chez lui des toilles [...]. Il apporte ses toilles à Morlaix ou à Landerneau au bureau de visite qui se tient avant le marché. C'est là que la toille est visitée pièce à pièce par le commissaire, les inspecteurs-marchands et le commis à la marque des toilles ; et qu'elle reçoit, lorsqu'elle est en règle, le sceau qui la rend admissible dans le commerce d'exportation »²⁸.

Le privilège de marque et d'exportation des toiles est ouvert, vers 1780-1781, à d'autres villes bretonnes : Vannes, Lorient, Saint-Brieuc, Quimper. Mais les réseaux de négociants et les circuits de distribution sont en place et ces villes restent assez largement en dehors du négoce des toiles. Ainsi, Lorient reçoit l'autorisation d'ouvrir un bureau en 1744, mais il n'est toujours pas en place cinq ans plus tard²⁹ et le monopole d'exportation des créés reste attribué à Morlaix et Landerneau. En 1782, il n'existe plus de bureau à Lorient, d'où partent quelques toiles de Pontivy pour les États-Unis :

« il n'y a pas d'établissement pour la marque des toiles, ce Bureau a été supprimé parce qu'il n'y venait rien et que ce lieu ne comporte point de fabrique. Je ne crois pas même qu'il soit nécessaire d'y avoir un commis parce que les produits seront vraisemblablement insuffisants »³⁰.

Il en va de même à Saint-Brieuc, où « *le bureau [...] ne semble avoir eu qu'une activité épisodique* »³¹.

²⁷ ADF, 16 B 581, 8 août, 22 et 24 septembre 1736.

²⁸ ADIV, C 1535, mémoire des négociants de Morlaix au Contrôleur général des finances, 27/09/1782.

²⁹ ADLA, C 660.

³⁰ ADIV, C 1535. Lettre de Le Marchand, 16 novembre 1782.

³¹ Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes de 1760 à 1860. Vie et mort d'une industrie rurale », *MSHAB*, T. LXV, 1988, p. 1809, n. 12.

b) *Une charge pesante.*

La création et le fonctionnement du bureau relèvent de la communauté de ville. Un montant de 916 livres est constaté dans ses comptes de 1737, pour « *les dépenses et frais d'établissement du bureau de la marque des toiles et appointement du commis* »³². Sa mise en place a donc tardé. Il siège d'abord au premier étage des Halles puis, à partir de 1751, dans un local spécialement affecté, au rez-de-chaussée de la nouvelle mairie, construite à l'emplacement de deux maisons incendiées, à quelques pas du pont, quai de Léon. C'est même la nécessité de son installation dans de meilleures conditions qui motive en 1728, la décision de construire ce nouvel hôtel de ville :

*« Il faut penser sérieusement à faire bâtir une maison de ville spacieuse et commode où les paysans puissent avoir des plans convenables pour poser les toiles qu'ils apportent au marché, et particulièrement pour la visite et marque pour la largeur, sans cela il ne faut pas espérer [...] que le commerce puisse jamais s'agrandir considérablement »*³³.

Il faut cependant attendre 23 ans avant que ne soit bâti le nouvel édifice.

La communauté accueille le bureau de marque dans ses locaux et en supporte le financement. C'est une charge importante. Dans son compte pour les années 1754-1755, le miseur, qui « *en Bretagne est le receveur et le trésorier des communautés d'habitants* »³⁴, fait apparaître qu'entre 1736 et 1749, sauf en 1740 et 1741, la communauté a consenti des avances, pour un montant total de 3 394 l. 7s 6d, afin de combler l'insuffisance de ressources³⁵. Les inspecteurs marchands ont reversé à la caisse du miseur 521 l. 18s 13d, produit de la taxe d'un sol par pièce perçu pour les années 1737 et 1738. La charge nette est donc de 2873 l. 9s 5d³⁶.

En 1748, le besoin se fait sentir de renforcer les contrôles, mais aussi de consolider l'équilibre financier des bureaux de visite. Un arrêt du Conseil d'État ordonne que :

« à compter du premier Janvier 1749, il sera perçu cinq sols par balle de Toiles appelées bretagnes, larges ou étroites qui seront visitées dans les bureaux de St Malo, Morlaix, Landerneau, et autres [...] par lesquels la sortie de ces Toiles est permise, à l'exception de celui de Nantes, et un sol par chaque

³² ADIV, C 840, compte de la communauté pour les années 1736-1737.

³³ AML°, Série CC 3-30, Octrois 1704-1788, délibération de la communauté de ville, 2 avril 1728.

³⁴ Henri TOUCHARD, « La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale », *MSHAB*, T XL, Rennes, 1960, p. 52.

³⁵ ADIV, C 629, comptes de la miserie de Landerneau, années 1754-1755.

³⁶ *Ibid.*, C 840, déclaration se comptes du miseur, 1758.

pièce de Toiles créés de toutes les sortes [...] qui seront visitées dans les Bureaux de Morlaix et Landerneau »³⁷.

Le produit doit payer les appointements de deux nouveaux inspecteurs. L'un sera basé à Locronan, « *particulièrement chargé de la visite des Toiles à Voiles* », tandis que l'inspecteur chargé des fabriques de Morlaix et Landerneau, en résidence à Rennes, sera remplacé par un sous-inspecteur. C'est un signe de déclin de la manufacture des créés. Mais le doublement des droits perçus « *est plus que suffisant pour l'acquit de tous les frais* », considère en 1756 le miseur de la ville, Pierre Legris Duval, qui sollicite donc une nouvelle fois la récupération des avances faites à l'origine par la communauté. Celle-ci recherche encore à la fin du siècle à récupérer ce qu'elle considère comme un emprunt. En 1782, le maire Roujoux en demande à son tour le remboursement à l'intendant, sur les fonds disponibles, « *l'augmentation des droits perçus [...] donnant aujourd'hui un excédent de produit* »³⁸. Et il chiffre la dette en capital à 3 484 l. 17s, majorant le montant de 90 l. et oubliant au passage le remboursement partiel déjà effectué en 1737-1738. L'intendant élude la demande : « *C'est au ministre des finances que la communauté doit s'adresser* », en rappelant au maire que « *les villes doivent fournir un appartement au rez-de-chaussée pour servir de Bureau des toiles* »³⁹.

Le différend éclaire les conditions de création du bureau de marque. L'inspecteur des manufactures, dans sa note de mars 1758 à l'intendant, affirme que les communautés de villes doivent couvrir les frais des bureaux : « *elles y sont d'autant mieux tenues que ces établissements ne sont faits qu'à leurs sollicitations et pour avantager le commerce* »⁴⁰. L'implantation d'un bureau de marque dans la ville répond donc à la demande des négociants landernéens eux-mêmes. Cela rejoint d'ailleurs la démarche des Malouins⁴¹, qui sont à l'origine du règlement de 1676. Et cela confirme aussi la montée en puissance du commerce landernéen dans la première moitié du XVIII^e siècle, témoignant d'un développement sans doute plus tardif que dans d'autres ports, mais réel.

La charge est également lourde pour les inspecteurs-marchands qui doivent siéger tous les mardis, vendredis et samedis, de 8 heures à midi, pendant les trois mois de leur mandat, parfois renouvelé au cours de la même année. L'existence de trois marchés hebdomadaires à

³⁷ Ibid., C 629, Arrêt du Conseil d'État du roi, 5 novembre 1748. Le droit était déjà perçu à Nantes.

³⁸ Ibid., C 632, Lettre du maire Roujoux à l'intendant, 5 décembre 1782.

³⁹ Ibid., réponse de l'intendant 1^{er} janvier 1783.

⁴⁰ Ibid., C 629, Observations de l'inspecteur de Coisy, 14 mars 1758.

⁴¹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op cit, p. 439.

Landerneau est parfois contestée. Pour Michel Duval, il n'en existe que deux au XVIII^e siècle⁴². Le marché du vendredi ne daterait donc que de l'époque révolutionnaire⁴³. Mais Mignot de Montigny, qui visite Landerneau en 1752, relève que « *les toiles qui se fabriquent aux environs de Landerneau passent à la marque trois fois par semaine au bureau d'inspection établi dans cette ville* »⁴⁴. Or la règle est bien que les toiles passées à la marque soient présentées à la vente au marché qui suit et qui se déroule, de midi à 3 heures de l'après-midi, dans les halles. Les procès-verbaux attestent de la présence assidue des inspecteurs-marchands aux contrôles, ce qui témoigne de l'importance qu'ils y accordaient. Au XIX^e siècle, « *chacun des trois Marchés de Landerneau est affecté à la vente d'une espèce particulière de toiles* »⁴⁵.

c) *Des contrôles efficaces ?*

Avant 1736, le dispositif paraît peu efficace. Les saisies de toiles sont fréquentes à la chambre des toiles. Le 8 juillet 1732, le substitut de Landerneau expose que,

« *malgré les soins et précautions que nous nous donnons de faire exécuter tant les déclarations du Roy de l'année 1676, [que l'] arrest du Conseil d'Etat du 17 juillet 1684 au sujet des manufactures de toilles, [...] on vend journellement en la chambre des toilles de cette ville des toilles tout à fait défectueuses [...] et qu'il y a des marchands qui les acheptent* ».

Plusieurs confiscations, assorties d'amendes, sont opérées ce jour-là. Les toiles sont « *coupées de deux aunes en deux aunes* », puis vendues aux enchères au profit de l'Hôpital et de la seigneurie⁴⁶. En revanche, les visites dans les magasins des négociants se concluent le plus souvent par la déclaration de conformité des toiles, ainsi en septembre 1736⁴⁷. Il y a de rares exceptions. En juillet 1726, deux pièces défectueuses sont saisies chez Jean Legris du Tailly et déposées au greffe « *pour estre descoupées en conformitté des actes et déclarations du roy, pour estre confisquées à la manière accoutumée* ». Le marchand est condamné à une amende de 170 l.⁴⁸ En juin 1730, des pièces de largeur défectueuse sont confisquées chez

⁴² Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne...*, op. cit., p. 314.

⁴³ ADF, 1 Z 118, Mémoire en réplique du maire de Landivisiau, septembre 1819, p. 4.

⁴⁴ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752 », *MSHAB*, T VI, p. 281.

⁴⁵ ADF, Mémoire en réplique de J. J. Le Roux, maire de Landivisiau, septembre 1819, p. 16.

⁴⁶ Ibid., 16 B 581, 8 juillet 1732.

⁴⁷ Ibid., 16 B 581, Procès-verbaux de saisies..., 22 et 24 septembre 1736.

⁴⁸ Ibid., 6 juillet 1726.

Bernard Duthoya⁴⁹. En 1786, un autre Jean Legris du Tailly se voit infliger une amende de 100 l. pour la même raison⁵⁰.

La sévérité ne semble pas s'appliquer avec la même rigueur selon qu'il s'agisse de négociants de la ville, ou de fabricants et marchands extérieurs. Le problème se pose en amont de la mise en marché et démontre le mauvais fonctionnement du bureau des toiles, chargé du contrôle préalable, mais aussi le non-respect de la réglementation par certains marchands. Ainsi, dans les années 1730, Charles Jaouen, marchand de toiles à Morlaix, achète au bureau des toiles de Landerneau. Il n'est d'ailleurs pas le seul marchand morlaisien qui s'approvisionne à cette époque à Landerneau. Interrogé à l'occasion d'une visite, il indique « *qu'il fait son magasin pour les toilles qu'il achèpte en cette ville chez Madame Jacolot et qu'il les fait plier dans le mesme magasin* ». Mais il reconnaît aussi « *qu'il y a trois ans il en a achèptait quelquesfois à la campagne chez ses parents* »⁵¹, ce qui est interdit par la réglementation. Par ailleurs, « *l'on vent et achèpte quantitté de toilles non scellées, ce qui est en outre une contravention formelle au règlement* ». Ainsi, le 4 février 1736, « *sept pièces et vingt huit demy pièces trouvées sans marque de visite* » sont saisies, sur les tables de onze fabricants, pour être déposées au greffe⁵². Cette rigueur jugée excessive indispose jusqu'aux négociants. Ils craignent que, si était prononcée, « *la confiscation des dittes toilles [...] les fabriquants auxquels elles appartiennent seroient ruinés* ». Ils évoquent :

« *la nécessité dans laquelle les inspecteurs-marchands ont estés à Landerneau de ne pas faire exécuter à la rigueur les dispositions de l'arêt du premier février 1724, afin d'y attirer les vendeurs de toilles qui s'en estoient éloignés pour porter leurs toilles à Morlaix où ils trouvoient beaucoup plus de facillittés* »⁵³.

Ils sollicitent donc l'indulgence du roi. Un arrêt rendu en Conseil le 30 avril 1736 leur donne raison et oblige simplement les contrevenants à présenter leurs pièces non marquées dans les trois jours, sous peine de confiscation et d'amendes.

L'efficacité des contrôles ne paraît réelle qu'à partir de 1736. Ce n'est qu'après l'adoption du nouveau règlement « *que le réseau de l'inspection des manufactures se structure, [...] des commis sont installés à Morlaix et Landerneau dès le mois de décembre*

⁴⁹ Ibid., 3 juin 1730.

⁵⁰ Andrée LE GALL-SANQUER et al., *L'or bleu, An aour glaz...*, op. cit., p. 51.

⁵¹ ADF, 16 B 581, Procès-verbaux de saisies..., 28 juillet 1736.

⁵² Ibid., 4 février 1736.

⁵³ Ibid., 30 avril 1736.

1736 »⁵⁴. Antoine de Coisy (1697-1767) s'installe à Morlaix cette année-là « *en qualité d'inspecteur des manufactures* », avant d'être nommé à Rennes en 1748. « *Ses longues tournées d'inspection ont surtout pour but de s'assurer du bon fonctionnement des bureaux de marque* »⁵⁵. Il faut croire à leur efficacité, puisque selon son rapport de 1751, sur les 43 886 pièces passées à la visite à Morlaix en 1750, seules 88 (dont 11 créées et 67 bretagnes) ont été saisies, soit 0,2%⁵⁶. Suite à un édit de 1779, qui assouplit la réglementation, la marque est réservée aux toiles destinées à l'exportation et les pénalités disparaissent : « *les toiles défectueuses étoient rendües au Propriétaire, avec injonction de les vendre dans le Paÿs, sans pouvoir les passer à l'étranger* »⁵⁷.

d) *La domination des négociants sur la fabrique.*

Avec le règlement de 1736, le pouvoir juridique des négociants sur les fabricants, est renforcé et institutionnalisé. Grâce à la création des inspecteurs-marchands, remplaçant les « *scelleurs* », le négoce est désormais pleinement responsable de l'organisation du contrôle de la qualité des toiles. De nombreuses saisies et confiscations sont opérées de 1736 au milieu du siècle, assorties d'amendes frappant les fabricants qui présentent des pièces défectueuses au marché. On constate, dans les années suivantes, une forte diminution des infractions. En effet, les registres ne font état que d'un seul procès-verbal de fabricant entre 1753 et 1791. En août 1757, une pièce de toile, appartenant à François Gouriou de Saint-Divy est rejetée : « *nous avons remarqué qu'au 2^e feuillet il y avoit un ply ou empochage qui n'alloit qu'à moitié d'aune* ». Elle ne mesurait donc que 48 aunes au lieu des 49 réglementaires. La toile est confisquée et une amende de 50 livres est infligée au fabricant⁵⁸. L'inspecteur de Coisy confirme, dans son mémoire de 1751, le meilleur fonctionnement du contrôle : « *c'est à l'exécution des articles essentiels de ce règlement qu'on doit le rétablissement du commerce et la confiance de l'Espagnol, qui est le principal consommateur de ces toiles* »⁵⁹. Sa fréquente présence aux visites de contrôle à Landerneau démontre tout l'intérêt que portait le pouvoir à la bonne qualité des toiles exportées. Face à la toute-puissance des négociants,

⁵⁴ Yann LAGADEC, « La production des toiles à voiles en Bretagne au milieu du XVIII^e siècle, d'après un rapport de l'Inspection des manufactures », *BMSHAIV*, T CX, 2006, p. 147.

⁵⁵ Philippe MINARD, *La fortune du colbertisme...*, *op. cit.*, p. 151.

⁵⁶ ADIV, C 3929, Mémoire de l'inspecteur de Coisy, 7 octobre 1751.

⁵⁷ AML°, 2 F, requête des négociants morlaisiens, automne 1791.

⁵⁸ ADF, 16 B 581, Procès-verbaux de saisies..., 6 août 1757.

⁵⁹ ADIV, C3929, f° 6.

« le jeu est inégal et, dans un rapport de forces déséquilibré, les règles et les normes se révèlent un arme au service du plus fort : le négoce conforte ainsi sa domination sur la fabrique [...] La ruralisation massive de la filature et du tissage n'a fait qu'accroître cette dépendance des fabricants vis-à-vis des marchands qui contrôlent le marché du textile »⁶⁰.

Louis Elegoët a cependant montré que, chez les *Juloded*, qui disposent de capitaux, « les toiles sont stockées en attendant un moment favorable à la vente »⁶¹. C'est le cas par exemple à la fin du xvii^e siècle, en pleine guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), lorsque les membres du conseil de famille, réunis par le tuteur de l'orpheline Marguerite Le Guen, de Loc-Brévalaire dans la région de Lesneven, « conseillent de suspendre la vente des toiles et des fils à cause de la guerre »⁶². La vente reprend aussitôt la paix signée. Mais rien ne garantit bien sûr que ces spéculations profitent aux humbles tisserands, étroitement dépendants des fabricants. Pour autant, le monde de la fabrique ne se trouve pas dans une situation de totale dépendance par rapport au négoce.

e) Les vicissitudes du bureau de marque sous la Révolution et l'Empire.

En mars 1791, les autorités révolutionnaires animées par une volonté forte de libéralisation, décident de la suppression de tous les contrôles. Un décret du 21 septembre prévoit la disparition des bureaux de visite et de l'inspection. Les négociants morlaisiens interpellent immédiatement l'Assemblée Nationale, sur « le préjudice incalculable que la manufacture éprouverait si ce décret a son exécution dans son entier ». Le risque de perdre le marché de l'Espagne et de ses colonies d'Amérique pour les toiles bretonnes : « le crédit précieux dont elles jouissent ne peut être conservé sans visite ni marque »⁶³. Les négociants bretons ne sont pas entendus et l'effet est désastreux : « la cupidité a profité des troubles [...] pour se soustraire à cet usage et le discrédit des toiles en a été la suite »⁶⁴. Une nouvelle loi rétablit donc les contrôles, en autorisant à nouveau l'application d'un sceau sur les toiles conformes. Le conseil général de la commune de Landerneau décide, le 4 frimaire an II (24 novembre 1793),

« de nommer des commissaires qui sont chargés de désigner et marquer sur chaque pièce sa qualité afin que les vendeurs puissent entrer dans les halles et acheter ». [Il est] « expressément défendu à tout particulier d'acheter

⁶⁰ Philippe MINARD, « Normes et certification des qualités... », *op.cit.*, p. 184-185.

⁶¹ Louis ELEGOËT, *Les Juloded...*, *op cit*, p. 54.

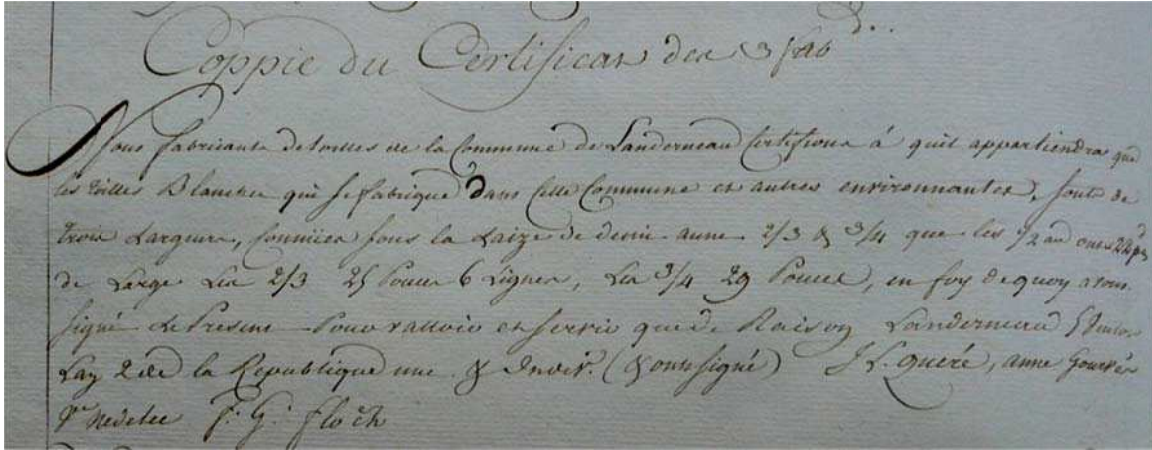
⁶² François ABJEAN, *Les « honorables marchands » propriétaires terriens, 1660-1800*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2004, p. 44.

⁶³ AML°, 2F.

⁶⁴ *Annuaire statistique du département du Finistère pour l'an XII de la République*, Quimper, an XII, p. 147.

ou vendre aucune toile qu'à la halle, après avoir été marquée, sous peine de confiscation »⁶⁵.

Illustr. 4-II. Certificat de garantie des toiles. An II.



Source : ADF, 50 J 1, 5 ventôse an II (23 février 1794).

C'est le rétablissement pur et simple du règlement précédent et la reprise de ses dispositifs. Il appartient désormais au pouvoir municipal d'instituer le contrôle. On ne sait dans quelles conditions il est mis en place, mais il ne semble guère satisfaisant. Le bureau cesse peut-être même son activité, car en ventôse an II, les négociants landerneuëns créent un système parallèle, en exigeant des fabricants, un certificat de garantie de conformité des toiles (Illustr. 4-II.)⁶⁶. Puis, avant même qu'un arrêté des Consuls du 3 fructidor an IX (21 août 1801), ne décide de la création d'un bureau de marque dans les villes toilières, le Conseil municipal décide, six mois plus tôt,

*« comme mesure importante pour le commerce de Landerneau, qu'il sera établi en cette ville un bureau pour la marque des toiles. Ce bureau sera tenu et régi suivant les mêmes règlements qui sont adoptés pour celui de Morlaix. L'administration municipale est chargée de choisir le local du marché où seront exposées en vente les toiles »*⁶⁷.

Les lenteurs administratives opèrent. La ville sollicite cette création en germinal an X (avril 1802). Le mois suivant, le préfet du Finistère, tout en reconnaissant son utilité, ne veut établir ce règlement qu'à condition « que la mesure qui serait adoptée devint la règle de

⁶⁵ Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau une ville pendant la Révolution 1789-1799*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1990, p. 158.

⁶⁶ ADF, 50 J 1, f° 48.

⁶⁷ AML°, 1 D 7, délibérations du conseil municipal, 1^{er} ventôse an IX (20 février 1801).

toutes les villes du département qui ont le même genre d'industrie »⁶⁸. Or elles ne sont que deux : Morlaix et Landerneau. Il faut en outre obtenir l'accord du ministre de l'Intérieur. A la fin de l'an X, les négociants landernéens appuient les réclamations du citoyen Mouilleron, marchand à Guérande, contre le manque de bureau de visite à Landerneau — alors que Morlaix en dispose —, « *ce qui a occasionné [...] un retard dans l'achat de quelques pièces de toilles qu'il a fait, une augmentation sur le prix et un grand embarras par les courses d'aller et venir chez différents plieurs de toilles qui les ont en dépôt en leur demeure par la confiance des fabricants* »⁶⁹. Le texte développe, en faveur du rétablissement du bureau de marque, l'argumentation des négociants locaux, qui l'ont sans doute inspirée. Mais deux ans plus tard, le dossier est toujours en instance : « *depuis cette époque, je n'ai reçu aucune instruction* »⁷⁰.

Ce rappel semble suivi d'effet, puisqu'en fructidor an XII, un bureau de marque et une halle sont rétablis à Landerneau, « *pour faire renâître le marché des toilles ; cet établissement était essentiel, indispensable, depuis longtemps vivement sollicité par le commerce. On l'a placé dans une des salles basses de la mairie* »⁷¹. Mais en 1807, les négociants interviennent à nouveau auprès du maire à cause du non-respect de la police des marchés : « *peu à peu, les plieurs se dispensèrent de porter leur toille au bureau, pour y être inspectée, de manière qu'aujourd'hui, on n'y présente pas une pièce* »⁷². La raison tiendrait à l'exigüité du local. C'est peut-être la première étape d'une stratégie visant à s'emparer du marché des *creas* au détriment de Morlaix. A cette époque en effet la mention « *creas nuevas* » sur les toiles cède la place à celle, un peu provocatrice, de « *creas legitimas* »⁷³, peut-être par mimétisme avec les « *bretagnes légitimes* » du centre-Bretagne⁷⁴, mais « *sans doute pour bien faire la distinction entre les toiles provenant de Morlaix et celles marquées à Landerneau* »⁷⁵.

La marque survit à l'Empire. En avril 1816, le sous-préfet de Brest interroge le maire de Landerneau sur le fonctionnement du bureau⁷⁶, dont l'existence est encore attestée en 1817⁷⁷

⁶⁸ Ibid., 2 F, lettre du préfet du Finistère au maire de Landerneau, 20 floréal an X (10 mai 1802).

⁶⁹ Ibid., mémoire du citoyen Mouilleron, 4^e journée complémentaire an X (21 septembre 1802).

⁷⁰ Ibid., lettre du maire de Landerneau au préfet du Finistère, 28 floréal an XII (18 mai 1804).

⁷¹ Ibid., 1 D 7, Registre des délibérations, 16 fructidor an XII (3 septembre 1804), déclaration du maire Goury au conseil municipal.

⁷² Ibid., 2 F, lettre des négociants au maire de Landerneau, 19 mai 1807.

⁷³ Johann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 61.

⁷⁴ Elie GAUTIER, *Tisserands de Bretagne. Prospérité et lente agonie d'une industrie rurale : les célèbres toiles de Quintin, Uzel, Loudéac, dites « Bretagnes légitimes », du XVI^e au XIX^e siècle*, Morlaix, Skol Vreizh, 1988.

⁷⁵ Johann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 61.

⁷⁶ Ibid., lettre du sous-préfet de Brest au maire de Landerneau, 10 avril 1816.

et 1819⁷⁸. Il cesse son activité avec l'arrêt des exportations en Espagne au début des années 1820. Mais le poids de la marque reste bien ancré dans les esprits, car en 1831, le maire de Plougastel-Daoulas se plaint auprès des autorités que :

« les marchands et débitants de toiles de Landerneau donnent la marque de sa commune à des toiles qu'ils font confectionner à Landivisiau et ailleurs, ce qui nuit essentiellement [...] à la vente des véritables toiles de Plougastel, qui sont très supérieures aux toiles qui usurpent leur nom.[...]II] désirerait être autorisé à avoir un timbre particulier pour marquer les toiles fabriquées dans sa commune »⁷⁹.

2) Le commerce des toiles.

Les conditions de production des toiles du Léon sont bien connues, grâce aux travaux de Jean Tanguy. Il n'est donc pas utile d'y revenir, sauf pour rappeler qu'à partir de la fin du XVI^e siècle, on a assisté « pour répondre aux besoins du marché hispano-américain » en « bonnes toiles de lin », telles que les *crées* ou les *bretagnes*, à « la constitution d'un vaste « district toilier » s'étendant de la Haute-Normandie au Poitou, d'où émergent quelques produits renommés »⁸⁰, répondant à des normes de fabrication imposées par le négoce. En revanche, la commercialisation de ces toiles, en particulier au départ de Landerneau, est loin d'avoir été étudiée de façon approfondie. Elle revêt pourtant une grande importance pour l'économie de la province : « La carte toilière de la Bretagne est celle du dynamisme, de l'ouverture sur le monde, celle d'économies rurales étroitement liées à celle des grands ports »⁸¹.

a) Une géographie élargie

Le négoce landernéen est réputé commercialiser les *crées* produites dans ses environs immédiats. Or son influence porte largement au-delà, puisqu'il concerne aussi la diffusion de *bretagnes* provenant de la région de Quintin, de toiles fabriquées dans la région rennaise ou même à l'extérieur de la province. C'est la demande des commettants qui génère ces transports sur longue distance : « la nécessité dans laquelle se trouvaient les acteurs de proposer

⁷⁷ Georges-Michel THOMAS, « Contribution à l'histoire de l'industrie et du commerce de la toile en Basse-Bretagne », BSAF, T LXXI, 1944, p. 29.

⁷⁸ Johann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 15.

⁷⁹ ADF, 8M39, lettre du ministre du commerce et des travaux publics au préfet du Finistère, 25 juillet 1831.

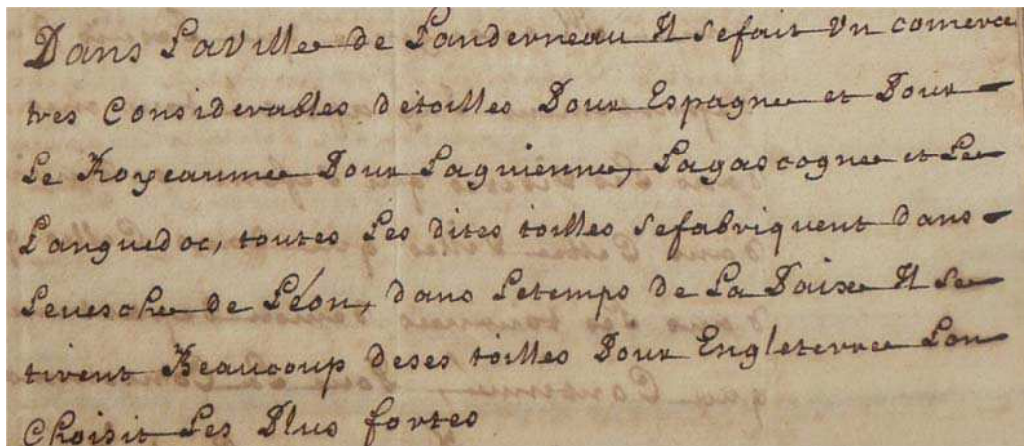
⁸⁰ Jacques BOTTIN, Gilbert BUTUI, André LESPAGNOL, « La mer comme facteur des échanges », dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, op. cit., p. 256.

⁸¹ Alain CROIX, *L'âge d'or de la Bretagne...*, op. cit., p. 159.

des assortiments engendrait une circulation assez dense des toiles dans l'espace intérieur »⁸². Ceci entraîne une conséquence sur l'étude de l'activité économique des territoires : « *l'évaluation des quantités de toiles sortant de tel ou tel port [...] ne doit pas être considérée comme un reflet exact de la production de l'arrière-pays proche* »⁸³.

Ces toiles sont expédiées vers Nantes, et surtout Bordeaux, d'où elles gagnent les Antilles françaises et particulièrement Saint-Domingue, la principale d'entre elles. L'autre destination majeure est Bilbao d'où elles transitent vers l'Espagne intérieure et les colonies d'Amérique latine (Illustr. 4-III). On en apporte à Bayonne, qui les fait passer en Espagne et en exporte également vers les îles d'Amérique⁸⁴. Ce trafic vers les colonies françaises d'Amérique est confirmé par l'intendant des Gallois de la Tour⁸⁵, qui ne précise pas dans son mémoire le canal par lequel se font les exportations.

Illustr. 4- III. Le commerce des toiles à Landerneau au début du XVIII^e siècle⁸⁶



Source : ADLA, C 660, *État des manufactures des toiles par le sieur Caillaux inspecteur des manufactures, 20 septembre 1713.*

⁸² Jacques BOTTIN et al., « La mer comme facteur des échanges »..., *op. cit.*, p. 208.

⁸³ *Idem.*

⁸⁴ Fernand JAUPART, *L'activité commerciale de Bayonne au XVIII^e siècle*, Bayonne, Société des sciences, lettres et arts de Bayonne, 1966, T.I, p. 203.

⁸⁵ Henri SEE, *L'industrie et le commerce de la Bretagne ...*, *op. cit.*, p. 46.

⁸⁶ « *Dans la ville de Landerneau, il se fait un commerce très considérable de toiles pour Espagne et pour le Royaume, pour la Guienne, la Gascogne, le Languedoc, toutes les dites toiles se fabriquent dans levesche de Léon, dans le temps de la Paix il se tirent beaucoup de ses toiles; pour Engleterre l'on choisit les plus fortes* ».

b) Les créés

Les toiles les plus vendues à Landerneau sont les *créés* du Léon, en deux sortes : larges ou étroites. Landerneau se trouve au cœur de la zone de production, qui tend à se replier au sud-est de la ville dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Selon l'inspecteur de Coisy, en 1751, « *il est peu ou point de ville où il s'en fasse, on ne connoit même que Landerneau dans ce cas et encore les fabriquans et tisserands y sont-ils un petit nombre [...] le fort de cette fabrique environne Landerneau en entier, au lieu que Morlaix n'est bordé que d'un côté* »⁸⁷. Le rôle du dixième d'industrie de 1749, recense en effet la présence de 7 fabricants de toiles et de 13 marchands de fil, pour la plupart paysans⁸⁸. Certains fabricants ont une grosse activité, puisque leur imposition atteint de 8 à 10 livres, soit davantage que certains négociants.

Les apports de créés au bureau de marque de Landerneau dépassent les environs proches. Les procès-verbaux de saisie, entre 1736 et 1750, indiquent aussi des provenances de paroisses situées davantage dans l'orbite de Morlaix : Landivisiau, Saint-Servais, Commana, La Trêve Neuve⁸⁹, Plouénan, Plouvorn, Guimiliau...⁹⁰. La manufacture rurale poursuit son activité jusqu'au début du XIX^e siècle. L'état statistique établi par l'administration préfectorale en 1808, indique ainsi : « *Il y a dans le canton de Landerneau, de Ploudiry et partie de celui de Daoulas nombre de fabriquans de toiles, mais aucun n'a d'atelier, les toiles se donnent à faire par pièce, à des tisserants qui n'ont chacun qu'un métier chez eux* »⁹¹. Il se fait aussi un commerce important, surtout à la fin du XIII^e siècle, de toiles à carreaux, qui en Espagne sont dénommées *terlizes*⁹² et qui s'exportent donc, contrairement à ce qu'en dit le préfet dans un rapport en l'an X. Il y indique également que « *le centre de la fabrication et de la vente de ces toiles est à Landerneau* »⁹³. Les toiles blanches de Plougastel, commercialisées dans la ville, selon Étienne Radiguet en l'an XIV, « *sont les plus chers de la fabrique* »⁹⁴.

⁸⁷ ADIV, C 3929, rapport de Coisy, 1751, f° 2 et 9.

⁸⁸ Ibid., C 4493, rôle du dixième d'industrie 1749.

⁸⁹ Traduction littérale du breton *An Dre Nevez*. En français, c'est la paroisse de Saint-Sauveur.

⁹⁰ ADF, 16 B 581.

⁹¹ Ibid., 6 M 1029.

⁹² Ibid., 50 J 4, 28 mars 1803.

⁹³ Ibid., 6 M 978, Rapport du préfet du Finistère, an X.

⁹⁴ Ibid., 50 J 6, lettre à Alexandre de Villabaso à Bilbao, 5 vendémiaire an XIV (27 septembre 1805).

On vend aussi sur le marché du fil de lin, que les fabricants confient aux tisserands ruraux, mais qui est également expédié vers d'autres destinations comme la Normandie⁹⁵ ou le Bordelais. Plusieurs marchands de fil sont présents sur les rôles de capitation. Sous le Consulat, en frimaire an XI, Étienne Radiguet en expédie à Bordeaux⁹⁶.

c) *Les bretagnes.*

Le trafic de Landerneau dépasse largement celui des productions de l'arrière-pays. Le bureau de marque reçoit des toiles d'origine plus lointaine, dont des *bretagnes*, venant de Quintin, Uzel et Loudéac, qui ne s'exportent donc pas exclusivement par Saint-Malo (d'où partent cependant 80% de ces toiles), Nantes ou même Morlaix, pourtant plus proches, même si elles peuvent y être marquées avant d'être acheminées à Landerneau. Selon Jean Tanguy, les quantités admises au bureau des toiles landernéen restent limitées. De 1748 à 1788, 2,3% de la production des *bretagnes* sortent par les deux ports de Landerneau et Lorient⁹⁷. En fait l'essentiel de cette petite exportation passe par Landerneau, le bureau de marque de Lorient, n'ayant qu'une existence éphémère.

L'inventaire après décès de Noël Dauer, cite « *trois ballots de toile Bretagne étroite contenant ensemble 1 512 aunes* », valant 1 209 l. 12 s⁹⁸. En février 1746, le sieur Goubin, « *préposé pour la visite et marque des toilles au bureau de Landerneau certifie et rapporte [...] qu'il estoit arrivé au bureau de visite nombre de balles de toilles Bretagne pour y estre visitées et ensuite marquées et rendues à leur destination* ». Assisté de l'inspecteur-marchand Tréguier, il inspecte « *quelques balles de Bretagne étroites qui se sont trouvée en règle* », puis saisit, dans un ballot de 96 *bretagnes*, « *deux pièces defectueuses [...] appartenant à la veuve d'Ollivier Martin de Saint-Hervé⁹⁹ près Uzel* »¹⁰⁰. En 1748, son successeur, dresse procès-verbal « *contre Hyacinthe Fraboulet, marchand de toiles demeurant au bourg de Saint-Caradec, évêché de Cornouaille¹⁰¹* », pour non-conformité de « *six pièces de toiles différentes* ». Des *bretagnes* s'achètent hors la ville. En octobre 1776, « *deux balles de toile Bre-*

⁹⁵ Henri SEE, *L'Industrie et le commerce de la Bretagne...*, op. cit., p. 26.

⁹⁶ ADF, 50 J 4, f° 91, 17 frimaire an XI (8 décembre 1802).

⁹⁷ Jean MARTIN, « La manufacture des toiles bretagnes du XVII^e au XVIII^e siècle », Jean MARTIN et Yvon PELLERIN (dir.), *Du lin à la toile. La proto-industrie textile en Bretagne*, Rennes, 2008, p.243.

⁹⁸ ADF, 16 B 640.

⁹⁹ Dans le diocèse de Saint-Brieuc, au nord de Loudéac.

¹⁰⁰ ADF, 16 B 581, 12 mars 1746.

¹⁰¹ Ibid., 5 juin 1748. Saint-Caradec se trouve entre Mur-de-Bretagne et Loudéac.

tagne, venant de Quintin, dont l'une large et l'autre étroite »¹⁰², sont apportées à Julien Legris-Duclos, négociant à Landerneau, par un charretier de Morlaix, où elles ont été présentées au bureau de marque, puis emballées, les achats en direct étant interdits.

d) *Les toiles à voiles.*

Landerneau exporte également des toiles à voiles, dont celles qui sont fabriquées à Locronan. En 1784, Tribert, inspecteur des manufactures à Morlaix, rapporte que « *les fabricans de toiles à voiles de Lokronan et autres paroisses circonvoisines viennent vendre en grande partie leurs toiles à Landerneau, Morlaix et autres endroits de la basse-Bretagne sans les avoir préalablement fait visiter et marquer au bureau de Quimper* ». Celui de Locronan y est en effet transféré en 1781. Mais Quimper ne reçoit pas plus des 2/3 de la production locronanaise (7 500 pièces au total). Les marchands de Locronan invoquent la distance qui les sépare de Quimper dont, de toute évidence, le port n'exporte pas leurs marchandises. La baisse de qualité de ces toiles conduit l'inspecteur des manufactures à recommander que les bureaux de Morlaix et Landerneau se dotent de « *coins semblables à ceux du bureau de Quimper, c'est-à-dire de coins ou marques dont l'empreinte étant celle d'un parallélogramme porte ces mots toiles à voiles réglées ainsi que le nom du bureau de marque et le millésime* »¹⁰³.

Le 10 décembre 1790, un mémoire destiné au département du Finistère est rédigé à Brest. Il attire à nouveau l'attention sur les problèmes de qualité des toiles à voiles de Locronan, que l'on « *exporte en Espagne par Landerneau* ». Le rédacteur, qui réclame la mise en place d'un nouveau règlement, a consulté Barthélemy Kerroz qui :

« *m'a dit que les derniers envois de ces toiles qu'il avait fait en Espagne n'avaient pas pu être vendues tant elles étaient mauvaises. Voilà le résultat soit de la négligence du préposé à la marque de Locronan, soit aussi du fait des tisserands qui n'ont pas porté leurs toiles au Bureau* »¹⁰⁴.

Après 1823, Landerneau développe sa production de toiles à voiles et devient un centre important, qui avec Morlaix en réalise de quatre sortes, quand Locronan et Poullan se limitent à trois. Le grand concurrent est Rennes qui fournit dix sortes de toiles différentes¹⁰⁵. Il s'agit,

¹⁰² Ibid., 4 E 93-9.

¹⁰³ ADIV, C 1535, lettre du 10 novembre 1784.

¹⁰⁴ ADF, 10 L 228.

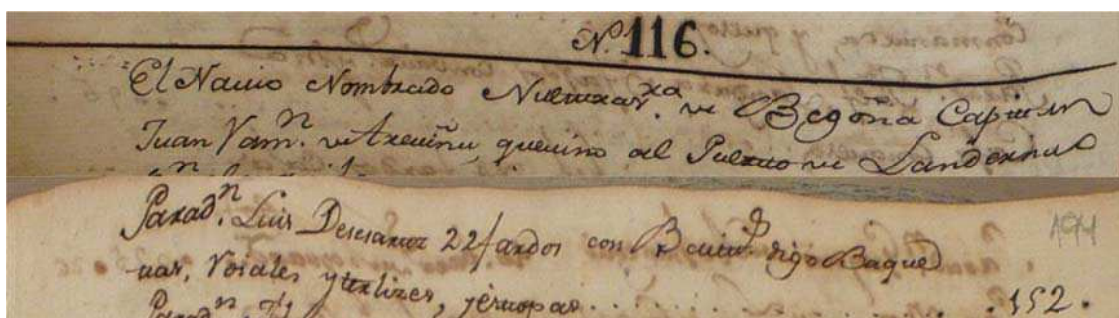
¹⁰⁵ Catherine ABEGUILE-PETIT, *Marine et industrie en Bretagne. L'arsenal de Brest et les établissements soustraitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Rennes2-Haute-Bretagne, 2002, p. 97.

sous la Restauration, d'une des nouvelles productions mises en œuvre par la société Radiguet-Goury, pour compenser la perte du marché espagnol.

3) Les autres textiles.

Les navires pour Bilbao chargent des toiles très variées, des *gratiennes* de Guingamp, toiles de lin apparentées aux créés, des toiles de chanvre, *noyales* du bassin de Rennes, des toiles de Vitré ou *matís*, des olonnes, et d'autres textiles : des *berlinges*, tissu de fil et de laine, dont la fabrication est attestée en 1790 dans le district de Landerneau¹⁰⁶, des étoupes, des toiles d'emballage, des toiles de Rouen¹⁰⁷, des toiles de Laval, dont le *Zéphir* apporte trois balles à Bilbao en mai 1789¹⁰⁸ et « *diverses toiles* » qu'on ne peut identifier. Les cargaisons comprennent enfin des mouchoirs, des étamines, des bonnets. Des bayettes, *baiettas* en espagnol¹⁰⁹, sorte d'« *Etoffe de laine non croisée fort lâche et tirée à poil d'un côté.*»¹¹⁰, apparaissent à partir de 1783, mais une confusion sémantique peut exister entre ce type d'étoffe de laine et les peaux de génisse (« *baquettas* »), en raison de la proximité des deux mots en espagnol. C'est le cas, si l'on en croit cette mention portée sur le registre d'*averias* en mars 1786, lors de l'enregistrement de la *Nuestra Señora de Begoña*, venant de Landerneau : « 22 *fardos con baiettas* », le commis aux écritures s'empressant de rajouter : « *digo baquettas...* » (Illustr. 4-IV)¹¹¹.

Illustr. 4-IV. Confusion baiettas/baquettas, dans la cargaison de la NS de Begoña.



Source : AFB, Consulado 182/001, 29 mars 1786.

¹⁰⁶ ADF, 10 L 229.

¹⁰⁷ Ibid., 50 J 6, lettre à Alexandre de Villabaso à Bilbao, 5 vendémiaire an xiv (27 septembre 1805).

¹⁰⁸ AFB, Consulado, 207/001, 7 mai 1789.

¹⁰⁹ Nommées « *baiettas* » ou « *bayetas* », sur les registres du Consulado de Bilbao.

¹¹⁰ Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce...*, op. cit., col. 914.

¹¹¹ AFB, Consulado, 182/001, 29 mars 1786 ; « 22 balles de bayettes, je dis [je veux dire] de vachettes ».

Illustr. 4-V. Balles d'assortiments de bayetas et de baguetas sur le Sⁿ Antonio.

El Navio S. Ant. de Bilbao, Cap. Juan Baup. de Goya que vino de Landernau	
Para D. Manuel e Aguirre y Buzando 6 fardos con Etropnes	127. 20.
Para los S. Arriñano y Eualta 8 fardos con Bayetas	216. ...
Para D. Guillermo de Xugon 11 fardos con Lienzos y Bayetas	170. ...
Para los S. Goñia Bayo y Jomp. 2 fardos con Peliteria y puntados	26. ...
Para D. Ant. de Bengochea 3 fardos con Terlices y pitopillados y 5 otros con Bayetas, Baguetas y Bezerrillos	168. ...
Para D. Juan de Echevarria 8 fardos con Terlices y 3 otros	186. ...

Source AFB, Consulado 210/003, 25 février 1802

Dⁿ Ant^o de Bengochea, 6^e ligne : « ... y 5 otros con Bayetas, Baquetas y Bezerrillos... 168 ».

Cette confusion peut s'expliquer par l'apport de bayettes par des navires anglais. Mais la présence simultanée de *baiettas* et de *baquettas* dans des balles d'assortiments¹¹², laisse penser que des bayettes viennent également de Landerneau (Illustr. 4-V). On ignore leur provenance.

4) La provenance des autres textiles.

Si l'on sait que des *bretagnes* sont présentées au marché de Landerneau¹¹³, ou sont apportées de Morlaix chez les négociants de la place¹¹⁴, les indications sont rares quant à l'origine ou les réseaux de circulation des autres textiles. Or, de grandes foires se déroulent dans les environs de Landerneau. Celle de La Martyre, « *la plus grande du Léon* »¹¹⁵, à courte distance de Landerneau, se tient le deuxième lundi de juillet : « *il y vient beaucoup de marchands, surtout de Normandie et de Tours, qui apportent toutes sortes d'étoffes, de draperies et mercerie, et qui achètent une grande quantité de chevaux et de bestiaux* ». Au Folgoët, du 29 août au 9 septembre, « *les mêmes marchands forains s'y trouvent et l'on y fait le même commerce qu'à La Martire* »¹¹⁶. Il est vraisemblable que les négociants landernéens y trou-

¹¹² Ibid., 210/003, 25 février 1802.

¹¹³ ADF, 16 B 581, 12 mars 1746 et ADF, 16 B 572, 5 juin 1748.

¹¹⁴ Ibid., 4 E 93-9, octobre 1776.

¹¹⁵ Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne...*, op. cit., p. 328.

¹¹⁶ Jean BERANGER, Jean MEYER, « *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle, d'après le mémoire de Béchameil de Nointel* », Paris 1976, p. 139.

vent une partie de leurs approvisionnements, ou qu'ils y nouent des contacts. Les horizons s'élargissent : en frimaire an VIII, Etienne Radiguet commande à Radiguet aîné de Caen « *des toiles d'Alençon pour faire des draps* »¹¹⁷ et il semble bien qu'il ne s'agisse pas de sa première commande.

B) LES CUIRS

La production de cuir, importante en Haute-Bretagne au début du XVIII^e siècle, se développe fortement en Basse-Bretagne après 1750, notamment dans la région de Lampaul-Guimiliau. Une partie importante de ces cuirs sont exportés par le débouché naturel que constitue le port de Landerneau.

1) La fabrication.

A partir du milieu du XVIII^e siècle, le cuir est la deuxième marchandise d'exportation de Landerneau. Il s'agit aussi bien de cuirs tannés que de matière première quasi-brute, traitée au sel pour sa conservation et appelée « *cuirs verts* ». Dans son mémoire de 1733, l'intendant des Gallois de la Tour, estime qu'une cinquantaine de personnes sont employées à la tannerie à Lampaul-Guimiliau. Ils ne produisent que « *25 à 30 000 livres* »¹¹⁸. A la même époque, la Bretagne toute entière produirait entre 1,2 et 1,3 millions de livres¹¹⁹. Le développement de cette industrie en Basse-Bretagne est donc ultérieur. Trois facteurs favorisent la tannerie dans la vallée de l'Elorn : « *l'abondance du bétail et de l'eau* »¹²⁰ et la présence à Landerneau d'un port ouvert aux marchés atlantiques et à l'arrivée de cargaisons de sel, produit indispensable au travail du cuir. Pour Dominique Derrien « *le commerce du cuir tanné semble avoir été florissant dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle* »¹²¹. En 1778, en effet, selon l'enquête de Necker, si la grande majorité des 893 tanneries bretonnes est concentrée dans les évêchés de Dol, Rennes et Saint-Malo, le Léon compterait environ 200 établissements, dont les trois-

¹¹⁷ ADF, 50 J 2, 28 frimaire an VIII.

¹¹⁸ Henri SEE, *L'industrie et le commerce de la Bretagne ...*, op. cit., p. 30.

¹¹⁹ Alain J. LEMAITRE, *La misère dans l'abondance en Bretagne au XVIII^e siècle. Le Mémoire de l'intendant Jean-Baptiste des Gallois de la Tour (1733)*, Rennes, Société d'archéologie de Bretagne, 1999, p. 210.

¹²⁰ Jean QUENIART, *La Bretagne au XVIII^e siècle (1675-1789)*, Rennes, Éditions Ouest-France Université, 2004, p. 312.

¹²¹ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir en Bretagne au XVIII^e siècle et dans la première moitié du XIX^e siècle (v 1700-v 1830). L'intégration d'une industrie et de ses acteurs dans l'espace économique français*, thèse de doctorat dactyl., Rennes 2-UHB, 2004, p. 344.

quarts dans le secteur de Lampaul-Guimiliau/Landivisiau. Landerneau est le deuxième centre avec 19 ateliers, suivie de Morlaix avec 16¹²².

En 1813, le préfet du Finistère confirme cette évolution :

« Lors de l'établissement de la marque du cuir en 1759 et 1760, il n'y avait à Landerneau que 9 fabricants. Le commerce prit faveur et s'ouvrit considérablement. En 1775, il y avait 17 fabricants et 20 compagnons. [...] En 1786, jusqu'au commencement de la Révolution, les tanneries se soutinrent avec avantage, un état de cette époque présente 22 fabricants et 25 à 30 compagnons, 13 048 peaux de vaches, 3 890 veaux, 417 moutons, 45 chiens, fabriqués dans l'année »¹²³.

Une statistique du maire en l'an x à la demande du préfet (Figure 4-I), est sensiblement différente. Les chiffres du maire concernent certainement un territoire beaucoup plus étendu que ceux du préfet et peut-être le district de Landerneau tout entier.

Fig. 4-I. Production comparée des cuirs à Landerneau (en livres) fin XVIII^e.

	1789		An IX	
	quantité	prix	quantité	prix
Cuir de vache	36 000	1,60F	28 000	0,90F
Cuir de veau	16 500	2,60F	14 200	1,60F
TOTAL	52 500		42 200	

Source ADF, 6 M 978, rapport du maire de Landerneau.

Des peaux de castor, dont le mode de transit jusqu'à Landerneau reste inconnu, sont débarquées à Bilbao. Ainsi, en 1776, le *Zépher*, commandé par Gabriel Puluhen, transporte neuf balles contenant du castor et des toiles à carreaux¹²⁴. Le cas n'est pas isolé, il en vient aussi de Nantes en octobre de la même année¹²⁵.

2) Le négoce de matière première.

Les cuirs verts proviennent d'abord des environs immédiats et se vendent dans les foires, telle celle de La Martyre, ou à Landerneau, dans la foire du samedi avant la Pentecôte, où l'on

¹²² *Idem.*, « L'œil sur la lunette. L'industrie du cuir en Bretagne à la fin de l'Ancien Régime d'après l'enquête de Necker de 1778 », *ABPO*, T. 114-1, mars 2007, p. 136.

¹²³ ADF, 6 M 1029.

¹²⁴ AFB, Consulado, 203/001, n° 385, 13 août 1776.

¹²⁵ *Ibid.*, n° 471, 6 octobre 1776.

trouve surtout des cuirs tannés¹²⁶. Un différent, intervenu en 1751, entre Jean-Baptiste Mazurié et la communauté apprend qu'il se livre à « *un gros commerce de cuirs tannés et non tannés, c'est-à-dire en vert, ou crus et autres* »¹²⁷. Ce trafic est donc bien établi, sur la durée, dès le milieu du XVIII^e siècle. Les tanneurs font leurs achats de cuirs verts à Landerneau au cours du marché du samedi et cette pratique se poursuit au début du XIX^e siècle¹²⁸. Les approvisionnements locaux ne suffisant pas, des cuirs verts d'Argentine sont importés par Santander¹²⁹. En 1778, le mémoire de l'inspecteur Libours fait état du tannage à Landerneau de « *cuirs en verts venant de nos colonies* » et plus précisément de Saint-Domingue¹³⁰.

Landerneau, comme d'autres ports bretons, exporte aussi des peaux non tannées. A partir de 1750, plusieurs bâtiments en livrent à Bayonne¹³¹. La *Marie-Anne*, 30 tx, de l'armement Duclos est, en juin 1751, le premier navire cité dans ce trafic¹³². On le retrouve, en janvier et juillet 1753, transportant des « *peaux vertes* » et des « *cuirs verts* » pour la même destination¹³³. En janvier et mars de la même année, Barthélemy Kerroz, sur le *Coureur*, 36 tx, de l'armement Fauvel, apporte aussi des cuirs verts à Bayonne, ce qui témoigne d'un trafic assez soutenu. Pendant la guerre de Sept ans, des bateaux neutres venant de Landerneau débarquent des cuirs verts à Bilbao, 706 pièces sur la *Santa Monica* en juillet 1758 et 200 sur les *Trois fils de Vanslooten*, en avril 1762¹³⁴.

Ce trafic attire l'attention de la ferme des traites qui veut imposer aux négociants de Brest, Landerneau, Morlaix, Audierne, Nantes, ou Bayonne, des « *droits de sortie des cuirs verts qu'ils feront passer de Bretagne à Bayonne* ». A Landerneau, Guillaume Legris-Duclos est contraint de consigner la somme de 150 livres pour un envoi de 250 peaux à Bayonne. Or, l'édit d'août 1759 qui régit l'économie des cuirs, « *ordonne [...] que tous les droits et traites sur les cuirs verts et tannés au passage d'une Province du Royaume dans une autre sont entièrement supprimés* ». Legris-Duclos s'en plaint donc et obtient, par arrêt du 16 août 1763, la restitution de la somme. Cette décision est attaquée par la ferme, dont l'argumentation repose sur le fait que le Labourd, province basque, « *réputée pays absolument étranger* » et Bayonne,

¹²⁶ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, op. cit., p. 242.

¹²⁷ AML°, série B 1-22, délibération de la communauté de ville, août 1751.

¹²⁸ ADF, Mémoire en réplique de J. J. Le Roux, maire de Landivisiau, septembre 1819, p. 10.

¹²⁹ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., p. 319.

¹³⁰ *Ibid.*, p. 327.

¹³¹ AML°, série B 1-22, délibération de la communauté de ville, août 1751.

¹³² SHD, Brest, 2P7-143, f° 206.

¹³³ *Ibid.*, f°291.

¹³⁴ AFB, Consulado, 0199/001, n° 227 et 0200/001, n° 72.

son principal port, « *ont conservé pour ces sortes de marchandises et quant à la régie des traittes, une communication libre avec l'étranger à la différence du plus grand nombre des autres provinces* ». Les cuirs doivent donc être assujettis aux « *droits de traittes et foraines [...]* qui se lèvent sur les marchandises et denrées qui sortent du royaume ou qui y sont apportées de l'étranger ou des provinces réputées étrangères ». Le 2 octobre 1771, Parlement de Bretagne de Bretagne juge « *que cette perception était abusive* ». Mais la ferme demande que cette décision soit cassée. A Landerneau, seule la famille Legris-Duclos, est prévenue par huissier et peut se pourvoir.¹³⁵ L'affaire ne semblait pas encore résolue en 1785.

Les tanneurs de la ville obtiennent, en 1789, l'inscription, dans le cahier de doléances de Landerneau, du retrait d'une décision de 1784 autorisant « *l'emmagasinement des cuirs verts [...]* qui a porté le coup le plus funeste aux manufactures et aux fabricants en opérant la rareté et la cherté des matières premières », en favorisant leur exportation. Ils s'élèvent aussi contre « *l'excès de droits sur les cuirs* »¹³⁶.

Sous la Révolution, la matière première manque en Bretagne. En l'an x, Étienne Radiguet évoque la cherté des cuirs verts et conseille à Antoine de Villabaso à Bilbao : « *si vous en avez en magasin, je vous engage à tenir la main* »¹³⁷. Un négociant de Cadix lui propose en l'an xi, des cuirs de Buenos-Aires. Radiguet considère que cette fourniture peut contrarier ses propres spéculations, « *pour la raison que nos cuirs verts se payent à des prix fort élevés et que la majeure partie de nos tanneries ne peuvent travailler faute de matières premières* »¹³⁸. Il n'a donc pas intérêt à en voir affluer sur le marché. La guerre de course est un autre moyen de fournir la fabrique. La Marine propose en adjudication, en l'an ii, la cargaison d'une prise, soit 3 à 4 000 peaux de bœuf en vert. Certaines pièces étant avariées et les acheteurs considérant « *qu'ils n'avaient plus aucun besoin d'acquisition* », il ne se vend que 2 900 peaux, à 24 francs 88 centimes la pièce, soit 72 150 F. L'importance des achats signale trois des principaux centres de tannage : 1 100 peaux sont vendues à des Brestois, 900 vont à Landerneau et 800 à Lampaul-Guimiliau¹³⁹. Le commerce de cuirs verts se poursuit au XIX^e siècle. Ainsi, la

¹³⁵ ADIV, C 3787.

¹³⁶ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances...*, op. cit., proposition n° 32, p. 105-106.

¹³⁷ ADF, 50 J 4, 29 fructidor an x (16 septembre 1802).

¹³⁸ Ibid., 17 vendémiaire an xi (9 octobre 1802).

¹³⁹ SHD, Brest, 3 A 9, Conseil de marine, 2 germinal an ii (22 mars 1794).

société Radiguet-Goury vend-elle, le 12 août 1829, 100 cuirs de Buenos-Aires à Maurice Abgrall, tanneur à Lampaul-Guimiliau, pour la somme de 1 835F¹⁴⁰

3) Les mesures de contrôle.

Comme pour les toiles, un système de contrôle de qualité et de marquage des cuirs avait été instauré dès la fin du XVI^e siècle. Par un édit de 1596, Henri IV avait créé des « *offices de contrôleurs, visiteurs, marqueurs, gardes des halles et marteaux de cuirs, érigés dans chacune ville, bourg, bourgade [...] où se fait commerce d'iceux* »¹⁴¹.

Dès la fin du XVII^e siècle, de nouvelles mesures protectionnistes sont prises :

*« l'arrêt du 10 may 1689 a imposé les cuirs tannés et apprêtés venant de l'étranger à 20 pour cent de leur valeur à toutes les entrées du royaume [...]. L'objet de ce droit a été d'écarter les fabriques étrangères et d'assurer la préférence à celle national, que pour favoriser de plus en plus ces dernières et dans la vüe de leur conserver les matières premières, le tarif de 1667 et quelques autres règlements postérieurs ont donné des droits exclusifs sur les cuirs verts, pour en empêcher l'exportation »*¹⁴².

Conscient que les « *gênes imposées sur le commerce des cuirs par [les] divers officiers* » chargés de la perception des droits, gênent la manufacture, le pouvoir royal décide en 1759 d'assouplir la réglementation. Les mesures sont radicales : « *les offices établis pour la marque et la police du commerce des cuirs* » et les droits qu'ils perçoivent sont supprimés. Les barrières douanières intérieures disparaissent. Est instauré « *un droit modéré, qui ne sera perçu qu'une seule fois sur les cuirs tannés et apprêtés dans toute l'étendue* » du royaume¹⁴³. Le marquage des cuirs est également supprimé par décret de l'Assemblée nationale le 22 mars 1790¹⁴⁴ et ne semble pas avoir été rétabli par la suite.

Peut-être parce qu'elle est polluante, et qu'elle a pour cette raison souvent été tenue à l'écart, la fabrication du cuir dans le Léon est longtemps restée méconnue. Son négoce a suivi le même sort. Or, son développement, après 1750, semble bien procurer une marchandise de

¹⁴⁰ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., p. 328.

¹⁴¹ Cité par Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., p. 367.

¹⁴² ADIV, C 3787.

¹⁴³ Ibid., C 3929, Édit du roi, août 1759.

¹⁴⁴ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., p. 367.

compensation à la baisse des créés, qui permet aux navires landernéens de maintenir le rythme de leurs rotations vers Bilbao jusqu'à la Révolution.

C) LES AUTRES MARCHANDISES

A l'époque moderne, le conditionnement des marchandises permet de transporter une très grande variété de produits, solides ou liquides, dans le même navire. La nécessité de répondre aux demandes des correspondants concourt à la diversité des cargaisons, ce qui permet aussi de mieux remplir les navires. A l'exportation, les productions de l'arrière-pays sont évidemment privilégiées. Même si les toiles et les cuirs dominent très largement dans les cargaisons destinées à Bilbao, on peut y retrouver, à l'occasion, ces diverses marchandises qui sont cependant absentes de beaucoup de chargements.

1) Le papier et les produits manufacturés

La fabrication de papier serait une activité traditionnelle dans la région landernéenne. Selon Jean-Pierre Leguay, « *peut-être faut-il attribuer au Moyen-âge l'origine de la papeterie à Landerneau* »¹⁴⁵. Des conditions favorables ont permis l'implantation de moulins à papier. L'eau, qui abonde en Bretagne et n'est pas calcaire, est propice à cette fabrication. Béchameil de Nointel l'affirme dans son mémoire de 1698 : « *outré les rivières du pays de Fougères et d'Antrain, les eaux les plus réputées pour la fabrication du papier fin, propre à l'écriture et à l'imprimerie, sont celles [...] de l'Elorn* ». Le tissage de la toile fournit des chiffons, faisant l'objet d'un commerce « *qui prit de l'extension au point que le gouvernement dut s'émouvoir de l'exportation des chiffons par les ports de Brest, Morlaix, Landerneau et Saint-Brieuc* »¹⁴⁶. La préoccupation reste vive sous le Consulat, où la préfecture cherche à « *rendre aux papeteries du Finistère leur ancienne réputation* ». On préconise « *un autre moyen qui doit même être placé au premier rang : le maintien sévère de la deffense d'exporter les chiffons, dont la rareté est très préjudiciable aux papeteries* »¹⁴⁷. La tradition de collectage des chiffons s'est maintenue jusqu'au milieu du XX^e siècle avec les *pillaouerien*¹⁴⁸ des Monts d'Arrée. Un mou-

¹⁴⁵ Jean-Pierre LEGUAY, « Le Léon, ses villes... », *op. cit.*, p. 213.

¹⁴⁶ Hervé du HALGOUET, « Coup d'œil sur l'industrie rurale du papier de la province de Bretagne », *BSPM*, n° 78, 1939, pp. 40 et 43.

¹⁴⁷ ADF, 6 M 978.

¹⁴⁸ *Pillaouerien* : chiffonniers en breton.

lin à papier est attesté dans la toponymie landernéenne¹⁴⁹. On fabrique également du papier à Ploudiry, où Yves Piton est maître de la manufacture de papiers, en 1776-77¹⁵⁰. Enfin, une papeterie est signalée à Plouédern en 1808 : « *cette manufacture est établie depuis il y a 8 ans, elle pourra avoir du succès. Il s’y fabrique du beau papier* »¹⁵¹.

La présence d’un port de commerce, dont les expéditions nécessitent des emballages, offre un marché. Les cargaisons vers Bilbao emportent des fardeaux de papier, appelé *trasse* ou *étrasse*¹⁵². Pour Savary, on appelle « *trace* » une sorte de papier gris assez grossier qui « *s’emploie à envelopper les rames de papier* »¹⁵³. Béchameil de Nointel indique que le papier fabriqué à Landerneau sert à l’emballage des agrumes d’Espagne et du Portugal, pour contribuer à leur conservation, mais aussi à celui des pains de sucres raffinés à Nantes¹⁵⁴. Pour les négociants landernéens en 1776, il s’agit d’une « *espèce de papier brouillard qui n’est propre que pour servir d’enveloppe à d’autres marchandises* »¹⁵⁵. Une note, sans doute rédigée en l’an X, confirme cette utilisation en faisant état du « *papier commun destiné à l’enveloppement des fruits comme orange et citrons* »¹⁵⁶, qui s’exporte au Portugal. La présence de rames de papier est coutumière dans les cargaisons pour Bilbao. Ainsi, en juin 1772, le *Zéphir* de Landerneau, emporte 34 balles de papier pour cinq négociants du port basque¹⁵⁷.

Landerneau et sa région abritent beaucoup d’autres ateliers artisanaux, dont les productions sont exportées. En 1748, sept fabricants de chandelles sont installés dans la ville, dont quatre d’une certaine importance¹⁵⁸. Le *Zéphir* apporte, en décembre 1788, deux caisses de bougies à Bilbao¹⁵⁹. Le port expédie aussi du bois de chauffage, notamment pour Brest, des pierres de taille, des meules, du plomb... Cambry confirme que du plomb issu des mines du Huelgoat et de Poullaouen est transporté à Landerneau¹⁶⁰.

¹⁴⁹ Une « *rue du Moulin à papier* » longe le ruisseau dit « *de Kergoat* », en limite de Plouédern.

¹⁵⁰ ADF, B 4 581.

¹⁵¹ Ibid., 6 M 1029.

¹⁵² AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791).

¹⁵³ Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce...*, *op. cit.*, p. 1837.

¹⁵⁴ Hervé du HALGOUET, « *Coup d’œil sur l’industrie rurale du papier...* », *op. cit.*, p. 42.

¹⁵⁵ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791).

¹⁵⁶ ADF, 6 M 978.

¹⁵⁷ AFB, Consulado, Manual, 176/001, 12 juin 1772.

¹⁵⁸ ADIV, C 2143.

¹⁵⁹ AFB, Consulado, 183/001, 17 octobre 1789.

¹⁶⁰ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère...*, *op. cit.*, p. 138.

2) Les produits agricoles et alimentaires.

Landerneau exporte les produits de l'agriculture de l'arrière-pays, comme le précisent les négociants locaux dans la requête de 1776 : « *les campagnes de Landerneau fournissent de plus beaucoup de pelleteries, du suiffe, de la graisse et du beurre que l'on passe à l'étranger* »¹⁶¹. En avril 1772, le *Zéphir* et la *Marie-Françoise*, de l'armement Kerroz, arrivent ensemble à Bilbao. Outre leurs chargements habituels de toiles, cuirs et papiers, le premier apporte 18 barriques de graisse et le second deux barriques de graisse et de suif¹⁶². La *Marie-Françoise* est à nouveau dans le port basque en juillet, avec une barrique de graisse et quatre de suif¹⁶³, et le *Zéphir* suit en mai 1773 avec 19 barriques de graisse¹⁶⁴. Il arrive même que des navires y apportent du vinaigre, comme en juillet 1788, où Gabriel Puluhen, maître du *Zéphir*, en décharge pour son compte cinq barils¹⁶⁵.

Des chevaux et des bovins, des salaisons, de la cire et du miel sortent également du port. Cambry, dit que, dans le district de Landerneau, « *on élève beaucoup d'abeilles [...]; il n'y a guère de cultivateur qui n'en possède* »¹⁶⁶. Des barils de sardines pressées, apportés par les pêcheurs de la baie de Douarnenez¹⁶⁷ et destinés à l'alimentation des marins en mer, sont présents dans les navires pour Bordeaux ou Bilbao. Ils sont souvent chargés lors d'escales dans les ports de pêche de Cornouaille, mais aussi au départ de Landerneau. En 1698-1699, 130 barriques de sardines sont acheminées à Bordeaux et 28 tx en 1714-15¹⁶⁸. En décembre 1788, le *Zéphir* qui accoste à Bilbao, contient dans ses cales 76 barriques de graisse de porc et un nombre non précisé de barils de sardines¹⁶⁹.

Les céréales (froment, seigle, avoine...), constituent le principal produit agricole exporté au XVIII^e siècle. On retrouve régulièrement du blé dans les cargaisons destinées à Bilbao. En effet, grâce à la culture du sarrasin, qui fournit la base de l'alimentation paysanne, la production de céréales est régulièrement excédentaire, notamment dans le Léon, ce qui rend possible l'exportation de froment, en particulier pour l'Espagne, victime d'un déficit frumentaire chro-

¹⁶¹ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791).

¹⁶² AFB, Consulado, 176/001, 15 et 16 avril 1772.

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ Ibid., 202/003.

¹⁶⁵ Ibid., 206/001, 1^{er} juillet 1788.

¹⁶⁶ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère...*, op. cit., p. 255.

¹⁶⁷ *Idem*, p. 322.

¹⁶⁸ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...* op. cit., p. 397 et 407.

¹⁶⁹ AFB, Consulado, 183/001, 31 décembre 1788.

nique. Depuis le XVI^e siècle, le secteur de Landerneau exporte du froment « *en quantités limitées* », mais c'est surtout la région de Lesneven qui en fournit¹⁷⁰. Ainsi, en octobre 1754, le négociant Paul Drézen sollicite « *la permission de faire transporter en Espagne cent à cent cinquante tonneaux de froment qu'il se propose de tirer de la Bretagne* »¹⁷¹. Les exportations de céréales paraissent s'intensifier au XIX^e siècle. L'importance de ce trafic, qu'attestent les rôles d'équipages, est confirmée par Jean-François Brousmiche au début de la Monarchie de Juillet : « *on est surpris [...] que le commerce puisse exporter un excédent de céréales encore très élevé* »¹⁷². Ainsi, en 1833, le port de Landerneau exporte 6 000 tonneaux de grains¹⁷³.

II – LES IMPORTATIONS

Les entrées à Landerneau concernent essentiellement quelques marchandises : le sel, le vin, le fer et les fournitures navales, le charbon. Il est malheureusement impossible, à cause du manque de source, d'estimer les quantités et les valeurs sur le temps long de la plupart de ces marchandises. Une part notable d'entre elles est réexportée, notamment pour alimenter le marché brestois.

A) LES MARCHANDISES IMPORTÉES

1) Le sel.

Grand produit des échanges médiévaux, le sel conserve toute son importance dans le commerce maritime aux temps modernes. Il s'emploie à divers usages : assaisonnement, conservation des aliments et notamment de la viande et du poisson, tannage des cuirs... Landerneau est en relations avec la région de Guérande mais aussi la Saintonge, peut-être pour des raisons de coût. En 1688, plusieurs maîtres de barques du Pouliguen : Jacques Tartoué, sur la *Marie*, 26 tx, Tristan Louët sur l'*Hirondelle*, Hervé Le Coupenet, sur la *Sainte*, « *trafiquent*

¹⁷⁰ James B. COLLINS, *La Bretagne dans l'État royal. Classes sociales, États provinciaux et ordre public de l'Édit d'Union à la révolte des Bonnets Rouges*, Rennes, PUR, 2006, p. 60.

¹⁷¹ ADIV, C 1663, 6 octobre 1754.

¹⁷² Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère...*, *op. cit.*, p. 76.

¹⁷³ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1846, p. 103.

beaucoup de sel avec Landerneau »¹⁷⁴. Pierre Tartoué, maître du *Saint-Pierre* du Pouliguen, « du port de 45 à 50 tonneaux », revient sur lest de Landerneau, en janvier 1721¹⁷⁵.

2) Le vin

Ce trafic, qui remonte au Moyen-âge, se développe à l'époque moderne, reflétant la bonne santé de l'économie bretonne. Au milieu du XVII^e siècle, la Bretagne absorbe la plus grande part des exportations de vins de Bordeaux. Les Bretons ont pris goût au vin et désormais, leurs marchands participent non plus seulement à son transport mais aussi à son commerce¹⁷⁶. Une autre raison peut expliquer cette appétence des Bas-Bretons pour le vin, c'est le mode de faire-valoir agricole. En Basse-Bretagne, le domaine congéable domine. Or ce système tend « à étouffer la capacité des paysans à innover, car aucune modification des récoltes, des bâtiments ou de la végétation ne peut intervenir sans la permission du propriétaire », ce qui contribue à limiter fortement l'introduction des pommiers et donc la fabrication du cidre, alors qu'ils « se répandent promptement à travers la haute-Bretagne au XVI^e et au début du XVII^e siècle »¹⁷⁷. La prospérité de la province leur permet aussi de préférer le vin. Le Léon est avec le pays Nantais la région de Bretagne où se consomme le moins de cidre, mais pour des raisons totalement différentes¹⁷⁸. On n'y produit pas de vin, mais dans ce territoire très peuplé, beaucoup de terres sont employées à la culture du lin et ne sont donc pas disponibles pour une culture plus extensive. En outre, le plateau léonard, très exposé aux vents violents et aux pluies fréquentes, est sans doute moins favorable à la culture des pommiers.

Au XVIII^e siècle, les goûts sont déjà fixés et les négociants commandent des crus et des qualités variées, selon les besoins de leur clientèle. En 1744, Jean Robert fait venir de Bordeaux du vin rouge de Monferran à 66 l. le tonneau, du blanc de graves à 100 l. et du vin rouge nouveau, qui est sans doute de qualité inférieure, à 45 l.¹⁷⁹ Marie-Josèphe Bohay-Rivière demande à son fournisseur : « *je vouderois meme quils auroit un peu de liqueur sy cela se pouvoit car nos paysant leurs preferent cette qualittéé, et dans les blanc et les*

¹⁷⁴ Fernand GUERIFF, « Arts et métiers populaires d'antan en presqu'île guérandaise », *Histoire et Patrimoine*, n° 69, Association Préhistorique et Historique de la Région Nazairienne, 2005, p. 6.

¹⁷⁵ Jean-Louis MONVOISIN, « Une barque du Pouliguen victime de pirates en 1721 », *Les Cahiers du Pays de Guérande*, n° 43, 2003, p.75.

¹⁷⁶ André LESPAGNOL, « Bordeaux et la Bretagne... », *art. cité*, p. 153.

¹⁷⁷ James B. COLLINS, *La Bretagne dans l'État royal...*, *op. cit.*, p. 63.

¹⁷⁸ Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 50.

¹⁷⁹ ADF, B 4355, lettre du 6 janvier 1745 à Michel Lamy à Pont-l'Abbé.

rouge »¹⁸⁰. On peut penser qu'il s'agit des classes les plus aisées de la paysannerie, les fabricants, avec lesquels les négociants sont en relations. Les demandes sont précises et diverses : on veut du vin blanc de Langon, de *Castillion* ou de Cadillac, du vin vieux rouge, *de cotte*, de Blaye, de Bourg ou de graves, ou encore du vin de Marennes, des vins *de haut* ou *de ville*¹⁸¹. Si les catégories sociales élevées souhaitent des vins de qualité, la plus grande partie des commandes porte sur « *des vins communs [...] au meilleur marché possible* »¹⁸².

En 1748, le registre de capitation des marchands et artisans recense quarante marchands de vin landernéens, d'importance variable. La différence n'est pas faite entre les gros importateurs et les petits détaillants¹⁸³. En outre la plupart des grands négociants, qui figurent dans les 15 « *marchands de toilles, cuirs et peaux* », font également commerce de vin en gros. Landerneau ravitaille la Marine. De ce fait, le négoce du vin est très sensible à la conjoncture. Les périodes de guerre ou de fort armement de la Marine Royale, qui se traduisent par une forte augmentation des effectifs d'ouvriers et de militaires, entraînent une poussée des arrivées de vin. Le trafic est saisonnier, car « *l'essentiel des vins commandés consistent en vins de l'année : ni les propriétaires, ni les négociants bordelais ne semblaient en effet avoir encore les techniques, la place et la clientèle pour conserver et vendre un vin vieilli* »¹⁸⁴. Une majorité des départs pour la Bretagne ont lieu sur quelques mois après les vendanges, d'octobre à avril-mai, ponctués par les grandes foires bordelaises du 15 octobre et du 1^{er} mars, à l'occasion desquelles les navires bénéficient d'une exonération de droits portuaires¹⁸⁵.

Le développement de la Marine à Brest à la fin du XVII^e siècle, vient renforcer ce marché. Le vin, considéré comme un aliment, est indispensable aux équipages, d'autant que l'eau se conserve mal dans les barriques à bord des navires. La demande est très forte. En janvier 1745, Jean Robert assure « *il manque de vin icy et à Brest [...] on en est pour ainsy dire dépourvu* »¹⁸⁶. Les navires qui approvisionnent Brest desservent aussi Landerneau. En 1781, ils sont 11 à décharger d'abord à Brest puis à se rendre ensuite à Landerneau avec « *le restant du chargement* »¹⁸⁷. Il est donc assez difficile de calculer les quantités qui transitent réellement

¹⁸⁰ ADG, 7 B 1251, Lettre de Madame Bohay-Rivière, à B David et C^{ie} à Bordeaux, 15 juin 1759.

¹⁸¹ Ibid., correspondance de M^{me} Bohay-Rivière, 1757-1759.

¹⁸² Ibid., 23 juin 1758.

¹⁸³ ADIV, C 2143.

¹⁸⁴ Christian HUETZ DE LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 44.

¹⁸⁵ Ibid., p 46-48.

¹⁸⁶ ADF, B 4355, lettre du 6 janvier 1745 à Michel Lamy à Pont-l'Abbé.

¹⁸⁷ AMB, HH 25, Amirauté de Léon, 1781-1791.

dans les comptes des négociants landerneuens. Plusieurs d'entre eux sont cependant considérés comme des clients importants des Bordelais. En 1758, malgré la guerre, Marie-Josèphe Bohay-Rivière reçoit plus de 80 tonneaux, pour son propre compte, du négociant bordelais Balthazar David¹⁸⁸. Entre 1762 et 1766, Nicolas-Jacques Cosson, qui n'est pas le plus gros négociant de la ville, reçoit en moyenne 101,35 tonneaux de vin de Libourne par an, représentant plus de 405 barriques.

Le vin consommé à Landerneau ne vient pas seulement du Bordelais. On en prend à Nantes, à La Rochelle, à Marennes. Ainsi, à l'occasion de la visite à Landerneau du duc d'Aiguillon, commandant en chef de Bretagne, en janvier 1764, la communauté de ville offre du champagne vendu par le négociant Bazin, du vin de Bourgogne et des liqueurs achetés à Duthoya, ainsi que du vin d'Espagne, que fournit Barthélemy Kerroz¹⁸⁹. Fauvel fournissant des « vins », sans doute de Bordeaux, le coût des boissons alcoolisées consommées au cours de cette réception s'élève à près de 180 livres. La consommation de vin espagnol n'est pas exceptionnelle, car Radiguet écrit à un correspondant brestois, le 21 frimaire an XI : « *Partie du vin de Malaga est vendue* »¹⁹⁰.

Le trafic du vin se poursuit au XIX^e siècle, à des niveaux relativement constants par rapport aux périodes de paix des siècles précédents, c'est-à-dire entre 1 000 et 1 300 tx en moyenne. Mais il s'agit désormais quasi-exclusivement de vins ordinaires, renforçant une tendance déjà existante au XVIII^e siècle¹⁹¹. Il est vraisemblable que les vins de qualité, consommés par la bourgeoisie, transitent par d'autres moyens.

3) Le fer et les fournitures navales.

Le fer livré à Landerneau peut provenir de Suède, comme c'est le cas en novembre 1781, où Bazin propose à la Marine « 3 000 livres d'acier de Suède à 35 livres le quintal, prix accepté par le ministre »¹⁹². En juin de la même année, un navire suédois de 200 tx, la *Jeune Sophie et Margotte*, de Stockholm, apporte à Landerneau de la fonte en provenance de Car-

¹⁸⁸ ADG, 7 B 1251, correspondance de M^{me} Bohay-Rivière, 1757-1759.

¹⁸⁹ ADIV, C 629.

¹⁹⁰ ADF, 50 J 4, 21 frimaire an XI (12 décembre 1802).

¹⁹¹ Emmanuel PLAT, *Le commerce des vins dans les ports du Finistère...*, op. cit., p. 24.

¹⁹² SHD, Brest, 3 A 6, Conseil de marine, 10 novembre 1781.

thagène en Espagne¹⁹³. Mais ce métal vient surtout de Bilbao, où il constitue l'essentiel des cargaisons de retour. Il s'exporte selon plusieurs qualités ou présentations : « *el comercio de mineral se hacia por medios distintos al del hierro elaborado* »¹⁹⁴, voire « *semi-élabore* »¹⁹⁵. L'absence d'une industrie sidérurgie à la pointe de Bretagne, malgré la présence de quelques bas-fourneaux à Brest, ne plaide pas pour l'importation de minerai. Il semble donc que le conditionnement le plus fréquent se présente sous forme de barres.

Le naufrage, en décembre 1745 à Penmarc'h, de la *Notre-Dame* de l'Aberildut,¹⁹⁶ illustre les pratiques de ce commerce. La barque de 48 tx, où le propriétaire Vincent Bazil embarque à titre de subrécargue¹⁹⁷, fait le voyage de Bilbao. Le connaissement précise la commande de l'affréteur, le négociant morlaisien Jean Lannux, qui « *donne ordre et commission aud[it] Bazil après son arrivée à Bilbao de m'acheter 500 quintaux machos*¹⁹⁸ *de fer pour mon compte et risque des qualités ci-après savoir : 400 quintaux de fer plat subtil, 60 quintaux de gros plat, 40 quintaux de plus petit carré le tout en doubles barres* ». Cette commande correspond environ à 35 tx et laisse de la place pour une autre commission, dont fait état un connaissement délivré à Bilbao et qui porte sur « *cent soixante-dix quintaux machos de beau fer plat subtil en quatre cents quatre-vingt-dix-neuf barres doubles et 30 quintaux machos de ditto carré en cent dix barres doubles, allant pour compte et risque de monsieur Pierre Fauvel de Landerneau* », c'est-à-dire environ 12 tonnes, complétant le chargement. Sous le Consulat, Etienne Radiguet demande à Araña de Salcido à Bilbao de lui envoyer un navire neutre espagnol, « *chargé de fer pour lest. Je vous le retournerais chargé de nos cuirs* »¹⁹⁹.

A Bayonne ou à Bordeaux, sont chargées des « *naval stores* » pour la construction des navires. La plupart de ces marchandises, destinées à l'arsenal, sont d'abord acheminées à

¹⁹³ AMB, HH 25, Amirauté de Léon, 1781-1791, f° 12 v°.

¹⁹⁴ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op cit, p. 65 : « *le commerce du minerai se faisait par des moyens différents de celui du fer élaboré* »

¹⁹⁵ Xabier ALBERDI LONBIDE et Alvaro ARAGON RUAO, « Le commerce français du fer basque et des produits alimentaires français dans les ports du Guipuzcoa à la fin du XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle », dans Jean-Philippe PRIOTTI, Guy SAUPIN, (dir.) *Le commerce atlantique franco-espagnol...*, op. cit., p. 227.

¹⁹⁶ ADF, B 4356, Amirauté de Cornouaille, naufrages, année 1745.

¹⁹⁷ Le subrécargue représente à bord l'armement et se charge des opérations commerciales, qui, le plus souvent, sont confiées au maître du navire.

¹⁹⁸ Le quintal macho est une mesure espagnole, employée pour certaines marchandises et « *qui est de moitié plus fort que le quintal commun* », pesant 93 livres, Denis DIDEROT-Jean D'ALEMBERT, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, 1751, vol. XIII, p. 720. Il pèse donc environ 140 livres. Le même rapport est donné par Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op. cit., p. 140 : 123 000 quintaux-machos valent 8 816 tonnes métriques.

¹⁹⁹ ADF, 50 J 4, 13 prairial an XI (2 juin 1803).

Landerneau avant d'être conduites à Brest. Elles sont très diverses : goudron, résines, brai²⁰⁰, cordages de chanvre, planches et espars, bois spéciaux, ainsi, 180 tables de noyer sont prises à Bordeaux en 1699-1700²⁰¹

4) Le charbon.

La Bretagne est pauvre en charbon. Quelques petites mines existent dans la région nantaise, notamment à Montrelais. Il en sort en faible quantité un minerai de médiocre qualité. Mignot de Montigny observe en 1752 : « *J'ai vu décharger au port de Landerneau une barque portant deux cent barriques de charbon d'Angleterre, tiré du païs de Galles. [...] Ce charbon est à meilleur marché que celui d'Ingrande proportion gardée* »²⁰². Des épreuves comparatives sont réalisées par la Marine à Brest, en 1825 : « *l'emploi d'un combustible de si mauvaise qualité [...] est nuisible et dangereux pour les bâtiments et les équipages de Sa Majesté* ». Il « *est léger, devient rouge, se réduit en poussière et brûle le fer* » et n'est pas économique : « *la consommation du charbon d'Anzin n'est que de 3k15 par kilogramme de fer et il en faut 5k50 de Montrelais* »²⁰³.

Sous le Consulat, on cherche à en tirer en Cornouaille, mais « *il faut compter pour rien pendant l'an 10 les produits de la mine de Quimper* »²⁰⁴. En temps de paix, car cette ressource devient inaccessible lors des conflits, le charbon vient surtout des mines du sud du Pays de Galles, qui fournissent de la houille de grande qualité. Les navires, et parmi eux les landerneens, chargent de préférence à Swansea et à Burry²⁰⁵. L'*Espérance*, 40 tx, s'y rend ainsi en juin 1750, pour ravitailler Brest²⁰⁶. « *Le charbon de terre que les entrepreneurs des mines de Litry²⁰⁷ ont livré en dernier lieu a été reconnu bon ; mais [...] il est encore très inférieur en qualité à celui d'Angleterre qui est beaucoup moins cher²⁰⁸* », écrit le ministre à l'intendant de marine à Brest, en 1754. En temps de guerre, le trafic est assuré par des navires neutres et l'on se rabat sur le charbon français.

²⁰⁰ Produit issu de la distillation de la résine et utilisé pour calfater les coques des bateaux.

²⁰¹ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 184.

²⁰² Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny... », *op. cit.*, p. 280, indique que « *la barrique pesant un peu plus de 500 se vend six livres à Landerneau* ». Il s'agit donc d'une cargaison de 50 tx.

²⁰³ SHD, Brest, Conseil d'administration de la marine, 3 A 28, 20 octobre 1826, f°224.

²⁰⁴ Ibid., 3 A 12, 23 vendémiaire an x (15 octobre 1801).

²⁰⁵ Burry-Port, près de Llanelli (Carmarthenshire).

²⁰⁶ SHD, Brest, 2P7-143, f°155.

²⁰⁷ Aujourd'hui Le Molay-Littry, près de Bayeux (Calvados).

²⁰⁸ SHD, Brest, 1 E 147, f° 543.

5) Les autres importations.

Les quantités de fer embarquées à Bilbao n'atteignent pas toujours la capacité de charge maximale des navires. Au XVIII^e siècle, les rôles d'équipages mentionnent rarement, au départ de Bilbao, d'autres marchandises que le fer, seul produit taxé en sortie avec la laine. La plus forte rentabilité étant la préoccupation constante des armateurs, il serait surprenant que les navires ne rentrent pas totalement chargés. La densité du fer laissant des volumes inoccupés dans la cale, les armateurs peuvent trouver intérêt à compléter le chargement avec des marchandises plus légères, mais à forte valeur ajoutée et dont on ignore le plus souvent la nature.

En septembre 1790, cependant, le *Zéphir* quitte le Nervion en emportant également du « *bois de chêne vert pour le particulier* »²⁰⁹. La laine, autre grande marchandise exportée à Bilbao, intéresse peu les Landernéens, qui n'en chargent jamais, contrairement aux Nantais. En revanche, agrumes, vins, bois précieux, teintures, cuirs verts complètent les cargaisons, sans qu'on dispose de données précises. En effet, ces marchandises ne sont taxées qu'une seule fois. Si elles l'ont été à l'entrée dans le port, elles ne le sont pas à la sortie. En conséquence, les réexpéditions sont le plus souvent exonérées²¹⁰. Cela signifie que les agrumes, les vins, du sud de l'Espagne, les cuirs verts d'Amérique du Sud, arrivent à Bilbao par mer.

Il est certain que des agrumes sont régulièrement consommés par les Landernéens du XVIII^e siècle²¹¹. En novembre 1744, Nicolas Daumesnil reçoit des oranges et des citrons, sans doute de Bilbao, car il paie aussi un envoi de fer. Mais la cargaison a beaucoup souffert du voyage : « *je suis fâché que cette marchandise n'aye pas produit plus d'argent, mais il y avait des caisses don on n'a pas retiré un cent, étant toutes pourries* »²¹². Cette lettre livre une information intéressante sur la destination des agrumes. Le négociant landernéen écrit ainsi : « *je n'en ay pas donné aux Récollets et Capucins puisqu'ils attendaient à recevoir de vous du sucre comme vous leur aviez promis pour pouvoir les confire* ». C'est une indication complémentaire sur les activités des moines de la ville, dont on pensait jusqu'à présent, surtout en ce qui concerne les Récollets, qu'il s'agissait d'un ordre exclusivement mendiant.

²⁰⁹ Ibid., 2 P7-158, f° 295.

²¹⁰ Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao et certains ports du Nord-Ouest français... », *op. cit.*, p. 198.

²¹¹ Jean-Pierre THOMIN, « Quand nos ancêtres mangeaient des oranges à Noël », *Les Cahiers de Dourdon*, n° 8, décembre 2013, p. 41-42.

²¹² ADF, B 4650, lettre de Nicolas Daumesnil, 16 novembre 1744.

En décembre 1745, la *Notre-Dame de l'Aberildult*, outre du fer, transporte des agrumes. Vincent Bazil, propriétaire du navire, à bord à titre de subrécargue, déclare qu'il a embarqué « quelques milliers d'oranges et citrons²¹³ pour son propre compte et 8 sacs de marrons, que [suite au naufrage] les oranges et citrons étaient en pagale et qu'ils en ont vu très grande quantité sur la mer et sur le rivage et qu'il croit bien que les habitants peuvent en avoir pris »²¹⁴. En fait, cette consommation n'est pas rare à Landerneau, où dix marchands « fruitiers orangers » sont enregistrés au rôle de capitation des marchands, en 1748²¹⁵. En frimaire de l'an XI, à nouveau à l'approche de Noël, Etienne Radiguet a vendu toutes ses oranges à deux négociants de Brest, les sieurs Lion et Brunswick. « Il ne reste plus que des citrons », déclare-t-il à un autre client brestois, « je ne m'attendais pas à cette vente précipitée autrement je me serais précautionné pour vous »²¹⁶.

Le port reçoit aussi des quantités importantes de savons, ou de l'huile d'olive, arrivant de Marseille à Bordeaux par le canal du Midi et venant compléter les cargaisons de vin²¹⁷. Marie-Josèphe Bohay-Rivière en fait venir régulièrement, comme en mai 1758, où elle passe commande « d'une vingtaine de caisse de savons marbré de marseille de la meilleure qualité, et que la coupe des briques, ou le dedans seroit d'un bleut vif ». En juin de la même année elle double sa commande, souhaitant recevoir « au lieu de 20 caisses 40 caisses de beau savons de marseille » et en novembre elle en demande trente autres caisses qu'elle porte à quarante trois jours plus tard²¹⁸. Elle fait aussi très souvent emplette de bocaux de prunes, qui sont en fait des pruneaux et qu'elle fait venir à de nombreuses reprises de Bordeaux, comme par exemple en 1757²¹⁹.

Landerneau importe des graines de lin²²⁰, qui sont revendues aux paysans des alentours et notamment à ceux de la presqu'île de Plougastel, qui reste jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, une zone de culture du lin. A cette date, on commercialise, en « année commune » à Landerneau, environ 1 500 boisseaux de graines de lin (soit plus de 19 000 litres), « estimés 6 livres

²¹³ C'est-à-dire quelques milliers de livres.

²¹⁴ ADF, B 4 356.

²¹⁵ ADIV, C 2 143.

²¹⁶ ADF, 50 J 4, 21 frimaire an XI (12 décembre 1802), lettre à Reverdun de Brest.

²¹⁷ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 311-314.

²¹⁸ ADG, 7 B 1251, lettre à Balthazar David et C^{ie}, négociants à Bordeaux, 15 mai, 23 juin, 10 et 13 novembre 1758.

²¹⁹ Ibid., 26 octobre 1757.

²²⁰ AML°, CC impositions, anc. cote AC 11-55, « Mémoires et observations pour parvenir à la connaissance de la quotité, nature et produit des droits que Monseigneur le duc de Rohan perçoit dans la ville de Landerneau », 20 janvier 1778.

chacun »²²¹. Ces graines ne semblent pas parvenir dans la ville par mer. Entrent aussi d'autres graines, des pois, des fèves²²². Quant aux blés : « il n'en vient à Landerneau par mer, que dans les tems de disette et de calamité »²²³.

B) LES RÉEXPORTATIONS

Outre la toile, le cuir et les produits agricoles, Landerneau redistribue un grand nombre de marchandises, dont certaines sont de provenance lointaine.

1) Diverses marchandises et produits manufacturés.

Des marchandises d'importation, y compris des produits coloniaux sont réexpédiées depuis Landerneau : eau de vie, cannelle, sucreries et confiseries²²⁴. En janvier 1752, Barthélemy Kerroz, sur le *Coureur*, apporte à Bayonne, de la farine, des toiles, mais aussi 21 barils de cacao²²⁵. En avril 1774, Tanguy Creac'h, maître du *Coureur*, livre à Bilbao deux balles de café²²⁶ et on en trouve régulièrement dans les cargaisons pour l'Espagne. Cela vient confirmer les relations que Landerneau entretient avec les grands ports du trafic colonial, Nantes, Lorient, Saint-Malo, ou en droiture avec les Antilles. Il arrive même que du vin arrive au Pays Basque, en provenance de Landerneau. En février 1802, le *Sⁿ Antonio*, un navire de Bilbao, y amène 2 caisses de bouteilles, pour Nicolas de Guendicol²²⁷, et en juillet, c'est le *Zéphir* qui livre 6 caisses à Marcello Aguirre²²⁸.

3) Les fournitures navales.

La présence de la Marine à Brest, fortement accrue à partir de la fin des années 1660, et l'arsenal destiné à la construction d'une grande flotte militaire²²⁹, génèrent un marché pratiquement sans limites, pour des fournitures navales que la province ne peut procurer et qui

²²¹ ADIV C 628, mémoire de janvier 1778 sur les droits seigneuriaux du duc de Rohan.

²²² Ibid.

²²³ Ibid.

²²⁴ AN, Amirauté de France, sous-série G5, pour la période 1781-1791.

²²⁵ SHD, Brest, 2 P 7-143, f° 180.

²²⁶ AFB, Consulado, 202/004, n° 124, 18 avril 1774.

²²⁷ AFB, Consulado, 210/003, 25 février 1802.

²²⁸ Ibid., 28 juillet 1802.

²²⁹ Roger LEPROHON-Jean TANGUY, « Naissance d'une ville (xvi^e-xvii^e siècles) », dans Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 68.

sont nécessairement importées par mer. C'est un nouveau marché qui s'ouvre à l'armement landernéen, auquel il procure des cargaisons de retour. Cela fait l'autonomie et la force des négociants de Landerneau, qui savent profiter de ces avantages cumulés. Une part importante des cargaisons est en effet constituée de marchandises destinées à la Marine et dirigées vers Landerneau où les capacités de stockage favorisent les spéculations. Le détail de ces fournitures navales sera traité dans le chapitre relatif à l'arrivée de la Marine Royale à Brest.

Conclusion

La force du commerce maritime landernéen est de reposer sur une économie ouverte, tournée vers l'exportation des marchandises disposant d'une réelle valeur ajoutée, au-delà des productions agricoles traditionnelles telles que céréales, beurre, miels.... Les toiles de lins dont le négoce, grâce à la réglementation mercantiliste, contrôle la qualité de la fabrication et les cuirs, issus des centres de production situés à proximité immédiate de la ville, sont surtout acheminés vers Bordeaux et Bilbao et participent aux circuits du commerce d'outre mer. En échange, les navires rapportent principalement du vin, du fer, des fournitures navales et une infinité d'autres marchandises comme le sel, ou le charbon gallois en temps de paix.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.

Landerneau dispose d'un ensemble de conditions favorables au développement du commerce maritime. Blotti au fond d'un estuaire, à l'endroit du premier passage de l'estuaire, par un gué puis un pont, le site est protégé des dangers causés aussi bien par les ennemis de l'État que par les éléments naturels. Le croisement des routes terrestres et maritimes qui s'y produit est une interface propice à la convergence des marchandises et des trafics.

Ces conditions ont rendu possible une occupation humaine dès l'Antiquité, où les capacités portuaires ont été mises à profit par les Osismes. A l'époque gallo-romaine, un réseau de voies importantes qui se croisent sur le gué se développe, tandis que le trafic maritime bénéficie de la *pax romana*. Délaissé par les immigrants bretons à la fin de l'Antiquité, il faut attendre le Moyen-âge central pour voir s'implanter sur le site, à l'abri d'un château précocement disparu et autour de prieurés, deux petits bourgs installés de part et d'autre de la rivière. La maîtrise des deux rives par le vicomte de Léon, à la fin du XII^e siècle, rend sans doute possible la construction du pont et la constitution de la ville. L'amélioration de la sécurité facilite le développement de l'activité portuaire, qu'atteste l'importance des droits d'ancre payés au seigneur de la ville et au duc de Bretagne. Un petit armement local permet à Landerneau, depuis le bas Moyen-âge jusqu'au milieu de l'époque moderne, d'être en phase avec le mouvement général de l'économie bretonne, ouverte sur les courants d'échanges internationaux de la façade occidentale de l'Europe.

Comme les autres Bretons, les Landernéens sont alors davantage rouliers que marchands et se mettent au service des bourgeoisies portuaires pour convoyer les céréales, le sel, le vin, puis le pastel qui composent leurs cargaisons. L'armement local trouve sur la côte de l'Iroise et en nombre suffisant, les maîtres de barque et les marins capables de mener ses navires. Des réseaux commerciaux sont de toute évidence en place et se confortent au début de l'époque moderne. Cependant, vraisemblablement faute de capitaux suffisants et d'un marché important à proximité, l'armement et le négoce landernéens restent modestes et la flottille, à la fin du XVII^e siècle ne compte encore que quelques unités aux dimensions réduites, mais qui fréquentent pourtant des ports relativement éloignés, en Angleterre, en Flandre ou en Biscaye, où la toile et le fer se négocient déjà. La destination première demeure toutefois la

Guyenne, d'où l'on rapporte le vin, pour la consommation locale et l'exportation vers les îles britanniques.

La nécessité de protéger le port militaire de Brest des attaques anglaises à la fin du XVII^e siècle, fait de la rade un vaste plan d'eau maritime inexpugnable et, par contrecoup, offre une protection parfaite à Landerneau. La présence de la Marine à Brest assure aussi à ses navires la protection du convoi. Ce sont là des avantages appréciables par rapport à d'autres ports plus exposés. La position en fond d'estuaire, dans une large vallée, offre des facilités d'aménagement et le négoce local ne manque pas d'y réaliser des infrastructures portuaires accueillantes, dont Brest est dépourvu : quais, terre-pleins, magasins de stockage. La ville enfin dispose d'un arrière-pays capable de produire des marchandises pour l'exportation : toiles, cuirs, papiers, produits agricoles.

Tout paraît donc en place pour que le négoce landernéen qui commence à s'enrichir de l'apport d'éléments extérieurs, se saisisse des énormes opportunités de développement des affaires générées par l'implantation définitive de la Marine Royale et de son arsenal à Brest, dans les dernières décennies du XVII^e siècle.

Deuxième Partie

Les stratégies

CHAPITRE 5 : LA CONJONCTURE LONGUE

Après un brillant XVII^e siècle, « *l'âge d'or de la Bretagne* »¹, le XVIII^e siècle breton est parfois considéré comme celui de « *la stagnation ou même la baisse* »², en raison notamment de la rupture économique avec les îles britanniques et du déferlement des conflits armés. Si la Bretagne intérieure et rurale connaît effectivement de réelles difficultés économiques, « *il reste des îlots de prospérité économique* », en particulier dans « *les zones de production textile, avec des villes comme Quintin, Moncontour, mais aussi Morlaix et Landerneau* »³. Car, comme le fait remarquer Fernand Braudel, « *il n'y a pas de conjoncture unique, mais une série d'histoires qui se chevauchent, en se développant de manière simultanée* »⁴.

La deuxième partie du règne de Louis XIV est marquée par le déclenchement, avec l'Angleterre, d'un conflit d'un nouveau genre, dont les dimensions économiques pèsent aussi lourd que les aspects militaires. Trente ans de paix séparent le traité d'Utrecht (1713) de la phase maritime de la guerre de Succession d'Autriche (1744). La France connaît une réelle prospérité grâce à la conjonction de plusieurs facteurs : une longue période de paix, l'aisance monétaire due à la généralisation de la monnaie scripturale dans les milieux d'affaires, à l'afflux de métaux précieux d'Amérique du Sud et à une balance commerciale positive⁵. On assiste en effet à « *un essor spectaculaire du commerce* », qui se prolonge : « *l'âge d'or se situe avant la guerre de Sept ans* », les échanges doublant entre 1736-39 et 1749-55⁶.

La seconde moitié du siècle connaît, en revanche, une série de conflits dont l'intensité s'accroît et dont les conséquences pèsent lourdement sur une économie bretonne, que le développement de politiques protectionnistes, des deux côtés de la Manche, depuis la fin du XVII^e siècle, fragilise, en provoquant notamment le déclin des *crées*, les toiles emblématiques du Léon. Dans cette période troublée, l'activité est soumise à des cycles. Dès le

¹ Alain CROIX, *L'âge d'or de la Bretagne...*, *op. cit.*

² Jean TANGUY, « Les difficultés de l'économie bretonne 1680-1789 », dans Jean-Jacques MONNIER et Jean-Christophe CASSARD (dir.), *Toute l'histoire de la Bretagne. Des origines à la fin du XX^e siècle*, Morlaix, Skol Vreizh, 2012, p. 377.

³ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Rennes 2-Haute Bretagne, 2004, p. 6.

⁴ Fernand BRAUDEL. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*, vol. II, Paris, Armand Colin, 1949, p. 892.

⁵ Jean CAVIGNAC, *Jean Pellet commerçant de gros...*, *op. cit.*, p. 21.

⁶ Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes...*, *op. cit.*, p. 73.

déclenchement d'un conflit l'activité stagne ou fléchit. La reprise est forte à l'issue de chaque guerre, témoignant des « *éclatantes prospérités de récupération des lendemains de guerre* »⁷. La croissance du commerce extérieur français est considérable au XVIII^e siècle, passant de 215 millions de livres en 1716-1720, à 1 062 millions en 1784-1785⁸. L'effet sur la Bretagne est contrasté. Pour Jean Meyer, « *le XVIII^e siècle a toujours passé pour être le grand siècle du commerce maritime breton* »⁹. Cette affirmation doit être nuancée. Il est certain que le sud de la province, avec Nantes et Lorient, ports du trafic colonial vers l'Amérique et l'Asie, profite largement de ce mouvement. Le nord en revanche connaît le déclin de Saint-Malo et Morlaix. La pointe de Bretagne, et essentiellement Brest et Landerneau participent vraisemblablement à la croissance, tant en raison du développement de la Marine Royale, que des initiatives propres des négociants.

D) LE TEMPS DES CONFLITS.

Même si les conflits précédents avaient aussi un volet économique, ceux du long XVIII^e siècle tendent progressivement vers la guerre totale, où les atteintes au potentiel productif et d'échange comptent autant que les opérations militaires proprement dites.

A) LA GUERRE ÉCONOMIQUE.

1) La première mondialisation.

La période moderne connaît un formidable élargissement de l'espace des échanges, grâce à la « découverte » de l'Amérique et au début de la colonisation par les États européens de vastes territoires. En conséquence, les échanges maritimes se développent, l'Atlantique cesse d'être un horizon fermé pour devenir un espace d'intenses relations économiques, les trafics se diversifient avec l'arrivée de nouveaux produits et des métaux précieux des Amériques, au profit exclusif des puissances du vieux continent dont les rivalités s'exacerbent.

« Le milieu du XVII^e siècle correspond à la première mondialisation des échanges avec le développement des systèmes coloniaux [...]. Le cabotage européen qui s'appuyait sur des produits vivriers, la proto-industrie textile et quelques matières premières, est gonflé par les naval stores (bois, fer, chanvre,

⁷ Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, T II, Paris, PUF, 1979, p. 556.

⁸ Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes...*, *op. cit.*, p. 73.

⁹ Jean MEYER, *L'armement nantais...*, *op. cit.*, p. 69.

goudron) d'une part et les réexportations des produits coloniaux d'autre part [...]. Mais cette mondialisation des échanges, c'est la guerre »¹⁰.

2) Le mercantilisme.

Plus qu'une théorie économique, le mercantilisme est un ensemble de pratiques à caractère protectionniste qui « *imprègne progressivement au cours du XVIII^e siècle, les dirigeants européens* »¹¹. Il traduit l'émergence des états-nations et leur volonté de suprématie. Mais il repose sur des postulats dont la vérification n'est pas recherchée. Immanuel Wallerstein évoque donc ces « *théories inconsistantes [...] de nature apologétique* »¹². Ceci explique la « *survalorisation de la mer [...] perçue comme une condition directe de la puissance de l'État* »¹³. En effet, la nécessité de financer l'effort d'armement incite à « *développer le commerce de mer, pour optimiser la balance du commerce et augmenter le stock de monnaie métallique* »¹⁴. Car seuls les échanges extérieurs apporteraient de la richesse, le commerce intérieur étant considéré à somme nulle. L'inspecteur des manufactures de Coisy pose en principe

« qu'une fabrique qui trouve sa consommation directe et unique chez l'étranger doit être plus avantageuse au même État, à cause des retours réels qu'elle procure en or et en argent, qu'une autre qui ne débouche que dans le Royaume et qui [...] ne procure que d'espèces d'échanges ; il doit s'en suivre que celle là mérite la préférence et une protection décidée en pareil cas »¹⁵.

Il s'agit « *par tous les moyens [...] d'éviter la sortie des métaux précieux* »¹⁶, en vendant le plus possible à l'extérieur, en y achetant le moins possible. Le grand commerce maritime et colonial devient donc la priorité : « *le Roy voulant rétablir par toutes sortes de moyens le commerce et particulièrement celui de mer qui est le plus important* »¹⁷. On néglige ainsi l'apport du cabotage dans les échanges, or « *l'addition imaginable des courants de trafic entre l'Europe et le reste du monde restait bien inférieure à celle des courants intra-*

¹⁰ Gérard LE BOUEDEC, « Le temps des crises dans les sociétés littorales », *ABPO*, t. 117, septembre 2010, n° 3, p. 17.

¹¹ André LESPAGNOL, « État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e et XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral », dans Gérard LE BOUEDEC, François CHAPPE (dir.), *Pouvoirs et littoraux ...*, *op. cit.*, p. 349.

¹² Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne (1600-1750)*, Paris, Flammarion, 1984, p. 87.

¹³ *Idem.*

¹⁴ *Ibid.*, p. 353.

¹⁵ ADIV, C 3929, f°8. Mémoire de Coisy.

¹⁶ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, *op. cit.*, T II, p. 176.

¹⁷ *Ibid.*, p. 349.

européens, non seulement en volume [...] mais aussi en chiffre d'affaires »¹⁸. On sous-estime aussi le rôle du commerce intérieur et de l'agriculture dans la création de richesse. A partir du milieu du XVIII^e siècle, le mouvement physiocratique vient inverser la proposition.

Dans la France mercantiliste, l'or et l'argent sont privilégiés, au détriment des autres moyens de paiement. Les conséquences sont graves, davantage pour le financement de l'État et donc de l'équipement militaire, que pour le négoce, qui emploie la monnaie fiduciaire : lettre de change et billet à ordre. L'Angleterre, avec le billet de banque depuis la fin du XVII^e siècle, possède une longueur d'avance. La France est aussi pénalisée par son organisation. C'est « *une monarchie centralisée dont l'un des rouages est le contrôle de toute activité économique grâce à une bureaucratie tentaculaire* »¹⁹. La lenteur des décisions et la pesanteur des réglementations est préjudiciable au négoce qui a besoin de rapidité et de souplesse dans un monde changeant. De plus, « *l'absence de réelle compréhension des choses du commerce de la part de l'État amplifie la faiblesse du monde du négoce. Le pouvoir est souvent focalisé sur le contrôle, la vérification, défaut caractéristique des politiques centralisées* »²⁰.

La nouveauté avec Colbert, ce sont « *ses ambitions élargies [...] dotées de moyens supplémentaires et [...] organisées en un corps doctrinal, elles inspirent une véritable politique économique* »²¹. Cette doctrine est à l'origine des conflits incessants qui jalonnent la période, car une contradiction majeure s'installe entre la mondialisation des échanges et la fermeture des frontières. « *Dans l'esprit de Colbert, il n'y a pas de croissance globale dont peuvent profiter tous les pays. En effet, la croissance de l'un ne peut se développer qu'au détriment des autres* »²². La guerre est donc une nécessité et l'accumulation d'espèces monétaires procure les moyens de la mener. « *Le volet militaire est indissociable de la politique mercantiliste douanière* »²³. Malgré tous les efforts de Colbert, le mouvement est lent et le décollage du commerce maritime ne se produit qu'après la Paix d'Utrecht en 1713.

¹⁸ Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe, pratiques et savoirs à l'époque moderne*, Paris, Éditions ENS, 2002, p. 70.

¹⁹ Pierrick POURCHASSE, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 153.

²⁰ *Idem.*, p. 332.

²¹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négocees maritimes français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 37.

²² Gérard LE BOUEDEC, « Modèles de développement et politiques d'aménagement portuaire et urbain à Lorient, de 1666 à 1939 », dans Anne-Lise PIETRY-LEVY, John BARZMAN et Éric BARRE (dir.), *Environnements portuaires. Port environnement...*, op. cit., p.140.

²³ Gérard LE BOUEDEC (dir.), *L'Amirauté en Bretagne...*, op. cit., p. 34.

« Jusqu'à la mi-XVIII^e siècle, le colbertisme ne faiblit pas »²⁴, mais sa critique croît dans la seconde moitié du siècle sous la double influence des physiocrates et des libéraux. Les deux courants s'affrontent : les libéraux qui plaident pour la disparition de toute contrainte et les physiocrates pour lesquels « la terre est la source ou la matière dont on tire toute la richesse »²⁵, l'industrie se contentant de la transformer. Contesté, le mercantilisme recule. Assez tôt une certaine déréglementation s'opère, vers l'ouverture au commerce libre de la traite négrière en 1716, du trafic vers l'océan Indien en 1764²⁶. Mais l'appareil bureaucratique et les réglementations restent en place. En 1787, en pleine crise agricole, le traité d'Eden avec la Grande-Bretagne ouvre les frontières aux produits d'une économie plus compétitive et aggrave les difficultés de la monarchie française : « l'ouverture des frontières s'est faite, pour le moins, à contre-conjoncture. Cette expérience fâcheuse de libéralisme pèsera longtemps dans les esprits »²⁷. La Révolution abandonne provisoirement le colbertisme, mais dès les premières difficultés, le retour à l'économie administrée s'impose.

Le mercantilisme se traduit donc par « d'une part le nationalisme économique [...] et d'autre part l'importance donnée aux flux de marchandises, qu'ils se traduisent par des mouvements de métaux précieux ou par le dégagement de balances commerciales »²⁸.

3) La guerre économique et douanière.

L'Angleterre est la cible principale. Et c'est de façon parfaitement délibérée que le pouvoir royal français s'attaque aux ressources financières de son voisin et à son commerce maritime. En effet, « l'essentiel [des] impôts indirects est représenté en Angleterre par les droits de douane et donc fondé sur le commerce extérieur. Un raisonnement très simpliste consiste, en conséquence, à dire qu'en touchant le commerce anglais l'on atteint automatiquement la puissance fiscale, donc la puissance militaire de l'Angleterre »²⁹. La part de l'impôt indirect étant deux fois moins importante en France, on s'y estime « beaucoup moins vulnérable »³⁰.

²⁴ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France du XVI^e siècle à nos jours*, Paris Seuil, 1994, p. 59.

²⁵ Cité par Paul BUTEL, *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1993, p. 46.

²⁶ Jacques BOTTIN et al., « Les moyens de l'échange maritime », dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, op. cit., p. 336.

²⁷ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France ...*, op. cit., p. 68.

²⁸ Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme...*, op. cit., p. 50.

²⁹ Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1988, p. 17.

³⁰ *Idem*.

La France engage les hostilités, en passant les droits sur les draps hollandais et anglais de 1 livre en 1632, à 5^{3/4} en 1654. De nouvelles majorations interviennent en 1664 et 1667. Au total, les taxes sur les serges sont multipliées par douze, celles sur les draps fins par plus de treize. L'Angleterre réplique par l'Acte de Navigation de 1651 qui réserve les transports vers l'Angleterre « *soit dans des bateaux anglais, soit dans des bateaux battant pavillon du pays d'origine* »³¹. Cette mesure d'abord dirigée contre le commerce hollandais, s'aggrave avec une loi de 1678, « *qui établit un embargo sur les principales marchandises françaises, vin eau de vie, toiles, soie, papier...* »³², puis avec l'*English prohibition act*, du 24 avril 1681, qui interdit le commerce entre les deux pays et donc l'importation de toiles bretonnes³³.

C'est désormais à une « *véritable guerre douanière que se livrent les deux pays à partir de 1677-1678, puis 1687-1688 et à nouveau en 1701, à coup de taxes prohibitives réciproques contre les toiles bretonnes et les draperies anglaises* »³⁴. Cette situation nouvelle est grave de conséquences pour la production toilière et pour le commerce maritime breton. En effet, jusqu'au deuxième tiers du XVII^e siècle, la Bretagne est restée « *sur le plan douanier, « province réputée étrangère », largement ouverte aux flux commerciaux européens* », en ayant même réussi à échapper aux nouveaux tarifs douaniers fixés par Colbert en 1664.

« *C'est dans le dernier tiers du XVII^e siècle que va s'effectuer son intégration au moins partielle à l'espace douanier national, avec l'extension jusqu'à ses rivages des tarifs douaniers de 1667 [...] et de ceux de 1687 contre les produits britanniques. [...] L'intervention étatique venait de transformer le littoral breton jusque-là si poreux et ouvert sur les flux commerciaux européens en une barrière économique hérissée de barrières tarifaires et de forteresses prohibitives, homologues à celles que Vauban édifiait au même moment sur les pointes et îlots de la province contre les mêmes ennemis potentiels* »³⁵.

La Bretagne perd ainsi la source principale de sa prospérité des XVI^e-XVII^e siècles, lorsque son économie vivait de façon autonome au rythme des échanges maritimes avec l'Europe occidentale. Elle devient le simple auxiliaire de la politique agressive voulue par Louis XIV et son état centralisé. Et « *les intérêts économiques de la province entrent en*

³¹ Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme...*, op. cit., p. 106.

³² Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 102.

³³ Daniel LE BRIS, « English speakers in Morlaix in 1701, at the time of Edward Lhuyd's visit to north western Brittany », dans Anne HELLEGOUAC'H-BRYCE and HEATHER WILLIAMS (dir), *Regards croisés sur la Bretagne et le Pays de Galles*, Brest, CRBC, 2013, p. 177.

³⁴ André LESPAGNOL, « Les îles anglo-normandes et la France de l'Ouest, une relation particulière », dans Frédéric CHAUVAUD et Jacques PERET (dir.), *Terres marines*, Rennes, PUR, 2005, p. 87.

³⁵ Idem., « État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, *Pouvoirs et littoraux...* op. cit., p. 352.

contradiction avec ce que le roi et son gouvernement estiment être les intérêts du royaume »³⁶.

Les conséquences sont très graves pour l'économie bretonne :

« Les principales victimes allaient être les ports bretons de la côte nord, Saint-Malo et plus encore Morlaix, dont la fonction internationale de place d'échange entre toiles du Léon et draperies du Devon [...] se trouvera brutalement touchée à mort dans les dernières années du XVII^e siècle, avec une décision typiquement mercantiliste d'imposer en 1687 comme ports exclusifs d'importation de draperies anglaises Calais et Saint-Valéry-sur-Somme... à 500km de l'un de leurs ports d'attache traditionnels »³⁷.

Le coup est rude, car *« l'Angleterre achète chaque année 4 à 5 millions de livres de créés, soit la moitié de la valeur totale de la production toilière bretonne »³⁸*. Les navires anglais se détournent donc désormais de Morlaix et réduisent fortement leurs exports de créés : *« En frappant de taxes les draps anglais, le protectionnisme soutenu par Colbert prive en retour les toiles du Léon d'un débouché majeur et provoque le déclin de Morlaix qui s'accroît en 1733 »³⁹*. Les toiles du Léon sont remplacées par des productions d'Irlande et de Silésie, qui se révèlent aussi comme de redoutables concurrents sur le marché espagnol.

4) L'attribution de « privilèges » de commerce

Afin de mieux assurer son contrôle et la fidélité des bourgeoisies portuaires, par l'attribution de privilèges, sans grande considération pour les stratégies économiques locales,

« l'État assigne des fonctions aux ports à coup de taxes différentielles et de monopoles. [...] Cette politique d'interventions réglementaires soigneusement modulée selon les ports [...] aboutit à dessiner sur le littoral une certaine carte de localisation des activités maritimes, telle que voulue – ou rêvée – par l'État mercantiliste et ses agents »⁴⁰.

Ainsi, des lettres patentes de 1716, 1717, 1727, arrêtent une liste restrictive des ports autorisés à commercer avec les îles françaises d'Amérique. En Bretagne, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, font partie des treize ports dotés du privilège en avril 1717⁴¹. Landerneau ne figure pas sur la liste. Or, *« entre la fin du règne de Louis XIV et la Révolution le commerce extérieur français quintuple, le commerce européen quadruple, le commerce*

³⁶ Alain CROIX, *L'âge d'or de la Bretagne 1532-1675*, op. cit., p. 533.

³⁷ André LESPAGNOL, « État mercantiliste... », op. cit., p. 356.

³⁸ Jean QUENIART, *La Bretagne au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 345.

³⁹ Alain J. LEMAITRE, *La misère dans l'abondance...*, op. cit., p. 61.

⁴⁰ André LESPAGNOL, « État mercantiliste »..., op. cit., p. 353-354.

⁴¹ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 76.

colonial décuple. [...] C'est bien le commerce colonial qui est au cœur du processus »⁴². Interdit de commerce colonial, le négoce landernéen se trouve handicapé dans son développement.

Le problème du mercantilisme et de la course à l'hégémonie qu'il implique, est qu'il se traduit par une explosion des dépenses militaires et la soumission de toute la société aux objectifs de puissance de l'État. « *La crise de la proto-industrie léonarde est la rançon de la militarisation de la Bretagne sur le front maritime européen* »⁴³.

B) LA « SECONDE GUERRE DE 100 ANS »

A la fin du XVII^e la conjoncture européenne évolue : « *on passe d'une époque où les clivages étaient surtout à l'intérieur des États [Révolution en Angleterre, Fronde en France] à une époque où les clivages se trouvent à nouveau entre les divers États* »⁴⁴. Le règlement de leurs problèmes internes permet aux deux puissances d'abattre la domination économique hollandaise et d'ouvrir entre elles une lutte pour la conquête d'une nouvelle hégémonie. Entre 1667 et 1815, la France est en guerre contre l'Angleterre pendant 63 années sur 149. Il faut y ajouter plusieurs guerres contre la Hollande ou l'Espagne. Avec le déclenchement de cette « Seconde guerre de Cent Ans », de la fin du XVII^e siècle à 1815, la Bretagne « *devient réellement une province-frontière, militarisée et fortifiée, en première ligne face aux menaces anglaises, alors que depuis 1598, la menace espagnole s'était peu à peu estompée* »⁴⁵.

1) Une recrudescence guerrière

A partir de 1667, la France et l'Angleterre connaissent sept conflits successifs, auxquels s'ajoutent des guerres avec d'autres états européennes. Trois périodes se distinguent. La première concerne le règne de Louis XIV, avec cinq guerres entre 1667 et 1713, soit 28 années sur 46, et surtout deux longs conflits terminaux : les guerres de la Ligue d'Augsbourg (1688 à 1697) et de Succession d'Espagne (1701 à 1713). La longue paix d'Utrecht (1713-1744) qui

⁴² *Idem.*, p. 74.

⁴³ Gérard LE BOUEDEC, « L'État et les ports militaires bretons de Brest et Lorient, de Colbert au XX^e siècle », dans Gilbert NICOLAS (dir.), *La construction de l'identité régionale. Les exemples de la Saxe et de la Bretagne, XVIII^e-XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2001, p. 51.

⁴⁴ Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme...*, *op. cit.*, p. 83.

⁴⁵ Philippe JARNOUX, « Bretagne et Espagne, deux siècles de voisinage... », *op. cit.*, p. 103.

leur succès s'avère favorable au commerce maritime, mais se traduit par l'abandon de la Marine par l'État et la baisse de la construction navale à Brest. La troisième phase va de 1744 à 1815 et connaît 35 années de guerre en 71 ans. A chacun de ces conflits, le Royaume-Uni envoie son escadre de l'Ouest croiser à l'entrée de la Manche, au large d'Ouessant, pour contrarier les activités maritimes de Brest. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, cependant, « *les Anglais, contraints à fournir d'énormes approvisionnements aux troupes combattant les Insurgents, ne purent continuer à entretenir cette escadre* »⁴⁶, ce qui facilita grandement l'activité maritime.

Les guerres ont naturellement une incidence sur le négoce. Il faut prévoir l'approvisionnement des magasins et s'assurer de disposer de marchandises en cas de besoin. Marie-Josèphe Bohay-Rivière l'explique en 1759 : « *nous ne sommes pas dans un tems de paix (allors on ne demande qua fur et mesure quon a besoin) au lieu que dans les tems de guerre on veut se maitre dans le cas, de ne pas manquer des marchandises* »⁴⁷. La situation de guerre est ambivalente. En effet, elle contrarie la navigation et augmente les risques, mais elle se traduit aussi par un accroissement des demandes de la Marine et à une augmentation des prix, favorable aux profits. Marie-Josèphe Bohay-Rivière, l'écrit en février 1759 :

« *jay beaucoup des vins car nous ne vendons rien pas meme de ceux de Marenes, je feray cependant mes reflexion car on augure une paix prochaine a moins que l'evenement de la mort du roy Despaigne que lon craint ne retarderait celui de la paix afin je note point me charger, je formeray mes reflexion sur les nouvelle que nous receverons, on croit que les disposition de la holande darmér contre langletaire pouvoit solliciter cette puissance a rechercher la paix, quoy quil en soit on travaille extraordinairement tant pour la mer que pour la terre, sy nous avons la guerr ny a pas de doutte quil ne soit prudent de laprovisionner de tout, car Langlois ocuppera la mer* »⁴⁸.

2) Les guerres de la Révolution et de l'Empire

L'affrontement le plus long, qui se révèle décisif, s'étend de 1792 à 1815. C'est une véritable lutte à mort, qui se conclut en France par la chute de l'Empire. L'instauration de la République et l'exécution de Louis XVI rassemblent les puissances européennes dans une série de coalitions contre la France, dont l'Angleterre est le pivot, jusqu'à la conclusion à Waterloo

⁴⁶ Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997, p. 214-215.

⁴⁷ ADG, 7 B 1251, Lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière, à B. David et C^{ie} à Bordeaux, 13 avril 1759.

⁴⁸ Ibid., 16 février 1759.

le 18 juin 1815. La correspondance du négociant Etienne Radiguet permet de mesurer l'effet des événements sur l'activité commerciale.

La crise révolutionnaire de 1793-1794 touche de plein fouet le négoce portuaire par les emprunts forcés, les exécutions sous la Terreur et la guerre qui asphyxie le trafic maritime. Avec la politique économique de la République les toiles deviennent rares et chères. Elles doivent être payées comptant et en numéraire par les négociants, le monde rural rejetant le papier-monnaie : « *le fabricant [...] perd toute confiance aux assignats [...]. Ce n'est plus maintenant que la plus faible partie qui se décide à vendre pour pouvoir vivre. Le fort fabricant ne vend plus depuis longtemps* »⁴⁹. Le blocage des prix provoque la mévente, les fabricants préférant remporter leurs toiles plutôt que de vendre à perte. L'exportation devient très difficile, ce qui affecte le moral des négociants : « *Depuis que nous avons la guerre avec le tyran d'Espagne, elles sont sans aucun débouché* »⁵⁰, écrit Etienne Radiguet en l'an II. Mais il est également difficile de recevoir de la marchandise. En août 1793, le négociant en vin de Libourne, Raymond Fontémoing se désole de ne pouvoir satisfaire la commande de la Veuve Cornec de Landerneau : « *Il m'est impossible de vous envoyer les 3 tx de vin blanc que vous me demandez. Il n'y a point de barque en charge, et d'ailleurs on vient de mettre un embargo sur tous les batiments, ce qui fait que toutes expéditions sont suspendues* »⁵¹. Quelques mois plus tard, les envois de vins pour le négoce sont gelés, « *toutes les barques ayant été et étant toujours en réquisition* »⁵². Fontémoing se trouve bientôt dans l'obligation d'annoncer à ses meilleurs clients l'impossibilité où il est d'honorer leurs ordres en vins, « *attendu qu'on vient de mettre en réquisition pour la République tous ceux que j'avais dans mes magasins* »⁵³

Avec les succès militaires de 1797, la situation se détend et l'optimisme revient : « *les temps malheureux qui existoient il y a quatre ans ne sont plus et le commerce ayant repris son cours ordinaire, chacun doit se livrer à réparer les pertes qu'il a éprouvées alors* »⁵⁴. Mais à la fin 1799, Etienne Radiguet redevient pessimiste : « *Les affaires sont dans la plus grande stagnation, point de vente, point de crédit et absolument plus de confiance. Le cours de vos*

⁴⁹ ADF, 50 J 1, f° 19, 2 août 1793, lettre d'Etienne Radiguet à Bassac, Allègre et C^{ie} au Havre.

⁵⁰ Ibid., 3 germinal an II (23 mars 1794), lettre d'Etienne Radiguet à l'administration de l'habillement des troupes à Paris.

⁵¹ ADG, 8 J 493, lettre de Raymond Fontémoing à M^{me} V^{ve} Cornec et fils à Landerneau, 24 août 1793.

⁵² Ibid., 7 floréal an II (26 avril 1794).

⁵³ Ibid., lettre-circulaire à ses clients, 28 floréal an II (17 mai 1794).

⁵⁴ ADF., 50 J 1, lettre à Belly Le Fort à Bordeaux, 9 frimaire an VI (29 novembre 1797).

articles me paraît assez modéré, mais il n’y a encore rien à faire, il n’y a plus d’argent »⁵⁵.

D’autre part, la Chouannerie perturbe les relations commerciales avec Bordeaux et Bayonne et renforce l’insécurité. En pluviôse an VIII, le négociant landernéen décline l’offre d’un brestois de négocier ses traites :

*« craignant que la guerre de Chouans ne continue à intercepter nos communications avec la capitale, je n’ose en ce moment me livrer à aucune spéculation en ce genre, préférant attendre le retour de l’ordre et de la paix pour recommencer [...]. Vous connaissez vous-même et malheureusement trop combien il est difficile de retirer des fonds de Paris en ce moment pour que je m’expose à ce désagrément »*⁵⁶.

Le négoce exprime une extrême sensibilité à la conjoncture militaire. Les préliminaires de la Paix d’Amiens, entamés en octobre 1801, amènent la cessation immédiate des hostilités. La paix, signée le 4 germinal an X (25 mars 1802), dure jusqu’au 22 floréal an XI (12 mai 1803). Ces vingt mois sans conflit, se révèlent très favorables au négoce. A Nantes aussi, l’embellie que connaît le commerce maritime *« montre que les armateurs sont à l’affût »*⁵⁷. Et pour Etienne Radiguet, en l’an XI : *« les demandes pour l’Espagne paraissent majeures en ce moment »*⁵⁸. En germinal suivant, il écrit à Néel frères de Rouen : *« les bruits de guerre se dissipent et nous espérons que nous en serons quittes pour la peur »*⁵⁹.

Mais le 13 floréal, il informe Bilbao de l’évolution des prix : *« on devait s’attendre que les bruits de guerre auraient occasionné une diminution, mais il n’en a été rien, il y a exactement stagnation »*⁶⁰. La dégradation des relations entre la France et le Royaume-Uni incite à la précaution. A Brest *« l’embargo qui vient d’être mis à la sortie des bâtiments de commerce nous prépare quelque chose de sinistre »*⁶¹. Il se désole de cette situation : *« c’est un bien grand malheur pour nous si la guerre a lieu »*⁶². Le même jour, 19 floréal an XI, il s’adresse à son fournisseur de sel au Croisic : *« pressez les expéditions car l’horizon politique se brouille sérieusement »* et il se fait alarmant auprès de Bengoechea à Bilbao : *« je prévois que d’icy longtemps vous ne pourrez recevoir par mer, la guerre étant sur le point*

⁵⁵ Ibid., 50 J 2, lettre à Tardieu à Bordeaux 27 vendémiaire an VIII (19 octobre 1799).

⁵⁶ Ibid., 10 pluviôse an VIII (30 janvier 1800).

⁵⁷ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L’argent de la traite...*, op. cit., p. 170.

⁵⁸ ADF, 50 J 4, 25 nivôse an XI (15 janvier 1803).

⁵⁹ Ibid., 5 germinal an XI (26 mars 1803).

⁶⁰ Ibid., 13 floréal an XI (3 mai 1803), lettre à Artiñado y Epalza à Bilbao.

⁶¹ Ibid., 17 floréal an XI (7 mai 1803), lettre à Bouet aîné à Brest.

⁶² Ibid., 19 floréal an XI (9 mai 1803), lettre à Aychmayer et Neller à Rotterdam.

d'éclater »⁶³. Quelques jours plus tard, il annonce à Ollavarria y Santa Cruz, de Bilbao, qui lui commande diverses toiles : « *je suspendrai l'achat jusqu'à la décision entre les deux gouvernements* »⁶⁴.

En prairial de l'an XI (20 mai 1803), sans déclaration de guerre, les Anglais s'emparent « *suyant leur usage* »⁶⁵, de nombreux navires de commerce français et alliés. Etienne Radiguet s'en émeut, le 3 prairial : « *Les hostilités commencent par la prise de deux bâtiments sortant d'Audierne. Cela va occasionner une baisse sur nos toilles blanches et sur nos cuirs. Les toilles d'étoupe se consommant dans ce pays augmenteront par les besoins du port* »⁶⁶. Le 5 du même mois, il annonce à d'autres correspondants de Bilbao, que :

« *le capitaine Puluhen s'apprêtait à repartir pour chez vous, il se trouve aujourd'hui obligé de suspendre son voyage attendu que l'Anglais, sans aucune déclaration de guerre, vient de prendre quelques barques, ce qui fait présumer que nous aurons la guerre. Nous serons donc obligés d'expédier par terre comme autrefois* »⁶⁷.

Le négociant landernéen dénonce « *cette conduite abominable* », car « *voilà déjà huit bâtiments qu'il nous a pris* »⁶⁸. Il affiche ce pacifisme commercial au début de la rapide guerre conclue à Austerlitz : « *Que vont devenir les affaires, voilà la guerre décidé, tout annonce que nous allons nous occuper du maniement des armes. Triste perspectives pour les affaires* »⁶⁹. Les débouchés vers le Sud sont bientôt compromis avec le début de la guerre d'Espagne en 1808 et l'impossibilité d'exporter. Les toiles anglaises remplacent les bretonnes, en Espagne et en Amérique du sud. L'alternative des commandes militaires est loin de résoudre les problèmes de débouchés, car, « *en dépit des besoins de la guerre [...] le marché intérieur ne consommait que les deux-tiers de la fabrication* »⁷⁰.

L'économie landernéenne connaît donc de graves difficultés, difficiles à mesurer. En l'an XII, le maire évoque « *le peu d'activité du commerce à Landerneau, où toutes les opérations commerciales sont restées depuis plusieurs années dans un état de stagnation*

⁶³ Ibid., lettres à Chedanneau au Croisic et à Bengoechea à Bilbao.

⁶⁴ Ibid., 3 prairial an XI (23 mai 1803)

⁶⁵ Virginie BONNEAU, *L'armement maritime brestois sous le 1er Empire, 1804-1815*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994, p. 14.

⁶⁶ ADF, 50 J 4, 3 prairial an XI (23 mai 1803), lettre d'Etienne Radiguet à Ollavarria y Santa Cruz, à Bilbao.

⁶⁷ Ibid., 5 prairial an XI (25 mai 1803), lettre à Zumetzu y Goiry à Bilbao.

⁶⁸ Ibid., 7 prairial an XI (27 mai 1803), lettre à Zacharias de Achulegui à Bilbao. Il n'est pas possible de déterminer si ces prises concernent des navires landernéens ou d'une aire plus étendue.

⁶⁹ Ibid., 50 J 6, 9 vendémiaire an XIV (1^{er} octobre 1805), lettre à Rodrigues et Patto à Paris.

⁷⁰ Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes de 1760 à 1860... », *op. cit.*, p. 208.

vraiment affligent, et dont on ne peut facilement prévoir le terme. [...] Jamais la misère n'a été aussi grande que dans ces deux dernières années ». Le conseil municipal le remercie « pour la mesure sage et prévoyante qu'il a prise, en établissant un atelier de charité, au moyen duquel il a occupé plusieurs ouvriers qui manquaient d'ouvrage, prévenu les vols et autres crimes où portent d'ordinaire l'oisiveté et la misère, maintenu le bon ordre »⁷¹. Malgré la situation militaire, le commerce des toiles en Espagne se poursuit, de façon réduite, par Bayonne et Bordeaux. C'est encore le cas lors du siège de Bayonne de février à avril 1814⁷², comme le laisse entendre Etienne Radiguet à l'issue du siège : « Nous ne sommes pas surpris que Bayonne ne soit pas mouvant comme il l'était avant le siège [...] Mais les Espagnols trouveront agré de pouvoir s'assortir à Bayonne comme par le passé au lieu de venir à Bordeaux »⁷³. La victoire de la 7^e coalition à Waterloo consacre la suprématie anglaise : « En 1815, ne subsiste plus qu'une seule superpuissance : l'Angleterre »⁷⁴, alors qu'en 1789, la France en constituait également une et que deux puissances majeures, l'Espagne et la Russie, pouvaient prétendre à jouer un rôle. La domination militaire et navale britannique se traduit aussi par la domination économique. Le Royaume-Uni donne désormais le *la*.

3) Un premier XIX^e siècle plus pacifique.

A la chute de l'Empire, le commerce maritime reprend difficilement, faute de navires, ce qui oblige à faire transporter des bois de Quimper à Brest par terre, en août 1814⁷⁵. De 1815 à 1850, les rares guerres sont courtes, géographiquement limitées et n'opposent plus les belligérants traditionnels qu'étaient l'Angleterre et la France. Ces opérations militaires, l'expédition d'Espagne en 1823 et l'intervention contre la régence d'Alger en 1829-1830, troublent peu le commerce et procurent de l'activité aux fournisseurs de la Marine.

C) L'ACTIVITÉ FLUCTUANTE DE L'ARSENAL DE BREST.

L'activité de l'arsenal de Brest, dont dépend en partie celle du négoce landernéen, varie au gré de l'investissement de l'État, soumis à des difficultés financières récurrentes.

⁷¹ AML°, 1D7, Registre des délibérations, 16 fructidor an XII (3 septembre 1804), déclaration du maire Goury.

⁷² Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 26.

⁷³ ADF, 50 J 17, lettre à Lousteau et Lagelouze à Bayonne, 18 mai 1814, Yohann KEROUEDAN, op. cit., p. 26.

⁷⁴ Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution...*, op. cit., p. 13.

⁷⁵ SHD, Brest, 3 A 17, f° 145.

1) Des budgets en dents de scie

L'État s'engage fortement à l'occasion des guerres, mais l'effort retombe ensuite, et souvent la Marine n'est pas prête au début de l'affrontement suivant : « *les ports-arsenaux sont soumis à des rythmes de développement particuliers, une alternance de forte activité en temps de guerre qui gonfle les effectifs d'ouvriers* » et, à la paix, « *un fort ralentissement des activités, qui se traduit par le renvoi de la plupart d'entre eux* »⁷⁶. A l'exception de la guerre d'Indépendance Américaine, « *conflit prévu et préparé [par] deux ans d'intense activité de construction* »⁷⁷, les autres sont précédées de périodes de restrictions budgétaires. Ainsi, « *la France entre dans la guerre de Succession d'Autriche avec des magasins vides* »⁷⁸. La baisse des effectifs se traduit aussi par la réduction des approvisionnements. Mais les dépenses globales de la Marine en guerre augmentent fortement. D'une moyenne annuelle de 17 à 21 millions de livres pour les guerres de Louis XIV, elles atteignent 53 millions pour la guerre de Sept ans et explosent à 159 millions pour la guerre d'Indépendance américaine⁷⁹.

Brest, premier pôle de construction navale depuis Colbert, subit les conséquences de cette politique erratique. La fin du règne de Louis XIV et la Régence connaissent « *une faible production* » de navires à Brest⁸⁰. Après la guerre de Succession d'Autriche, Rouillé, ministre de la Marine en 1749, prévoit un programme de 110 vaisseaux et 54 frégates en dix ans, pour compenser les 40 unités perdues et reconstituer une flotte qui ne compte plus que 30 vaisseaux en état⁸¹. Mais « *le désenchantement intervient dès la fin de l'année 1751* » et seulement la moitié est réalisée⁸². De 1761 à 1770, Choiseul engage une politique de reconstitution de la flotte, qui cesse à son départ. Louis XVI, à partir de 1774, est le premier souverain manifestant un réel intérêt pour la Marine. Il décide de doubler la flotte pour la porter à 251 bâtiments. Le budget de la Marine est à son plus haut niveau. De 17,7 millions de livres en 1774, il passe à 74 millions en 1778, au début de la guerre d'Indépendance

⁷⁶ Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales...*, op. cit., p. 207.

⁷⁷ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes. 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 73.

⁷⁸ Yann RIOU, *La politique navale de Maurepas : l'exemple de l'arsenal de Brest (1737-1744)*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, 2006, p. 76.

⁷⁹ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes...*, op. cit., p. 85.

⁸⁰ Gaëtan LANNUZEL, *La marine et l'arsenal de Brest au temps de la Régence, 1715-1723*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, 2007, p. 83.

⁸¹ Gwendal RIOU, *La politique navale de Rouillé : l'exemple de l'arsenal de Brest (1749-1754)*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, 2007, p. 14 à 17.

⁸² *Ibid.*, p. 23.

américaine⁸³. En 1780, il atteint 189 millions de livres en 1782. Brest, d'où partent l'essentiel des convois vers l'Amérique, bénéficie de l'énorme investissement. Malgré l'importance des pertes, la flotte militaire passe de 103 navires en 1776 à 110 en 1783⁸⁴. Puis, l'effort cesse :

« Le retour de la paix et, plus encore les embarras financiers de la monarchie ont entraîné un ralentissement notable des activités. Nombre de navires ont été désarmés et, en 1788, l'arsenal ne lance plus que trois vaisseaux et une frégate, deux fois moins que dix ans auparavant. Ses effectifs ont été considérablement réduits »⁸⁵.

Ce ralentissement, qui prend « l'aspect d'une véritable crise à Brest »⁸⁶, impacte l'activité portuaire landernéenne. Le maire Chalupt, évoque dans sa requête de novembre 1786, « la médiocrité de son commerce actuel »⁸⁷.

Au début de la Révolution, « un effort soutenu de construction navale »⁸⁸ est mené. On compte 88 vaisseaux et 73 frégates en 1793, contre 73 et 63 en 1789. « Les stocks de bois ont été reconstitués ainsi que ceux des autres fournitures navales. Les arsenaux et les ports militaires sont en pleine activité [...]. L'effort de construction se poursuit jusqu'en 1795 »⁸⁹. Mais la qualité de la flotte se dégrade : « on ne peut plus envoyer en mer que des navires matériellement sous-équipés et qui plus est du matériel de moins en moins fiable »⁹⁰. Etienne Radiguet assure en l'an IV : « on est obligé de mettre les navires en mer sans être peints »⁹¹. Les succès militaires de 1795 et le retour de l'alliance espagnole allègent un peu le blocus anglais qui reprend à la mi-1799⁹². Il est bien plus efficace que lors des guerres précédentes : « même les petits convois côtiers n'arrivent plus à passer à Brest. C'est l'asphyxie du grand port »⁹³.

⁸³ Jean-Christian PETITFILS, *Louis XVI*, Paris, Perrin, 2005, p. 311.

⁸⁴ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes...*, op. cit., p. 95.

⁸⁵ Philippe HENWOOD et Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution...*, op. cit., p. 16.

⁸⁶ Timothy JA LE GOFF, « La construction navale en Bretagne de 1768 à 1788 », *AB*, T LXXXV, n°2, juin 1968, p. 356.

⁸⁷ ADIV, C632, requête du maire Chalupt d'Asserat aux États de Bretagne, novembre 1786.

⁸⁸ Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution...*, op. cit., p. 58

⁸⁹ *Idem*, p. 90.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 189.

⁹¹ ADF, 50 J 1, f° 157, 20 vendémiaire an IV (12 octobre 1795), lettre au négociant Le Brethon de Caen.

⁹² Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution...*, op. cit., p. 191.

⁹³ *Idem*, p. 232.

2) La léthargie prolongée de l'arsenal après Trafalgar

Joseph Caffarelli, préfet maritime à Brest en 1800, tente de mettre en ordre l'administration et de relancer l'activité, après le désordre révolutionnaire. Il trouve un port dénué de tout⁹⁴. Trafalgar (21 octobre 1805) met un terme pour longtemps à l'activité brestoise. L'enchaînement des guerres et le transfert de la construction navale militaire à Anvers, moins pénalisée par le blocus et mieux située par sa proximité de Londres⁹⁵, portent un coup redoutable au commerce, cabotage compris. En 1804, Etienne Radiguet confirme à Bilbao l'efficacité du blocus : « *Il n'y a aucune barque en ce port et l'anglais s'oppose à ce qu'il en rentre aucune* »⁹⁶. En 1809, le maire de Landerneau décrit la situation de la ville : « *le commerce qui étoit toute son aisance et qui autrefois étoit, même pendant la guerre, alimenté par les mouvements du port de Brest, est maintenant à peu près nul depuis le blocus de ce port et la cessation des armements* »⁹⁷. Il est vrai que « *l'histoire navale de Brest entre 1789 et 1815 est celle d'une plongée dans l'abîme* »⁹⁸. Après la chute de Napoléon 1^{er}, la Restauration et surtout la Monarchie de Juillet, optent pour l'alliance anglaise et réduisent fortement les crédits consacrés à la Marine. L'État n'a plus les moyens d'une grande politique maritime. En outre les conflits et les ambitions coloniales se déplacent vers la Méditerranée. Toulon prend l'avantage sur Brest. La première moitié du XIX^e siècle est donc défavorable pour le négoce local ravitaillant la Marine.

II) LE TEMPS DES CRISES

Les crises « *lorsqu'elles surviennent à moins de trente ans d'intervalle, [...] empêchent le renouvellement générationnel* »⁹⁹. Or c'est ce qui se produit durant la plus grande partie du XVIII^e siècle, notamment en Bretagne. Ces crises qui s'enchaînent sont de divers types. Touchant aussi bien l'alimentation que la production, elles conduisent toutes au même effet : la progression de la misère pour les moins favorisés.

⁹⁴ SHD, Brest, Conseil d'Administration de la marine, 3 A 12, 29 thermidor an VIII (17 août 1800).

⁹⁵ Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer 1848-1874...*, op. cit., p. 57.

⁹⁶ ADF, 50 J 4, f° 74, 1^{er} janvier 1804.

⁹⁷ AML°, 1 D 08, 2 novembre 1809.

⁹⁸ Jean-Yves CARLUER, « La Révolution et l'Empire à Brest », dans Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 130.

⁹⁹ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 108.

A) LES CRISES DE SUBSISTANCE ET SANITAIRES

1) Les crises alimentaires

Les disettes générées par les mauvaises récoltes sont récurrentes sous l'Ancien Régime. Fernand Braudel évoque ainsi les « *oscillations de l'économie rurale* »¹⁰⁰, qui se traduisent par une succession de mauvaises récoltes. Elles entraînent l'augmentation des prix et la disette. La dernière partie du XVIII^e siècle est marquée par des crises se succédant tous les quatre ou cinq ans : « *de 1770 à 1789, cette cherté s'est produite fréquemment* »¹⁰¹. Les crises de subsistance ne se limitent pas à l'Ancien Régime. Les premières années de la Restauration sont également très difficiles. « *La misère nous a détruit depuis deux ans plus de monde que nous n'ayons perdu en temps de guerre* », écrit Etienne Radiguet en 1818¹⁰². Une grave crise alimentaire se produit également en 1846-1847, qui contribue à expliquer la Révolution de 1848 et le renversement de la Monarchie de Juillet.

2) Les épidémies

Déjà affaiblies par la sous-alimentation, les populations n'en sont que plus sensibles aux épidémies. Avec la recrudescence guerrière, la Bretagne est très mal placée. En effet, beaucoup des crises épidémiques qui jalonnent le siècle sont générées par le retour d'équipages malades : « *Tout au long du siècle, les escadres rapportent régulièrement à Brest, Rochefort, Toulon, des épidémies de typhus et de dysenterie, qui se propagent à la population civile, d'autant qu'il n'est pas rare de loger le surplus de malades chez l'habitant* »¹⁰³. Ainsi, en 1757-58, la flotte de Dubois de la Motte contamine-t-elle Brest et tous les environs par le typhus qui atteint de nombreux matelots.

B) LES CRISES DU NÉGOCE ET DE LA PRODUCTION TOILIÈRE.

Les toiles de lin constituent longtemps la principale marchandise exportable du Léon, qui nourrit une part importante de la population et assure la richesse des fabricants et des négociants. Les fluctuations de leur négoce entraînent donc des conséquences lourdes.

¹⁰⁰ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, op. cit., T. III, p. 528.

¹⁰¹ Henri SEE, *Études sur la vie économique en Bretagne 1772-An III*, Paris, Imp. Nationale, 1930, p. 34.

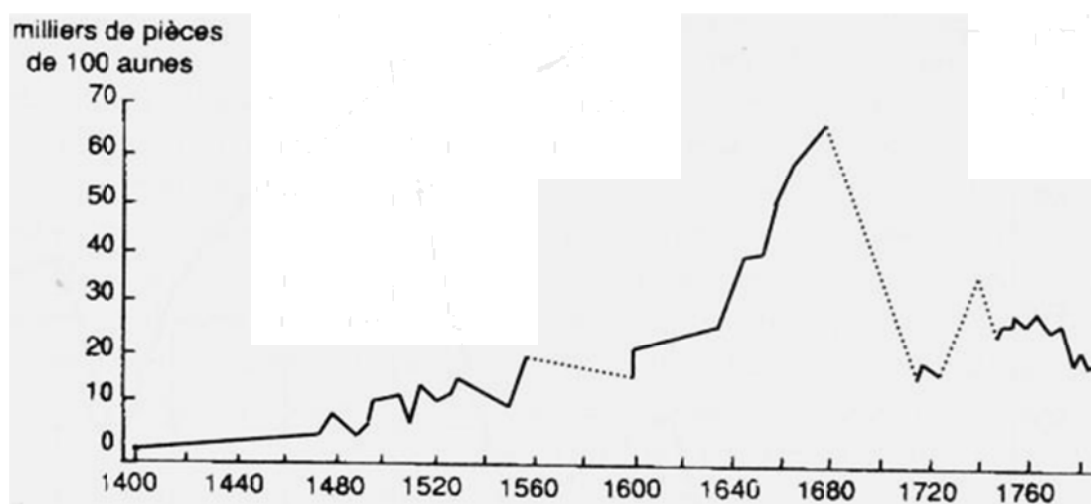
¹⁰² ADF, 50 J 21, 21 mars 1818.

¹⁰³ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 116.

1) La catastrophe de la fin du XVII^e siècle

La fermeture du marché anglais à la fin du XVII^e siècle est une véritable catastrophe pour le négoce léonard. Mais le manque de données dans les trois décennies suivant 1680, ne permet pas de dater avec exactitude le début de la chute des arrivées de créés à Morlaix. L'attention a peut-être été trop focalisée sur cet épisode de guerre douanière. Car l'étude sur longue durée — quatre siècles — réalisée par Jean Tanguy, montre que l'apothéose de cette production n'a guère duré plus d'une quarantaine d'années, de la décennie 1640 à celle de 1680 (Figure 5-I). Elle connaît même un nouveau sommet, avec « 45 000 pièces en moyenne » entre 1736 et 1748, une nouvelle phase de déclin débutant vers 1744, avec la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748)¹⁰⁴. Le niveau atteint en 1790 est voisin de celui du début du XVII^e siècle et sensiblement supérieur à celui de la fin du règne de Louis XIV.

Fig. 5-I. L'arrivée des créés à Morlaix de 1399 à 1790.



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

Plusieurs éléments nuancent en effet l'impact de la perte du marché anglais sur la production des toiles du Léon. A Morlaix, la ferme de l'impôt sur les toiles repose sur la perception d'un sol par pièce entière présentée au bureau de marque. Or, l'évolution du montant du bail, soumis aux enchères, montre que « le sommet de la manufacture des toiles » est atteint vers 1660, avec une valeur de 4 500 livres. Le bail connaît ensuite une chute régulière :

¹⁰⁴ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 106.

« en 1685, avec un prix de 2 200 livres, le prix de la ferme retrouve un niveau qu'il a dépassé depuis 1625. L'évolution du prix du bail due à la forme d'acquisition par enchères ne peut seule expliquer cette chute anticipée. La ferme d'un impôt sur les toiles ne peut perdre la moitié de sa valeur en 25 ans sans trahir une véritable crise commerciale »¹⁰⁵.

Jean Tanguy relève lui-même, voyant la brutale chute des offrandes aux fabriques paroissiales du Léon, que « les dates du retournement sont toutes antérieures à l'embargo sur les toiles qui n'est imposé qu'en 1678 »¹⁰⁶. De même, les offrandes au chapitre de Tréguier, connaissent une envolée de 1640 à 1660, avec un quasi-triplement, avant de subir un brusque et profond retournement à partir de 1660¹⁰⁷. Or elles ont un lien évident avec la vente de toiles. La crise toilière serait donc antérieure à la guerre douanière qui s'exaspère à partir de 1667. Elle traduit peut-être les difficultés de commercialisation dues au défaut de largeur et de longueur des pièces, qui fait souvent l'objet de plaintes des marchands anglais, car cela « les rend inutilisables pour faire des chemises »¹⁰⁸. Les *bretagnes*, en revanche, dont la commercialisation est prise en main par les négociants malouins, plus exigeants en matière de qualité, souffrent moins de ce handicap et s'imposent sur le marché. Le conflit entre les deux pays n'aurait donc fait qu'aggraver un déclin déjà largement entamé. Cette hypothèse expliquerait mieux la mise en place par le pouvoir royal en 1676, à l'initiative du négoce breton, d'un règlement beaucoup plus contraignant sur la fabrication des toiles.

La fin du règne de Louis XIV est particulièrement difficile. Les deux longs conflits de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et de Succession d'Espagne (1701-1713), aggravent la crise. Le premier qui réunit l'Angleterre, l'Empire, l'Espagne, les Pays-Bas et la Savoie contre la France, « devait interrompre totalement le commerce par mer »¹⁰⁹. Le second, par sa durée exceptionnelle, paralyse l'activité et génère la misère, ce qui explique qu'à son décès en 1715, Louis XIV ne soit pas particulièrement regretté¹¹⁰. L'intendant Bechameil de Nointel se fait l'écho, dans son mémoire de 1698, des difficultés du négoce des toiles à Landerneau :

« Le commerce s'en fait aussi à Landerneau, à Brest, à Saint-Paul de Léon, pendant la paix, et il n'est pas grand, et pendant la guerre, les marchands ont pris le parti d'envoyer les toilles à Bayonne, à Bordeaux et à

¹⁰⁵ Mikaël LE GOUAREGUER, *Les procureurs-syndics et miseurs de Morlaix au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2001, p. 28.

¹⁰⁶ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 111.

¹⁰⁷ *Idem.*, p. 76.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 84

¹⁰⁹ François ABJEAN, *Les « honorables marchands » ...*, *op. cit.*, p. 44.

¹¹⁰ Joël CORNETTE, *La mort de Louis XIV. Apogée et crépuscule*, Paris, Gallimard, 2015.

Nantes, pour les distribuer en pleine terre ; il y en a même qui avaient cessé d'en fabriquer, et qui vendaient le fil crû et blanc »¹¹¹.

Cette longue période de guerre est préjudiciable au commerce d'autant qu'elle se double de dispositions économiques défavorables :

« La prohibition des échanges prononcée par les Provinces Unies en 1688, puis par l'Angleterre [...] vont ruiner pendant une dizaine d'années le commerce intra-européen et notamment les exportateurs de vin et de sel de la façade atlantique française vers l'Europe du Nord et les exportateurs de toiles du Léon vers le marché anglais. Le cabotage est en quelque sorte sinistré »¹¹².

La remontée est lente. En 1719, Morlaix ne reçoit encore que 11 408 pièces. La paix d'Utrecht s'avère plus favorable : *« Le commerce va aller en s'amplifiant jusqu'en 1720 pour les paroisses situées à la périphérie du centre toilier du Haut-Léon, comme Loc-Brévalaire, Ploudaniel et Plouédern. Cette prospérité continuera jusqu'en 1740 dans le Haut-Léon »¹¹³.* Cette croissance de l'activité se mesure aussi à Landerneau où le nombre de tisserands passe de 10 en 1695 à 26 en 1730, celui des plieurs de toiles de 10 à 17, dans la même période. Dix ans plus tard, en 1740, on compte 28 tisserands et 15 plieurs dans la ville¹¹⁴. L'intendant des Gallois de la Tour évoque, en 1733, le *« si grand progrès »* du commerce de Landerneau :

« qu'à présent il égale presque celui de Morlaix sur les toiles de toutes les espèces. Il se fait par commission principalement pour des négociants d'Espagne où il s'en fait une grande consommation, aussi bien que dans les Indes et au Pérou où les dits négociants en font l'envoi »¹¹⁵.

En 1743 les arrivées de créés dans les bureaux de marque du Léon culminent à 46 039 pièces de 100 aunes, dont 10 027 à Landerneau¹¹⁶. C'est le maximum atteint dans le siècle. Il faut donc relativiser la baisse des créés dans la première moitié du XVIII^e siècle, où leur négoce demeure une activité importante et très lucrative. On ne s'expliquerait pas autrement la prospérité des négociants qui en font leur trafic principal.

« L'apogée [des bretagne] est atteinte à une date variable selon les centres de production, en gros entre 1760 et 1775 [...]. Par contre l'autre grand centre breton, celui des « créés », autour de Morlaix et de Landerneau,

¹¹¹ Jean BERANGER, Jean MEYER, *« La Bretagne à la fin du xvii^e siècle... », op. cit., p. 138.*

¹¹² Gérard LE BOUEDEC, « Les enjeux du cabotage européen (xiv^e-xix^e siècle) », dans Christian BUCHET, Jean MEYER et Jean-Pierre POUSSOU, *La puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 390.

¹¹³ Jean BERANGER, Jean MEYER, *« La Bretagne à la fin du xvii^e siècle... », op. cit., p. 138.*

¹¹⁴ AML°, Rôles de capitation.

¹¹⁵ Alain J. LEMAITRE, *La misère dans l'abondance en Bretagne au xviii^e siècle. Le Mémoire de l'intendant Jean-Baptiste des Gallois de la Tour (1733)*, Rennes, Société d'archéologie de Bretagne, 1999, p. 279.

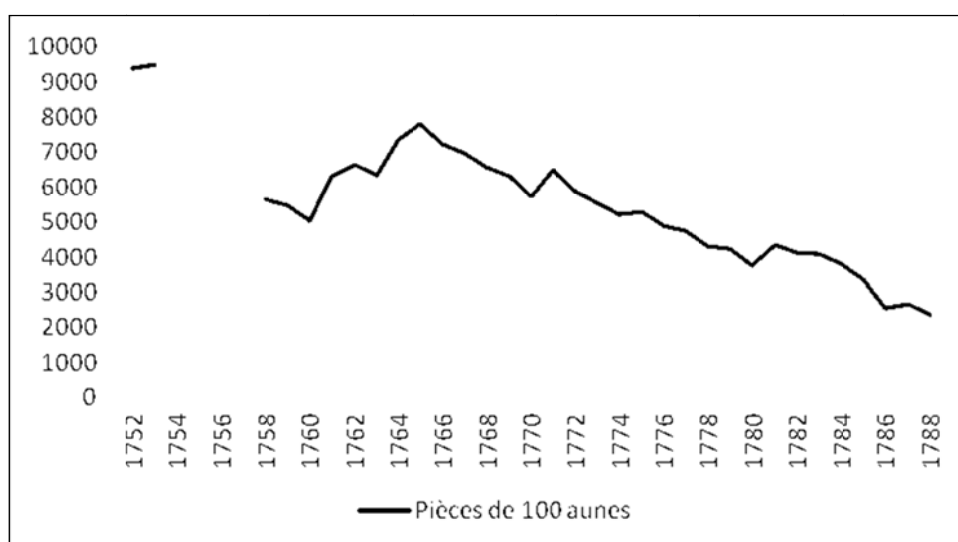
¹¹⁶ Jean TANGUY, *Quand la toile va... », op. cit., p. 129.*

connaît son apogée vers 1742-1743, puis voit sa production diminuer régulièrement pendant la seconde moitié du siècle »¹¹⁷.

Landerneau subit peut-être moins l'impact de la crise, car son commerce est davantage en direction du sud, principalement vers Bordeaux, pour le ravitaillement des colonies françaises des Antilles, et Bilbao, pour le marché intérieur espagnol et pour l'Amérique du sud.

2) Le déclin des créés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Fig. 5-II. L'arrivée des créés à Landerneau 1752-1788



Source : Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 129.

La guerre de Succession d'Autriche casse cet élan. La production léonarde décline ensuite. Elle se réduit entre 30 000 et 35 000 pièces jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine. Elle tombe en 1778 à 25 000 pièces, présentées dans les bureaux de Morlaix et de Landerneau, et en 1788 à 20 512. Le déclin est plus fort dans ce dernier port, dont la part passe de 22,7% à 11,5% du total¹¹⁸. En 1766, son bureau de marque reçoit 7 219 pièces de *créés*. Il inspecte, en outre, cette année-là, 446½ pièces de toiles d'autres provenances, soit 6,2% du total. Le duc d'Aiguillon, qui passe à Landerneau en 1766, confirme que « *le commerce*

¹¹⁷ Idem., « La production et le commerce des toiles « Bretagne » du XVI^e au XVIII^e siècle, premiers résultats, *Actes du quatre-vingt-onzième congrès national des Sociétés savantes*, Rennes, 1966, Paris, 1969, p. 104.

¹¹⁸ Idem., *Quand la toile va...*, op. cit., p. 129. Bien que les statistiques officielles du XVIII^e siècle comptabilisent les toiles en demi-pièces de 49 aunes, je suivrai Jean Tanguy qui fonde ses calculs sur des pièces de 100 aunes, soit 122 mètres

des toiles s'est un peu ralenti, celui de Morlaix s'accroît au dépend des villes voisines et paraît tout embrasser, ce qui est au détriment de Landerneau »¹¹⁹.

Comme l'indiquent les négociants bretons en 1780, « *l'exportation de ces toiles est presque entièrement pour l'Espagne où elles se consomment, ainsi que dans les Indes espagnoles. Il ne s'en consomme point du tout en Bretagne, très peu en France, pas même dans les colonies françaises* »¹²⁰. Les *crées* étant notamment destinées à l'habillement des paysans espagnols, les crises agricoles provoquent leur mévente¹²¹, ce que confirme le subdélégué de Morlaix en 1769 : « *La diminution qui se trouve à Morlaix n'a qu'un objet, c'est celui du défaut de récolte en Espagne qu'il y a eu l'année dernière, qui ôtant la faculté aux peuples qui sont [...] les consommateurs de nos toiles [...] de se procurer un nécessaire de second ordre* »¹²². La guerre d'Indépendance américaine, qui perturbe les communications avec l'Amérique du sud accélère la chute. Une crise éclate en novembre 1779, lorsque l'Espagne impose une forte augmentation des droits d'entrée. Dès 1780, les villes de Nantes, St-Malo, Morlaix, Quintin, Moncontour, Lorient et Landerneau, alertent les États de Bretagne sur les graves risques que fait peser sur le commerce des toiles bretonnes, ce quadruplement des droits de douane, qui crée une distorsion de concurrence avec les toiles de Silésie, exemptes de l'augmentation et qui sont de qualité inférieure. Ils demandent l'intervention de la cour de France et réitèrent en 1782¹²³. La difficulté perdure, un mémoire de 1783 ou 1784 faisant à nouveau état des problèmes rencontrés à Cadix : « *depuis 1779 que la taxe espagnole imposée sur nos toiles fut portée au quintuple [...] tout équilibre a été rompu entre le prix des toiles de Bretagne et ceux des toiles de Silésie* »¹²⁴. Cependant, le commerce de Landerneau pourrait avoir été moins touché en raison de l'absence de droits de douane à Bilbao.

Un autre élément peut conduire à relativiser la baisse. En effet, les lettres patentes royales du 5 mai 1779 assouplissent la réglementation. Elles spécifient qu'il « *sera désormais libre à tous les fabricants et manufacturiers, ou de suivre dans la fabrication de leurs étoffes telles dimensions ou combinaisons qu'ils jugeront à propos, ou de s'assujettir à l'exécution*

¹¹⁹ A.N., Dossier marine G 153, C 15⁴ n° 6 « Observations faites pendant les tournées de Monseigneur le duc d'Aiguillon en Bretagne sur les villes, bourgs, villages de cette Province et les îles qui en dépendent ».

¹²⁰ ADIV, C 3 179, mémoire de 1780.

¹²¹ Ibid., p. 106.

¹²² ADIV, C 1550, 10 juillet 1769.

¹²³ ADIV, C 3 179, mémoire de 1782.

¹²⁴ Ibid., C 3929.

des règlements »¹²⁵. La pose de la marque, garantie nécessaire pour l'exportation, est réservée aux seules toiles conformes. Cette disposition a pu se traduire par la diminution de pièces présentées dans les bureaux de marque, un nombre indéterminé de toiles destinées au marché intérieur y échappant, ce qui fausse bien entendu les statistiques de production. On observe, en tout état de cause, une baisse des exportations toilières en direction de l'Espagne. En outre, le négoce des toiles à carreaux, fabriquées notamment à Plougastel, se développe, or ces toiles ne sont pas comptabilisées dans les états du bureau de marque¹²⁶.

Cette désaffection pour les *crées* ne semble pas toucher de la même façon les *bretagnes*, dont le marché reste beaucoup mieux soutenu¹²⁷. A la fin du XVIII^e siècle, alors que Saint-Malo expédie 80% des exportations de *bretagnes*, Morlaix se contente de 10%¹²⁸. Mais le trafic reste soutenu, semble-t-il en raison de la bonne qualité de ces toiles. A contrario, les difficultés du négoce des *crées* ne proviendraient-elles pas aussi de leur insuffisante qualité ?

3) La crise finale de l'Ancien Régime

Les dernières années du règne de Louis XVI sont marquées par une accumulation de crises : alimentaire, commerciale, financière. La banqueroute retentissante de la banque Rohan-Guémené en 1782 ruine de nombreux créanciers et fragilise la situation de beaucoup d'autres. Nombre de négociants brestois sont touchés¹²⁹, il n'est donc pas improbable que des Landernéens soient également concernés. La faillite porte sur 33 millions de livres, dont 25 millions récoltés en basse-Bretagne, ce qui ne va pas sans conséquences : « *Une bonne partie de l'esprit révolutionnaire de la basse-Bretagne s'explique par le krach de 1782 et les misères qu'il a entraînées, tant dans la bourgeoisie que dans le peuple* »¹³⁰. Ces difficultés sont aggravées par l'écart croissant entre les prix et les salaires, qui, dans le dernier tiers du siècle

¹²⁵ Albert GELLEY, *L'assistance dans le diocèse de Léon en la seconde moitié du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Paris, Université de Paris-Sorbonne-Paris V, 1985, p. 248.

¹²⁶ ADIV, C 1547 à 1550

¹²⁷ Jean MARTIN, « La manufactures des toiles bretagnes du XVII^e au XIX^e siècle », dans Jean MARTIN (dir.), *Du lin à la toile...*, *op. cit.*, p. 253.

¹²⁸ Jean TANGUY, « La production et le commerce des toiles « bretagnes »... », *op. cit.*, p. 118-119.

¹²⁹ Auguste-Pierre SEGALEN, « A propos de la banqueroute des princes de Rohan-Guémené en 1782 », *Cahiers de l'Iroise*, oct.-déc. 1984, p. 186-194.

¹³⁰ Jean MEYER, *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1972, p. 239.

restent stationnaires, alors que les prix ne cessent de monter¹³¹. Cependant, « *dans les principaux ports, l'activité commerciale préserve la population de la misère* »¹³².

La fin du siècle est particulièrement difficile, avec « *la grande crise terminale du règne de Louis XVI* »¹³³. En 1786, la communauté de ville de Landerneau s'alarme du renchérissement du blé de 20 à 30% et craint la disette. Comme en 1782, elle s'adresse à l'intendant pour obtenir l'emprunt de deux mille sacs de blé, pour « *empêcher par là le monopole et la cherté excessive* »¹³⁴. Elle obtient « *720 quintaux de froment, aux vivres de la marine à la charge de les remplacer en nature après la récolte* ». Le blé, valant 8 100 livres, est vendu de mai à juillet, dans les magasins des négociants, à prix coûtant, « *pour le soulagement des habitants* ». Une avance de vingt boisseaux est également faite à l'Hôpital qui, en février 1787, est toujours hors d'état de rembourser, faute de fonds¹³⁵. Mais la ville peine à trouver du blé et propose d'en payer le prix à la Marine, qui se montre très réticente, sans doute pour la même raison. A la fin de l'année 1785, la communauté de ville est autorisée à « *employer une somme de 2 400 livres aux travaux publics pour occuper les pauvres et leur procurer une subsistance* »¹³⁶. Ils sont affectés à un chantier de remblaiement des quais. La misère facilite la propagation des épidémies, qui sont fortement responsables de la stagnation de la population.

C) LE CHOC RÉVOLUTIONNAIRE

La Révolution amène un bouleversement profond des conditions d'exercice du négoce.

1) La mise en œuvre du libéralisme.

Fidèle à sa conception de la liberté, la bourgeoisie révolutionnaire met en pièces le système réglementaire de l'Ancien Régime, incapable d'évolution. Les premières visées sont les corporations, dont la loi connue sous le nom du député de Rennes Le Chapelier, promulguée le 14 juin 1791, interdit l'existence, comme celle de toute coalition. Un décret du 27 novembre de la même année fait disparaître l'Inspection des Manufactures « *et tout l'édifice*

¹³¹ Henri SEE, *Études sur la vie économique en Bretagne... op. cit.*, p. 32.

¹³² *Idem*, p. 42.

¹³³ Fernand BRAUDEL-Ernest LABROUSSE (dir.), *Histoire économique et sociale de la France, T2, 1660-1789*, Paris, 1970, p. 502.

¹³⁴ AML°, Délibérations de la communauté de ville, 2 mars 1786.

¹³⁵ ADIV, C 633.

¹³⁶ *Ibid.*, C 640.

réglementaire qui y était associé »¹³⁷. Cette déréglementation brutale entraîne le désordre et la perte de confiance dans la qualité des marchandises.

2) La crise de 1792.

Les premières années de la Révolution, si elles apportent des changements importants dans l'organisation politique, n'entravent en rien l'activité commerciale. Elle connaît en revanche une crise brutale en avril 1792 avec la déclaration de guerre à l'Autriche et le soulèvement simultané aux Antilles : « *la coupure est celle de 1792, avec la révolte des Noirs à Saint-Domingue et l'assombrissement du climat international* »¹³⁸. La principale colonie française d'Amérique, grosse pourvoyeuse du commerce colonial, coupe de fait ses liens avec la métropole et « *le commerce maritime s'effondra en quelques semaines entre avril et mai 1792* », avec en particulier, « *l'arrêt des exportations des toiles de l'Ouest* »¹³⁹. Ceci démontre bien à nouveau la place du cabotage qui contribue à nourrir le trafic transocéanique.

3) Les difficultés du négoce.

Aux crises d'Ancien Régime succède une grosse et longue dépression conjoncturelle : « *les guerres de la Révolution et de l'Empire ont détruit le pôle d'excellence de l'économie bretonne* »¹⁴⁰. Pour Landerneau, la baisse d'activité de la Marine et des constructions navales, se traduit par la contraction des marchés pour les négociants. « *Ce n'est pas la Révolution de 1789 qui a altéré les flux commerciaux de manière significative, mais bien plutôt la guerre maritime qui dès février 1793 oppose la France et la Grande-Bretagne* »¹⁴¹.

Les difficultés persistent sous l'Empire, où la production toilière connaît une véritable crise. Radiguet confie en l'an XIV : « *Le lin a manqué cette année. [...] Le fabricant perd gros et ne pourra point continuer ainsi. La toile viendra plus rare et plus chère* »¹⁴². Il confirme quelques jours plus tard, à des correspondants bordelais, cette crise de production : « *Je vous annonce avec regrêt que quand même vous m'autoriseriez à payer 15 L. la crée, je ne sais pas*

¹³⁷ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie...*, op. cit., p. 197.

¹³⁸ *Idem.*, p. 97.

¹³⁹ Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution...*, op. cit., p. 131.

¹⁴⁰ Michel DENIS, dans Michel DENIS-Claude GESLIN, *La Bretagne des Blancs et des Bleus (1815-1880)*, Rennes, 2003, p. 12.

¹⁴¹ Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture... », op. cit., p. 185.

¹⁴² ADF, 50 J 6, 9 vendémiaire an XIV (1^{er} octobre 1805), lettre à Bigourdan et Cantier à Bordeaux.

si je pourrais vous en faire 3 balles. J'ai des offres illimitées pour cet article et je ne peux m'en procurer. Chaque marché voit naître une augmentation ». En outre se posent des problèmes de qualité : sur 50 pièces, « 30 seront de bonne qualité et vingt autres seront très communes et mal colorées. Il faut tout prendre ou laisser, sans compensation de prix, alors on trouve des balles inégales. On fait des reproches assez mérités quoiqu'on n'ait pu faire autrement. Ce commerce est ingrat sous tous les rapports »¹⁴³. Cependant, malgré ses opinions plutôt pacifistes, il ne méconnaît pas les avantages que la guerre peut procurer. Il écrit à Bilbao : « *La guerre avec l'Allemagne vas sans doute donner de la valeur à nos créés, par la prohibition de celle de Silésie* »¹⁴⁴. Et en mai 1807 les négociants, justifient une plus stricte application de la police des marchés et un meilleur fonctionnement du bureau de marque :

*« dans ce moment où les toilles ont beaucoup de recherche, il est impossible aux négociants de pouvoir s'en procurer, à moins d'accorder un bénéfice arbitraire aux coursiers et revendeurs qui assiègent pendant tout le jour de marché la maison des plieurs »*¹⁴⁵.

4) La petite « fenêtre » de la Paix d'Amiens

Les victoires de 1797 et l'arrivée au pouvoir de Bonaparte desserrent l'étau et relancent le commerce. Celui-ci s'épanouit pendant les 20 mois sans conflit que dure la Paix d'Amiens. C'est une bouffée d'oxygène pour les négociants landerneuens qui se jettent à nouveau dans le trafic maritime et évoquent leurs négoce de toiles et de cuirs mais, écrit le maire au préfet du Finistère le 22 prairial an x, « *le commerce de cette ville ne se borne pas à ces deux objets, on y exporte aussi pour l'étranger des miel, suif, graisse et cire et des blés pour Bordeaux* »¹⁴⁶.

5) Le Blocus continental

Avant même sa mise en place, les cargaisons sont contrôlées et l'exportation de certaines marchandises est restreinte. Ainsi, le *Coureur*, 63 tx, de l'armement Leyer, quitte Bayonne pour Landerneau en messidor an x, « *chargé de marchandises permises* »¹⁴⁷. Cette mention est curieuse, en pleine paix d'Amiens.

¹⁴³ Ibid., 13 vendémiaire an xiv (5 octobre 1805), lettre à La Chapelle, Bahanc et C^{ie} à Bordeaux.

¹⁴⁴ Ibid., 9 vendémiaire an xiv (1^{er} octobre 1805), lettre à Vildosola à Bilbao.

¹⁴⁵ AML°, 2 F, lettre des négociants en toiles au maire de Landerneau, 19 mai 1807.

¹⁴⁶ Ibid., 6 M 978, lettre du maire de Landerneau au préfet du Finistère, 22 prairial an x (16 juin 1802)

¹⁴⁷ SHD, Brest, 2P7-164, 21 messidor an x (10 juillet 1802).

« A partir du décret de Berlin du 21 novembre 1806, le gouvernement élaborera une politique commerciale maritime de plus en plus restrictive, qui provoqua, vers 1808, la cessation presque totale de toute navigation au long court dans l'Europe »¹⁴⁸. Les populations littorales connaissent un chômage de masse et se trouvent disponibles pour la fraude et la contrebande. Une réglementation est mise en place, avec l'attribution par les préfets de licences d'importation et d'exportation, qui définissent strictement les produits autorisés. Obligation est faite aux négociants-armateurs :

« d'exporter les ¾ du tonnage en produits agricoles du cru de France, mais moitié [...] de ce chargement obligé devra être en vivres ou eaux de vie. Le dernier quart de la cargaison pourra être composé à volonté de tout ce dont nos lois de Douanes autorisent l'exportation. [...] Les navires porteurs de licences pourront introduire toutes les marchandises permises par nos lois. Dans cette catégorie ne sont pas compris les tabacs, les cotons en laine et en fil, les toiles de coton et toutes les denrées coloniales et des deux indes ; néanmoins les bois de teinture, les bois de Gayac, les drogues servant à la teinture [...] le sumac, le quinquina et les médicaments entreront par exception. Les licences seront payées sur le pied de 20F par tonneau de mer, mais le maximum du prix de chaque licence est fixé à 6 000F, c'est-à-dire qu'on ne paiera rien au-delà de 300 tonneaux »¹⁴⁹.

En septembre 1810, le tableau dressé par le préfet du Finistère est sans appel :

« Les principales fabriques du département sont : 1°) celles de toiles qui, par la nullité du commerce avec les pays étrangers dont l'Espagne surtout, où elles étaient consommées en grande partie, sont tombées dans une inactivité absolue, 2°) celles des papiers communs qui passaient dans le commerce du Portugal et de la Hollande et qui conséquemment n'ont plus de débouchés extérieurs, 3°) celles des cuirs dont les productions ne s'écoulent, pour le moment, que par les canaux de la consommation locale »¹⁵⁰.

Un an plus tard, le rapport sur l'état des manufactures du département en 1811 est moins pessimiste, mais c'est en bonne part parce qu'elles travaillent pour l'économie de guerre :

« Depuis quelque temps, on demande beaucoup de toiles de Plougastel. [...] Le commerce de Landerneau au reste ne s'alimente pas seulement des toiles des fabricants du lieu. Il en tire en quantité des marchés de Landivisiau où des commissionnaires vont en acheter pour les négociants toute la semaine. Il s'alimentent encore de toiles de Saint-Paul¹⁵¹ et de Plougastel que des cultivateurs font faire et apportent aux marchés »¹⁵².

¹⁴⁸ Silvia MARZAGALLI, « L'application du Blocus continental, ou l'impossible contrôle des populations du littoral à l'époque du Premier Empire », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, *Pouvoirs et littoraux...*, op. cit., p. 395.

¹⁴⁹ ADF, 1 Z 116, « Changements introduits dans le système des licences annoncés le 21 mars 1810 ».

¹⁵⁰ ADF, 6 M 1029, lettre du préfet du Finistère au ministre de l'Intérieur, 8 septembre 1810.

¹⁵¹ Saint-Pol-de-Léon.

¹⁵² ADF, 6 M 1029, rapport sur l'état des manufactures en 1811. Il s'agit des fameuses toiles à carreaux.

Le bilan de la période est accablant : « *entre 1793 et 1815, une chape de misère s'abat sur la Bretagne du fait de la rupture des relations traditionnelles* »¹⁵³, car « *la Révolution et l'Empire ont porté un coup fatal aux deux piliers de l'économie bretonne : l'industrie rurale des toiles et l'activité portuaire* »¹⁵⁴. C'est aussi le cas au plan politique :

« *les progrès introduits par les réformes les plus positives de la Révolution sont fâcheusement contrebalancés par la systématisation du centralisme et par la suppression du cadre administratif qui, sous l'Ancien Régime permettait tant bien que mal à certains intérêts communs de se manifester et aux Bretons de tenir tête à l'absolutisme* »¹⁵⁵.

D) LES BOULEVERSEMENTS DU XIX^e SIÈCLE.

La première moitié du XIX^e siècle, suite à l'échec napoléonien connaît une évolution contradictoire. Au plan politique, la Restauration (1815-1830) voit le retour au pouvoir des frères de Louis XVI et de leur cohorte de nobles émigrés, qui selon le mot de Talleyrand « *n'ont rien appris ni rien oublié* » et rêvent du retour pur et simple à l'Ancien Régime. Cet épisode ne dure pas et la Révolution de 1830 met en place la monarchie bourgeoise de Louis-Philippe (1830-1848). Mais en parallèle, la production connaît une formidable mutation avec l'émergence de la Révolution industrielle.

1) La Restauration et la Monarchie de Juillet.

Après vingt ans de guerres et de blocus, l'économie maritime bretonne est exsangue. La difficulté du relèvement vient en bonne partie de la durée du conflit, à l'inverse des guerres du XVIII^e siècle, plus courtes. Or, les négociants ne disposent pas tous des capitaux nécessaires pour durer en période de marasme prolongé. On assiste donc à un renouvellement des acteurs de l'armement et du négoce, même si quelques familles présentes à la fin du siècle précédent sont toujours actives. Des raisons plus fondamentales viennent aggraver la situation :

« *Si le commerce maritime français après 1815 diffère de celui du XVIII^e siècle, c'est que depuis les années 1780, des transformations structurelles affectaient l'économie européenne et l'économie atlantique, modifiant définitivement le cadre auquel le négoce portuaire français était accoutumé, et*

¹⁵³ André LESPAGNOL et Jean MARTIN, « La ville toilière et négociante », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et histoire*, Rennes, PUR, 2014, p. 88.

¹⁵⁴ Michel DENIS et Claude GESLIN, *La Bretagne des Blancs et des Bleus...*, op. cit., p. 315.

¹⁵⁵ *Idem*, p. 12.

rendant vaine toute tentative de retour à une structure des échanges proche de celle du siècle précédent »¹⁵⁶.

Pourtant, jusqu'en 1850, « *le volume et la nature des échanges internationaux n'avaient pas connu de changements majeurs par rapport au XVIII^e siècle, si bien que l'économie maritime avait conservé par de nombreux aspects, ses traits traditionnels* »¹⁵⁷.

Le retour de la paix suscite une frénésie temporaire : « *dès l'avènement de la première Restauration ; les commandes de négociants espagnols affluèrent* »¹⁵⁸. Mais, « *le pire était à venir. De 1816 à 1821, l'Argentine, le Chili, le Mexique et le Pérou ont accédé à l'indépendance et se sont fermés aux productions bretonnes* »¹⁵⁹. La révolution libérale espagnole entraîne de fâcheuses conséquences pour le négoce des toiles bretonnes. En avril 1820, les droits de douane à Bilbao passent de 3 à 25%. Radiguet s'en émeut : « *les toiles rousses écrues sont prohibées. Cela va porter un coup terrible à notre fabrique car l'expédition de ces toiles entroit pour la moitié ou les deux-tiers dans les cargaisons* »¹⁶⁰. La courte intervention militaire française en Espagne en 1823, crée un espoir de reprise. Mais elle entraîne la hausse des prix, des cuirs en particulier, ce dont s'inquiète le Conseil d'administration de la Marine à Brest en septembre 1824 : « *le renouvellement des relations avec l'Espagne doit nécessairement apporter de la hausse dans le cours de cette marchandise qui avait baissé au commencement des hostilités* »¹⁶¹. Cette intervention contribue aussi à la fermeture de ce marché, tandis que la faiblesse de l'équipement naval à Brest, sous la Restauration, prive le négoce de commandes. L'indépendance des colonies espagnoles d'Amérique définitivement acquise en 1825, se traduit par la coupure des liens économiques privilégiés avec la métropole. C'est la fin du système de l'exclusif, qui profitait beaucoup aux exportations de toiles bretonnes. Les Landernéens sont touchés : « *Notre fabrique est réduite au tiers de ce qu'elle était il y a quelques années* », se désole Radiguet en 1826¹⁶².

La situation économique est donc difficile. Les dommages de guerre imposés à la France en 1815 ont des conséquences qui se traduisent concrètement et dont les autorités

¹⁵⁶ Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire... », *op. cit.*, p. 188.

¹⁵⁷ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, *op. cit.*, p. 31.

¹⁵⁸ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 39.

¹⁵⁹ Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes dans le commerce franco-espagnol de 1550 à 1830 », *ABPO*, T. 118, mars 2012, n°1, p. 58.

¹⁶⁰ ADF, 50 J 25, 30 novembre 1820.

¹⁶¹ SHD, Brest, Conseil d'administration de la marine, 23 septembre 1824, f° 137 v°.

¹⁶² ADF, 50 J 33, 15 octobre 1826.

maritimes brestoises sont conscientes dans leurs rapports avec les fournisseurs : « *il est présumable que les prix des matières premières tendent à diminuer par le défaut de circulation du numéraire auquel on doit s'attendre pendant quelques années* »¹⁶³. A cause de l'impécuniosité de l'État, mais aussi du manque de volonté politique, le redressement est lent, par rapport à l'éclatante domination de la flotte marchande britannique dans le commerce mondial et l'émergence de nouvelles puissances navales comme les États-Unis ou l'Allemagne. La conjoncture s'améliore cependant progressivement. « *La Restauration (1815-1830) voit d'abord la France reconstituer ses moyens commerciaux et navals. [...] Avec la Monarchie de Juillet, on passe de la reconstitution des forces à une période de croissance relativement modérée, au moins sur le plan de la quantité des produits échangés* »¹⁶⁴. Mais une grave crise alimentaire et économique se produit en 1846-1847. Elle entraîne « *une violente commotion politique et commerciale* »¹⁶⁵, qui met à bas la Monarchie de juillet l'année suivante. Ces années sont jugées localement comme « *désastreuses pour l'industrie* »¹⁶⁶ et amènent une baisse de l'activité.

Plus globalement, les mutations survenues depuis la fin du XVII^e siècle dans l'économie maritime bretonne créent une rupture avec l'ouverture internationale qui avait fait la prospérité du duché puis de la province.

« *Aussi le brillant XVIII^e se présente-t-il comme un faux-semblant, car la région fut bien réduite à un rôle de plate-forme logistique [...] La marine ne soutint le développement commercial de ces cités portuaires que dans la seule mesure où il pouvait servir ses intérêts [...]. Cette pesanteur institutionnelle contribua assurément à desservir l'insertion des principaux ports bretons dans l'économie des échanges internationaux* »¹⁶⁷,

2) La Révolution industrielle.

Ouvert au commerce extérieur, habitué à rencontrer la concurrence extérieure sur le marché des toiles, le négoce landernéen ne peut ignorer les bouleversements qui affectent la production et particulièrement la fabrication des toiles. Avec les nouveaux procédés de fabrication des concurrents étrangers, dès les années 1820, « *la production agricole et industrielle*

¹⁶³ SHD, Brest, 3 A 18, Conseil d'administration de la marine, 20 avril 1816.

¹⁶⁴ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, « Pouvoirs, systèmes de représentation et gestion des affaires maritimes : le cas du débat sur la « crise » de la marine marchande française (vers 1860-1914) », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, *Pouvoirs et littoraux...*, op. cit., p. 411.

¹⁶⁵ Société d'émulation de Brest, « De l'industrie linière dans le Finistère », art. cit., p. 153.

¹⁶⁶ *Idem*.

¹⁶⁷ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, op. cit., p. 157.

de la Bretagne vit modifier les conditions vitales qui jusqu'à ce moment avaient assuré sa prospérité et son existence »¹⁶⁸. Cette « révolution morale »¹⁶⁹ appelle une réaction de la part des négociants landernéens : « pour prétendre lutter avec quelque fruit contre une concurrence redoutable, il fallait sérieusement compter sur un nouvel auxiliaire, l'intelligence, constamment soutenue par l'étude, par l'observation de tous les progrès, et sans cesse stimulée par les découvertes de la science »¹⁷⁰. Il ne s'agit rien moins que d'engager « la régénération de l'industrie du tissage »¹⁷¹. Le négoce décide donc de mettre en route, assez précocement à Landerneau, la Révolution industrielle. Avec elle, la ville entre socialement de plain pied dans « l'âge du paupérisme », qui, selon Immanuel Wallerstein, couvre la période 1791-1850¹⁷².

CONCLUSION

La période 1660-1680 marque un tournant pour la Bretagne et particulièrement pour ses villes portuaires. Elle, qui jouit jusque là d'une grande autonomie dans le développement de son commerce maritime, devient un moyen dans la politique agressive de l'État monarchique à la conquête de l'hégémonie. Les conséquences sont lourdes, car « l'intégration de cette province, jusqu'alors « réputée étrangère », à l'espace douanier français, par les tarifs colbertiens de 1667, nuit aux liens économiques majeurs noués avec les Provinces-Unies et l'Angleterre, ce qui affecte Saint-Malo et encore plus Morlaix »¹⁷³. La fin du siècle est marquée par des crises alimentaires sanitaires et de la production toilière. La multiplication des conflits dans la seconde moitié du XVIII^e siècle a un effet paradoxal. Elle perturbe les relations maritimes et complique l'activité commerciale. Mais le renforcement de la Marine à Brest développe la demande en fournitures navales et en approvisionnements, qui bénéficie aux négociants landernéens. Les guerres révolutionnaires à partir de 1793 et celle de l'Empire sont beaucoup plus pénalisantes, d'autant que la fin des armements à Brest prive le négoce landernéen de ce marché. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le choc d'intérêts contradictoires se conclut, par l'effondrement du commerce maritime breton, à la notable exception de Nantes. Landerneau n'échappe pas à ce sort commun, avec la fin de l'exportation maritime des toiles et des cuirs vers Bilbao puis Bordeaux.

¹⁶⁸ Société d'émulation de Brest, « De l'industrie linière dans le Finistère », *art. cit.*, p. 145.

¹⁶⁹ *Idem.*, p. 146.

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 147.

¹⁷² Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme...*, *op. cit.*, p. 34.

¹⁷³ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, *op. cit.*, p. 188.

CHAPITRE 6 : L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE EN LÉON ET À LANDERNEAU

L'évolution du trafic landernéen est souvent difficile à mesurer, par manque de sources. En comparaison avec celui d'autres ports du Léon et en particulier de son grand concurrent Morlaix, par rapport auxquels il revêt une réelle originalité, les données disponibles permettent d'affirmer qu'il n'est pas négligeable.

I) L'ÉVOLUTION CONTRASTÉE DES PORTS DU LÉON.

Le poids de la conjoncture pèse lourdement dans l'évolution des ports du Léon. Ceux de la côte nord sont les plus exposés à la croisière anglaise et connaissent des difficultés, qui conduisent à la disparition de l'activité commerciale pour certains d'entre eux. Mais les initiatives prises par les acteurs comptent beaucoup dans la vitalité des ports.

A) LES PROBLÈMES DE MORLAIX.

Si Morlaix reste longtemps un port important, et même le premier port de commerce de la pointe de Bretagne jusqu'au milieu du XIX^e siècle, son importance décroît inexorablement à partir de la fin du XVII^e siècle, surtout à cause de la politique guerrière de l'État.

1) La perte de marchés extérieurs.

L'évolution du produit des octrois, qui assurent l'essentiel des recettes municipales, reflète la vitalité économique des villes. Les recettes budgétaires de 16 petites et moyennes villes bretonnes augmentent de 36,15% entre les périodes 1730-1739 et 1764-1773¹. Elles ne progressent que de 23,98% à Morlaix, contre 69,66% à Landerneau. Le potentiel de Morlaix, qui est encore une grande ville, reste élevé, d'autant que l'assiette des octrois repose sur une base beaucoup plus large, qui outre l'alcool vendu au détail, comprend aussi les marchandises-clés du commerce breton : toiles, cuirs, fer, sel et charbon, ce qui est une chance : « *cette base très élargie assure des rentrées d'argent importantes à Morlaix* »². Ce n'est pas le cas pour Landerneau. Mais l'activité décline relativement : alors que dans la

¹ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, op. cit., annexes, p. 104.

² *Ibid.*, p. 317.

première période, la recette est près de sept fois supérieure à celle de Landerneau, 35 ans plus tard elle ne perçoit que cinq fois plus. Plus significatif, les dépenses d'équipement de la ville et du port, qui sont partout le « *signe d'un dynamisme local* »³, n'augmentent entre les deux périodes que de 4,31% à Morlaix, contre 34,54% à Landerneau, pour une moyenne bretonne de 13,38%.

Les décisions de la monarchie, qui aboutissent, à la fin du xvii^e siècle, à la fermeture du marché anglais aux toiles bretonnes, sont largement à l'origine des problèmes morlaisiens. Ne pouvant plus introduire leur drap en Bretagne, les marchands anglais cessent d'acheter des créés à Morlaix, comme ils en avaient pris l'habitude au cours des siècles précédents. L'intendant Béchameil de Nointel en perçoit les conséquences dans son mémoire de 1697 :

*« Il est bien à craindre que si l'on continue à interdire l'entrée des draperies étrangères dans le Royaume par d'autres ports que ceux de Calais et Saint-Valery, suivant l'arrêt du Conseil du 8 novembre 1687, les Anglais n'ayant plus la liberté d'en apporter à Morlaix, ils ne s'abstiennent aussi d'en enlever les toilles, ce qui ferait un tort considérable à la Province »*⁴.

En 1733, l'intendant des Gallois de la Tour confirme les difficultés morlaisiennes :

*« Il se faisait autrefois un commerce très considérable avec les Anglais qui venaient avec plus de 400 bâtiments tous les ans, chargés de laines, [...] et chargeaient des toiles et fils, laissant beaucoup d'or pour l'excédent. Le commerce est très diminué ; il ne vient plus que 30 à 40 bâtiments »*⁵.

Les négligences dans la fabrication des toiles en seraient responsables. Mais le mémoire ne relève pas de problèmes de fabrication en dehors de la subdélégation de Morlaix. Ainsi, à Lesneven ou Landivisiau, « *les ouvrages se fabriquent conformément aux règlements* »⁶.

L'intensité et la fréquence des guerres maritimes opposant les deux puissances, de la fin du xvii^e siècle au début du xix^e, contrarient fortement le commerce maritime morlaisien comme celui des autres ports de Bretagne-nord. Une autre circonstance pénalise Morlaix. Beaucoup de créés qui y sont vendues sont en effet acheminées vers Saint-Malo, ou prises sur place par des navires malouins, pour être expédiées à Cadix. Le déclin de Saint-Malo au xviii^e siècle fait donc subir à Morlaix un second rétrécissement de ses marchés. L'activité portuaire

³ *Ibid.*, p. 315.

⁴ Jean BERENGER, Jean MEYER, *La Bretagne à la fin du xvii^e siècle...*, op. cit., p. 143.

⁵ Henri SEE, *L'Industrie et le Commerce de la Bretagne...*, op. cit., p. 27.

⁶ *Ibid.*, p. 30.

s'en ressent. Le nombre de congés délivrés à Morlaix passe de 302 en moyenne par an, dans la période 1716-1730, à 214 entre 1766 et 1790, soit près de 30% de moins⁷.

« Le déclin de Morlaix n'est pas dû au hasard, il fut précipité par la crise de l'industrie toilière, par une suite de guerres maritimes au XVIII^e siècle [...] au lieu d'un sursaut espéré durant la guerre d'Indépendance, on constate à Morlaix une chute des activités du port : apathie des négociants-commissionnaires, trop grande dépendance par rapport à la conjoncture ? Chaque conflit du XVIII^e siècle est vécu comme une secousse qui pousse le port vers une décadence sans rémission »⁸.

La dépression morlaisienne du XVIII^e siècle est incontestable. Certaines affirmations paraissent toutefois exagérées. Ainsi, parce que son équipement portuaire serait réduit à un « port étroit de fond d'estuaire, dans une région désormais exclusivement rurale, Morlaix s'endort pour longtemps »⁹. C'est négliger l'importance de la production des créés et des cuirs et la place de Morlaix dans leur expédition vers le Portugal. De même, Morlaix présenterait, « en cette fin de XVIII^e siècle, l'image d'un port sur le déclin, seul débouché d'un évêché aux capacités restreintes à l'agriculture et à quelques productions manufacturières secondaires »¹⁰. Mais Morlaix n'est pas exclusivement trégoroise. Son activité provient très majoritairement du Léon, dont l'économie ne correspond pas au tableau dépeint.

2) Les causes structurelles.

a) Une situation géographique pénalisante.

Pour Henri Sée, la décadence du port de Morlaix au XVIII^e siècle tient à un ensemble d'autres facteurs. En s'appuyant sur la correspondance du négociant Guillotou de Kérever, de 1729 à 1739¹¹, il pointe les difficultés de la navigation dans l'estuaire jusqu'au port, que relève aussi Béchameil de Nointel et l'absence d'hinterland, qui fait que « pour l'importation des denrées étrangères, il n'y a guère de débouché ». Ouvert sur la Manche, sans flotte militaire de protection, le commerce maritime morlaisien est également exposé en temps de

⁷ Olivier LEVASSEUR, « Les aménagements portuaires du XVIII^e comme réponse aux évolutions économiques, les raisons de l'échec du Trégor », dans Anne-Lise PIETRY-LEVY, John BARZMAN et Éric BARRE (dir.), *Environnements portuaires – Port environments...*, op. cit., p. 122.

⁸ Jean-Christophe MORAUD, « Quelques aspects du commerce morlaisien à la veille de la Révolution 1781-1789 », *107^e Congrès National de Sociétés Savantes*, Brest, 1982, p. 252.

⁹ Georges MINOIS, *Nouvelle histoire de Bretagne*, Paris, Fayard, 1992, p. 518.

¹⁰ Karine AUDRAN, *Les négoce portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégies. Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes*, thèse de doctorat dactyl., UBS, 2007, p. 55.

¹¹ Henri SÉE, « Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle... », op. cit., p. 201.

guerre à la croisière anglaise, qui met facilement en place le blocus du port. Même pendant la guerre d'Indépendance américaine, où le trafic est beaucoup plus facile en raison de l'éloignement de la flotte anglaise, on assiste à « *un effondrement du commerce extérieur du port* » de Morlaix¹². La situation est évidemment catastrophique lors des guerres européennes.

b) Un commerce passif.

Pour beaucoup d'historiens, comme de contemporains, le négoce morlaisien pratique surtout un commerce passif. Ainsi, au second semestre de 1684, une quinzaine de navires accostent à Saint-Malo venant de Morlaix¹³. La moitié apporte des toiles, souvent avec d'autres marchandises. La plupart des navires sont malouins, un seul morlaisien. L'intendant Béchameil de Nointel relève cette pratique de commerce passif en 1697 : « *Si les habitants de Morlaix faisaient ce commerce de toilles par eux-mêmes, la ville en retirerait un plus grand avantage qu'elle ne fait, mais ils n'ont jamais été en usage d'avoir des vaisseaux à eux* »¹⁴. Dans les années 1730, le port de Morlaix « *semble [...] fréquenté surtout par des bateaux d'autres ports et notamment par ceux de Saint-Malo, qui y relâchent pour charger des toiles de Morlaix à destination de Cadix* »¹⁵. Pour Henri Sée, la situation s'améliore « *à la fin du siècle [...] le commerce semble s'être un peu relevé mais dans d'assez faibles proportions* ». L'argument semble venir d'un mémoire de 1759, s'élevant contre le projet de création d'un port franc à St-Malo et constituant un plaidoyer pro-domo en faveur de Morlaix :

« Depuis environ vingt ans, plus attentifs que leurs prédécesseurs, les négociants de Morlaix ont formé des sociétés, acheté et fait construire des navires propres à l'exportation de leurs toiles. Les Malouins ont bientôt été exclus de ce commerce et nous avons vu à Morlaix huit navires, du port de 200 à 300 tonneaux [...] Tous ces navires ont été pris ou perdus dans la précédente guerre ».

3) La « *décadence* » de Morlaix dans le commerce avec Bilbao.

L'un des signes des difficultés morlaisiennes se lit dans l'histoire des relations de la ville avec Bilbao, l'un des principaux ports d'entrée des créés du Léon en Espagne, jusque dans les premières décennies du XIX^e siècle. Après la guerre de Sept ans, la place de Morlaix décline à Bilbao, aussi bien en ce qui concerne la fréquentation des navires, que dans les relations

¹² Jean-Christophe MORAUD, « Quelques aspects du commerce morlaisien... », *op. cit.*, p. 242.

¹³ ADIV, 9 B 447, Amirauté de Saint-Malo, rapport des capitaines, 1^{er} juillet-31 décembre 1684.

¹⁴ Jean BERENGER, Jean MEYER, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 143.

¹⁵ Henri SEE, « Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle... », *op. cit.*, p. 171.

commerciales. C'est vrai dès 1763-1764, pour l'expédition de marchandises et, à partir de 1770, pour l'importation de fer¹⁶. « *Morlaix [...] que no se registra después de 1778 y que, en Bilbao, habia entrado en franca decadencia* »¹⁷.

L'armement morlaisien y décline aussi, l'essentiel du trafic étant assuré par les Landernéens. Le cas de la *Marie-Josèphe*, 30 tx, de l'armement Leyer, l'illustre bien. Dans une campagne de 22 mois, du 3 août 1768 au 10 juin 1770, elle quitte sept fois Morlaix, souvent avec des toiles destinées à Bilbao. Elle en rapporte du fer¹⁸. En 1773, 2 608 quintaux sont débarqués à Morlaix, dont plus des deux-tiers par trois navires landernéens : le *Zéphir*, la *Marie-Josèphe* et le *Coureur*. Sur quatre voyages, le *Zéphir* relie trois fois Morlaix à Bilbao, dont deux fois en parallèle avec Landerneau¹⁹. A son tour, en juillet 1773, la *Marie-Josèphe* prend à Bilbao 569 quintaux^{1/2} de fer pour Morlaix²⁰. En octobre, le *Coureur* charge dans ce port du papier, des toiles et des peaux tannées et vient également compléter son chargement à Landerneau²¹. Par la suite, de 1775 à 1793, Morlaix n'est en relation directe avec Bilbao que pendant 9 années sur 19. Les échanges, qui se distendent après 1770, se raréfient à la fin du siècle. On compte au mieux un seul navire par an et 6 voyages seulement ont lieu entre 1779 et 1793. Ces liaisons sont le plus souvent assurées, comme on l'a vu, par des Landernéens.

En revanche Morlaix semble bien présente sur des liaisons plus lointaines. Ainsi, dans la période 1785-1789, l'expédition de toiles à Cadix depuis Morlaix égalerait celle de Saint-Malo²². En 1789-1790, les deux ports « *continuent à envoyer une dizaine de cargaisons par an* »²³, essentiellement composées de *créés* et de *bretagnes*. L'identité des navires n'est pas signalée, mais il pourrait s'agir surtout de bâtiments malouins. Les expéditions morlaisiennes vers Cadix — où se rendent cinq navires en 1784, huit en 1785 et six en 1789 — « *auraient*

¹⁶ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, *op cit.*, Appendice I, Les droits d'averias, p. 661 à 768.

¹⁷ *Idem*, p. 368. « *Morlaix [...] qui ne s'enregistre plus depuis 1778 et qui, à Bilbao, est entré en franche décadence* ».

¹⁸ SHD, Brest, 2P7-147, voir Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz...*, *op. cit.*, tableau p. 100.

¹⁹ *Ibid.*, 2P7- 148, f° 33. Le 16 juin 1773, le *Zéphir* quitte Morlaix, avec 10 balles de papier, pour charger des toiles et des cuirs sur les bords de l'Elorn. Il rentre de Bilbao en août, avec du fer pour les deux ports. Il est à nouveau à Morlaix en septembre.

²⁰ AFB, Consulado, 0202/003, n° 149.

²¹ SHD, Brest, 2P7- 148, f° 13.

²² Olivier LE GOUIC, « Les approvisionnements du port de Cadix au XVIII^e siècle », dans Caroline LE MAO et Philippe MEYZIE (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 84.

²³ *Idem.*, p. 88.

pu représenter un quart des expéditions de toiles bretonnes vers l'Espagne »²⁴. Les cargaisons pour Lisbonne sont plus variées et contiennent également du cuir²⁵.

3) La place retrouvée de Morlaix au XIX^e siècle.

Pendant la Révolution et l'Empire, Morlaix perd sa position dans le négoce des toiles. Le trafic est capté par Landerneau, dont le maire affirme déjà en l'an XII : « Cette ville est l'un des principaux centres de ces fabriques, même la première »²⁶. Le président de la chambre des négociants de Brest explique ce recul en 1819, par la localisation géographique plus défavorable de Morlaix, son manque de relations avec l'étranger et une moindre mobilisation des capitaux qu'à Landerneau, dont le négoce bénéficie des capitaux brestois et de meilleurs taux d'escompte²⁷. Jean-François Brousmiche le confirme en 1831 :

« Avant 1789 [...] les expéditions de toiles du pays de Léon se faisaient presque entièrement par Morlaix ; Landerneau a, depuis, soustrait à Morlaix une partie de cette industrie [...]. Cependant, il sort encore de Morlaix chaque année une grande quantité de balles de toiles : cette branche de commerce peut, assure-t-on, être d'un produit annuel de 2 à 3 millions de francs »²⁸.

Ces chiffres semblent exagérés : la manufacture des *bretagnes*, bien plus importante que celle des *crées*, ne pèse plus que 4 millions de francs en 1821 et 1,5 million en 1835²⁹.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, Morlaix est le premier port d'exportation du Finistère³⁰. De 1840 à 1845, le trafic annuel est de 41 000 tonneaux, dont 50,58% en exportations³¹. Paradoxalement, les négociants landernéens, qui lui ont ravi le trafic de la toile, contribuent à son activité, en raison de difficultés avec les autorités douanières à Brest. Celles-ci imposent en effet des conditions restrictives à l'arrivée de navires, notamment pour l'importation de machines. Ainsi, malgré la longueur du transport par route jusqu'à Landerneau, les dirigeants de la Société Linière du Finistère préfèrent donc le port de Morlaix³².

²⁴ *Ibid.*, p. 93.

²⁵ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir...*, *op. cit.*, p. 332.

²⁶ AML°, 2 F, lettre du maire de Landerneau au préfet du Finistère, 28 floréal an XII (18 mai 1804).

²⁷ ADF, 1 Z 118, Lettre du président de la chambre des négociants de Brest au préfet du Finistère, 1819.

²⁸ Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère...*, *op. cit.*, p. 129.

²⁹ Roger TOINARD, « L'agonie de la manufacture et ses conséquences », dans Jean MARTIN et Yvon PELLERIN (dir.), *Du lin à la toile...*, *op. cit.*, p. 275.

³⁰ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, *op. cit.*, T 1, p. 413.

³¹ ADF, 6M979, Statistiques portuaires 1840-1845.

³² Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, *op. cit.*, p.73.

B) LE DÉCLIN RELATIF DES PORTS DE L'IROISE.

Dans la seconde partie du XVIII^e siècle, une conjonction de facteurs perturbe fortement le commerce maritime à la pointe de Bretagne. Les ports côtiers de l'Iroise sont les plus touchés. Mais de façon plus structurelle, ils souffrent aussi de conditions peu propices au négoce.

1) Des circonstances défavorables.

Au cours des conflits, une flotte anglaise, « *la flotte de Brest* », croise en permanence à l'entrée de la Manche. Cette présence, les approches du littoral, les prises de barques, parfois même dans les ports, créent un climat d'insécurité défavorable au commerce. Les ports de l'Iroise, Le Conquet, Aberildut, Argenton et les îles de Molène et Ouessant, sont pratiquement sans défense devant cette menace. A plusieurs points de vue, ce territoire ne bénéficie pas de conditions favorables au développement d'activités commerciales.

Le grand nombre de marins recrutés dans l'Iroise ne constitue pas nécessairement un avantage, car il est source de fragilité économique. Mobilisés par la Marine Royale une année sur quatre, et davantage en période de guerre, ils ne sont plus disponibles pour armer les navires du commerce ou de la pêche, qui restent au port. La succession des guerres et les pertes importantes subies dans les équipages, ralentissent l'activité : « *en temps de guerre, au moins dans les ports du Ponant, le commerce et la pêche s'effondraient* »³³. Au retour de la paix, les importantes pertes humaines subies compliquent le recrutement des équipages. En outre, les marins sont sujets à une mortalité précoce, comme l'affirme le recteur de Porspoder en 1774 : « *La navigation expose ceux de cette profession à mourir jeunes, tant pendant la guerre que pendant la paix, par les combats et les naufrages* »³⁴.

Faute d'un hinterland productif de marchandises spéculatives et incapables d'absorber beaucoup de produits importés — hors la contrebande vers les îles britanniques, difficile à mesurer — les ports de l'Iroise ne connaissent qu'un faible trafic commercial. En 1763, à Libourne, leurs navires ne rentrent jamais à leurs ports d'attache avec du vin. Ils destinent leurs cargaisons à Landerneau, Brest, ou à d'autres ports : Kernic (en Plouescat), Morlaix,

³³ Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique...*, op. cit., p. 210.

³⁴ Fañch ROUDAUT et al., « 1774 : les recteurs léonards ... », op. cit., t. CXVII, 1988, p. 163.

Dunkerque³⁵. Même si quelques marchands, tel Yves-Marie Corric d'Argenton, peuvent y prospérer, jamais une véritable organisation commerciale n'a pu se mettre en place.

C'est donc dans d'autres ports : Brest, Landerneau, Morlaix, Port-Launay, et au service de leurs négociants-armateurs que les marins trouvent à s'employer. Ils y forment souvent l'essentiel du personnel navigant et ils y passent au négoce à leur tour comme des Kerroz à Brest et Landerneau, un Bazil et un Puluhen à Port-Launay. Ils y arment parfois leurs navires, ainsi Vincent Bazil, de Porspoder, maître et armateur du *Neptune* de Morlaix, très présent sur la ligne Landerneau-Bilbao à la fin des années 1740³⁶. Quand ils arment des barques, dont ils sont souvent les maîtres, ils sont d'abord rouliers, au service de négociants des ports voisins, avec lesquels ils sont parfois associés dans les armements. Pour maîtriser l'écoulement de leurs vins, des négociants bordelais investissent aussi dans des barques de l'Iroise, mettant leurs capitaux au service de maîtres locaux, qui deviennent dépendants d'intérêts extérieurs. C'est le cas d'au moins sept barques d'Argenton et d'Aberildut au début des années 1740³⁷. Des négociants landernéens sont aussi présents dans les armements de l'Iroise. Ainsi, en 1777, Kerroz et Le Leyer sont engagés sur la *Marie-Gabrielle*, 40 tx, de l'Aberildut³⁸. La guerre de Sept ans semble constituer un tournant pour l'activité maritime des ports de l'Iroise. Mais le début de leur déclin est antérieur et repose sur l'archaïsme des pratiques, privilégiant l'activité de transport maritime, pour des chargeurs extérieurs, au négoce. Au moment où commence la concentration portuaire, ces petits ports de service n'ont plus guère d'avenir.

2) Le Conquet.

La spécialisation des navires conquétois dans le trafic du sel, pondéreux de valeur limitée, n'autorise pas l'accumulation de capitaux comme peuvent le faire les spéculations sur des marchandises plus nobles³⁹. L'armement du port du Conquet recense, en 1753, 36 barques d'une jauge moyenne supérieure à 45 tonneaux et au total 1 644 tonneaux, ce qui est appréciable. A la fin de la guerre de Sept Ans, en 1763, il n'en posséderait plus que 24⁴⁰.

³⁵ AMLib, Issues des navires, d'avril 1762 à mars 1764.

³⁶ AFB, Consulado, 0199/001.

³⁷ SHD Brest, 2P7-6.

³⁸ ADF, B 4387.

³⁹ Jean-Pierre CLOCHON, « Le Conquet, un port de cabotage au xviii^e siècle », *Le Chasse-Marée*, n° 2, 4^e trimestre 1981, p. 28.

⁴⁰ *Idem.*, p. 32-33 et 36.

« Les Conquétois se retrouvent [...] dans une situation périlleuse, conséquence d'une grave dépression économique et d'une forte crise de subsistances liée aux mauvaises récoltes des salines de la façade atlantique. Pour des raisons d'économie et d'aptitude à l'export de gros fret, les navires hollandais sont préférés aux barques bretonnes qui doivent dès 1763 opérer une reconversion sur le transport des vins, des bois... »⁴¹.

Le seigneur de Kersauzon dépeint en 1769, dans une requête aux États de Bretagne une situation encore plus dégradée : *« le commerce du Conquet étant absolument détruit »*. Chargé de la levée du Dixième d'industrie en 1742, il produit *« la liste de 52 maîtres de barques et de 51 bâtiments existans au Conquet qui faisaient le cabotage et jettoient beaucoup d'argent dans le pays. Il ne reste actuellement que 12 à 13 barques dont plusieurs mauvaises »*⁴². Il confirme le 6 mai suivant : *« les pauvres en grand nombre désertent pour mendier le pain que leurs travaux à la journée leur fournissent à peine ; les aisés vendent leurs ménages et quittent Le Conquet pour aller habiter Recouvrance et Landerneau. Le peu de gens riches faisant désormais un chétif négoce »*⁴³. L'objectif étant d'obtenir le secours des États pour l'aménagement de la chaussée du moulin et une réduction de la capitation, le tableau est sans doute noirci. Cependant, les notables du Conquet vont dans le même sens :

*« le commerce [est] entierement ruiné par la perte des bâtimens pris par les Anglais et naufragés corps et biens, ayant mis en mer sans avoir eu les facultés de les biens rétablir après 7 à 8 ans de guerre où ils étaient debout à terre dans les différents ports du royaume. Notre triste situation est qu'après avoir eu plus de 40 bâtimens dans nôtre port, il n'en reste plus que 12 et dont les principaux armateurs ne sont plus du pays comme cy devant. Les marins nous manquent aussi en ayant perdu nombre dans les prisons et combats de la dernière guerre »*⁴⁴.

Et, selon François Olier :

*« ce flux migratoire [...] ne fera que s'accroître vers la fin du siècle. La guerre d'Amérique et les armements qui en découleront ne feront qu'aggraver cette situation et draineront vers Brest le reliquat de la population des armateurs-maîtres de barques qui trouveront à s'employer au service du Roy [...]. Les guerres de la République mettront un point final à l'activité portuaire et commerciale du Conquet »*⁴⁵.

⁴¹ François OLIER, « L'armateur-négociant conquétois au XVIII^e siècle », *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 155, juillet-septembre 1992, p. 11.

⁴² ADIV, C 4849, « Requête et mémoire adressé à Nosseigneurs les commissaires de la commission du commerce et ouvrages publics séante aux États à St-Brieux le mois de février 1769 ».

⁴³ Ibid., lettre de M de Kersauzon, 6 mai 1769.

⁴⁴ Ibid., requête des notables du Conquet aux commissaires du bureau du commerce et ouvrages public de la Province de Bretagne, aux États de Bretagne à Saint-Brieuc.

⁴⁵ François OLIER, « L'armateur-négociant conquétois... », *op. cit.*, p. 15.

Pendant la Révolution, face à la pénurie d'officiers, dont beaucoup ont émigré, la République propose des brevets de lieutenant de vaisseau aux maîtres du commerce. Trente acceptent au Conquet. Aucun d'entre eux ne revient au commerce à la chute de l'Empire⁴⁶.

Cette vision paraît cependant un peu pessimiste. L'armement conquétois reste présent dans le ravitaillement de Brest et de Lanerneau dans la dernière décennie de l'Ancien Régime. Des barques de taille moyenne (22 à 43 tonneaux) participent notamment au trafic du vin⁴⁷. Mais le Conquet ne délivre à la fin du siècle qu'un nombre réduit de congés — 28 seulement en 1789, contre 57 pour Lanerneau⁴⁸ — ce qui traduit une activité portuaire réduite. À l'issue de la période révolutionnaire, Le Conquet retrouve momentanément une activité, en relançant des trafics traditionnels comme le sel, mais surtout en devenant un port de relâche important pour les caboteurs ravitaillant l'arsenal, notamment en charbon gallois. Il bénéficie de conditions géographiques favorables, liées aux problèmes de navigation dans le goulet de Brest, dues aux forts courants de marée. Mais l'impact économique est très limité et il est très concurrencé par Camaret :

« Le grand port de relâche sous la Monarchie de Juillet n'est pas Brest. C'est Le Conquet dans une certaine mesure. C'est surtout Camaret qui reçoit annuellement 2 à 3 000 navires »⁴⁹.

3) L'Aberildut

L'Aberildut, situé à l'entrée de la rivière du même nom et relevant jusqu'au début du XIX^e siècle de la paroisse de Porspoder, est un port prospère au début du XVIII^e siècle :

« la paroisse de l'Aberildut⁵⁰ y est en effet la plus imposée, à égalité avec Lanerneau, payant le double de la contribution du Conquet, de Roscoff ou de Saint-Renan »⁵¹.

Le nombre de navires décline régulièrement. De 98 rôles d'équipage présentés en 1725, on passe en moyenne à 55, à la fin des années 1730, puis 40 environ en 1751-1755. La guerre de Sept ans se traduit par un effondrement et le regain après 1763 ne survit pas à la guerre d'Indépendance américaine⁵². Les navires d'Aberildut ne sont pas plus nombreux (12) que

⁴⁶ Jean-Pierre CLOCHON, « Le Conquet... », *op. cit.*, p. 38.

⁴⁷ AMB, HH 25.

⁴⁸ AN, Amirauté de France, sous-série G5.

⁴⁹ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie sous la Monarchie de Juillet*, Paris, PUF, 1968, T. I, p. 281.

⁵⁰ C'est-à-dire Porspoder, Aberildut n'ayant jamais été une paroisse sous l'Ancien Régime.

⁵¹ Bernard CADORET, *Ar Vag III, Voiles au travail...*, *op. cit.*, p. 277. Cette affirmation étonne.

⁵² ADF, *Inventaire sommaire de l'Amirauté de Léon... Fonds détruit*, *op. cit.*, B 4749 et 4750.

ceux du Conquet à desservir Landerneau entre 1781 et 1792, mais ils sont de taille supérieure, allant de 34 à 62 tonneaux et jaugeant au total 581 tonneaux, contre 428 à ceux du Conquet⁵³.

4) Argenton et les îles.

Argenton est dans une situation plus difficile. Le nombre de passeports délivrés passe de 130 en 1725-27, à une vingtaine entre 1771 et 1776. Le trafic est pratiquement à l'arrêt pendant la guerre d'Indépendance américaine, avec seulement 18 passeports délivrés en cinq ans. Il ne se relève pas au cours des années suivantes, où il n'atteint pas 11 par an⁵⁴. Les rôles présentés au bureau des classes connaissent également une baisse constante. Au nombre de 58 en 1725, ils baissent jusqu'à 25 avant la guerre de Sept ans, puis à quelques unités à la fin du conflit. La paix voit une légère amélioration, mais l'activité d'Argenton ne repart pas. Seuls cinq navires livrent du vin et un du charbon, à Landerneau entre 1781 et 1791. Deux d'entre eux jaugeant 75 tonneaux et un autre 62⁵⁵. Ceux des îles de Molène et Ouessant, régulièrement cités dans les rôles avant 1757, cessent de l'être après la fin de la guerre de Sept ans.

Sous le Consulat et en particulier pendant la Paix d'Amiens, des navires de l'Iroise fréquentent Libourne où ils arrivent toujours sur lest, pour charger du vin. Ce sont en frimaire an XI (décembre 1802), la *Marie* du Conquet et la *Concorde* d'Argenton, des sloops de 50 tx⁵⁶, ainsi que les *Trois Frères*, un navire de 58 tx de l'Aberildut, en germinal (avril 1803) et la *Marie* du Conquet, en frimaire an XII (décembre 1803)⁵⁷. Si la majorité des capitaines et des marins sont de l'Iroise, tous les navires étant désormais immatriculés à Brest, siège du quartier maritime, il devient difficile de discerner la part des ports côtiers. Les guerres de la Révolution et de l'Empire sont fatales à Argenton et sans doute aussi à l'Aberildut.

Le contexte guerrier, l'absence d'hinterland, condamnent progressivement l'Iroise à ne plus abriter que des ports de services au bénéfice de plus gros, mieux protégés et à l'économie plus dynamiques. Ce mouvement s'amplifie après la guerre de Sept ans.

⁵³ AMB, HH 25.

⁵⁴ ADF, *Inventaire sommaire de l'Amirauté de Léon... Fonds détruit, op. cit.*, B 4749 et 4750.

⁵⁵ AMB, HH 25.

⁵⁶ AMLib, 2173, *inscription des déclarations des capitaines arrivant dans la rade Libourne avec du lest*, 9 nivôse an V au 9 ventôse an XI (29 décembre 1796 au 28 février 1803), n° 175 et 177.

⁵⁷ Ibid., *Registre pour l'inscription des déclarations des capitaines arrivant dans la rade Libourne avec du lest*, 14 ventôse an XI au 3 floréal an XII (3 mars 1803 au 23 avril 1804), n° 72.

C) L'ESSOR DE BREST

Pendant longtemps, à cause de l'encombrement des quais et de la Penfeld, Brest fait surtout appel aux ports de service environnants pour assurer ses approvisionnements. Cette situation change progressivement et les Brestoïses développent leur activité négociante.

1) Le parti tiré des guerres

Le président de la chambre des négociants l'assure en 1819 :

« La ville de Brest avant la révolution n'avait jamais connu d'autre commerce que le commerce de consommation, mais le nombre de commerçants s'étant accru [...] pendant 25 années de guerre, l'industrie, depuis la paix, pour utiliser des capitaux, s'est reportées sur les productions locales »⁵⁸.

Le décollage du négoce brestoïse est en fait plus précoce. Il est lié, dès la guerre de Sept ans, à la montée des conflits : « *Le seul port qui se développe, c'est Brest [...] au rythme alterné des conflits internationaux et des répit* »⁵⁹. La guerre d'Indépendance américaine voit émerger un réel trafic commercial, très lié aux besoins militaires. Brest joue en effet un rôle essentiel dans le ravitaillement du corps expéditionnaire. Ainsi, le 24 janvier 1782, le *Dragon*, 40 tx, qui vient de Landerneau sur lest, appareille pour l'Amérique avec des vivres⁶⁰. De nombreuses barques de 35 à 80 tx et des navires plus importants, entre 150 à 500 tx, et parmi eux beaucoup d'étrangers, sont armés dans le port par des négociants-armateurs de première importance, qui profitent de l'explosion du trafic. Le premier d'entre eux est Jean-François Riou de Kerhallet, fils d'un marchand de vin de Châteauneuf du Faou, dont la fortune est assurée par le transport sur ses navires des troupes françaises au secours des *Insurgents*. Il fait construire à Kervallon, au fond de l'estuaire, un véritable port privé, avec des cales, des quais et un chantier naval, ce qui finit par indisposer la Marine, désireuse de se réserver l'usage exclusif de la Penfeld. Dans la période révolutionnaire il arme une douzaine de navires, de 35 à 600 tx, dont plusieurs corsaires⁶¹. Les événements militaires pèsent fortement sur l'activité commerciale du port de Brest : 81 rôles d'équipage de navires du commerce sont présentés en

⁵⁸ ADF, 1 Z 118, lettre du président de la chambre des négociants au préfet du Finistère, 1^{er} juin 1819.

⁵⁹ Fañch ROUDAUT et al., « 1774 : les recteurs léonards ... », *op. cit.*, p. 220.

⁶⁰ Maurice BERNARD, *La municipalité de Brest de 1750 à 1790*, Paris, 1915, p. 48-49.

⁶¹ Nolwenn MASSARO, *L'armement des navires à Brest...*, *op. cit.*, p. 49.

moyenne au bureau des classes entre 1794 et 1800. Ce chiffre bondit à 134 en moyenne en 1801-1803, pendant la paix d'Amiens, et s'effondre à 19 en 1803-1804⁶².

Grâce à cette activité intense, le nombre de négociants et de marchands, qui sont avant tout importateurs de vin, croît régulièrement. Il passe de 15 en 1720, à 85 en 1789, soit de 10% à 16% du total des marchands⁶³. Les Bersolle, Bourasseau, Guilhem, Kerroz, Le Guen, Le Hir de Keriou, les Michel, Nouvel, Rohan, Torrec de Bassemaison..., plus nombreux et plus riches que les Landernéens, les concurrencent dans les fournitures à la Marine.

2) Le contrôle du trafic de vin

Fig. 6-I. Trafic du vin à Libourne. Navires entrés sur lest

	1763/1765		1773/1775		1784/1786	
	Moy. année	%	Moy. année	%	Moy. année	%
Landerneau	8	39,35	8	22,02	14	25,30
Brest	3,66	18,00	5	13,76	16	28,92
Le Conquet	1,33	6,54	2,66	7,32	7,33	13,25
Aberildut	3	14,76	14	38,54	13	23,50
Argenton	4,33	21,30	6,66	18,33	5	9,04
TOTAL	20,33	100	36,33	100	55,33	100

Source : AMLib, Registres pour l'inscription des déclarations des capitaines.

Après la guerre d'Indépendance américaine, les négociants brestois captent une part importante d'un trafic du vin en forte augmentation, qui, avec les deux-tiers des entrées de navires et le quart du tonnage des importations, constitue la première marchandise transitant dans le port. On passe à Brest de 959 tonneaux de vin de Bordeaux par an entre 1764 et 1774, à 2 410 tonneaux de 1784 à 1789, soit une multiplication par deux et demi⁶⁴. Les navires brestois, rares à Libourne dans les années 1760, sont les plus nombreux vingt ans plus tard (Figure 6-I). En 1787, on en compte 27 qui entrent dans le port de la Dordogne sur lest⁶⁵.

Fidèle à sa vocation militaire exclusive, la ville n'exporte rien. A la fin de l'Ancien Régime, plus de 60% des navires quittent Brest sur lest. A peine plus de 7% partent chargés

⁶² *Idem.*, p. 16.

⁶³ André LEVY, « Les Brestois et leurs activités », dans Yves LE GALLO (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976, p. 110.

⁶⁴ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine... op. cit.*, p. 59.

⁶⁵ AMLib, Entrée des navires sur lest.

(Figure 6-II). Ces rares exportations sont en outre en partie constituées d’approvisionnements pour d’autres ports militaires. Cela reste largement vrai au XIX^e siècle, où Brest ne connaît pas la croissance de la plupart des ports de commerce. Les autorités de la Marine en sont pleinement conscientes, en évoquant en 1825 « *un port marchand d’une aussi faible importance que celui de Brest* »⁶⁶. En 1846, Brest totalise 47,33% des importations maritimes du Finistère, mais seulement 10,9% des exportations⁶⁷, derrière Morlaix et Landerneau.

Fig. 6-II. Navires au départ de Brest (1786-1787)

BREST	Nombre total	Sur lest	Futs vides	Marchandises
1786	352	198	135	19
%	100%	56,25%	38,35%	5,4%
1787	331	217	83	31
%	100%	65,56%	25,08%	9,36%
TOTAL	683	415	218	50
%	100%	60,76%	31,92%	7,32%

Source AN, *Amirauté de France sous-série G5*.

II) L’ORIGINALITÉ DE LANDERNEAU

Le manque de sources rend difficile l’estimation précise du trafic portuaire landernéen. Le contenu des cargaisons vers Bilbao est bien connu. Des ports, comme Nantes, Bordeaux ou Libourne, fournissent également des indications, mais aucun ne dispose d’enregistrements aussi suivis. Landerneau demeure sur toute la période un port d’import-export.

A) LA GÉOGRAPHIE DU COMMERCE MARITIME LANDERNÉEN.

Parce que le port exporte les fabrications bretonnes, il se projette au dehors de la province, dans de nombreuses destinations. Cependant, le trafic reste concentré dans quelques directions : le Bordelais, Bayonne et Bilbao, où sont ses débouchés et où il trouve des marchandises pour le retour. La guerre de Sept ans marque toutefois un véritable tournant, tant en ce qui concerne les destinations que les trafics.

⁶⁶ SHD, Brest, Conseil d’administration de la marine, 3 A 26, f° 76 v°, 10 novembre 1825.

⁶⁷ Marie-Thérèse CLOÛTRE, « Première préfecture maritime et Marseille de l’Océan (1848-1870) », dans Marie-Thérèse CLOÛTRE, *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 165.

1) Les données générales

L'approche du trafic marchand landernéen est possible grâce aux escales des navires du port. Le dépouillement complet des rôles d'équipages des quartiers voisins affinerait l'étude. Il resterait à connaître les apports des navires extérieurs, ce qui a été possible pour Bilbao.

a) Un trafic concentré

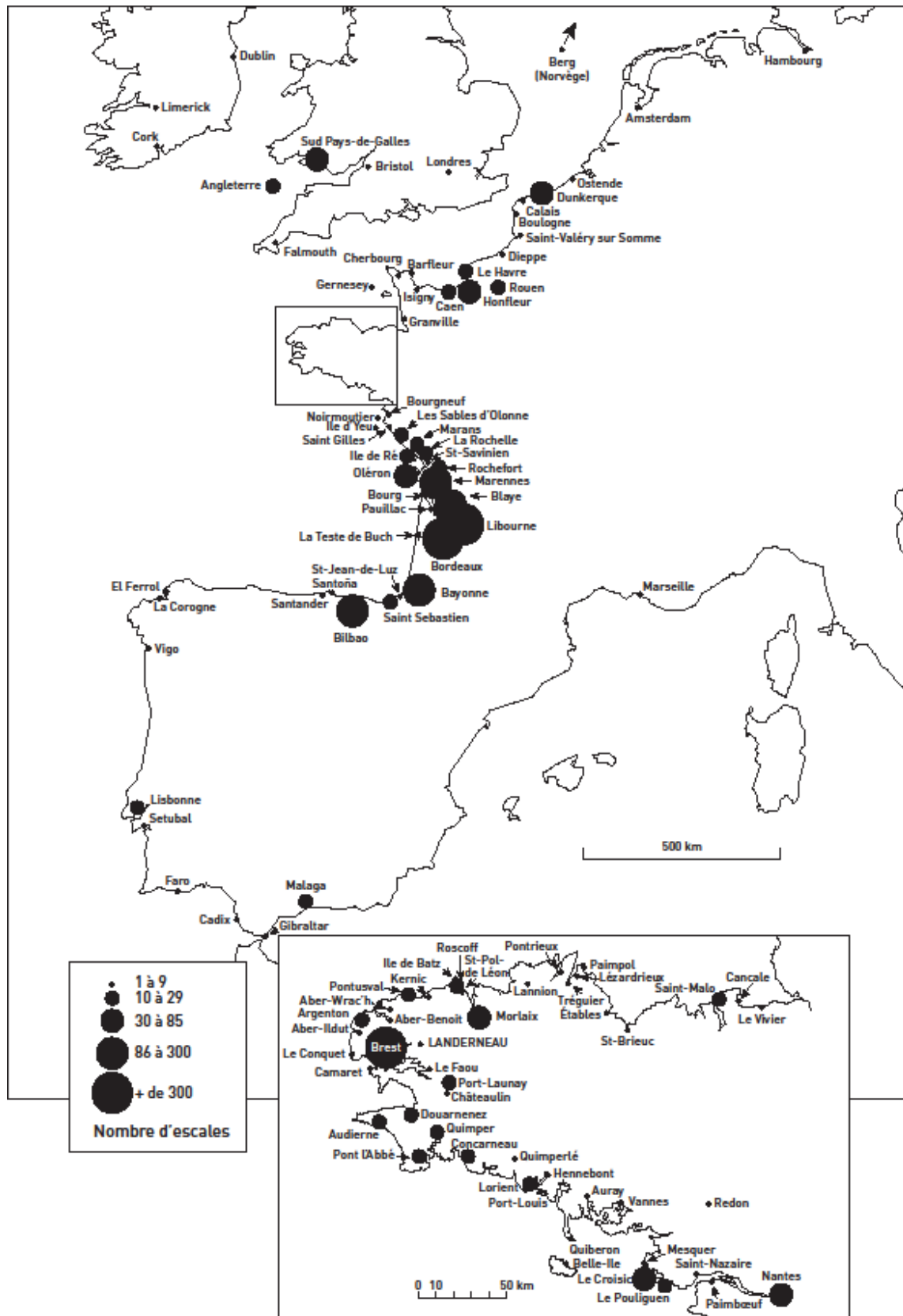
Hors périodes de guerres, où la navigation est très difficile, une quarantaine d'années, de 1739 à 1793, sont exploitables. Les Landernéens fréquentent plus d'une centaine de ports d'Europe occidentale et y effectuent plus de 3 000 escales commerciales⁶⁸ (Figure 6-III). Le trafic est très concentré. Hors Landerneau, seules 14 destinations dépassent 1% des escales et quatre en totalisent plus de la moitié (56,78%). Outre Brest (près de 18%) vers où converge une part importante des marchandises transportées au retour, il s'agit naturellement des ports fournissant le vin, premier produit d'importation du négoce landernéen, où font escale chaque année au XVIII^e siècle, de sept à onze navires landernéens : Bordeaux (14,79%), Libourne (12,06%) et Blaye (8,84%). Quelques ports, qui reçoivent entre 134 et 187 escales, soit de 3 à 4,5 escales par an en moyenne, Bilbao (4,36%), Bayonne (4,49%), Marennes (6,08%), participent à des trafics non négligeables sur des volumes plus réduits : le fer, les résineux, le sel.

Quelques autres ports sont plus secondaires, (une à deux escales par an en moyenne): Argenton, Morlaix, Nantes, Le Croisic, Oléron, Honfleur. Les Landernéens sont assidus dans les ports du sel : Marennes d'abord, Le Croisic, Les Sables-d'Olonne, les îles de Ré et Oléron ... Leur dispersion minimise l'importance du trafic d'un produit essentiel dans beaucoup de domaines. Ils y réalisent au total 364 escales (11,83%), pour ravitailler Bordeaux ou Bayonne, les ports de Bretagne-nord et ceux du littoral français de la Manche : Caen, Honfleur, Rouen, Saint-Valéry-sur-Somme, Dunkerque, pour la grande pêche, ou « pour la gabelle »⁶⁹.

⁶⁸ Cette statistique a été établie à partir des rôles d'équipages des navires landernéens au XVIII^e siècle, SHD, Brest, 2P7-140 à 161. Des registres ou des folios manquant, le nombre réel d'escales est plus élevé. La taille de l'échantillon paraît cependant suffisante pour l'analyse. Je n'ai retenu que les escales commerciales, où ont été échangées de marchandises, à l'exclusion de relâches dues au mauvais temps ou à la menace anglaise. On recense 3 076 escales, dans 106 ports différents, Landerneau non-compris, ses navires étant par priorité affecté au ravitaillement du négoce local. Un sondage montre en effet la part dominante des escales landernéennes dans le trafic : 24,39% en 1765, 38,04% en 1784. Cela aurait abouti, en effet, à écraser la part des premiers ports suivants (Brest et Bordeaux) qui n'en recevraient alors qu'entre 11 et 13%, et encore plus celle des plus petits. Voir ANNEXE VIII.

⁶⁹ SHD, Brest, 2P7-148, f° 190, 8 avril, 17 juin, 6 août 1775, 2 P 7-158, f° 117, 8 juin 1789.

Fig. 6-III. Les escales commerciales des navires landernéens 1739-1793



Conception Jean-Pierre Thomin, Infographie : Yves Guyomard-UBO

Dans cette catégorie figurent aussi les ports du sud du Pays de Galles, où l'approvisionnement en charbon, n'est possible que pendant les périodes de paix. Il se fait par des navires bretons, malgré l'affirmation de Fernand Braudel pour qui, malgré le traité de commerce dit d'Eden en 1786, « *les Anglais rudent [...]. Ils font tant et si bien que le charbon anglais n'arrive jamais en France sur des navires français* »⁷⁰. Swansea et Burry sont les principaux ports de chargement de charbon de terre sur les navires landernéens, mais beaucoup de rôles mentionnent simplement « *l'Angleterre* » comme destination. Il est probable que, lorsque le dernier port de relâche est Argenton, d'où viennent beaucoup de maîtres de barque landernéens, les navires vont au Pays de Galles. Ils pèsent ensemble 2,08% des escales, mais leur part monte à 3,30% si l'on ne considère que les deux dernières périodes.

En revanche, plus de la moitié des ports, 57 sur 106, ne reçoivent pas plus de quatre escales, moins d'un navire landernéen tous les dix ans et même une ou deux escales seulement sur toute la période pour 41 d'entre eux. Ils sont dispersés sur toute la façade maritime, de Stockholm, Berg (Norvège), Hambourg, Amsterdam, Londres, à Cork, Dublin, Lisbonne, Cadix, Malaga, ou Marseille. C'est aussi le cas de beaucoup de ports bretons et de ports français de la Manche. Ce sont des dessertes marginales qui ne traduisent pas de vraies relations commerciales. Le tableau serait peut-être nuancé par l'origine et la destination des navires extérieurs au port de l'Elorn qui le ravitaillent, mais on ne les connaît que de 1781 à 1790. Le trafic landernéen repose sur l'exportation des productions à forte valeur ajoutée de l'hinterland et l'importation de fournitures, en large partie pour répondre aux besoins de la Marine Royale à Brest et pour approvisionner le négoce landernéen, qui conserve une aire de rayonnement propre. Cela confirme la position de Landerneau comme port pratiquant un commerce actif.

b) Un trafic en évolution

L'évolution du trafic n'est pas linéaire entre 1739 et 1793. Pour la commodité de l'analyse, il a été découpé en quatre périodes (1739-49, 1751-63, 1764-77, 1778-89). La deuxième connaît une déprime qui s'explique par la guerre de Sept ans. Les trois autres pèsent chacune plus de 800 escales et sont donc comparables. Il s'agit toutefois du nombre de navires. Sachant que le tonnage moyen passe d'environ 35 tonneaux dans la première période

⁷⁰ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, op. cit., T III, p. 326.

à plus de 50 dans la dernière⁷¹, on assiste en fait à une augmentation des capacités de transport, et donc théoriquement des quantités de marchandises échangées, de l'ordre de 43%.

c) Un cabotage largement extérieur à la Bretagne

Parmi les principaux autres ports bretons : Saint-Malo, Lorient-Port-Louis, Nantes et Morlaix, seul celui-ci dépasse 2% des escales (2,24%). Il faut ajouter l'ensemble Le Croisic-Le Pouliguen, ports du sel breton, qui atteignent ensemble 2,57%. La fréquentation des ports bretons, hors Brest, par les navires landernéens est très dispersée. Elle pèse cependant au total plus de 15% des escales. En outre, le système en vigueur en Bretagne, permettant l'attribution d'un congé annuel « aux côtes de Bretagne » aux maîtres au cabotage, bien qu'il concerne surtout de petites embarcations, fausse la statistique, puisque ces barques n'ont pas de rôles et ne peuvent être prises en compte. Le commerce maritime de Landerneau est très largement un commerce d'import-export essentiellement mené avec le Sud.

2) Les principales destinations

a) Une destination majeure : les ports du Bordelais

Les Landernéens, comme les autres Bretons, qui enlèvent près du quart de la production bordelaise⁷², font des ports du vin de Bordeaux leur principale destination.

1°) Un négoce soutenu

Au début du XVIII^e siècle, 25 navires apportent à Landerneau 1 276 tx de vins des ports de Guyenne⁷³. Selon Nicole Mainet-Delair, sur 19 ans (1763-76 et 1784-89), plus de 792 tx de vin sont embarqués en moyenne par an pour Landerneau, dans le seul port de Libourne, (Figure 6-IV)⁷⁴. Mes propres relevés pour la seule année 1763, donnent des résultats sensiblement supérieurs : 872 tx au lieu de 649, soit 34% de plus⁷⁵. Cette année-là, 21 navires quittent Libourne pour Landerneau : 11 landernéens (444 tx) et 10 extérieurs (432 tx). En

⁷¹ Voir chapitre 7.

⁷² Paul BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise...*, op. cit., p. 384.

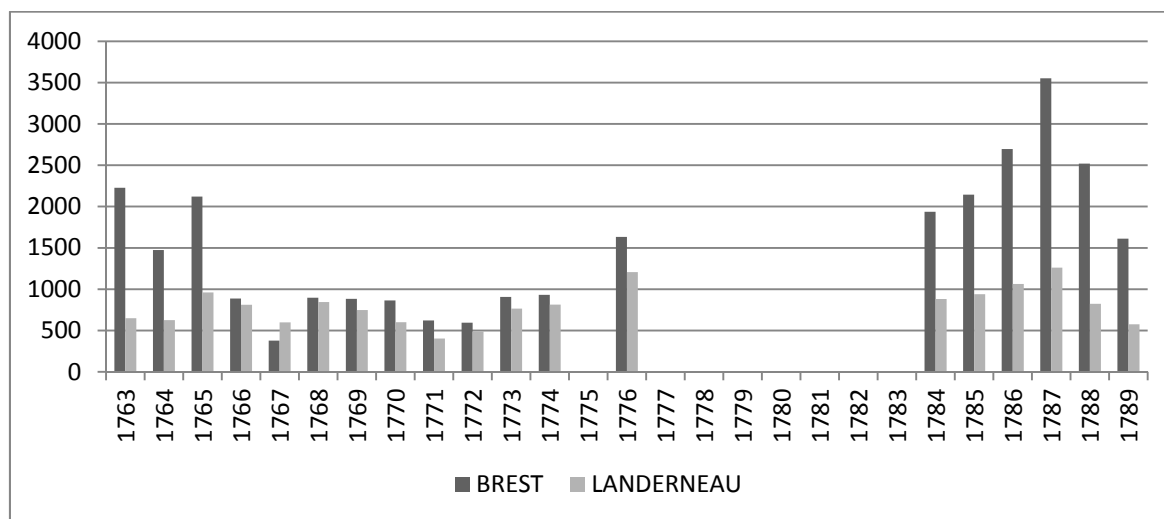
⁷³ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 108 et 163.

⁷⁴ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...* op. cit., p. 59.

⁷⁵ AMLib, *Issues des navires d'avril 1762 à mars 1764*. Le classement des archives municipales de Libourne n'étant pas achevé, je n'ai pu avoir accès aux données consultées par Nicole Mainet-Delair.

outre, quatre Landernéens ont livré 180 tx à Brest, Saint-Malo et Dunkerque. L'année suivante, 19 landernéens emportent 857 tx de Libourne, dont 493tx pour leur port. Mais on ne connaît pas les quantités qui y ont été débarquées par des navires extérieurs. Sept navires landernéens desservent d'autres ports, Brest (4 fois), Dunkerque (2 fois), Morlaix.

Fig. 6-IV. Embarquement de vin pour Brest et Landerneau à Libourne, 1763-1789



D'après les données de Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine... op. cit.*, p. 59.

Les importations de vin de Libourne par Landerneau représentent plus de la moitié de celles de Brest, dix fois plus peuplée. Elles sont presque égales de 1766 à 1776. Une part importante est donc réexpédiée, les négociants landernéens étant présents sur un assez large marché. C'est pourquoi il ne paraît pas possible d'admettre que « *l'incapacité du marché landernéen à absorber l'ensemble du vin de Bordeaux et la forte demande de flottes par Brest et Morlaix, gros importateurs, permet d'offrir une flotte de service pour ces deux ports* »⁷⁶. C'est au contraire parce qu'il connaît les capacités de son marché que le négoce accroit ses achats et adapte en conséquence ses moyens de transport. Les négociants-armateurs, gèrent leurs navires dans l'intérêt de leur négoce. Le livre de comptes de Nicolas-Jacques Cosson, négociant et marchand de vin landernéen, montre d'ailleurs qu'il pratique une réelle gestion de stock, habité qu'il est d'une véritable hantise de se trouver à court de marchandise⁷⁷.

⁷⁶ Hiroyasu KIMIZUKA, *Bordeaux et la Bretagne au xviii^e siècle...*, op. cit., p. 137.

⁷⁷ ADF, 16 B 573, livres de compte (1763-1766) de Nicolas-Jacques Cosson, négociant à Landerneau.

Le trafic du vin est en nette expansion à la fin du XVIII^e siècle. Ainsi, Brest reçoit de Libourne, dans les six années qui suivent la guerre d'Indépendance américaine, la même quantité qu'au cours de treize années qui la précèdent : 2 410 tx par an contre 1 109, soit une augmentation de 117%. C'est une confirmation de l'euphorie qui touche le commerce maritime, à l'issue du conflit. Le trafic vers Landerneau augmente aussi mais dans une proportion moindre. Il passe, en moyenne annuelle, de 732 à 924 tx, soit une hausse de 26%. Cela illustre la montée en puissance du négoce brestois à partir des années 1780, en lien direct avec le conflit. Cette évolution est confirmée par les entrées de navires sur lest à Libourne. Landerneau domine numériquement le trafic en 1763-1765, avec près de 40% des entrées. Le nombre de navires de Landerneau, un temps dépassé par l'Aberildut, progresse nettement jusqu'à la Révolution, mais leur part respective se réduit, dans un trafic en forte croissance, passant au total de 20 à 55 navires. Landerneau ne représente plus que 25%, au lieu de 40%, des bâtiments du bas-Léon accostant à Libourne en 1784-86. L'armement brestois est désormais le plus présent, avec près de 29% (voir Figure 6-I, plus haut).

2°) Une desserte maîtrisée par l'armement landernéen.

Le trafic du vin de Bordeaux vers la Bretagne est dominé par les ports de service de l'évêché de Vannes⁷⁸ et ceux de la côte de l'Iroise. Parmi la cinquantaine de ports d'armement bretons, rares sont ceux qui importent aussi beaucoup de vin. C'est le cas de Landerneau, qui offre la particularité de peser à la fois comme port d'armement et comme port de destination. C'est même, en 1699-1700, le grand port de destination qui envoie le plus de navires à Bordeaux⁷⁹ (Figure 6-V). C'est le signe que les marchands-armateurs locaux maîtrisent le marché du vin. Cette situation se maintient tout au long du siècle. Ainsi en 1787, l'autonomie du port de Landerneau se confirme. Le trafic de vin de Bordeaux « *est assuré par les caboteurs de Landerneau. Il ne dépend d'aucun port voisin pour assurer ses activités maritimes* »⁸⁰. Mais il est sans doute exagéré de le classer au rang des grands ports de commandement⁸¹.

⁷⁸ Les plus importants sont : Quiberon avec 98 navires, Pénerf 83, l'Île d'Ars 63. Argenton et l'Aberildut envoient respectivement 44 et 37 navires. Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 540-541.

⁷⁹ *Idem.*

⁸⁰ Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 274.

⁸¹ *Idem.*, carte p. 275.

Fig. 6-V. L'armement pour Bordeaux dans les ports de destination (1699-1700)

	Quantités de vin importées (en tonneaux)	Navires armés pour Bordeaux
Redon	3 032	0
Brest	2 658	18
Saint-Malo	2 418	12
Morlaix	1 882	3
Landerneau	1 276	25
Nantes	1 049	6

Source : C. HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 126 et 541.

Si les navires landernéens vont charger du vin dans le Bordelais, ils y apportent, depuis longtemps, des toiles et des cuirs. En 1684, sur 18 barques – dont 17 landernéennes – qui vont de Landerneau à Bordeaux, 6 en sont chargées⁸². C'est encore le cas, pour le *Coureur*, 40 tx, qui, le 15 octobre 1787, quitte Landerneau avec ces marchandises « pour la foire d'octobre ». On le retrouve en février 1788, « pour la foire de mars prochain »⁸³. Ce commerce des toiles bretonnes vers Bordeaux serait « une percée assez tardive, [...] qui ne semble guère s'amorcer avant le milieu du XVII^e siècle, mais qui s'amplifie au XVIII^e siècle, avec la demande croissante du marché antillais pour les toiles, tant grossières que de luxe »⁸⁴. Mais, beaucoup des navires quittant Landerneau pour Bordeaux se contentent de futailles vides ou même de lest. Certains chargent du sel Marennes, comme de trois des huit bâtiments qui vont en Guyenne en 1746⁸⁵. Les Amirautés enregistrant le dernier port d'escale comme lieu de provenance, cette statistique ne préjuge pas de relâches, sur la route du retour vers Bordeaux, de bâtiments d'autres ports, ayant préalablement livré du vin à Landerneau.

b) La péninsule ibérique

1°) Des relations anciennes et durables avec Bilbao

Des Landernéens sont à Bilbao dès le XIV^e siècle⁸⁶. Ils sont rares dans la première moitié du XVIII^e siècle. De 1725 à 1727, seule une barque d'une vingtaine de tonneaux, la *Marie-*

⁸² ADG, 6 B 222.

⁸³ SHD, Brest, 2 P 7-157, f° 114.

⁸⁴ André LESPAGNOL, « Bordeaux et la Bretagne : une relation particulière », dans Sylvia MARZAGALLI, Hubert BONIN, (dir.), *Négoces, ports et océans, xv^e-xx^e siècles, Mélanges offerts à Paul Butel*, op. cit., p. 155.

⁸⁵ SHD, Brest, 2P7-141.

⁸⁶ Gérard LE BOUEDEC (dir.), *L'Amirauté en Bretagne...*, op. cit., p. 77.

Michèle, fait escale à Saint-Sébastien en novembre 1725 et à Bilbao en juin 1727. Trois navires de Landerneau fréquentent le Nervion entre 1731 et 1741, ainsi que neuf d'Aberildut et deux d'Argenton. On ignore aussi bien leurs ports de retour que leurs cargaisons, qui ne figurent pas non plus sur les rôles d'équipages⁸⁷. Les relations entre Bilbao et Landerneau au XVIII^e siècle revêtent une grande importance. C'est un des premiers débouchés pour les toiles et les cuirs et Bilbao est situé au cœur d'un circuit de commerce maritime englobant les ports de départ pour l'Amérique du sud, l'Angleterre, les villes de la Hanse, Terre-Neuve. La ville « *admirablement située sur la côte nord de l'Espagne, servait de débouché, non seulement à la seigneurie de Biscaye [...] mais encore à l'important royaume de Castille [...] et au royaume de Navarre, c'est-à-dire à plus du tiers de l'Espagne* »⁸⁸. A partir des années 1750, les Landernéens exploitent pleinement ce potentiel.

2°) Les autres ports d'Espagne et du Portugal

Dans la première moitié du XVIII^e siècle, le Portugal reçoit des toiles de Landerneau. De 1739 à 1744, des navires au tonnage supérieur à la moyenne, fréquentent régulièrement ses ports (Lisbonne, Setubal) et ceux de l'ouest et du sud de l'Espagne (Vigo, Cadix, Gibraltar, Malaga). Le *Robert*, 50 tx, armement David, est à Lisbonne puis Setubal, en juillet 1739⁸⁹. Il va deux fois à Lisbonne en 1742⁹⁰. Le *Louis-Joseph*, 90 tx, armement Leyer, armé de 10 canons, avec 15 hommes d'équipage, se rend à Cadix en novembre 1739. Il dépose un passager à Lisbonne, revient à Cadix, qu'il quitte en mars 1740, pour Malaga et fait route pour Amsterdam en avril⁹¹. Il est à nouveau à Cadix en novembre et Malaga en décembre. On ignore le contenu des cargaisons qui, à cette époque, ne figure pas sur les rôles⁹².

Des pièces de l'inventaire après-décès du négociant du Pontho, gendre de Bonaventure Duthoya, montrent qu'il a fourni des marchandises, en 1740-43, à trois négociants français à Lisbonne⁹³. Cela confirme la liaison commerciale avec le Portugal. La guerre de Succession d'Autriche (1744-48) interrompt ce trafic, qui ne reprend pas à la paix. L'influence anglaise au Portugal, favorise les toiles de Silésie, de moindre qualité, mais moins chères. En 1759, les

⁸⁷ SHD, Brest, 2 P7-1 à 7 et 2 P7-140 à 143.

⁸⁸ Paul JEULIN, « Une page de l'histoire du commerce nantais... » *op. cit.*, p. 292.

⁸⁹ SHD, Brest, 2P7-140, f° 4.

⁹⁰ *Ibid.*, 11 avril et 7 septembre 1742.

⁹¹ *Ibid.*, f° 30.

⁹² *Ibid.*, f°4, 30 et ss.

⁹³ ADF 16 B 636, inventaire du 24 juillet 1743.

Landernéens, qui s'opposent au projet de port franc à Saint-Malo, confirment : « *nos dites toilles perdront tous leurs débouchés, comme elles ont totalement perdu celui du Portugal* »⁹⁴. De fait, très peu de Landernéens accostent dans un port portugais après 1750. L'horizon se restreint au Golfe de Gascogne et à la côte sud de la Manche, avec des incursions, en temps de paix, dans les îles britanniques. L'accès au marché international par Cadix se fait par voie indirecte. Le morlaisien Guillotou de Kerever l'affirme en 1736 : « *Landerneau voiture ordinairement ses ballots à Morlaix, aux frais du capitaine ou du navire* »⁹⁵.

Après 1762, quelques navires dépassent la destination traditionnelle de Bilbao. En 1763, la *Prospérité*, 55 tx, de l'armement Fauvel, commandée par Michel Kerroz, se rend à Lisbonne, chargée de « *papel negro, baquettas, becerillos y mas, que constar de su conosimiento* »⁹⁶. C'est un long voyage : il part de Bretagne le 11 février pour Lisbonne qu'il ne quitte que le 27 juin, pour Dunkerque, avec du sel. Il est à Landerneau le 22 août⁹⁷. Le *Saint-Guillaume*, 55 tx, de l'armement Duclos, arrive de Port-Louis à Marseille, « *avec diverses marchandises* », en décembre 1767. Il est à La Corogne en escale forcée en janvier 1768, puis en mars à Malaga, avant de retourner à Marseille en mai⁹⁸. On ignore le contenu des cargaisons transportées, mais cette mention concerne souvent un chargement de cuirs et de toiles. La *Prospérité*, acquise par Barthélémy Kerroz en 1765, transporte en octobre 1769, de l'orge de Pont-L'Abbé à Lisbonne⁹⁹.

c) *Les autres trafics*

1°) Les ports du sel

Les ports du sel que fréquentent les Landernéens sont dispersés sur le littoral du golfe de Gascogne, en deux ensembles : les ports bretons du Croisic-Le Pouliguen et les ports du Poitou -Saintonge : Les Sables d'Olonne, La Rochelle, l'île de Ré, Marennes, Oléron..., où l'on embarque aussi du vin. Les rôles d'équipage ne mentionnent de façon précise et régulière la nature des cargaisons qu'à partir de 1750. Il est donc impossible d'assurer, malgré la forte probabilité, que les navires qui, de 1725 à 1750, quittent par exemple Marennes pour Honfleur

⁹⁴ ADIV, C 1586, lettre à Monseigneur Le Bret, intendant de la province de Bretagne, 10 avril 1759.

⁹⁵ Henri SEE, « Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle... », *op. cit.*, p. 172.

⁹⁶ « *Papier noir, peaux de vachette, de veau et plus, comme figurant sur son connaissance* »

⁹⁷ SHD, Brest, 2P7-145, f° 44.

⁹⁸ *Ibid.*, 2P7-147, f° 114.

⁹⁹ *Ibid.*, f° 125.

ou Caen ne transportent que du sel. Mais on observe que la plupart des Landernéens faisant le trafic du sel desservent les ports morutiers de la Manche, de Saint-Malo à Dunkerque. Dans les années 1740, l'activité est caractérisée par une saisonnalité précise. La plupart des navires fréquentent les ports du sel de la façade atlantique de mars-avril à septembre, avant que ne commence la grande saison du vin. Cette saisonnalité s'accorde avec celle de la pêche à la morue, dont les premiers départs ont lieu en mars-avril¹⁰⁰, mais aussi avec le trafic du vin, où « la majorité des départs s'étaient après les vendanges, sur quelques mois d'octobre à mars »¹⁰¹. Les navires qui arrivent de Bretagne sur lest ou avec des fûts vides, font régulièrement escale à Marennes pour charger du sel destiné aux ports bordelais.

Le trafic du sel est dynamique sous la Révolution. Est-ce le signe de temps difficiles où, faute de mieux, les négociants se livrent-ils à tous les négoce possibles ? Étienne Radiguet commande du sel, en l'an IV, à un négociant de Vannes¹⁰². En l'an XI, il reçoit, sur le *Prosper*, une cargaison du Croisic, partagée avec son collègue Julien Creuzel¹⁰³. Le sel représente, en valeur, la majorité des marchandises de Barthélémy Kerroz à son décès en 1805. A Landerneau, 10 muids, soit 24m³, sont vendus 2 342 F¹⁰⁴. Associé avec le négociant Taylor, il possède un stock de 321 muids, soit 770 m³, au Croisic, vendus 25 680 livres, à la liquidation de sa succession. Un autre dépôt de 26 m³ existe à Morlaix, dont la vente produit 2 081,64 F¹⁰⁵.

2°) Bayonne

Le port de l'Adour reçoit des cuirs et des toiles et participe aussi au trafic vers les colonies. Les navires y chargent surtout des fournitures navales : bois et produits résineux, qui intéressent en premier lieu la Marine Royale. Ainsi les périodes comprenant les guerres de Sept ans et d'Indépendance américaine voient une augmentation de sa fréquentation par les Landernéens. C'est particulièrement le cas de la dernière période, où 50 navires y accostent (6,2% des escales) entre 1778 et 1789, contre 31 (3,5%) de 1764 à 1777.

¹⁰⁰ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 240.

¹⁰¹ Jacques BOTIN, André LESPAGNOL, Gilbert BUTI, « La mer comme facteur des échanges » dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, op. cit., p. 186.

¹⁰² ADF, 50 J 1, f° 168, 24 nivôse an IV (9 janvier 1796).

¹⁰³ Ibid., 50 J 4, 19 floréal an XI (9 mai 1803).

¹⁰⁴ Ibid., 4 E 91/32.

¹⁰⁵ Ibid., 112 J 12.

B) LE TOURNANT DE LA GUERRE DE SEPT ANS

La guerre de Sept ans, qui voit l'émergence du négoce brestois, constitue un tournant tant pour les destinations que pour les marchandises. Cette période est aussi celle de l'établissement du monopole landernéen à Bilbao.

1) Les mutations dans les destinations

a) Un moindre intérêt pour Bordeaux.

Beaucoup de maîtres au départ de Landerneau donnent Bordeaux comme destination. Les apostilles portées sur les rôles de bord, dont l'exactitude est totale, puisqu'elles sont faites dans les ports d'escale, montrent que Bordeaux, première destination avant 1750, est devancée par Libourne, qui supplante aussi Blaye et devient après 1763 le premier port fréquenté par les Landernéens, alors qu'il n'était que le cinquième entre 1739 et 1750. Blaye accueille aussi de nombreuses escales. En début 1787, la *Marie-Françoise* 60 tx, de l'armement Kerroz, quitte Lorient pour Bordeaux. Elle va en fait à Blaye charger du vin pour Cherbourg et Isigny¹⁰⁶. L'*Aimable Jeanne*, 35 tx, de l'armement Bazin, rentrant d'Isigny fait relâche à l'Aberildut et annonce aussi Bordeaux comme destination. Or elle prend sa cargaison à Libourne, pour Morlaix. Le maître y annonce son départ pour Bordeaux, mais il se rend en fait à l'île de Ré, où il charge du sel pour Caen¹⁰⁷. En juin 1787, il quitte Brest pour Bordeaux. Il prend à St-Gilles du froment qu'il décharge à Bordeaux et va à Libourne, pour Brest et Morlaix et à son voyage suivant pour Landerneau¹⁰⁸. Beaucoup de barques qui font escale à Bordeaux y débarquent soit des toiles et des cuirs, des futailles vides ou du sel pris en route, mais c'est dans les autres ports de Guyenne qu'ils chargent le vin. C'est le cas du *Coureur*, qui décharge à Bordeaux, en juin 1787 et charge du vin à Libourne¹⁰⁹. Il est donc nécessaire de prendre avec précaution les annonces des maîtres à leur départ, qui sont souvent des intentions non suivies d'effet. J'ai identifié 42 chargements de vin d'Aquitaine par des Landernéens, en 1783-1784. Près de la moitié des embarquements sont faits à Libourne (18

¹⁰⁶ SHD, Brest, 2P7-156, f° 103.

¹⁰⁷ Ibid., f° 105.

¹⁰⁸ Ibid., 2 P7-156^{bis},

¹⁰⁹ Ibid., 2 P 7-156, f° 181.

½). En y ajoutant Blaye (12 ½), on est proche des 3/4. Seuls 8 navires, soit moins de 20% seulement, quittent Bordeaux avec du vin¹¹⁰.

Selon le navigo-corpus pour 1787¹¹¹, 41 navires quittent Landerneau pour Bordeaux et 13 seulement y reviennent chargés de vin. Les congés de Landerneau¹¹² montrent que 35 d'entre eux appartiennent à la flottille locale. Seuls 8 emportent des marchandises et 8 autres des futailles. Les 6 navires extérieurs vont sur lest, ainsi que 19 landernéens. En croisant ces données avec les rôles d'équipages, on ne retrouve que 16 des 35 voyages pour le Bordelais, car des rôles d'équipages manquent¹¹³. Il se confirme tout d'abord que la destination réelle est souvent différente des déclarations : 4 seulement vont effectivement à Bordeaux, dont trois avec des marchandises (toiles et cuirs surtout), 8 vont à Libourne et un à Blaye. Deux autres prennent des destinations différentes : Bayonne et Bilbao. La destination du dernier est inconnue. Sur ces 16 bâtiments de Landerneau, la moitié rentre directement à leur port d'attache, 4 vont à Brest, dont deux avec des cargaisons partagées pour Landerneau, et 3 autres à Port-Launay, Morlaix et Dunkerque. Les navires entrent le plus souvent à Libourne sur lest. Cependant, quelques-uns trouvent des chargements sur la route. Deux Landernéens apportent du sel d'Oléron en 1751¹¹⁴. En 1752, le *Saint-Vincent-François* vient de Marennes avec du suif¹¹⁵. En 1754, l'*Espérance* y transporte des futailles vides¹¹⁶. En février 1764, deux navires chargent également du sel à La Perrotine (île d'Oléron). L'*Espérance* vient du Conquet avec du son et la *Prospérité* de Marrans avec du blé¹¹⁷.

L'encombrement de Bordeaux et les difficultés d'accostage peuvent expliquer le choix des ports secondaires de l'estuaire par les navires landernéens, plus petits que ceux du Nord. Libourne, au confluent de l'Isle et de la Dordogne, est assez facile d'accès grâce à un fort courant de marée. L'aménagement de quais droits et de cales rend commodes les opérations de chargement. La ville est bien placée, au cœur d'une zone de production de crus réputés : Fronsac, Pomerol, Lalande-Pomerol, Saint-Emilion, Lussac, Castillon, Puisseguin. Sur la rive gauche, sont produits les graves et les entre-deux-mers. Tous ces vins trouvent à s'écouler en

¹¹⁰ SHD, Brest, 2P7-152 à 155, mais des données sont incomplètes ou manquantes pour ces années.

¹¹¹ Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine...*, op. cit., p. 155.

¹¹² AN, Ss-série G5, année 1787.

¹¹³ SHD, Brest, 2 P 7-156 et 157.

¹¹⁴ Ibid., 2P7-143, f° 174 et 1990.

¹¹⁵ Ibid., f° 216.

¹¹⁶ Ibid., f° 297.

¹¹⁷ AMLib, Issues des navires d'avril 1762 à mars 1764.

Bretagne. Les maîtres de barque retrouvent à Libourne certains négociants bordelais. Le prix est une autre raison. A Brest aussi, Libourne et Blaye ont la préférence, « au détriment du vin de Bordeaux, du fait des variations de prix d'une année sur l'autre »¹¹⁸. En 1764-1776, « *le vin de Blaye coûte en moyenne 292 livres par tonneau, soit 20% de moins que le vin de Bordeaux* »¹¹⁹. Le prix de vente au détail étant réglementé, les négociants ont tout intérêt à se fournir en vins moins chers, mais plus ordinaires, produits dans le haut pays et qui descendent la Dordogne. En effet, « *les vins consommés par le marché breton étaient, en majorité, des vins de qualité très moyenne, provenant surtout de la région de Blaye et du Libournais* »¹²⁰.

b) *Les autres évolutions*

Les escales des Landernéens à Brest déclinent, passant de près de 25% jusqu'en 1763, à seulement 10% dans la dernière période. C'est la conséquence de la montée en puissance de l'armement brestois, après la fin de la guerre de Sept ans. A la même époque l'approvisionnement en charbon britannique devient significatif. Il concerne alors près de trois navires par an (3,34% des escales entre 1763 et 1793), alors qu'il était très épisodique avant le conflit. La hausse du trafic avec Bilbao est un peu antérieure et se produit dès le début des années 1750. L'augmentation des apports de fer peut s'expliquer par le manque de bois courbes, qui oblige à l'emploi de pièces en fer. L'industrialisation de l'arsenal de Brest, avec la mise en service en 1768 des forges de la Villeneuve, rachetées par la Marine en 1772¹²¹, est sans doute responsable de l'augmentation des apports de ce métal. Enfin, Bayonne connaît une croissance sensible des relations dans la dernière période. Au total, cette évolution décrit le tableau d'un trafic en augmentation de volume à partir du milieu du siècle qui s'explique peut-être par le fait qu'avec Choiseul, à l'issue de la guerre de Sept ans, « *le tissu économique local est à nouveau intéressé au rythme de vie de l'arsenal* ».¹²²

¹¹⁸ Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 157.

¹¹⁹ *Idem.*, p. 163.

¹²⁰ Paul BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Université de Paris I, Lille, service de publication des thèses, 1973, p. 384.

¹²¹ Philippe JARNOUX et al., « Le port et sa ville au XVIII^e siècle », dans Marie-Thérèse . (dir), *Histoire de Brest...* *op. cit.*, p. 93.

¹²² David PLOUVIEZ, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces. L'approvisionnement des ports-arsenaux français au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 117/3, 2010, p. 64.

2) Le passage des toiles aux cuirs

On dispose de peu de chiffres en ce qui concerne le marché des toiles de lin à Landerneau. Jean Tanguy a donné ceux des arrivées de créés à Morlaix et Landerneau, au XVIII^e siècle et montré leur recul tout au long du siècle. Le produit de la taxation d'un sol par demi-pièce, perçu par la communauté de cette dernière ville, indique que de février à décembre 1737, 10 438 pièces de 49 aunes y ont été marquées¹²³. C'est le début de l'installation du nouveau bureau et toutes les toiles n'y ont peut-être pas transité, car, en 1743, 10 027 pièces de 100 aunes¹²⁴ sont présentées au contrôle, c'est-à-dire une longueur près de deux fois supérieure. C'est le sommet atteint au XVIII^e siècle. Puis les apports se réduisent régulièrement, pour tomber à 2 356 pièces de 100 aunes en 1788¹²⁵, signe d'un vrai déclin.

Fig. 6-VI. Cargaison du Zéphir, décembre 1786.

	Cuir (livres-pesant)	Toiles (aunes)	Papier (rames)
Barthélémy Kerroz	12 103	7 348 3/4	144
Olivier-Louis Le Leyer	2 777	3 088 3/4	96
Joseph Mazurié	2 530	3 323	
Pierre-Marie Legris-Duval	2 698		
Jean Robert et Ignacio Oléa	11 676	2 006	
TOTAL	31 274	15 766 1/2	240

Source : ADF, 4 E 91 15.

L'envoi des *créés* à Bilbao décroît après 1750. En 1755, elles sont encore présentes dans 118 fardeaux de textiles sur 229, dans trois cargaisons du *Coureur*¹²⁶. En 1777 elles ne constituent plus qu'une part minime des quatre cargaisons du *Zéphir* : rien au premier voyage en janvier, 2 fardeaux en mars, (1,22% du chargement en valeur); au total, seulement 4 fardeaux de *créés*, ainsi que 7 autres en assortiment avec des olonnes. Le *Coureur*, en juillet, en transporte davantage : environ 10% de la valeur de sa cargaison. L'analyse de quatre cargaisons de 1785, donne les mêmes résultats. Les *créés* ne sont présentes de façon

¹²³ ADIV, C 840, comptes pour 1736-1737, 5 octobre 1738.

¹²⁴ Une pièce de 100 aunes mesure environ 122 mètres.

¹²⁵ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 129. Cette statistique est établie notamment d'après les rapports des bureaux de marque des toiles, transmis à l'intendant de Bretagne et conservés aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, ADIV, C 1547 à 1557.

¹²⁶ Voir ANNEXE IX. L'étude porte sur 3 à 4 cargaisons par an, soit environ 100 tx, pour 1755, 1777, et 1785.

significative que sur un seul navire et sont absentes d'un autre. Elles sont remplacées par de grosses quantités de cuirs tannés. Le transport jusqu'aux quais de Landerneau se fait facilement en descendant la vallée de l'Elorn, depuis le centre de production de Lampaul-Guimiliau et de Landivisiau. Landerneau, compte peu de tanneurs avant le milieu du siècle. Ils sont 2 en 1740, mais 17 en 1775 et 22 en 1786¹²⁷. En décembre 1786, le *Zéphir*, 25 tx, fait naufrage, « à la côte de Lorient »¹²⁸. Le navire, qui va à Bilbao, appartient à Barthélemy Kerroz, le principal chargeur, auquel s'ajoutent d'autres landernéens. Il a surtout chargé des cuirs de veau, de vache et de génisse, pesant 31 274 livres, ainsi que de 240 rames de papier commun et des toiles de diverses origines pour 15 766³/₄ aunes : toiles à carreau, toiles de Plougastel, vitrés, olonnes, toiles à voiles, toiles d'emballage, mais simplement quelques pièces de *créés*. (Figure 6-VI).

Le commerce des cuirs est réputé se pratiquer « avec l'Espagne et le Portugal »¹²⁹. Ce marché semble faire l'objet d'un partage entre Morlaix, qui se réserve le Portugal, et Landerneau dont la destination privilégiée est Bilbao, où elle établit « un quasi-monopole dans ce négoce assez considérable »¹³⁰. Rares sont les cargaisons qui en sont dépourvues. Pour Dominique Derrien, « Landerneau est spécialisée dans les exportations de cuirs de bovins et de « cuirs forts »¹³¹, pour semelles. Or, dès 1733, l'intendant des Gallois de la Tour évoque un commerce maritime de peaux de veau à Landerneau¹³². Les navires pour Bilbao, dans la seconde moitié du siècle, emportent toutes sortes de peaux, dont des cuirs souples. Les balles de cuirs de veau appelés *becerrillos* sont très fréquentes¹³³. En 1790, Barthélemy Kerroz déclare deux cents sept peaux de génisse et vingt-huit douzaines de peaux de veaux, pesant respectivement 1 347 et 445 livres, achetés à François Le Duff tanneur à Pencran, qu'il a fait charger sur le *Zéphir* en partance pour Bilbao¹³⁴. Faut-il en déduire que ces marchandises de qualité supérieure échapperaient aux déclarations à la sortie ? Cela paraît surprenant car elles sont enregistrées à l'arrivée dans le port basque et l'on sait que le négoce du cuir est très surveillé.

¹²⁷ ADLA, B 3617, rôle de capitation Landerneau 1740 ; AML°, CC, rôles de capitation, 1744/1747-1750/1753-1754

¹²⁸ ADF, 4 E 91/15.

¹²⁹ Ibid., 6 M 1029, état statistique pour 1808.

¹³⁰ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., p. 311. L'auteur ajoute que « la route maritime reliant la Bretagne à Bilbao est ancienne », p. 248.

¹³¹ Ibid., p. 247.

¹³² Alain J. LEMAITRE, *La misère dans l'abondance...*, op. cit., p. 214.

¹³³ AFB, registres d'averias.

¹³⁴ ADF, 10 L 229, 10 juin 1790.

Dans un mémoire de janvier 1778, les négociants et échevins Mazurié, Louis Le Leyer, Duthoya et Barthélémy Kerroz, estiment le trafic landerneéen, en « *année commune* », à plus de 10 000 traques de dix cuirs, dont 6 896 sont exportés et 3 150 sont vendues à Brest et dans les environs¹³⁵. Ce négoce considérable porte sur plus de 100 000 cuirs. Selon les états de commerce et de navigation¹³⁶, 74 cargaisons contenant du cuir arrivent de Bretagne à Bilbao entre 1764 et 1774, soit 22,4% du trafic français à Bilbao, « *mais leur valeur (4 771 200 livres) représente 55,8% de l'ensemble des produits importés de France* »¹³⁷. Une de ces cargaisons provient de Nantes, 55 de Landerneau, 12 de Morlaix et 6 de Brest, venant en fait de Landerneau, qui réalise donc plus de 4/5^e du trafic¹³⁸.

Fig. 6-VII. Envoi sur le Zéphir par Etienne Radiguet, pluviôse an XI.

TOILES	Balles	détail	valeur	total	%
Crées St-Pol	5	1262 aunes 1/2	2 273		
Toiles à carreaux	7	3575 au.	4 292		
Olonnes		3 pièces + 183 au.	869		
Toiles à voiles	2	869 au.	336		
Sous-total				7 770	15,52%
CUIRS					
Peaux de vaches		36 croûtes	684		
Peaux de veaux	9	270 dz (3 240 peaux)	6 494		
Peaux de génisses	46	2300 peaux	31 974		
Peaux de vaches	3	150 peaux	3 144		
Sous-total				42 296	84,48%
FRAIS			652		
COMMISSION			1 032		
ASSURANCES			144		
Sous-total				1 828	
TOTAL	72			51 894	

Source ADF, 50 J 92, 12 pluviôse an XI (1^{er} février 1803).

Les rôles indiquent la venue à Bilbao en 1783-84 de 9 navires de Landerneau et d'un de Morlaix. Les registres d'*averias* notent en fait 11 navires de Landerneau avec des cuirs et aucun de Morlaix. C'est dire l'importance dans ce trafic de Landerneau dont le monopole est total pour ces deux années.

¹³⁵ ADIV, C 628, mémoire du 20 janvier 1778.

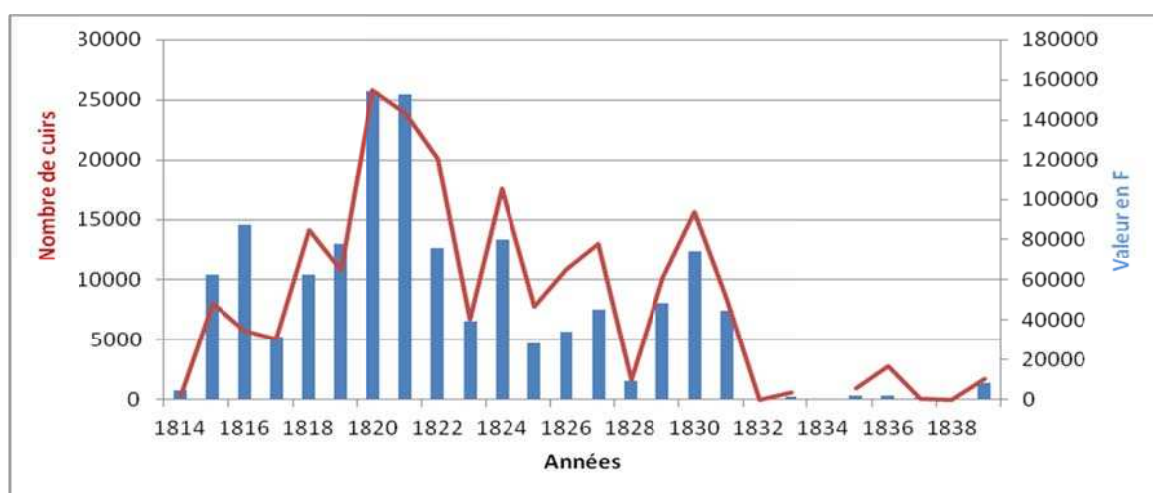
¹³⁶ AN, Fonds des Affaires étrangères, AE B^{III} 349, cité par Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., p. 338.

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ AFB, registres d'*averias*. Le croisement des registres d'*averias* à Bilbao et des rôles d'équipage confirme que ces 6 navires proviennent de Landerneau.

Etienne Radiguet s'engage dans ce trafic en l'an x (1802-1803)¹³⁹. Avec Joseph Goury, il profite de la Paix d'Amiens pour acheter des cuirs : 11 591 pièces, valant 86 906F, en treize mois¹⁴⁰. En l'an xi, il note des envois à cinq marchands de Bilbao, sur le *Zéphir*. Antonio de Ollavaria commande l'emplette la plus importante, à plus de 92% de cuirs pour 33 743 l. Antonio de Bengoechea reçoit pour 9 955 l. de marchandises, dont la moitié de cuirs, et Patrick Doran et Manuel de Zumetxu y Goiry uniquement des cuirs, pour 4 767 et 1 443 l. Ibarondo y Menteria se fait expédier des *crées* et des peaux pour 1 983 l. Radiguet charge pour près de 52 000 l. de marchandises à lui seul, dont 84,48% cuirs en valeur nette. Les cinq balles de *crées* ne comptent que pour 4,54%¹⁴¹ (Figure 6-VII). Ses marchandises acquittent à Bilbao 1 644 réaux d'*averias*, sur les 3 115 de la cargaison, soit près de 53%. C'est dire l'importance que prend le cuir dans le négoce maritime landernéen. Le navire emporte l'emplette de 13 autres négociants basques¹⁴². Par extrapolation, au vu des déclarations au *Consulado*, le coût de la cargaison atteint près de 95 000 livres.

Fig. 6-VIII. Exportations de cuirs par la Société Radiguet-Goury (1814-1839).



Source : d'après Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, *op. cit.*, Annexe 94, vol. III, p. 269-271.

Après l'interruption due à la guerre, le trafic du cuir avec l'Espagne est actif jusqu'à la révolution libérale car, selon la Marine, « les tanneries du pays font des envois considérables dans la Péninsule »¹⁴³. Il s'étend par la suite, notamment vers l'Italie, à partir de 1820. Les

¹³⁹ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, *op. cit.*, p. 240.

¹⁴⁰ *Ibid.*, Annexes, vol. III, pp. 261-262. Les achats s'échelonnent de fructidor an x à Vendémiaire an xii.

¹⁴¹ ADF, 50 J 92, 12 pluviôse an xi (1er février 1803).

¹⁴² AFB, Consulado, 211/001, 12 février 1803. Radiguet-Goury ne sont pas les seuls chargeurs sur le *Zéphir*.

¹⁴³ SHD, Brest, Conseil d'administration de la marine, 23 septembre 1824, f° 137 v°.

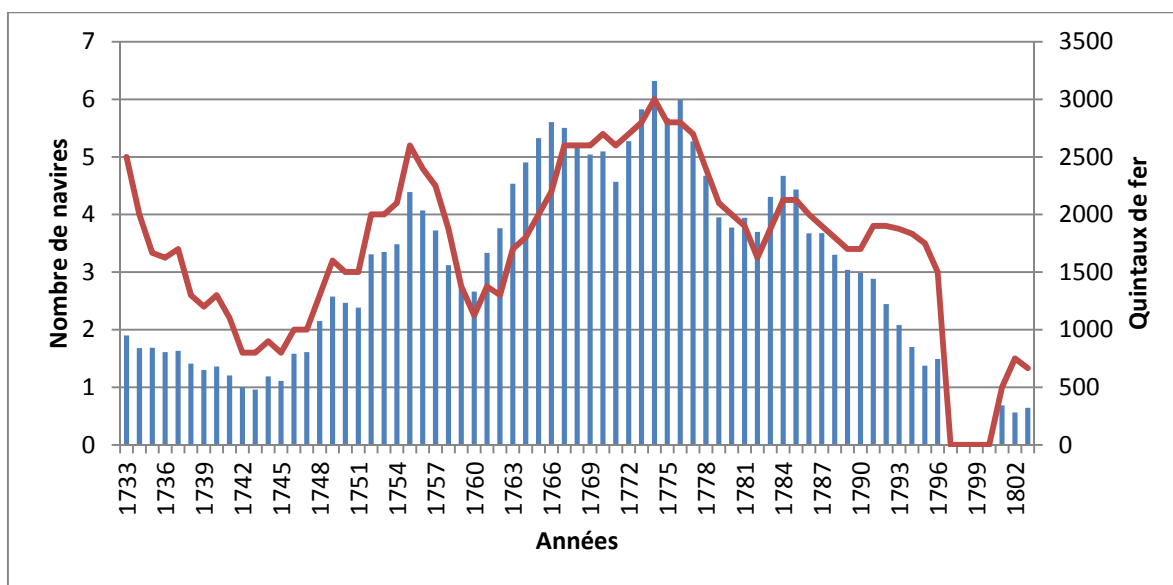
Radiguet, associés à Joseph Goury exportent des cuirs tannés, vers Bordeaux et la Méditerranée (Marseille, Gênes, Livourne, Naples), en transitant par le canal du Midi¹⁴⁴. Le commerce de ces négociants porte, entre 1814 et 1839, sur 211 857 cuirs, soit près de 8 500 pièces par an, correspondant à une valeur d'achat de 1 127 948F. Le plus fort de ce trafic se concentre sur les années 1818-1831, ou pendant 14 ans sur 25 (il n'y a pas de chiffres pour 1834), ont été vendus plus de 88% des cuirs. Les deux destinations principales sont Naples, de 1818 à 1823, avec 36 693 cuirs, puis Livourne, de 1821 à 1831, avec 40 406 cuirs. Il devient marginal sur l'ensemble de ces destinations après 1831 (Figure 6-VIII).

3) Le monopole landerneéen à Bilbao dans le dernier tiers du XVIII^e siècle.

De Bilbao les navires rapportent à Landerneau du fer, fourniture essentielle à l'arsenal de Brest. L'établissement progressif d'un monopole au profit de la cité de l'Élorn se traduit, jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine, par la progression des quantités importées.

a) La croissance au second XVIII^e siècle

Fig. 6-IX. Importations de fer de Bilbao (1733-1803), moyenne mobile sur 5 ans¹⁴⁵.



Source : Archives Forales de Biscaye, Consulado, Registros des averias.

¹⁴⁴ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*, op. cit., Annexe 94, vol. III, p. 268 à 271.

¹⁴⁵ Ces quantités sont fournies en quintaux machos de 140 livres.

C'est surtout après 1750 que les relations anciennes entre Landerneau et le Pays Basque prennent leur essor. Le montant des *averias*, droits payés sur les principales marchandises à l'entrée et à la sortie, sont scrupuleusement notés sur les registres du Consulado de Bilbao. Ils connaissent une hausse sensible¹⁴⁶, d'abord à partir de 1745 — même si l'élan est interrompu par la guerre de Sept ans — puis à l'issue de celle-ci, où se produit une réelle envolée. L'Espagne connaît, à la fin du siècle, une crise monétaire qui entraîne une hausse importante des prix et des *averias*¹⁴⁷. Il paraît donc préférable de s'intéresser à l'évolution des quantités de fer embarquées, qui présente l'avantage de porter sur des unités comparables.

Les importations de fer par Landerneau fluctuent au gré d'une conjoncture mouvementée (Figure 6-IX). Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, les quantités restent limitées. La moyenne annuelle n'est que de 650 quintaux de 1733 à 1747. Sur quinze années, deux seulement avoisinent le seuil de 1 000 quintaux. La croissance débute avec la guerre de Succession d'Autriche. Elle est très forte de 1748 à 1756, le tonnage annuel moyen triplant, pour atteindre 1 904 quintaux. Après quelques années de baisse au début de la guerre de Sept ans, le trafic reprend avant même la fin du conflit, grâce aux apports des neutres. L'apogée se situe entre 1764 et 1778, où 39 311 quintaux sont débarqués à Landerneau, soit 2 620 par an, pour une valeur estimée à plus de 800 000 livres, soit près de 54 000 livres par an¹⁴⁸. Si des navires déchargent à Brest, la plupart des cargaisons sont cependant débarquées sur les quais de Landerneau. Ainsi, le *Zéphir*, 25 tx, de l'armement Kerroz, fait treize fois le voyage de Bilbao entre juin 1774 et octobre 1776, soit tous les deux mois en moyenne. Ses retours se font à chaque fois à Landerneau¹⁴⁹. Les neutres assurent la liaison pendant les guerres. De juillet 1778 à fin 1781, douze navires espagnols apportent à Landerneau 6 833 qx de fer¹⁵⁰.

Le trafic du fer est un marqueur de l'effort de construction navale militaire. Or, à l'issue de la coûteuse guerre d'Indépendance américaine, les importations déclinent, à cause de l'impécuniosité de l'État, qui réduit ses dépenses d'armement à l'arsenal de Brest. Les navires landerneens chargent moins de fer à Bilbao et aucun arrivage direct ne se fait plus à Brest. Pourtant, Landerneau continue à importer des quantités importantes : 15 303 quintaux en 10

¹⁴⁶ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, *op. cit.*, appendice I, les droits d'*averias*, p. 660 à 768. Le croisement des sources : registres d'*averias* à Bilbao et rôles de bord du SHD à Brest, m'ont permis de compléter la recherche d'Aingeru Zabala et en particulier sur l'origine et la destination des navires.

¹⁴⁷ *Idem.*, p. 314.

¹⁴⁸ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir...*, *op. cit.*, p. 344.

¹⁴⁹ SHD, Brest, 2P7-148, f° 145.

¹⁵⁰ AFB, Consulado, 179-001 à 180-002.

ans. Bien que Brest ne reçoive que très peu d'apports directs de fer suédois ou russe, Pierrick Pourchasse considère que « *les arsenaux sont des consommateurs réguliers de produits sidérurgiques du Nord [...ils] achètent entre 1785 et 1789, près de 20% des envois de la sidérurgie russe, 10% du fer et 13% des aciers suédois. Ces produits sont présents dans les navires provenant du royaume scandinave, en compagnie de goudron brai et cuivre* »¹⁵¹. En témoignent aussi quelques arrivées de navires chargés de fer et provenant de Nantes, gros client de métal suédois. Mais il est vraisemblable que le ravitaillement au départ de Landerneau se fait également par les petites barques ou les gabarres du roi, non répertoriées dans les registres d'entrées et sorties. Si c'est le cas, car on ne voit guère l'usage local de telles quantités de fer, cela démontre à nouveau la capacité des négociants landernéens — et principalement de Barthélémy Kerroz dont les navires assurent la très grande partie des liaisons — à contrôler ce trafic à leur profit.

Le cours du fer à Bilbao varie selon la conjoncture. Les difficultés de la navigation en temps de guerre le font baisser, alors qu'il monte en temps de paix. Au début du XVIII^e siècle, il se vend de 40 à 50 réaux le quintal pendant les guerres et de 70 à 80 réaux, voire plus, entre les conflits. En 1755, 3 223 quintaux machos sont pris à Bilbao, par six navires destinés à Landerneau¹⁵². Au cours de 77 réaux le quintal, valable pour 1755¹⁵³, la cargaison s'élève à 248 171 réaux, soit 47 862 l. Rendues en Bretagne, ces cargaisons représentent 4 512 qx. Au prix d'achat fixé par la Marine, 173 l. le millier¹⁵⁴, elle rapporte 83 637 livres aux négociants. La marge brute s'établit donc à 31 199 livres, soit plus de 37%¹⁵⁵.

¹⁵¹ Pierrick POURCHASSE, *La France et le commerce de l'Europe du Nord au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Lorient, UBS, 2003, p. 183.

¹⁵² AFB, CB 271.

¹⁵³ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...op. cit.*, p. 261.

¹⁵⁴ SHD, Brest, 1 E 530, f° 158, 5 mars 1756.

¹⁵⁵ Ce calcul appelle quelques observations. Selon Jean CAVIGNAC, *Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772, contribution à l'étude du commerce bordelais au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1967, p. 128-129, « *Le change était à parité quand on avait 280 maravédis pour un écu d'or de 60 sols* », sachant qu'un réal compte 34 maravédis. Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire Universel du commerce...*, *op. cit.*, édition de 1748, donne une parité de 1 réal pour 7 sols 6 deniers, qui est identique. Si on l'applique, les 3 223 quintaux achetés en 1755 coûtent 90 405 livres. Vendu à 173 livres le millier à Brest, cela engendrerait une perte de 34 648 livres, ce qui est évidemment impossible. Mais, le fer est compté en Espagne en quintaux machos, pesant 140 livres et non 100 (voir chapitre 4). Aingeru ZABALA, *Mundo urbano...*, *op. cit.*, p. 650, indique aussi que les *averias* sont payées en « *reales de vellon* », (valant 18 maravédis d'argent et non plus 34, selon Jacques SAVARY). Les calculs ont donc été faits sur ces bases et le résultat paraît plus plausible.

L'échange est inégal, la valeur des cargaisons apportées dépassant toujours celle du fer importé¹⁵⁶. Ainsi, en 1755, cinq navires arrivent à Bilbao en provenance de Landerneau. Ils versent en moyenne 496 réaux de droits, tandis que les six quittant le Nervion avec du fer, ne paient en moyenne que 109 réaux d'averias. Bien sûr, ils rapportent d'autres marchandises, non-taxées à la sortie. Mais, comme les autres bretons, ils doivent aussi ramener des piastres d'Espagne. Dans son mémoire de 1778, de la Rozière en fait état¹⁵⁷. Pendant la Révolution, la correspondance d'Etienne Radiguet, qui a repris le trafic vers Bilbao, évoque également ce négoce : « *Je vous empletterai bien pour 2 400 l. de piastres* »¹⁵⁸.

b) La destination du fer importé.

Les quantités de fer embarquées pour Landerneau peuvent sembler limitées. Mais le principal matériau de construction navale est encore le bois, et le fer, même s'il est indispensable, n'entre que pour une petite part dans la fabrication d'un navire. Il a donc paru intéressant de comparer les importations de Landerneau avec celles de Nantes, dans la dernière décennie de l'Ancien Régime. De 1781 à 1792, le port ligérien fait venir près de 29 000 qx de fer de Bilbao (2 415 par an)¹⁵⁹. Landerneau en importe près de 18 000 (1 491 par an). Les importations landerneennes représentent près de 62% des importations nantaises pendant cette décennie (Figure 6-X). Cependant, Nantes en reçoit aussi de l'intérieur, par exemple des mines voisines de Rougé, et de Suède par mer¹⁶⁰, comme cela peut arriver aussi à Landerneau. C'est cependant un tonnage considérable, comparé à celui du grand port de construction, d'armement et de commerce maritime international. Dans les périodes précédentes, les pourcentages ou les quantités sont encore plus importantes : 2 236 tx/an de 1763 à 1769, représentant près de 70% des importations nantaises ; 2 809 tx/an entre 1770 et 1777, soit 51% par rapport à Nantes¹⁶¹. Il est évident que les besoins de la petite ville ne

¹⁵⁶ Voir ANNEXE IX, portant sur 3 navires en 1755, 4 en 1777 et 1785, pour lesquels les indications sur les cargaisons à l'aller et le retour sont comparables.

¹⁵⁷ R. du CLEUZIOU, « La Bretagne et les Bretons au moment de la guerre d'Amérique », *Association Bretonne*, soixante-sixième congrès tenu à Landerneau, Tome quarante-quatrième, 1933, p. 21, où il cite le mémoire de la Rozière.

¹⁵⁸ ADF, 50 J 2, f° 33, 29 fructidor an VII (15 septembre 1799) lettre à Pouillioz et C^{ie} Paris.

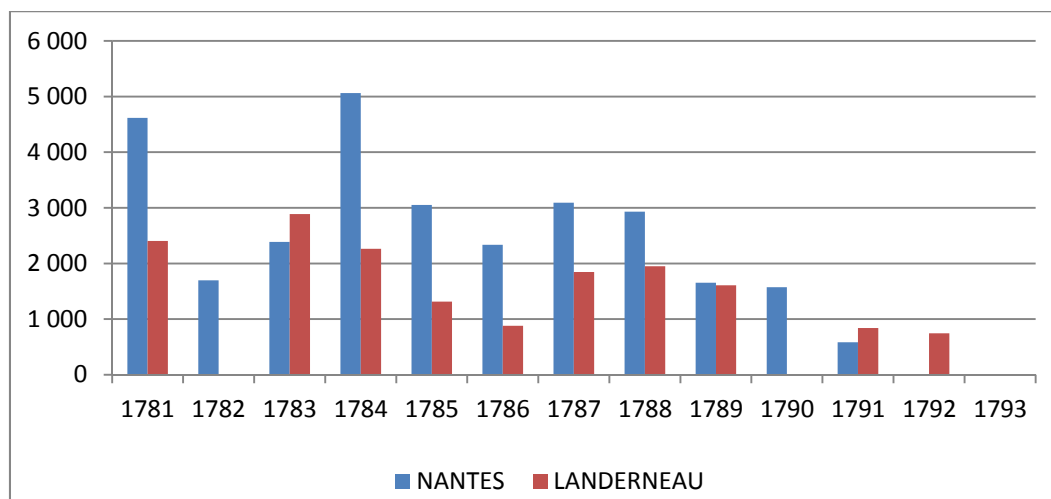
¹⁵⁹ Il s'agit ici, comme dans les autres comparaisons, de quintaux-machos.

¹⁶⁰ Selon Pierrick POURCHASSE, *La France et le commerce de l'Europe du Nord...*, *op. cit.*, p. 178, Nantes importe entre 1785 et 1789, 2 751 tonnes de fer suédois, soit plus de 11 000 quintaux. Bilbao, avec plus de 13 000 quintaux-machos (soit 18 200 qx) dans la même période reste donc son plus important fournisseur extérieur.

¹⁶¹ AFB, Bilbao, registres des *averias*.

peuvent justifier à eux seul l'apport de telles quantités. On y trouve une nouvelle confirmation du rôle d'entrepôt joué par le port de Landerneau¹⁶².

Fig. 6-X. Importations de fer à Bilbao par Nantes et Landerneau (1781-1792)



Source : D'après les données d'Aingeru ZABALA, *Mundo urbano...*, op. cit., p. 732 à 762 et AFB, Consulado, registres d'averias 1781-1792.

Les fournitures prises à Landerneau par la Marine sont peu notées sur les rôles ou les congés et l'on manque d'éléments sur les réexpéditions de fer. Toutefois, de novembre 1768 à juin 1770, la *Marie-Josèphe*, 30 tx, de l'armement Leyer, en livre cinq fois à Morlaix. En juillet 1790, le *Zéphir*, quitte Landerneau pour Brest avec « un restant de fer »¹⁶³. S'agit-il de marchés passés par les négociants landernéens ou se contentent-ils de travailler pour des commettants de ces villes ? Ou est-ce vraiment, comme on a cru l'affirmer, « pour le compte de la marine royale que le port de Landerneau envoie ses navires à Bilbao pour y chercher du fer »¹⁶⁴ ? Les livraisons peuvent être plus lointaines : en mars 1790, le *Saint-François*, 36 tx, quitte Landerneau en direction de Paimboeuf, avec une cargaison de fer et de charbon.

c) La domination landernéenne à Bilbao.

Dans la logique de concentration des trafics, Landerneau prend progressivement une place prépondérante à Bilbao, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, jusqu'à s'y assurer le monopole du trafic avec la Basse-Bretagne.

¹⁶² Voir ANNEXE X. Importations de fer de Bilbao par Nantes et Landerneau (1781-1792).

¹⁶³ SHD, Brest, 2 P7-158, f° 295.

¹⁶⁴ Anne BIZERAY, *Étude du rôle des équipages du quartier de Brest de 1770 à 1782*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994, p. 25.

1°) L'effacement des autres ports bretons

Morlaix est largement plus présent de 1733 à 1744, avec 75 navires et 19 681 qx de fer, soit 1 640/an, contre 36 navires et 7 904 qx, soit 658/an, pour Landerneau. La situation change à partir de 1745. Jusqu'à 1750, Morlaix n'envoie plus que 33 navires contre 39 pour Landerneau, qui importe désormais plus de fer : 8 379 qx, soit 1 396/an, contre 982/an à Morlaix. On peut y voir l'effet de la guerre de Succession d'Autriche qui perturbe les relations maritimes. Morlaix connaît cependant un net regain pendant la guerre de Sept ans, puis décline progressivement pour l'expédition de marchandises. Mais les quantités de fer embarquées de 1762 à 1769 sont comparables : 20 937 qx, pour Landerneau, 21 129 pour Morlaix. Une chute brutale et inexplicable se produit à partir de 1770, la moyenne annuelle de fer importé par Morlaix passant de 2 641 qx/an de 1762 à 1769, à 817 de 1770 à 1777¹⁶⁵, sachant qu'aucun navire ne fait son retour à ce port de 1778 à 1780.

Au contraire, le port de l'Élorn s'affirme. Ce sont en outre ses navires qui assurent le plus souvent le faible trafic de Morlaix avec le port basque. Landerneau, dont l'essor se manifeste dès 1752, contrôle progressivement l'envoi des toiles et cuirs vers le Nervion après 1763 et l'approvisionnement en fer basque, ce qu'Aingeru Zabala constate à Bilbao : « *Landerneau [...] que ahora se sustituye a Morlaix* »¹⁶⁶. La guerre d'Indépendance américaine (1778-1783) n'y a pas d'incidence sur cette relation, assurée par les navires neutres Espagnols, alors qu'elle est catastrophique pour Morlaix, pénalisée géographiquement. Une arrivée en provenance de Morlaix est relevée certaines années : 1785, 1787, 1789 et 1793, mais aucun de ces navires ne rentre à Morlaix. Saint-Malo cesse également d'apparaître. Des quatre ports autorisés en 1736 à exporter les toiles bretonnes, seul Nantes reste avec Landerneau présent à Bilbao, mais avec d'autres marchandises.

Une quinzaine d'autres ports bretons ont des relations avec le port basque, surtout avant 1763 : Vannes (18 années, 40 mouvements), Brest (12 années, 31 mouvements, dont des navires landernéens ayant fait viser leur rôle au bureau des classes et comptés comme d'origine brestoise, ou des neutres pendant les guerres), Argenton, Le Croisic...¹⁶⁷. Quelques autres ports ne sont relevés que de une à trois fois, quand des navires quittent Bilbao pour les

¹⁶⁵ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op cit., Appendice I, Les droits d'averias, p. 661 à 768.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 368, « *Landerneau [...] qui se substitue maintenant à Morlaix* ».

¹⁶⁷ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op cit., p. 661 à 767.

livrer en fer. Ce sont des relations épisodiques, jamais annuelles, et qui disparaissent progressivement. Le monopole d'exportation des toiles et des cuirs, accordés à quelques ports bretons suffit à expliquer cette désaffection, ces deux marchandises constituant la base du trafic breton avec Bilbao. Dès avant la Révolution, le négoce landerneéen s'avère donc capable de capter à son profit le trafic des crées et des cuirs du Léon vers Bilbao. On peut y trouver les prémices de l'élimination de Morlaix, mise en évidence au début du XIX^e siècle¹⁶⁸.

2°) Le monopole landerneéen

Fig. 6-XI. Part des ports français dans le commerce d'importation à Bilbao (%).

Années	Rouen	Landerneau	Nantes	Bordeaux	Bayonne	TOTAL
1765-1776	7	11	45	13	17	93
1777-1782	7	13	27	10	38	95
1783-1789		12	33	5	38	96
1790-1795	2,38	8,9		8,5	50,6	93,7
1795-1805	0,39	1,71	9,26	6,91	74,46	92,7

Source : Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op. cit., p. 368.

Dans le dernier tiers du siècle, Landerneau occupe une part remarquable du commerce maritime de Bilbao avec la France entre 1765 et 1805, alors que la concentration du trafic :

*« se lo reparten entre cinco puertos, que, salvo Rouan, aparecen con envios a Bilbao todo los años en que las relaciones se mantuvieron abiertas ; [...] Nantes, Buerdos, Bayona y Landerneau. Esto es, cinco puertos que entre 1765/1789 se reparten [...] el 93, 95 y 96% del comercio bilateral. [...] En prime lugar llama la atencion Landerneau una localidad que con anterioridad era poco frecuente [...]. Sorprende especialmente que su nivel de incidencia sea incluso mayor que el de Rouan »*¹⁶⁹ (Figure 6-XI).

Mutatis mutandis, Bilbao ne serait-elle pas le Cadix de Landerneau ? Dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, le port bas-breton y devient, après Nantes et Bayonne, mais devant Bordeaux et Rouen, le troisième port français pour le commerce maritime. Cependant, à partir de 1793 et jusqu'à la Paix d'Amiens, ni Nantes ni Landerneau n'expédient plus de navires. La

¹⁶⁸ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit.

¹⁶⁹ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op. cit., p. 368, « se repartit entre cinq ports, qui, sauf Rouen, apparaissent avec des envois toutes les années où les relations se maintiennent ouvertes ; [...] Nantes, Bordeaux, Bayonne et Landerneau. Ce sont cinq ports qui entre 1765/1789 se répartissent [...] 93, 95 et 96% du commerce bilatéral [...]. Attire l'attention en premier lieu, Landerneau, une localité qui était antérieurement peu fréquente [...]. Il est spécialement surprenant que son niveau d'incidence soit même supérieur à celui de Rouen ».

navigation maritime est en effet très perturbée par la croisière anglaise et le port de Bayonne, dont la proximité est plus garante de sécurité, récupère à son compte les trois-quarts d'un commerce vers l'Espagne, qui transite surtout par la route depuis la Bretagne.

d) *Le rôle particulier de Barthélemy Kerroz.*

De 1740 à 1750, aucun navire landernéen n'accoste dans le Nervion. Ceux de l'Iroise : *Neptune*, *Cumberlan*, *Expédition*, *Saint-Jean*, assurent la liaison avec Bilbao¹⁷⁰. En juillet 1750, Barthélemy Kerroz y fait sa première escale sur le *Coureur*, 35 tx¹⁷¹. A partir de 1752, où il réalise deux voyages, il devient vraiment habitué du port basque. De 1750 à 1755, 42 navires, sept par an en moyenne, viennent de Landerneau. Neuf bâtiments différents sont concernés, mais seul le *Coureur* est landernéen. Le *Coureur*, qui paraît avoir été construit à cet effet, effectue dix-neuf voyages, soit 45%, avec le maître le plus assidu, Barthélemy Kerroz. Puis vient Vincent Bazil, avec treize voyages, François Bazil et Guillaume Provostic avec chacun cinq voyages. Celui-ci prend la barre du *Coureur*, en 1757, lorsque Kerroz devient capitaine corsaire. A eux quatre ils réalisent les trois-quarts des liaisons. Ils sont originaires d'Argenton et apparentés : François Bazil et Guillaume Provostic sont les beaux-frères de Barthélemy Kerroz¹⁷². Six maîtres, soit près de la moitié, vont une seule fois à Bilbao et trois autres deux fois. Ce sont des capitaines de remplacement, car leurs navires sont plus assidus qu'eux. Désormais, et pour très longtemps, les navires landernéens prédominent dans le trafic.

Les difficultés de la navigation requièrent de bons marins. Les maîtres doivent aussi fréquemment négocier une part de leur cargaison sur place, ce qui nécessite un réseau de relations solides. La formation probable de Barthélemy Kerroz à Bilbao et les contacts qu'il a pu prendre de 1750 à 1757 lui ont sans doute permis de créer ce réseau¹⁷³ et de dominer le trafic. Car, « *une fois établies, les liaisons durent* »¹⁷⁴. Son principal correspondant est Nicolas de Villabaso (1717-1778), l'un des grands importateurs de toiles et de cuirs à Bilbao¹⁷⁵ et le premier chargeur de fer sur les navires bas-bretons. De dix ans son aîné, il commence son apprentissage chez son beau-père, Henri de Saint-Alaury, d'origine bayonnaise. « *A partir de*

¹⁷⁰ SHD, Brest, 2P7-140 à 143.

¹⁷¹ Ibid., 2P7-143, f° 106, où son rôle d'équipage est apostillé par le consul Dabadie, le 11 juillet 1750.

¹⁷² Arch. munic. Landunvez, registres de catholicité, 1737-1742, 1743-1748.

¹⁷³ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune venait de la mer...*, op. cit., p. 153.

¹⁷⁴ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, TIII, op. cit., p. 25.

¹⁷⁵ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op. cit., p. 469.

1750 Villabaso apparaît comme un commerçant régulier dans le port de Bilbao »¹⁷⁶. Leurs relations s'avèrent suffisamment confiantes, pour que le Léonard soit, en 1760, l'intermédiaire du Basque, dans l'achat, par Nicolas de Villabaso, du *Saint-Louis*, qui devient l'espagnol la *Margarita*, peut-être dans le cadre d'un passage fictif sous pavillon neutre. On retrouve ce navire dès septembre 1760 et en 1761, sur la ligne de Landerneau, avec la *Nuestra Señora de Begoña*, du même armateur¹⁷⁷. Au décès de Nicolas, Barthélemy Kerroz est son principal débiteur, pour 51 000 réaux¹⁷⁸. Il poursuit les relations avec son fils Alexandre¹⁷⁹.

Après la guerre de Sept, les navires de Barthélemy Kerroz dominent le trafic avec Bilbao. Ils réalisent, entre 1766 et février 1778, 69% des allers et 75% des retours. Sur 74 voyages, le *Zéphir* en effectue 48, soit près des deux-tiers. La *Marie-Françoise* y accoste aussi trois fois, en 1772. Le *Zéphir* assure également les deux-tiers des retours (47 sur 68¹⁸⁰) et la *Marie-Françoise* en fait quatre (1772 et 1776). Certaines années, 1772, 1774, 1775, 1778, Kerroz est même le seul armateur landernéen présent à Bilbao. A partir de 1770, le *Zéphir* assure, à lui seul, plus des trois-quarts des liaisons¹⁸¹. En 1778, la guerre d'Indépendance américaine interrompt la relation, qui est poursuivie par des neutres. Elle reprend au retour de la paix, jusqu'aux troubles révolutionnaires, toujours avec le *Zéphir*, auquel s'ajoute parfois la *Marie-Anne*. De 1783 à 1793, les navires landernéens effectuent 46 voyages jusqu'à Bilbao, dont 37 pour le seul *Zéphir* et 40 au total pour ceux de Barthélemy Kerroz, qui contrôle ainsi près de 90% du trafic. Dans le dernier tiers du siècle, Landerneau supplante les autres ports bas-bretons à Bilbao. Et l'armement Kerroz monopolise la relation. Vers Bilbao, ses navires qui naviguent le plus souvent en droiture, ne vont jamais sur lest et rentrent toujours chargés.

C) UNE ACTIVITÉ PORTUAIRE MAINTENUE A LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE.

En dépit des difficultés économiques de la fin de l'Ancien Régime, à l'issue de la guerre d'Indépendance américaine, l'activité portuaire de Landerneau se maintient.

¹⁷⁶ Ibid., « Hombres del comercio en el Bilbao del XVIII, La casa Villabaso », *article à paraître*, p. 7.

¹⁷⁷ AFB, Consulado, 0400/075.

¹⁷⁸ Aingeru ZABALA URIARTE, « Hombres del comercio en el Bilbao... », *art. cit.*, p. 19.

¹⁷⁹ Ibid., p. 20-21.

¹⁸⁰ La différence entre les allers et les retours vient de la desserte d'autres ports — en particulier Morlaix — au retour par les Landernéens, mais aussi parfois de l'absence d'indication de destination sur les registres.

¹⁸¹ AFB, Consulado 0201/001 à 0203/003.

1) La permanence d'une fonction exportatrice

a) Le trafic à la fin du XVIII^e siècle.

Seule une courte série de congés du port de Landerneau existe pour 1781-1790 et uniquement en sortie¹⁸². Il est donc impossible de dresser un tableau satisfaisant de l'activité portuaire, sauf pour ces quelques années à la fin du XVIII^e siècle. En outre, la Marine ayant retiré aux bénéficiaires des marchés, le transport des approvisionnements, ces sorties ne sont pas comptabilisées dans les congés du port. Pendant les 8 années exploitables¹⁸³, seuls 5 navires auraient desservi Brest au départ de Landerneau, dont deux seulement chargés, l'un de cuirs de bœuf en 1781, l'autre d'« *effets au Roy* », en 1783. Deux bâtiments naviguent sur lest, les mêmes années, et le dernier, en 1790, emporte des futs vides.

D'autres sources contredisent les congés. Selon les rôles d'équipages des navires brestois, ceux-ci font 100 escales à Landerneau de 1784 et 1789, surtout à partir de 1786¹⁸⁴. Ils y apportent du sel, du fer, mais surtout du vin : 450 tx en moyenne par an de 1786 à 1789. Leur retour se fait avec du vin, des futailles vides, du fer et « *diverses marchandises* ». Landerneau joue bien le rôle d'entrepôt pour Brest. Mais ces sorties ne sont pas enregistrées dans les congés du port. Il s'agit donc de cargaisons pour la Marine, représentant environ 20% de trafic supplémentaire en sortie¹⁸⁵. Il faut y ajouter les transports réalisés par les navires et les gabarres du Roi, principalement pour le transport du bois : « *les bois de construction pour le compte du roy ne peuvent se transporter par les gabarres dans le port de Brest qu'autant que M. l'intendant de la marine en envoie à cet effet à Landerneau* »¹⁸⁶. Des navires de Landerneau sont également « *frétés par le Roy* ». C'est le cas, du 13 mai 1779 au 26 août 1782, de la *Marie-Jeanne*, 25tx, l'armement Villart et Robert, qui navigue donc plus de 3 ans et 3 mois au service de la Marine Royale. Il est absent du rôle des congés de Landerneau en 1781. Il est donc impossible de connaître ses navigations, puisqu'étant exempté du versement à la Caisse des Invalides, son rôle n'est pas apostillé aux escales¹⁸⁷.

¹⁸² AN, Amirauté de France, sous-série G5, congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

¹⁸³ Les années 1782 et 1785 manquent dans la série.

¹⁸⁴ Xavier DUMUR – Olivier LE GUENNEC, *L'armement brestois à la veille de la Révolution...*, op. cit., p. 68.

¹⁸⁵ Au vu des congés de la sous-série G5, ce sont en moyenne environ 85 navires qui quittent Landerneau, chaque année, entre 1784 et 1789. Le trafic annuel réel serait donc au minimum supérieur à 100 sorties.

¹⁸⁶ AML°, BB 7-39, lettre du duc de Gramont, 7 décembre 1769.

¹⁸⁷ SHD, Brest, 2P7-152, f° 82. Ce navire navigue au total 50 mois (25 septembre 1778-26 août 1782).

Fig. 6-XII. Congés délivrés dans l'Amirauté de Léon en 1789¹⁸⁸.

	Congés français	Commerce aux côtes de Bretagne	Pêche de poisson frais
Brest	203	49	7
Landerneau	45	12	14
Le Conquet	20	8	9
Aberildut	28	3	2
Argenton	14	8	
Passage Saint-Jean (Plougastel)		33	17
TOTAL	334	127	70

Source : AN, Amirauté de France, sous-série G5.

A la fin de l'Ancien Régime, Landerneau est le deuxième port de l'Amirauté de Léon pour le trafic maritime (Figure 6-XII). L'activité de Landerneau dépasse désormais, même pour la pêche, celle des ports de l'Iroise, dont le déclin se confirme. 1789 est cependant une mauvaise année pour le commerce maritime dans le Bas-Léon.

b) Landerneau, port exportateur

Fig.6-XIII. - Navires au départ de Landerneau (1786-1787) congés français.

LANDERNEAU	Nombre total	Sur lest	Futs vides	Marchandises
1786	56	22	20	14
%	100%	39,29%	35,71%	25%
1787	80	39	19	22
%	100%	48,75%	23,75%	27,5%
TOTAL	136	61	39	36
%	100%	44,85%	28,68%	26,47%

Source AN, Amirauté de France, sous-série G5.

Seuls les congés de 1786 et 1787 permettent la comparaison entre Brest et Landerneau. En sorties, le trafic brestois est cinq fois plus important que celui de Landerneau. Près de 93% des navires sortant de Brest sont sur lest ou avec des futailles vides. Les 7% avec des marchandises, emportent surtout des pierres à bâtir ou des fournitures navales pour les autres ports militaires (voir Figure 6-I, plus haut). Il en va différemment à Landerneau où près de 26,5% des navires en sortie sont chargés de marchandises. C'est trois fois et demie plus qu'à Brest. Moins de 45% vont sur lest et moins de 29% des cargaisons consistent en futailles. En

¹⁸⁸ Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », *op. cit.*, p. 184, et AN, Amirauté de France, sous-série G5.

dépit des difficultés que connaît le commerce maritime à la toute fin de l'Ancien Régime, Landerneau conserve la structure d'un port d'exportation (Figure 6-XIII).

2) La faible présence de Landerneau à Brest à la fin de l'Ancien Régime

Le manque de sources n'autorise l'analyse approfondie des relations maritimes entre Brest et Landerneau que pendant une période très limitée, grâce à une série de congés du port de Brest de 1781 à 1791¹⁸⁹. Ils mettent en évidence la faible part que prend Landerneau dans l'approvisionnement du grand port militaire dans cette période.

a) La place réduite de l'armement landernéen dans la desserte de Brest

La faiblesse des relations maritimes entre les deux ports, telles qu'elles apparaissent dans les registres brestois étonne, de même que le faible nombre de navires landernéens fréquentant Brest à la fin de l'Ancien Régime. Pourtant, Landerneau arme au grand cabotage une quinzaine de navires de plus de 15 tx, jaugeant 54 tx en moyenne. Ils ne font à Brest que 31 escales commerciales, un peu plus de trois par an au total en moyenne, ce qui est fort peu. En revanche ils sont pour la plupart chargés à l'entrée. La principale marchandise est le vin (14 sur 31), suivi du charbon (7/31). Seuls 5 navires arrivent sur lest. En sortie, sur 28 cargaisons connues, 10 navires quittent Brest sur lest. Sur les 18 chargés, 13 vont à Landerneau, surtout pour achever leur déchargement en charbon(6) ou en vin(5).

Sur les rôles, beaucoup de navires landernéens sont apostillés à Brest. C'est le cas, en 1786, du *Marquis de l'Aigle*, (21 juillet), du *Coureur* (26 juillet), du *St-François* (2 septembre), de la *Marie-Françoise* (15 septembre), de l'*Aimable Jeanne* (12 octobre). Or aucun d'entre eux ne figure sur les registres de l'Amirauté. Ils ont donc fait une simple relâche administrative pour faire viser leurs rôles au bureau des classes, comme on l'a déjà constaté. Cette situation se produit principalement en début de campagne. Ainsi, en 1783, le

¹⁸⁹ AMB, HH 24 et 25, Registres de l'Amirauté de Brest, entrée et sortie des navires, 1781-1791. Des réserves s'imposent, car il existe deux registres se recouvrant partiellement. Le second ne commence qu'en 1786. Or, ils enregistrent des données semblables. Certains navires sont même notés sur l'un à l'aller et sur l'autre au retour, sans raison apparente. Le second semble davantage concerner les relâches, sans débarquement de marchandises, mais ce n'est pas systématique, car le premier en note aussi. Un second registre existait-il aussi avant 1786 ? La fidélité absolue des données n'est donc pas garantie. La source est incomplète pour le trafic landernéen, car elle exclut toute navigation en droiture. Cela concerne par exemple les navires chargés de fer en provenance de Bilbao, dont aucun ne fait escale ou relâche à Brest.

Coureur, après une campagne exceptionnellement longue de 45 mois, quitte Landerneau le 7 mai vers Brest pour y « *changer son rôle et en faire un neuf* »¹⁹⁰. Il n'est pas noté dans les entrées du port de Brest avant la fin août, venant de Bordeaux. Il en va de même pour la *Marie-Françoise*, en août de la même année, ou pour la *Marie-Anne* en décembre.

b) *Des relations complémentaires*

Fig.6-XIV. Part des cargaisons partagées Brest- Landerneau, 1786-1791.

	Total des navires pour Landerneau relâchant à Brest	Dont remontée avec un reste de cargaison	%
1787	22	15	68,18
1788	35	28	80,00
1789	28	17	60,71
1790	29	22	75,86
1791	29	24	82,76
TOTAL	143	105	73,43

Source, AMB, HH 25 et 26, entrées et sorties du port de Brest 1781-1791.

En revanche, beaucoup de navires qui desservent Brest remontent aussi à Landerneau, avec le reste de leur chargement. C'est plus vrai en fin de période, où Brest connaît une forte activité, les menaces de guerre incitant au réarmement. Le rôle du négoce landerneen dans l'approvisionnement de la Marine se confirme. De 1787 à 1791, 105 des 143 navires apportant des marchandises à Landerneau et relâchant à Brest, soit près des $\frac{3}{4}$, déchargent d'abord en partie à Brest. En 1790-1791, le phénomène s'amplifie : 46 navires sur 58, soit près de 4 sur 5, sont dans ce cas (Figure 6-XIV). L'étude du tonnage total, incluant à la fois, les navires qui apportent des marchandises à Landerneau et ceux qui s'arrêtent au retour à Brest, accentue encore l'impression de déprime du milieu de la décennie (Figure 6-XV). Les 5 navires de 1786 – sous réserve d'une source complète – ne représentent plus que 11,9% du nombre de 1781, et seulement 6,8% de leur tonnage. Le tonnage moyen a baissé de moitié. C'est évidemment à cause de l'emploi de navires neutres de plus gros tonnage pendant la guerre, et de celui de petites barques de 9 à 15 tonneaux, au retour de la paix. Elles peuvent être extérieures à la Rade, tels la *Marie-Elizabeth*, 9 tx¹⁹¹, ou le *Colibry*, 12 tx¹⁹², qui viennent

¹⁹⁰ SHD, Brest, 2P7-152, f°40.

¹⁹¹ AMB, HH 26, f° 9, 5 juin 1787.

¹⁹² Ibid., f° 22 et 32, 21 avril et 11 novembre 1788.

de Quimper avec des poteries. Le *Saint-Pierre*, de Quiberon, 15 tx¹⁹³, vient de Nantes avec de l'ail et des échalotes. Le *Saint-Jean*, 9 tx, de Saint-Malo¹⁹⁴, apporte du cidre. Le *Saint-Nicolas* de Plouharnel, 12 tx¹⁹⁵, arrive de Saint-Denis d'Oléron avec du vin. La reprise à partir de 1787, si elle est nette, témoigne d'un trafic inférieur à celui de la récente guerre et le nombre voisin de navires montre qu'ils sont d'une taille plus réduite.

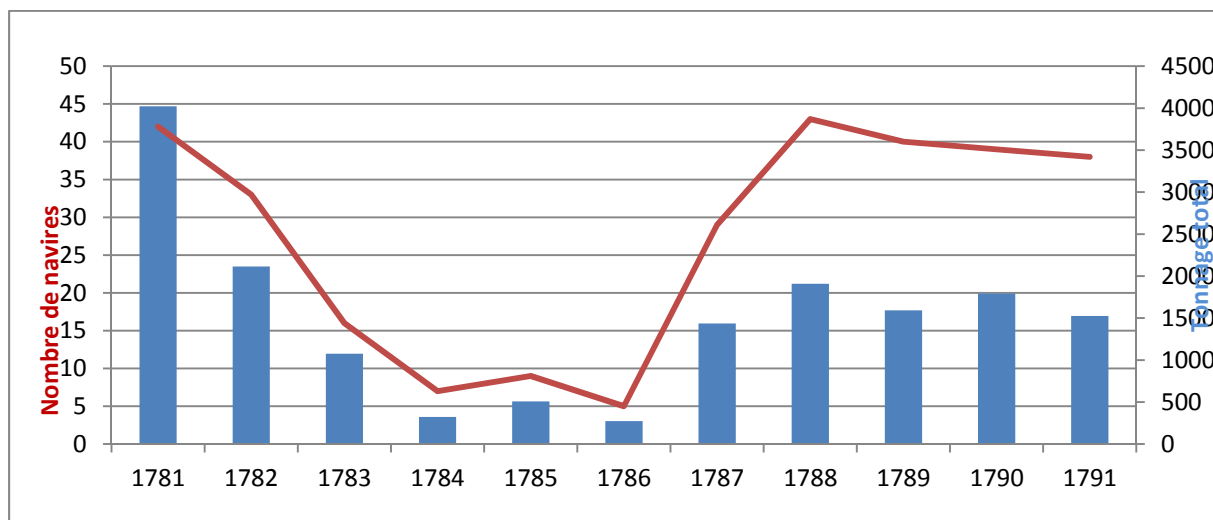
Fig. 6-XV. Navires desservant à la fois Landerneau et Brest (1781-1791)

	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791
Tonnage	4023	2115	1075	322	507	273	1435	1909	1591	1793	1526
Navires	42	33	16	7	9	5	29	43	40	39	38
Cargaisons partagées	12	9	3	6	0	2	15	28	17	22	24
Tonnage moyen	103,6	66,09	67,19	46	56,33	54,6	49,48	44,4	39,78	45,97	40,16

Source : AMB, HH 25 et 26, entrées et sorties du port de Brest.

c) Un mouvement cyclique conditionné par la guerre.

Fig. 6-XVI. Cycle de fréquentation Brest-Landerneau (1781-1791).



Source : AMB, HH 25 et 26.

¹⁹³ Ibid., f° 14, 20 août 1787.

¹⁹⁴ Ibid., f° 40, 20 juin 1789.

¹⁹⁵ Ibid., HH 25, f° 43, 23 avril 1782.

Les congés brestois de 1781 à octobre 1791 éclairent les relations avec Landerneau¹⁹⁶. Un cycle se dessine : activité soutenue à la fin de la guerre d'Indépendance américaine, déprime dans les années qui la suivent et reprise à partir de 1787 (Figure 6-XVI). C'est le cycle classique d'Ancien Régime, où chaque guerre est suivie d'une période de relâchement, l'impécuniosité de l'État entraînant une baisse de l'effort de construction navale et d'armement de la flotte et donc une réduction des besoins en approvisionnements. Ce mouvement concerne aussi bien le nombre de navires que leur taille.

Les relations entre les deux ports sont fréquentes au cours de la guerre d'Indépendance américaine, autour du trafic du vin. D'avril à décembre 1781, 42 navires, soit un par semaine, venant de 19 ports différents, dont 16 de Brest, 3 de Saint-Malo et d'Ostende, desservent simultanément les deux villes. Les Landernéens sont assez rares pendant la guerre : seulement 2 sur 42 en 1781 et 5 sur 33 en 1783, ce qui montre la prudence des armateurs locaux. Dès le retour de la paix la proportion augmente sensiblement et s'établit environ au tiers entre 1787 et 1791. Cela ne signifie pas pour autant que les négociants landernéens délaissent le ravitaillement de Brest, car ils emploient d'autres moyens et notamment les navires neutres. Ceux-ci étant généralement de taille plus conséquente, remontent moins facilement la rivière et préfèrent donc faire leur déchargement à Brest. Le port de l'Elorn en reçoit cependant 4 en 1781, jaugeant de 100 à 300 tx, mais aucun autre dans le reste de la période.

De façon inhabituelle des navires plus importants sont dans l'Elorn. Ils jaugeant de 130 à 700 tx, ce dernier noté comme venant de Landerneau, mais plus certainement au mouillage en bas de la rivière, sa taille dépassant la capacité du port¹⁹⁷. Plusieurs disposent d'une commission de guerre. Des barques plus petites (40 et 45 tonneaux) vont également en Amérique, avec des vivres pour le corps expéditionnaire. De juin 1781 à janvier 1782, 8 navires traversent l'Atlantique, au départ de Landerneau. Le nombre de navires fréquentant les deux ports chute dès l'annonce de la paix. De 33 unités en 1782, dont 27 de janvier à septembre, il tombe à 16 en 1783, 5 seulement en 1786. Puis l'activité reprend avec 29 navires en 1787, 43 en 1788, puis se stabilise à 39 en moyenne de 1789 à 1791 (sur 10 mois).

¹⁹⁶ AMB, HH 25 et 26.

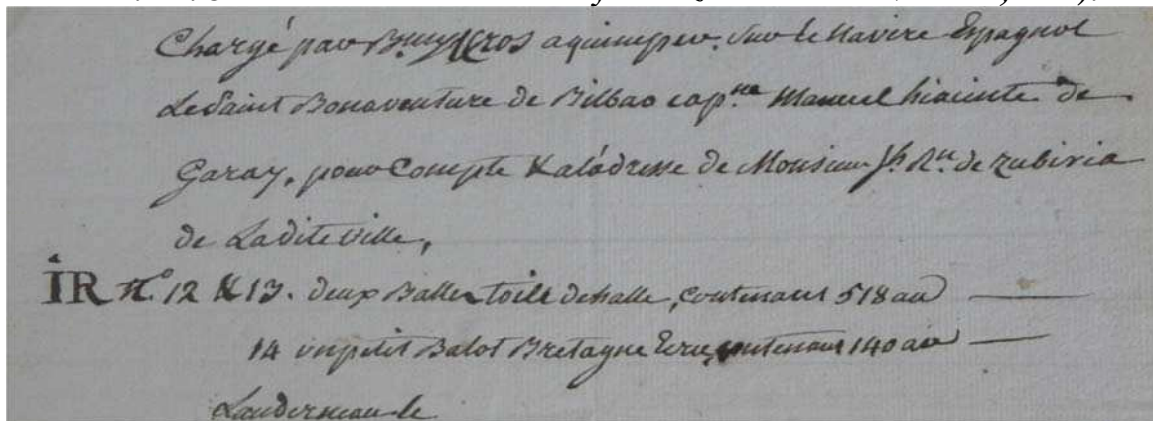
¹⁹⁷ Ibid., f° 24 v°.

3) Les bouleversements révolutionnaires

a) Un trafic difficile à appréhender

Les guerres révolutionnaires, dès 1792, pénalisent le commerce maritime. Les registres du bureau des classes de la Marine sont si négligés qu'il est impossible d'y accorder crédit. Ils ne relèvent que quelques armements par an, très loin de la réalité. Les navires fréquentent essentiellement le Bordelais, pour ravitailler la Marine en vin. La trêve de la paix d'Amiens (1802-1803) voit une explosion du trafic, y compris vers Bilbao. Mais l'activité maritime s'effondre avec le retour de la guerre. Elle reste médiocre jusqu'à la fin de l'Empire.

Illustr. 6-I. Connaissance de Barthélemy Kerroz sur la Buena Ventura, 1804).



Source : AML°, série F2.

Les envois de toiles se poursuivent sous la République. Les négociants landernéens expédient régulièrement des *bretagnes* en Espagne. Le 29 thermidor an x, Étienne Radiguet prépare une emplette de ces toiles pour Antonio de Bengoechea, de Bilbao, « car Puluhen¹⁹⁸ compte repartir en fin septembre pour chez vous »¹⁹⁹. Le même négociant lui commande aussi « 6 à 8 balles de [cuir de] génisse, 4 à 5 de toilles à carreaux, [...] une balle de Vitré ou deux »²⁰⁰. L'année suivante il conseille au même négociant d'en acheter car leur prix a baissé²⁰¹ et il en expédie à Baudron à Bayonne, pour être envoyées en Espagne²⁰². En l'an XII, Barthélémy Kerroz expédie, sur la *Buena Ventura*, au départ de Quimper, « deux balles de toiles de halle contenant 518 aunes, un petit balot Bretagne écriu contenant 140 aunes », à

¹⁹⁸ Gabriel Puluhen, neveu de Barthélemy Kerroz, est le capitaine du *Zéphir*, appartenant à son oncle.

¹⁹⁹ ADF, 50 J 4, 29 thermidor an x (17 août 1802).

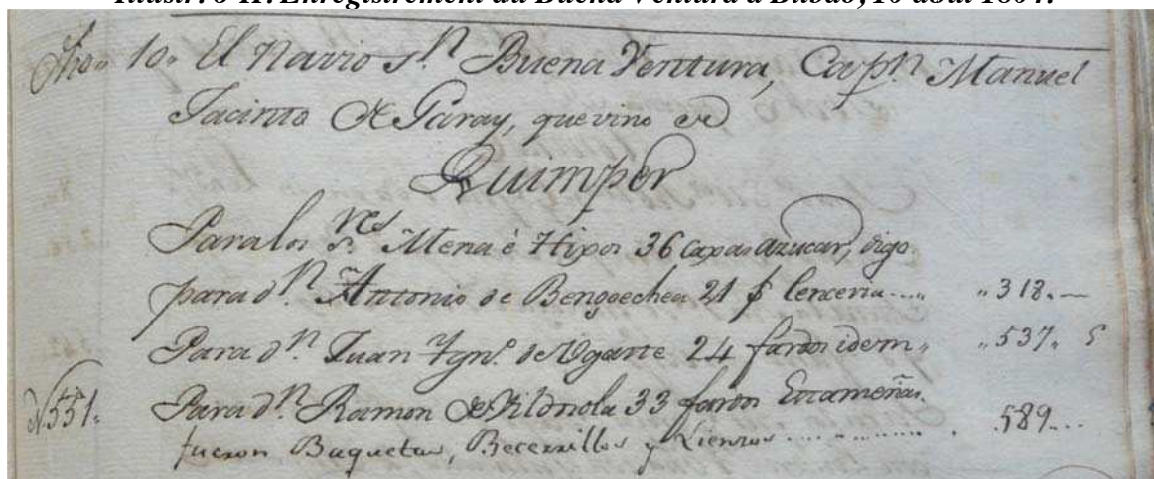
²⁰⁰ Ibid., 29 fructidor an x (16 septembre 1802).

²⁰¹ Ibid., 50 J 4, 3 thermidor an xi (22 juillet 1803), lettre à Bengoechea à Bilbao.

²⁰² Ibid., 21 fructidor an xi (8 septembre 1803).

Josef Ramon de Zubiria, l'un des plus gros exportateurs de fer de Bilbao²⁰³. Le connaissement ne porte pas de date. (Illustr. 6-I). Mais le navire est enregistré à l'arrivée à Bilbao, le 10 août 1804²⁰⁴. Cependant, Zubiria ne figure pas sur la liste des destinataires (Illustr. 6-II).

Illustr. 6-II. Enregistrement du Buena Ventura à Bilbao, 10 août 1804.



AFB, Consulado, 211/001.

b) Le déclin des créés

Fig. 6-XVII. Production comparée des toiles de lin (pièces de 100 aunes) fin XVIII^e.

	1789		An IX	
	quantité	prix	quantité	prix
2/3 de largeur	9 320	1,90F/aune	8 260	1,95F/aune
1/2 aune	13 710	1,15F/aune	10 930	1,35F/aune
Toiles à carreaux	2 236	1,05F/aune	2 150	1,15F/aune
TOTAL	25 266		21 340	

Source ADF, 6 M 978.

En l'an x, le maire de Landerneau adresse au préfet une statistique comparée sur la production des toiles à Landerneau (Figure 6-XVII). Ces chiffres, issus du négoce, paraissent très élevés. Landerneau aurait en effet produit en 1789 plus de toiles que tout le Léon l'année précédente et dix fois plus que les arrivées enregistrées au bureau de marque de la ville. Cela supposerait que l'essentiel de la production ne soit pas passée par le contrôle, parce qu'elle aurait surtout été consommée sur le territoire, ce qui semble impossible, car le maire indique qu'elles sont commercialisées pour « 1/3 dans le département, 1/3 en France, 1/3 à

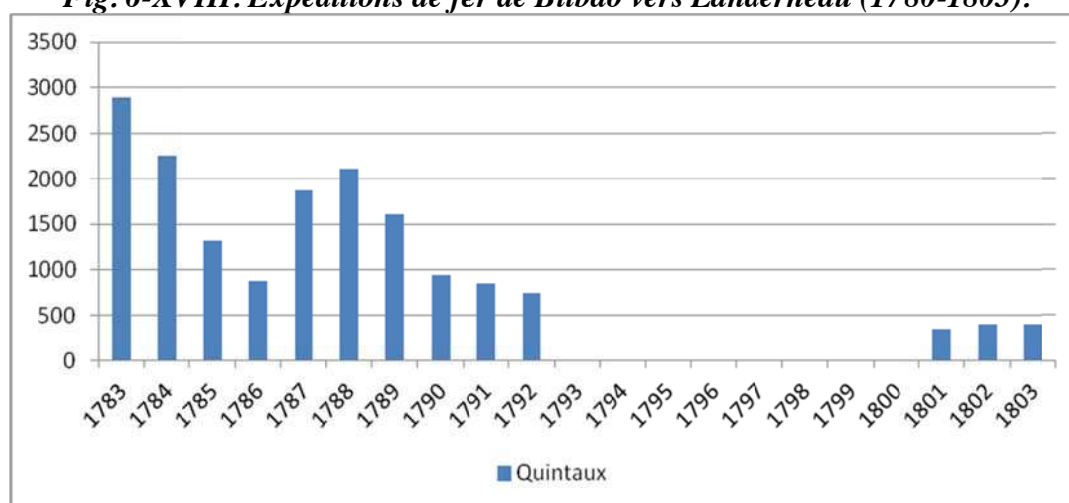
²⁰³ AML°, série 2 F, industrie, 1800-1885.

²⁰⁴ AFB, Consulado, 211/001.

l'étranger »²⁰⁵. On ne comprend mal l'intérêt des négociants à livrer des statistiques aussi gonflées aux autorités. Outre les toiles à carreaux, le chiffre comprend-il d'autres toiles que les *crées* ? La question reste ouverte. Par ailleurs, si ces données sont exactes, leur comparaison indique que la production de toiles aurait baissé de 15,5% en quantité, et de 1,36%, en valeur pendant les dix ans de la Révolution.

c) *L'effondrement du trafic de fer basque au début de la Révolution*

Fig. 6-XVIII. Expéditions de fer de Bilbao vers Landerneau (1780-1803).



Sources : AFB, Consulado, registres d'averias.

Dès le début de la Révolution, les importations de fer baissent fortement et cessent à partir de 1793, au déclenchement de la guerre, où l'on n'enregistre un seul transport de toiles par mer par le neutre nordique la Polly²⁰⁶ : « *Rouan y Landerneau, importantes mercados textiles, a finado del siglo dejan de tener significacion alguna [...]. Los años siguientes [...] no es extraño que se asistiera a la practica anulacion de los contactos con ellos* »²⁰⁷, (Figure 6-XVIII). Au retour de la paix avec l'Espagne, trois navires espagnols sont enregistrés à Bilbao, en 1796, comme venant de Brest, avec des toiles et des cuirs²⁰⁸. Au vu des droits d'averias payés, ils sont de taille supérieure aux navires landerneens habitués de cette ligne, soit de 100 à 200 tonneaux et de ce fait préfèrent peut-être charger à Brest, d'accès plus facile.

²⁰⁵ ADF, 6 M 978.

²⁰⁶ AFB, Consulado, 209/001.

²⁰⁷ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op. cit., pp. 370-371 : « *Rouen et Landerneau, importants marchés textiles, cessent de tenir de l'importance à la fin du siècle [...]. Les années suivantes [...], il n'est pas étonnant que l'on assiste pratiquement à l'annulation de tous les contacts avec eux* ».

²⁰⁸ AFB, Consulado, 209/004. Cette origine est à prendre avec prudence.

d) Le répit de la Paix d'Amiens

Une petite reprise se produit pendant la Paix d'Amiens : sept navires vont à Bilbao de décembre 1801 à avril 1803. Quatre rentrent à Landerneau avec du fer²⁰⁹. Cependant, les quantités emportées, 286 qx en moyenne, sont très inférieures à celles d'avant la Révolution. Bilbao est aussi le port de transit pour des marchandises destinées à l'Espagne intérieure. Ainsi, en fructidor an x, un négociant madrilène commande à Etienne Radiguet, par l'intermédiaire de correspondants de Bilbao, 8 ballots de toiles à carreaux que le Landernéen expédie sur le Zéphir, « *qui partira vers la fin du courant vers Bilbao* »²¹⁰.

Parmi les rares données disponibles dans la période, un rapport du maire de Landerneau adressé au préfet du Finistère le 28 prairial an x, apporte des éléments intéressants sur le trafic pendant la Paix d'Amiens. Le port exporte pour l'étranger des toiles et des cuirs, mais aussi « *des miels, suif, graisse et cire et des blés pour Bordeaux* »²¹¹. Les négociants, interrogés par ses soins, sur l'activité de la ville,

*« assurent qu'elle entre pour moitié dans la fabrication des toiles et pour un quart dans celle des cuirs. Quant au commerce, et ils entendent par là l'exportation tant pour l'intérieur que pour l'étranger, Landerneau peut compter être d'un tiers dans les toiles et une moitié dans les cuirs »*²¹².

Il faut sans doute considérer qu'il s'agit là du partage du marché entre Morlaix et Landerneau. Mais nous sommes dans la Paix d'Amiens et l'activité bat son plein, comme l'indique le maire : « *le temps ne suffit pas, disent-ils, pour pouvoir vous donner des notes exactes* »²¹³. Si ces estimations sont exactes, Landerneau a donc déjà commencé à prendre des parts de marché à Morlaix, en passant du dixième au tiers du négoce de toiles. On peut y voir l'effet du grand dynamisme et de l'habileté commerciale d'Etienne Radiguet. Ceux des négociants landernéens qui ont pu pénétrer sur ces marchés dominant l'activité au retour de la paix. Mais comme ailleurs, l'armement souffre plus que le négoce :

« Si la population des ports est durement affectée, le milieu du négoce a été touché moins sévèrement, et certaines maisons s'en sortent plutôt bien. Le déclin du volume des échanges n'entraîne en effet pas forcément une baisse des

²⁰⁹ Ibid., Consulado, 210/003 et 211/001.

²¹⁰ ADF, 50 J 4, 19 fructidor an x (6 septembre 1802).

²¹¹ ADF, 6 M 978, lettre du maire de Landerneau au préfet du Finistère sur la situation du commerce, 28 prairial an x (17 juin 1802).

²¹² Ibid., lettre du maire au préfet, 5 messidor an x (24 juin 1802)

²¹³ Ibid., lettre du maire au préfet, 28 prairial an x (17 juin 1802).

profits lorsque, comme c'est le cas dans une conjoncture de guerre, les marges spéculatives s'accroissent considérablement »²¹⁴.

D) LA RELANCE DU TRAFIC PORTUAIRE AU XIX^e SIÈCLE

Au XIX^e siècle, l'arrêt des conflits met fin à l'insécurité pour les ports du littoral. Landerneau perd un de ses avantages, que Le Conquet et Camaret récupèrent à leur profit. Les équipements portuaires brestois restent toujours insuffisants, mais les deux ports de l'entrée du goulet sont d'excellents points de relâche pour les navires ravitaillant Brest. Cependant, Landerneau conserve une importance appréciée et s'efforce de maintenir ses trafics.

1) Permanences et changements

Les rôles d'équipages montrent à la fois la permanence des trafics du XVIII^e siècle sous la Restauration et un élargissement géographique de l'aire de navigation à partir de 1830.

a) Le retour apparent aux conditions du XVIII^e siècle

Les trafics habituels se remettent en place jusqu'à la Révolution libérale espagnole. Et les destinations traditionnelles se maintiennent un temps. Le Bordelais et Marennes sont privilégiés pour le vin, Bayonne pour les fournitures navales, mais ce port reçoit désormais davantage de toiles et de cuirs, car les circuits mis en place pendant la longue période de guerre ne disparaissent pas si facilement. Le Croisic et Marennes restent les principaux ports du sel et Bilbao continue à recevoir toiles et cuirs, mais les navires n'y chargent plus de fer. La Marine a donc trouvé d'autres sources d'approvisionnement. Ainsi, la goélette la *Flore*, 43 tx, de l'armement Taylor va trois fois à Bilbao et Santander, entre avril et octobre 1817, avec des toiles et des cuirs. Aucune cargaison n'est mentionnée au retour²¹⁵. Le chasse-marée l'*Actif*, 29 tx, armé par Radiguet et Poisson, fait quatre escales dans le Nervion, entre mars 1817 et avril 1818, avec les mêmes marchandises ainsi que des chandelles. Il rentre trois fois sur lest et une fois avec « *diverses marchandises* »²¹⁶. La *Lune de Landerneau*, 28 tx, armée par Radiguet et Goury, fait onze voyages à Bilbao, en quatre campagnes, de septembre 1823 à

²¹⁴ Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire... », *op. cit.*, p. 198.

²¹⁵ *Ibid.*, 2P7-168, f° 17.

²¹⁶ *Ibid.*, f° 77.

octobre 1826²¹⁷. Elle ne quitte chargée le Pays Basque que cinq fois, dont quatre avec de la laine, marchandise à laquelle les négociants landernéens ne s'intéressaient pas au XVIII^e siècle, mais elle est destinée à Bayonne. Le navire rentre souvent sur lest, ou prend à Bayonne des produits résineux pour Brest et Landerneau²¹⁸. Puis la destination de Bilbao s'estompe.

b) *Un élargissement des horizons commerciaux*

L'envoi de navires en Méditerranée permet de faire passer des toiles et des cuirs depuis Marseille vers Barcelone ou Valence, sur des navires espagnols, pour échapper aux taxes d'importation²¹⁹. C'est par exemple le cas du *Malin*, en janvier 1822²²⁰, qui y transporte du froment, des toiles et des cuirs, de la *Marie-Thérèse*, en juin 1832, avec un chargement de toiles, cuirs et cordes²²¹, ou de la *Vigilante*, qui quitte Landerneau pour Marseille, en mai 1840, avec des « *toiles et autres marchandises* »²²². La desserte de nouveaux ports espagnols est aussi liée à la recherche de nouveaux débouchés par la société Radiguet-Goury.

Dès le début des années 1820, des armateurs landernéens s'engagent avec de plus gros navires, sur des navigations plus lointaines, sans rapport direct avec leur négoce, en se livrant à une activité d'armement au service de chargeurs. Le Pays de Galles, outre le charbon, fournit désormais du fer. La destination de Cardiff s'est rajoutée à celle de Swansea. Le *Commerce*, 62 tx, de l'armement Radiguet-Goury, qui s'y rend quatre fois entre avril 1821 et décembre 1822, pour y charger du fer destiné à Honfleur²²³. De novembre 1823 à février 1825, le *Malin*, 90 tx, du même armement, navigue de Marseille et Toulon jusqu'à Rouen, sans jamais faire escale à Landerneau. Il est à Diano en Italie en septembre 1824, pour y embarquer de l'huile d'olive destinée à Rouen²²⁴. La *Biscayenne*, goélette de 65 tx, de l'armement Taylor, prend du charbon à Newcastle en mars 1827, pour le transporter à La Rochelle²²⁵. C'est une évolution sensible dans laquelle Landerneau développe ainsi sa fonction de port de service, tandis que l'armement se détache progressivement du négoce.

²¹⁷ Ibid., 2P7-173 à 176.

²¹⁸ Ibid., 2P7-174, f° 92, 175, f° 76 et 176, f° 138.

²¹⁹ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 28.

²²⁰ SHD, Brest, 2P7-171, f° 111.

²²¹ Ibid., 2P7-181.

²²² Ibid., 2P7-206.

²²³ Ibid., 2P7-171, f° 21.

²²⁴ Ibid., 2P7-174, f° 24.

²²⁵ Ibid., 2P7-176, f° 205.

De 1827 à 1843, la *Marie-Thérèse*, puis *Vigilante*, 101 tx, de l'armement Radiguet-Goury, dessert les ports britanniques, Cardiff, Liverpool, Londres, Newcastle, ceux de la Manche et de la Méditerranée, Almeria, Carthagène, Port Vendre, Collioure, Cette, Marseille, Toulon, Antibes, Cannes²²⁶. Cet élargissement de l'aire de navigation vers la Méditerranée se produit surtout après 1830 et n'est sans doute pas sans rapports avec la conquête de l'Algérie. En 1843-44, l'*Euphémie*, 78 tx, de l'armement Duval, navigue de Bayonne à Dunkerque, Ostende, Londres, Stockholm (où elle prend du fer et du bois)²²⁷. Dans les années 1844-46, l'*Almaïs*, brig-goélette de 94 tx, de l'armement Provost-Goury, va de la Méditerranée (Marseille, Cette, Oran, Alger, Girgenti en Sicile), à la Manche (Rouen, Le Havre)²²⁸.

Si en 1671 un navire, en provenance de Wiborg pour Landerneau, est passé dans le Sund, cette circonstance ne s'est jamais produite au XVIII^e siècle. Le siècle suivant connaît une évolution certaine. De 1837 à 1850 pas moins de 14 navires franchissent le détroit, chargés de bois de construction²²⁹, de lin et de chanvre, pour Landerneau. De 1844 à 1850, sauf en 1849, un navire landerneéen se rend à Stockholm chaque année à la haute saison (entre les mois de juin et d'août). Ils voyagent le plus souvent sur lest à l'aller, sauf une fois en 1850, où l'*Euphémie* apporte à Copenhague du plâtre pris à Rouen. Au retour, du fer s'ajoute au bois. Deux navires sont concernés : l'*Euphémie*, 78 tx de l'armement Duval, qui effectue cinq voyages et l'*Almaïs*, 93 tx, de l'armement Provost-Goury, qui le remplace une fois en 1848²³⁰.

c) *Le poids de la société de commerce Radiguet-Goury*

Quand la société Radiguet-Goury intègre la Société Linière en 1845, ses fondateurs ont renoncé à l'armement maritime. Mais, restant négociants, ils demeurent usagers du port. L'activité portuaire landerneéenne bénéficie donc de l'industrialisation de la production toilière, alors même qu'en raison des tracasseries administratives et douanières infligées aux navires passant par la rade de Brest, une part des marchandises et des machines destinées aux entreprises locales transitent par Morlaix, dont elles contribuent au redémarrage dans la

²²⁶ Ibid., 2P78-177, f° 67 à 2P7-212. Il s'agit vraisemblablement du même navire sous deux noms différents, comme le montrent plusieurs indices : l'année de construction est identique (1817), ils ont le même tonnage, le même armateur et le même capitaine.

²²⁷ Ibid., 2P7-214 et The University of Groningen, Sound Toll Registers online, <http://www.soundtoll.nl>.

²²⁸ Ibid., 2P7-216.

²²⁹ La maison Radiguet, notamment, poursuit le négoce de bois du Nord, qui ne cesse à Landerneau qu'au milieu du XX^e siècle.

²³⁰ The University of Groningen, Sound Toll Registers online.

première moitié du XIX^e siècle²³¹. La montée en puissance de la société Radiguet-Goury se traduit cependant dans les tonnages d'importations à Landerneau. De 1841 à 1845, entre 300 et 500 tonnes de marchandises sont débarquées au port à son intention. De 1847 à 1850, la moyenne dépasse 1 000 tonnes par an. Il s'agit surtout pour les premières années de matériaux de construction, et notamment de bois, pour l'approvisionnement du chantier de la filature de Traoñ-Elorn, ainsi que de machines. A partir de 1848, la matière première constitue l'essentiel des marchandises importées. Dès 1847, l'importation de charbon gallois, pour les chaudières, gonfle les approvisionnements de la Société Linière par Landerneau. En 1866, 3 379 tonnes de charbon et 402 tonnes de jute sont ainsi débarquées²³². On ne dispose malheureusement pas du détail du trafic en sortie, mais les toiles et les fils font partie des marchandises exportées²³³.

2) Un trafic d'import-export

Au début du XIX^e siècle, l'activité du port de Landerneau semble assez soutenue, mais les germes du déclin ne tardent pas à apparaître

a) L'approche quantitative du trafic

Au début de la Restauration, Landerneau a le monopole d'exportation des toiles et des cuirs. Le président de la chambre des négociants de Brest l'affirme au préfet du Finistère en 1819 : « *Faites-vous ouvrir les registres des douanes, vous verrez que le port de Landerneau a expédié vingt fois plus de toiles et de cuirs que celui de Morlaix, fait qui [...] explique l'affluence des produits de la fabrique à Landerneau* »²³⁴. De 1815 à 1820, 4 000 balles, soit 20 000 pièces de toiles sont en effet expédiées par l'Elorn chaque année, lorsqu'en 1788, sur les 20 500 pièces reçues dans les deux villes, Morlaix en avait expédié plus de 18 000²³⁵.

Parmi les rares archives portant sur l'activité du port de Landerneau à cette époque, nous disposons d'un relevé des entrées et sorties du 1^{er} au 15 août 1820²³⁶. Il s'agit d'une très courte période, mais elle apporte un éclairage, qui montre que les conditions ne sont pas sensiblement différentes de celles de l'Ancien Régime, ce qui reste vrai jusqu'à l'arrivée de la

²³¹ Yves BLAVIER, *La Société Linière...*, op. cit., p. 77.

²³² Claude RIOUAL, *Évolution des industries de Landerneau...*, op. cit., annexes p. 72 et AML°, série III F 2.

²³³ ML Florent, *Notice sur le port de Landerneau...*, op. cit., p. 13.

²³⁴ ADF, 1 Z 118, Lettre du président de la chambre des négociants au préfet du Finistère, 1819.

²³⁵ Yohann KEROUEDAN, « Le commerce des toiles... », op. cit., p. 40.

²³⁶ ADF, 1 Z 116.

navigation à vapeur et du chemin de fer, dans la seconde moitié du siècle. Le trafic reste modéré: 13 navires jaugeant au total 454 tonneaux entrent au port, soit un environ par jour de semaine. Ils sont 11 à sortir jaugeant 281 tx. La plupart sont chargés : 10 à l'entrée, 9 à la sortie. Les principales marchandises à l'entrée sont les planches et poutres (4 cargaisons) et le vin et l'eau de vie (3 navires). A la sortie 4 cargaisons emmènent des toiles et des cuirs à Bilbao, Bayonne, Nantes (2), des céréales et de la farine pour Brest (2), Caen, Le Havre. Les relations maritimes restent limitées au Golfe de Gascogne et aux côtes de la Manche.

L'étude des rôles d'équipages²³⁷, même s'ils sont parfois lacunaires, permet de mieux approcher la réalité du trafic landernéen au début du XIX^e siècle. Il est très vraisemblable, à la fois pour des raisons de coûts et de facilité de transport, que les fournitures à la Marine, livrées par les Landernéens, transitent par mer. La montée en puissance de ce négoce dans la décennie 1830-1840 doit donc se traduire par un développement de l'activité portuaire qu'il est difficile de calculer, faute de séries importantes de congés. Le port de Lanerneau paraît, dans cette période, conforter son activité commerciale. Le trafic du vin reste important, mais le chiffre cité de « 7 700 000 litres de vins contre approximativement 8 000 000 de litres pour Brest »²³⁸, provient d'une erreur dans la statistique publiée pour 1831, car trois ans plus tard, les arrivées ne sont plus que de 1 340 000 litres²³⁹. Il est plus vraisemblable de ramener le chiffre de 1831 à 770 000, lorsque l'on sait que Morlaix en reçoit 856 628²⁴⁰.

En 1831, Lanerneau exporte, comme Brest, 6 000 tx de marchandises : « cuirs de toutes espèces, toiles, suifs, miels, futailles vides »²⁴¹, sans grand changement donc avec la nature des envois du XVIII^e siècle. Les céréales prennent de l'importance. En 1833, le port expédie 4 000 tx d'avoine, 2 000 tx de froment, des cuirs pour une valeur de 300 000F, des toiles diverses représentant 1 800 000F, du suif et des chandelles pour 30 000F. Les exportations se chiffrent au total à 3 330 000F. Les toiles, pesant 54% des exportations en valeur, sont donc de loin la marchandise la plus importante, qui témoigne de la permanence d'un trafic par la voie maritime²⁴².

²³⁷ Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration...*, op. cit.

²³⁸ Emmanuel PLAT, *Le commerce des vins...*, op. cit., p. 30.

²³⁹ A. DUCHATELIER, *Recherches statistiques sur le département du Finistère*, Nantes, Imprimerie de Mellinet, 1836, p. 100.

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 102.

²⁴¹ *Ibid.*, p. 65.

²⁴² Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1846, p. 103.

Le trafic de la décennie suivante est mieux connu (Figure 6-XIX). Jusqu'en 1844, il dépasse 25 000 t. en moyenne, les sorties excédant légèrement (54,08%) les entrées. C'est mieux qu'à Morlaix. La moyenne d'une entrée par jour augmente en fin de période, bien que le tonnage total baisse. Cela confirme le déclassement du port qui s'oriente davantage vers le cabotage de proximité. Les données sont partielles pour 1844 et manquent pour 1846 et 1847. L'état des entrées de 1841 à 1850²⁴³, dressé par le receveur des Douanes Rioux, donne des résultats et une évolution sensiblement différents. Mais le rédacteur précise qu'il :

« ne comprend pas les marchandises venues de Brest ou des autres ports de la rade, parce que pour éviter les retards, la douane ne fait aucune écriture des expéditions qui les accompagnent. Néanmoins le soussigné pense que l'on peut augmenter de moitié les quantités ci-contre [...]. L'on a pensé qu'il était inutile de faire figurer les céréales de toute nature qui arrivent dans ce port ».

Fig. 6-XIX. Trafic du port de Landerneau de 1840 à 1851.

	Entrées	Tonnage	%	Sorties	Tonnage	%	Tonnage total
1840	339	11 040	37,02	336	18 784	62,98	29 824
1841	330	11 284	51,91	294	10 454	48,09	21 738
1842	367	13 304	50,35	352	13 118	49,65	26 422
1843	422	11 459	46,64	408	13 110	53,36	24 569
1844 (8 mois)	254	9 124		267	8 874		17 998
1844(extrapolation)	381	13 686	50,66	400	13 331	49,34	27 017
1845	425	11 846		395	11 626		23 472
1848	365	8 783	55,61	388	7 011	44,39	15 794
1849	397	9 063	48,23	394	9 729	51,77	18 792
1850	378	8 482	44,80	379	10 453	55,20	18 935
1851	400	9 155	46,67	397	10 463	53,33	19 618

Source : ADF, 6 M 979 et 4 S 139.

N'apparaissent pas non plus les amendements calcaires, qui constituent une part importante du trafic commercial jusqu'à la fin du trafic portuaire et dont « *le petit port de Landerneau [...] reçoit des quantités considérables qui se répartissent de là entre les communes voisines* »²⁴⁴. A partir de ces éléments, les entrées totales en provenance de l'étranger passent de 1 800 tonnes en 1841 à plus de 2 600 en 1850. Il s'agit pour l'essentiel de bois de construc-

²⁴³ AML°, F2.

²⁴⁴ A. DUCHATELIER, *Recherches statistiques ..., op. cit.*, p. 39.

tion, dont des quantités croissantes arrivent au port : de 495 stères et 81 074 mètres en 1841, à 1 094 stères et 114 768 mètres en 1849, soit une évolution de près de 900 à près de 1600 tonnes. La construction du bâtiment de la filature est responsable de l'arrivée de 1 588 stères et 356 736 mètres de bois en 1846. Le second poste, lui aussi en augmentation concerne le charbon gallois, en bonne partie destiné à la Société Linière et dont les importations passent de 570 tonnes par an entre 1841 et 1846 à 1 000 tonnes de 1847 à 1850.

Les entrées au cabotage, 2 500 tonnes en 1841, dépassent 3 600 tonnes en 1850. Les arrivées de vin passent en moyenne de 760 000 litres en 1841-1843, à 1 071 000 litres en 1848-1850, soit une augmentation de 41%. Les arrivées d'eau de vie font plus que doubler, en passant de 195 775 litres en 1841 à 419 115 en 1850. Même si beaucoup de ces boissons sont consommées hors de la ville, il est difficile de ne pas voir dans le fort accroissement des arrivées d'alcools l'effet du développement industriel de la ville. Dès 1831, le phénomène est mis en avant, à partir de la consommation de vin par habitant, « *indication précieuse pour l'état effectif de [la] prospérité commerciale* ». Elle atteint 93 litres à Brest et 56 à Landerneau, qui compte à cette date 4 933 habitants, soit une consommation annuelle de 276 248 litres. La population restant à peu près stable pendant une vingtaine d'années²⁴⁵, le négoce landernéen vend donc à l'extérieur près des deux-tiers de ses approvisionnements. Les deux villes « *nous paraissent bien se classer dans le même ordre, ou à peu près, quant à leur importance industrielle* »²⁴⁶. Mais à Brest intervient la Marine et ses besoins considérables. Le sel est la seconde marchandise après le vin. S'y ajoutent les fils de lin et de chanvre en 1850.

Suite à l'observation du receveur des Douanes, on peut estimer l'évolution des entrées au cabotage, entre 1841 et 1850, de 3700 à 5 400 tonnes, soit un total d'entrées passant de 5 500 à 8 000 tonnes, auxquelles s'ajouteraient les céréales. La statistique départementale donne des chiffres largement supérieurs, mais surtout une évolution à la baisse : 11 000 tonnes en 1841 et 9 155 en 1850. En 1848, le trafic est tombé à peu plus de 15 000 tonnes, avec un avantage aux importations. Les travaux de percement du chenal, achevés en 1847 sont peut-être la cause de cette baisse importante. Le trafic remonte ensuite régulièrement pour atteindre près de 20 000 tonnes en 1851, et les exportations sont à nouveau majoritaires. Les marchandises transitant par le port sont très variées : blé, farines, pommes de terre, miel, vin, eau-de-

²⁴⁵ Jacques CHARPY, « Démembrement de la population des communes du Finistère (1790-1968) », *BSAF*, T XCIX, 1972/2, pp. 849 à 887.

²⁴⁶ A. DUCHATELIER, *Recherches statistiques...*, *op. cit.*, p. 65.

vie, cidre, suif, bois de chauffage et de construction, briques poteries, noir animal, fer, résine, goudron, tourbe, houille, ardoises, pierres de taille, planches, charrée, sable de mer, savon, meubles, futs vides, mais la mention de transport de toiles ne figure pas chaque année²⁴⁷.

b) *Les destinations*

L'étude des rôles d'équipages ne permet pas d'établir avec suffisamment de précision la carte de fréquence des liaisons maritimes entre Landerneau et les autres ports de l'Europe occidentale au XIX^e siècle. En effet, trop de navires landerneens sont armés ou désarmés dans des ports extérieurs et parfois lointains, pour permettre d'établir une statistique fiable. Ainsi en 1831, l'*Actif* et la *Lune* de Landerneau, de l'armement Radiguet-Goury sont désarmés à Bayonne, la *Marie-Thérèse*, du même armement à Morlaix et la *Biscayenne*, de l'armement Bazin, à Cherbourg²⁴⁸. Plus d'une centaine de destinations peuvent à nouveau être repérées. Mais nombre d'entre elles sont sans rapport avec le trafic d'exportation ou d'approvisionnement de la ville.

Le trafic est gêné par le poids des contrôles effectués à l'entrée. En 1846, la Société linière du Finistère fait venir de Grande-Bretagne des machines destinées à équiper la filature industrielle qu'elle fait construire dans la ville. Or, la réglementation des Douanes fait de Brest « *le seul port de notre arrondissement qui soit ouvert à l'importation de machines de production étrangère* »²⁴⁹. Mais il s'agit de marchandises délicates, conditionnées dans des caisses pesant jusqu'à deux tonnes et qui sont à manipuler avec précautions. La Société doit solliciter une autorisation spéciale de la direction des Douanes, afin de pouvoir faire décharger à Landerneau. Il faut pour cela fournir « *la note détaillée et le plan des machines [...] afin de pouvoir acquitter les droits d'entrée à Landerneau* »²⁵⁰. Le directeur des douanes de Brest faisant des difficultés, la Société Linière envisage de faire transiter son matériel par Morlaix²⁵¹, pourtant distant de 37km, alors que la filature est à moins de 2km du port de Landerneau et que la route y est parfaitement plate. Dans le cas précis, les Douanes autorisent « *par*

²⁴⁷ ADF, 6 M 979 et 4 S 139. Pour l'ingénieur ML FLORENT, *Notice sur le port...*, *op. cit.*, p. 13, le trafic du port de Landerneau est en 1876 de 24 308 tonneaux (auxquels il faut ajouter 3 870 tonneaux d'engrais marins), mais les importations « *surtout en houille et fer d'Angleterre, en bois de construction, en plantes textiles, lin et jute, à destination de la Filature de Traoñ-Elorn [...], en vins, eaux de vie et liqueurs...* », représentent désormais les 2/3 du trafic du port.

²⁴⁸ SHD, Brest, 2P7-180.

²⁴⁹ AML°, 1 S 33, Correspondance de la Société linière du Finistère, f° 95, 28 mai 1846.

²⁵⁰ *Ibid.*, f° 85, 28 mai 1846.

²⁵¹ *Ibid.*, f° 97, 9 juin 1846.

exception toute spéciale à recevoir les machines à Landerneau »²⁵². Mais cet exemple montre la difficulté de transiter par la rade de Brest, ce qui représente un réel obstacle au développement du commerce maritime et touche aussi bien Brest que Landerneau.

3) Une place honorable dans la hiérarchie portuaire

L'activité de Landerneau doit être comparée avec celle de plus grands ports et notamment de Brest. Avant l'explosion du trafic maritime, avec le passage à la navigation à vapeur et le transport des pondéreux en vrac, à partir des années 1850, le trafic brestois avoisine 100 000 tx²⁵³. Celui de Morlaix varie de 30 000 à 40 000 tonnes entre 1840 et 1850²⁵⁴. Nantes est à 240 000 tonnes en 1825²⁵⁵. En 1838, seuls 80 ports français sur 287, dont Landerneau dépassent 8 000 tonnes²⁵⁶. Avec plus de 30 000 tonnes dans les années 1830, déclinant à 20 000 tonnes à la fin de la décennie suivante²⁵⁷, il occupe donc une place honorable, qui justifie de le considérer comme un port secondaire.

Au début de la Monarchie de Juillet, Landerneau est, avec 11,34%, à la deuxième place dans les expéditions maritimes du Finistère, derrière Morlaix (14,4%), mais devant Brest (10,9%)²⁵⁸. En revanche, il semble exagéré de dire que, « *dans les années 1850, le mouvement commercial du port est d'environ 40 000 tx ; en 1859, il atteint même 80 à 90 000 tx* »²⁵⁹. Il s'agirait là d'une situation particulière, due à l'abondance exceptionnelle des récoltes de céréales. Le port de l'Elorn conserve certes, mais pour peu de temps, le monopole d'exportation des cuirs et surtout des toiles, avec 92,1% des départs de navires transportant ces marchandises, essentiellement en direction de Bordeaux, Bayonne et Bilbao²⁶⁰.

La présence de Brest représente longtemps une chance pour le négoce landernéen, en offrant des cargaisons en retour aux navires affrétés pour les ports du Golfe de Gascogne. Mais cette opportunité est surtout vraie au XVIII^e siècle où le négoce conserve une autonomie

²⁵² Ibid., f° 103, 19 juin 1846.

²⁵³ Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer...*, op. cit., p. 121 à 123.

²⁵⁴ ADF, 6 M 979.

²⁵⁵ Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer...*, op. cit., p. 365.

²⁵⁶ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce...*, op. cit., p. 269.

²⁵⁷ ADF, 6 M 979.

²⁵⁸ Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration...*, op. cit., p. 14.

²⁵⁹ Yolande MOUREAUX, *La vie municipale à Landerneau, 1848-1914*, mémoire de maîtrise dactyl, Brest, UBO, 1991, p. 113.

²⁶⁰ Philippe COLIN, *L'armement brestois...*, op. cit., p. 72.

réelle par rapport à Brest, qui n'apparaît donc pas comme le port de commandement, dès lors que le trafic des marchandises exportées se fait en assez grande indépendance par rapport à lui. En revanche, à partir des années 1840, le trafic du port de Lanerneau est assuré par un nombre croissant de navires extérieurs au port et notamment des brestoises. Mais c'est aussi la période où beaucoup de navires lanerneux sont affectés au tramping et ne sont même pas désarmés à Brest. On ne connaît donc pas leurs navigations. Avant même l'arrivée du chemin de fer à Lanerneau, la baisse de ces trafics se traduit par une réduction de l'activité portuaire.

4) La fin du trafic avec Bilbao

À l'issue de la période révolutionnaire, les navires lanerneux retrouvent la route de Bilbao. Le contexte du transport maritime est profondément modifié avec le retour à la paix. Le trafic, interrompu après la Paix d'Amiens, reprend dès la Restauration. Le *Commerce*, sloop de 81 tx, de la société Radiguet-Goury, fait un premier voyage à Bilbao en août 1815, puis un second en mai 1816, avec des toiles. En 1817, sept navires se rendent dans le Nervion et 6 en 1818. Puis les rotations s'espacent, avec un envoi par an en moyenne jusqu'à la fin de 1823. De septembre 1823 à septembre 1826, l'armement Radiguet expédie 12 bâtiments à Bilbao²⁶¹. Cette relance ne dure pas en raison de l'évolution politique de l'Espagne.

En effet, la révolution libérale de 1820 supprime les franchises basques et accroît fortement les droits de douane qui sont désormais perçus aux frontières du royaume d'Espagne. À compter du 1^{er} janvier 1821, les droits d'entrée des toiles passent de 3 à 25%, ce qui entraîne l'effondrement des livraisons²⁶². Une parade est trouvée en détournant le trafic par Bayonne. Ce port, qui bénéficie de relations particulières avec le pays Basque sud, reçoit désormais les toiles et les cuirs destinés à être vendus en Espagne²⁶³ et exporte les matières résineuses livrées dans les ports bretons et surtout dans les arsenaux. Les navires lanerneux rentrent le plus souvent sur lest, très occasionnellement avec du fer ou de la laine, alors même que Bilbao continue à exporter directement du fer vers d'autres destinations, telle La Rochelle au milieu du XIX^e siècle²⁶⁴. Mais, la Marine est négligée sous la Restauration et les budgets qui lui sont consacrés restent faibles. Ses commandes sont donc en baisse²⁶⁵.

²⁶¹ SHD, Brest, 2P7-173 à 175.

²⁶² Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op.cit., p. 45.

²⁶³ *Ibid.*, p. 16.

²⁶⁴ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, op. cit., p. 386.

²⁶⁵ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, op. cit., p. 147.

A partir de 1821, les négociants landernéens expédient vers Marseille, où des barques espagnoles, qui bénéficient de tarifs douaniers préférentiels, les chargent pour Valence²⁶⁶. Un autre circuit plus complexe passe par Bordeaux, puis le canal du midi, afin de charger à Sète pour Barcelone²⁶⁷. Lors de l'intervention française en Espagne, la prudence conduit à recourir à nouveau au roulage par charrettes jusqu'à Bordeaux²⁶⁸. En 1830, la Société Radiguet-Goury est en relation avec 56 maisons de commerce bilbaiennes sur 150²⁶⁹. A la même époque, elle dispose de 60 correspondants à Bayonne²⁷⁰. Les marchandises landernéennes passent-elles en fraude vers le Pays Basque sud ? On ne peut l'exclure. La relance de la liaison maritime avec Bilbao ne dure donc pas. Le trafic devient épisodique et s'arrête définitivement après 1831²⁷¹. Le négoce landernéen perd ainsi l'une de ses meilleures lignes commerciales.

5) Le développement des relations avec le Pays de Galles

La paix durable autorise le rétablissement de relations régulières avec le Royaume-Uni. Les besoins croissants en charbon et en fer, liés au début de l'industrialisation et aux commandes de la Marine, les rendent indispensables. Elles débutent timidement avec le *Commerce de Landerneau*, 62 tx, de l'armement Radiguet-Goury, qui fréquente Cardiff, entre 1821 et 1824, pour y chercher du fer (5 fois) et du charbon (1 fois)²⁷². Ce n'est véritablement qu'à partir de 1837 que les relations s'accroissent, en priorité vers Swansea. Cette destination concerne 20 des 26 voyages réalisés par les navires landernéens entre 1837 et 1847 qui vont chercher du charbon en Grande-Bretagne. Le trajet aller se fait toujours sur lest²⁷³. Landerneau est également ravitaillée par des navires d'autres ports, dont Brest, ainsi, la *Bonne Emilie*, lougre de 43 tx, de l'armement brestois Gauthier-Dubois, qui se rend deux fois à Swansea en 1847, pour du charbon²⁷⁴. En revanche, bien que ce trafic avec le sud du Pays de Galles soit avéré, aucun contact avec ses négociants n'apparaît dans les sources.

²⁶⁶ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op.cit.*, p. 29.

²⁶⁷ *Idem.*

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 26.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 28.

²⁷⁰ *Ibid.*, p. 26.

²⁷¹ SHD, Brest, 2 P 7-167 à 181, mais des lacunes importantes existent.

²⁷² *Ibid.*, 2P7-171, f° 21 et 124. Mais ce navire va débarquer quatre fois à Honfleur, 3 une fois à Brest et à Bayonne.

²⁷³ *Ibid.*, 2 P7-167 à 181. Il s'agit uniquement des navires dont les rôles sont conservés à Brest. Les autres destinations sont : Sunderland (3), Llanelli (2), et Newcastle.

²⁷⁴ *Ibid.*, 2P7-220.

Conclusion

Par l'initiative renouvelée de ses négociants, toujours à la recherche de nouveaux contacts, de nouveaux débouchés, de nouveaux marchés, Landerneau mène un commerce actif, auquel depuis la fin du xvii^e siècle, l'implantation de la Marine Royale à Brest offre des possibilités nouvelles. L'originalité du port de Landerneau vient de l'autonomie qu'il a su établir en assurant largement son approvisionnement par ses propres navires, sans dépendre de ports de service. La seconde partie du xviii^e siècle, connaît une recrudescence guerrière, qui porte des coups sévères aux petits ports de service de la côte de l'Iroise, pendant que Landerneau tire parti de l'accroissement des commandes militaires. Mais c'est surtout le négoce brestois qui émerge, à partir de la guerre de Sept ans et qui domine à l'issue de la guerre d'Indépendance américaine. Des mutations apparaissent dans les échanges de marchandises. La baisse du trafic des *crées* trouve une compensation au moins partielle dans la montée en puissance des cuirs tannés. Dans la dernière décennie de l'Ancien Régime, le fort accroissement des embarquements de vins dans le Bordelais permet de faire face à la réduction des importations de fer de Bilbao. Les dernières années sont toutefois marquées par une crise économique annonciatrice de la Révolution, période de grandes difficultés pour le négoce. Celui-ci trouve dans les commandes militaires un marché de remplacement pendant les longues années de la fin de la « Seconde guerre de Cents Ans ». A son terme, le négoce maritime reprend les habitudes du xviii^e siècle, mais les conditions ont fortement changé. Le marché espagnol se ferme bientôt et l'armement landernéen s'il continue à être actif, n'arrive jamais à retrouver sa splendeur passée. Le principal groupe marchand n'a donc d'autre issue que d'entamer une mutation vers la production industrielle, prioritairement tournée vers les marchés militaires, mais cette orientation est intrinsèquement porteuse de risques.

CHAPITRE 7 : L'ARMEMENT LANDERNÉEN ET SON ÉVOLUTION (fin XVII^e-milieu XIX^e siècles)

Dans des conditions de transport inchangées avant la seconde moitié du XIX^e siècle, la projection du négoce landernéen ne peut se faire que par la voie maritime. La ville connaît la chance, qui n'existe pas partout, de disposer en permanence d'une flottille, contrôlée par les négociants locaux, mais dont le potentiel est fortement sujet à l'évolution de la conjoncture.

D) LES CARACTÉRISTIQUES.

L'armement landernéen présente des caractéristiques qui ne sont pas fondamentalement différentes de celle que l'on rencontre dans les autres ports de commerce secondaire, avec cependant quelques spécificités.

A) TYPOLOGIE DE L'ARMEMENT LANDERNÉEN.

1) Un armement au cabotage

Les navires landernéens se livrent, quasi-exclusivement, au cabotage. Malgré ses demandes répétées, le port n'obtient pas sous l'Ancien régime le droit de commercer en direct avec les colonies françaises d'Amérique, dont il attend beaucoup, mais qui est sans doute au-dessus des moyens de ses négociants. Les armateurs de l'Elorn se livrent donc au cabotage qui, comme l'indique Jean Meyer, « présente d'abord l'avantage d'exiger des « mises-hors » très faibles »¹. La taille des navires est plus petite, les rotations plus rapides et moins risquées, ce qui permet aux armateurs de bénéficier d'un retour plus rapide sur investissement. Ce n'est qu'au XIX^e siècle que quelques navires se risquent au-delà de l'aire de navigation habituelle, en fréquentant les eaux de la Méditerranée ou de la Baltique. Ces cas sont plutôt isolés.

2) Un armement à capitaux locaux.

L'édit du 27 juin 1739 oblige les propriétaires de navires à déclarer leurs armements. Deux cahiers, relatifs aux « *barques qui aborderont au port de cette ville de Landerneau* »²,

¹ Jean MEYER, *L'armement nantais...*, op. cit., p. 245.

² ADF, 16 B 806.

ont par chance été conservés. Ils couvrent la période du 8 octobre 1739 au 27 janvier 1790, Même si tous les navires n’y sont pas inscrits, ces registres, offrent cependant des renseignements précieux sur leur propriété et notamment la composition des sociétés d’armement. Avant 1750, huit nouveaux navires sont inscrits en 1739, un en 1740, deux en 1743 et un en 1746. C’est court pour établir une statistique.

Fig. 7-I. Investisseurs dans l’armement selon leur niveau de capitation en 1750.

	Total des capités landernéens	Investisseurs dans l’armement	%
+100L	8	1	12,5%
De 50 à 99L	18	3	16,66%
De 20 à 49L	88	11	12,50%
Moins de 20L	756	2	0,26%
Total	870	17	1,95%

Source : AML°, série CC, registres de capitation, 1744/1747-1750/1753-1754 et ADF 16 B 806.

A l’issue de la guerre de Succession d’Autriche, en 1748, la flottille landernéenne est décimée. Aussi, de 1748 à 1753, une vingtaine d’armateurs, presque tous landernéens, investissent dans quatorze navires neufs ou de seconde main. Beaucoup n’en financent qu’un seul, surtout quand il s’agit, pour des maîtres de barques qui évoluent déjà vers l’armement, de leur outil de travail. L’un d’eux, Louis Rolland, de Recouvrance, est d’ailleurs un futur armateur brestois. Il s’agit le plus souvent, toutefois, de négociants. Si on en juge par la capitation, les plus riches sont peu présents en 1750 dans l’armement maritime, du moins en premier rang, car on ignore comment ces parts sont fractionnées (Figure 7-I). Le pourcentage d’armateurs (12,5%) est le même dans la très riche bourgeoisie que dans la bourgeoisie aisée, beaucoup plus nombreuse et qui concentre les deux-tiers des porteurs d’intérêts. La bourgeoisie riche est la plus active avec 16,66%. Quatre armateurs paient plus de 50 livres de capitation. Un seul, Pierre Legris-Duval, est un très riche bourgeois, capité à 130 livres³. Mais on trouve deux armateurs dans la toute petite bourgeoisie. En effet, si l’armement exige des capitaux, il suppose aussi un goût certain du risque.

Même si les navires landernéens appartiennent surtout à des habitants de la ville, ce n’est pas exclusif. Quelques investisseurs extérieurs possèdent aussi des parts dans les bateaux du port. *La Thérèse*, 18 tx, qui navigue entre Landerneau et le pays nantais, fait naufrage en

³ AML°, CC, rôles de capitation.

octobre 1745, devant Primelin. Elle appartient, selon son capitaine, « *au sieur Duplanty* » de Bordeaux, dont le négociant Cosson est le correspondant à Landerneau⁴. Cette barque ne figure pas dans le cahier de déclaration des navires landernéens et sur les rôles d'équipages, elle est la propriété de Landernéens, « *héritiers du sieur David* »⁵. On peut donc supposer qu'il s'agit d'un armement partagé avec un négociant bordelais. A la même époque, plusieurs bordelais arment aussi des navires dans les ports de l'Iroise⁶. De même, le sieur Cosson forme, au début des années 1750, une société avec Jean-Denis Derm de Morlaix, pour l'armement du *Saint-Jacques*, 120 tx, armé pour Terre-Neuve et les Antilles⁷.

Cette prédominance de capitaux locaux se retrouve à Nantes au début du XVIII^e siècle, où « *seulement 16% des sociétés comptent un ou plusieurs non-nantais* »⁸. Cela contribue à renforcer les solidarités locales. Cette tendance générale s'explique parce que les armateurs sont aussi négociants et souhaitent conserver la maîtrise de leurs réseaux commerciaux.

3) Un armement essentiellement par association

L'armement de navires, surtout dans une période où l'affrontement entre la France et l'Angleterre se déroule principalement sur mer, est une activité à haut risque. La pratique assez générale consiste donc à répartir ses intérêts sur plusieurs navires. Ainsi, les investisseurs se prémunissent contre les risques de naufrage, de capture, voire de mauvaises affaires. Cette forme de mutualisme est également très pratiquée sur les côtes de l'Iroise.

a) *L'armement en propre*

L'armement d'un navire en pleine propriété est donc loin d'être le cas le plus fréquent. Il peut concerner le premier navire. Ainsi, Pierre Fauvel fait construire au Conquet en 1749, le *Coureur*, un sloup de 36 tx. Barthélémy Kerroz, suit cet exemple pour le sloup *Zéphir*, 25 tx, en 1764⁹. Au milieu du siècle, seuls trois armateurs possèdent en propre un navire : Claude Febvrier, Pierre Rivière et Pierre Fauvel. Deux négociants, Guillaume Legris Duclos et Pierre

⁴ Ibid., B 4355.

⁵ SHD, Brest, 2P7-141,

⁶ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 140.

⁷ ADF, B 4633.

⁸ Guy SAUPIN, *Nantes au xvii^e siècle, Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, p. 223.

⁹ ADF, 16 B 806.

Rivière, possèdent des intérêts dans deux navires. Pierre La Caze et Claude Febvrier (associé, dans deux armements, à son frère Georges, négociant à Brest), investissent dans trois bâtiments. Tous les négociants n'arment pas tout cas en premier rang. Rares sont les bourgeois non-négociants, qui s'intéressent à l'armement. C'est cependant le cas, en 1764, de Louis-Joachim Goury des Tuileries, directeur des fermes de Bretagne à Landerneau, qui fait construire au Conquet le sloup la *Françoise*, 40 tx, qui lui appartient en propre. Il fait ainsi entrer durablement sa famille dans le monde du négoce et de l'armement maritime.

b) *L'armement en société*

Une statistique très incomplète, de 1739 à 1790, portant sur 59 navires, pour lesquels des renseignements précis sont disponibles, montre que l'armement collectif concerne 42 d'entre eux, soit plus de 70%, dont pour 6 navires au moins, une association entre un négociant et le maître de la barque¹⁰. Celui-ci est souvent intéressé sur son navire, ce qui contribue à sa rémunération et l'incite au bon résultat de la campagne. C'est le cas de la *Notre-Dame*, 30 tx, qui se jette sur les roches du Guilvinec en février 1742. L'armateur est le négociant Jean La Caze de Landerneau « *propriétaire des deux tiers du bâtiment, l'autre appartenant au maître* »¹¹. De même, le *Louis-François*, 35 tx, appartient en société au négociant Thomas, « *receveur des droits du seigneur* », et au maître Mathieu Brenterch. Il fait naufrage le 9 novembre 1767 « *à la coste du Guilvinec* », rentrant de Blaye avec un chargement de 28 tx de vin valant près de 6 000 livres¹². Huit négociants ou marchands de vin de Landerneau ont chargé : Thomas, Bazin (hôte du Bon Conseil et négociant), Vigier, Caroff, Julienne Daniel, Guiavarc'h, Ruellan, Leyer. Le maître possède parfois une part plus importante sur le navire. En fructidor an VII, Etienne Radiguet arme la *Lune* de Landerneau, 50 tx, deuxième du nom¹³, le premier navire ayant été pris par les Anglais en ventôse an V¹⁴. Cinq négociants landernéens et un morlaisien, portent chacun 1/8^e, valant 900 livres. Le capitaine Caraës en possède 1/4. L'armateur est donc très minoritaire dans le capital du navire.

¹⁰ Ibid. et SHD Brest 2P4-1 et 2.

¹¹ Ibid., B 4353bis.

¹² Ibid., B 4378, Amirauté de Cornouaille-naufrages.

¹³ SHD BREST 2P7-20 et ADF, 50 J 2, f°1, 4 fructidor an VII (21 août 1799).

¹⁴ ADF, 50 J 1, f° 270, 19 ventôse an V (9 mars 1797).

Sur ces 59 navires, seuls 17 appartiennent en propre à un armateur¹⁵. Aucune corrélation n'apparaît entre la taille du bâtiment et le type de propriété. Mais le mode d'acquisition peut influencer. Ainsi, les prises anglaises sont davantage achetées en pleine propriété, en raison de leur coût avantageux. La composition de l'armement est sujette à fluctuations, et n'est surtout pas intangible, des parts changeant régulièrement de mains. Le 24 avril 1748, Claude Febvrier déclare posséder « *en entier* » la barque la *Marie Catherine*, de 36 tx¹⁶. Cependant à son départ, le 26 avril, elle est déclarée sur le rôle comme appartenant au négociant et au maître¹⁷.

4) Négociants et armateurs

Comme le prouvent plusieurs cas, dont l'enrichissement paraît lié à l'investissement maritime, « *l'armement des navires n'est qu'une forme de commerce parmi d'autres [...]. Il présente [l'] avantage [...] d'être de toutes les formes que peut prendre le commerce maritime, le plus lucratif... et le plus sûr* »¹⁸. Avec un peu de chance et beaucoup de savoir-faire, l'activité peut en effet devenir très lucrative. Plusieurs cas montrent un enrichissement rapide. On peut évoquer l'étonnante ascension de Julienne Daniel¹⁹, petite marchande de fer dans la première moitié du siècle. En 1750, alors qu'elle ne paie que 15 livres de capitation, elle se lance dans un premier armement en prenant une part, en association avec trois autres marchands et Guillaume Talec, maître de la barque, dans la *Notre-Dame des Anges*, 41tx, qui vient d'être construite à Plouescat²⁰. On ne connaît sans doute pas tous ses investissements. Après la guerre de Sept ans, en 1767, fortune faite, elle s'allie désormais avec des négociants, dont la surface financière est comparable à la sienne : Mazurié, Legris-Duval, Leyer et Kerroz, pour armer le *Coureur*, 40 tx, nouvellement construit au Conquet. En 1788, elle déclare avoir fait construire au Faou « *pour elle et les sieurs Barthélemy Kerroz, Louis Leyer et Louis Bazin* », la *Comtesse d'Hector*, 40 tx²¹. Elle est, à la fin du XVIII^e siècle²², la plus capitée des bourgeois landernéens. C'est aussi l'armement qui explique la montée en fortune de

¹⁵ Ibid., 16 B 806 et SHD, Brest, 2P4-1 et 2.

¹⁶ Ibid., 16 B 806.

¹⁷ SHD, 2P7-142, f° 320.

¹⁸ Jean MEYER, *L'armement nantais...*, op. cit., p. 93.

¹⁹ Julienne Daniel, veuve, d'abord petite marchande de fer, demeurant rue de Ploudiry, ne paie que huit l. de capitation en 1744. Elle investit dans l'armement maritime et devient l'une des rares femmes négociant-armateur de la ville. Son imposition croît rapidement : 15 l. en 1749, 18 l. en 1754, 63 l. en 1761, 90 l. en 1769, 132 l. en 1776, 160 l. en 1779, 192 l. en 1786, AML°, CC, rôles de capitation.

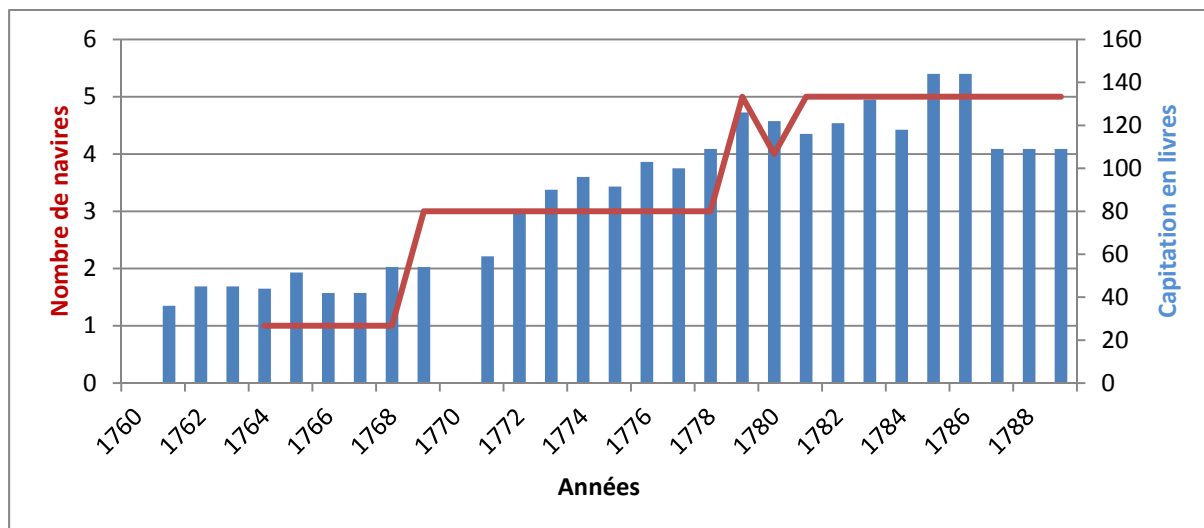
²⁰ ADF, 16 B 806.

²¹ Ibid.

²² Jean-Pierre THOMIN, *La fortune ...*, op. cit., p. 57.

Barthélemy Kerroz, premier armateur de la ville de la fin des années 1760 à la Révolution²³. L'augmentation de la capitation qu'il paie sous l'Ancien Régime suit une évolution parallèle à la montée en puissance de son armement (Figure 7-II)²⁴.

Fig. 7-II. Évolution comparée de la capitation et de l'armement de B. Kerroz (1760-1789).



Source : Jean-Pierre THOMIN, *La fortune ...*, op. cit, p. 177 et 228.

La fonction d'armateur ne se limite pas à la seule propriété, partielle ou totale, de navires. Il joue en fait un double rôle. Individuellement ou au nom de la société d'armement, il est d'abord « *responsable nominal [...] investi de la fonction technique d'armer le navire* », tenu « *d'engager l'ensemble des frais que cela impliquait pour la mise en état du navire, l'achat de vivres et des munitions, l'embauche de l'équipage et que désignait la catégorie comptable pratique de mise hors* »²⁵. Il se rémunère pour son travail par une commission de 2% sur la mise-hors et sur la cargaison, car « *les armateurs [...] sont autant d'auxiliaires hautement spécialisés et qui offrent leurs services au marchand* »²⁶. C'est également l'armateur qui rassemble la cargaison, appelée « *emplette* », auprès des négociants de la ville. Quelques cas connus, comme celui du *Zéphir*²⁷, naufragé en 1786 près de Lorient, montrent l'application du principe du partage des risques en multipliant les chargeurs²⁸. Les activités d'armement et de négoce sont étroitement liées :

²³ *Idem.*, p. 227.

²⁴ La baisse constatée à la fin de l'Ancien Régime correspond à une décote générale accordée à la ville de Landerneau par les États de Bretagne et non à une dégradation de la situation du négociant.

²⁵ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 136 et 133.

²⁶ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, T II, *les jeux de l'échange*, op. cit., p. 335.

²⁷ Voir Figure 6-VI, chapitre 6.

²⁸ ADF, 4 E 91/15. Voir ANNEXE XI.

« l'armateur qui ne ferait qu'armer des navires n'existe pas. On est négociant en gros, pratiquant la commission, la participation, le change, quelque peu la banque, l'entrepôt et la redistribution de marchandises... et le commerce maritime. Celui-ci n'est qu'une branche de l'activité, quoique souvent la plus importante »²⁹.

C'est le cas de la plupart des négociants landerneens. L'entente qui semble régner entre eux au XVIII^e siècle et que prouvent leurs associations, est un atout dans le développement de leurs trafics et leur permet de contrôler les flux en réservant les cargaisons à leurs navires. C'est la garantie de pouvoir satisfaire à la demande diversifiée des correspondants et de réunir des cargaisons à l'aller comme au retour, ce qui conditionne la rentabilité.

5) Le cas particulier des « transports intérieurs ».

Une partie des bâtiments armés à Landerneau se livrent aux « *transports intérieurs* ». Cette notion est mise en évidence dans les rôles d'équipages du XIX^e siècle. C'est aussi une réalité au siècle précédent. Elle concerne les gabarres et les petits bâtiments qui assurent la desserte du port de Brest et les trafics de la rade et se livrent à l'occasion à la pêche. Ces embarcations appartiennent à des particuliers ou à la Marine. L'intendant les envoie à Landerneau pour y charger du bois ou d'autres fournitures pour le ravitaillement de la Marine et de l'arsenal³⁰. Naviguant à l'intérieur de la rade, elles sont souvent non-pontées, d'un port réduit — entre 5 et 10 tx, sauf pour les gabares, qui sont plus importantes — et elles ne figurent pas sur les rôles d'équipage. En conséquence, il est impossible de mesurer l'importance des tonnages et du trafic qu'elles assurent.

Une vingtaine de ces petits bâtiments, jaugeant de 5 à 15 tx, fréquentent Landerneau en 1781³¹. C'est ainsi que les vins « *qui se déchargent à Brest [...] sont transportés à Landerneau par des bateaux du lieu, par parties de 4, 6, 8, 10 tonneaux* »³². Ils sont armés à Landerneau, Le Passage-Plougastel, Dirinon, Loperhet, Kerhuon, et ne sont citées dans la série de congés que de façon générique, sans indication de leurs destinations ni de leurs chargements³³. Dans la décennie, 5 à 8 bateaux de ce type sont armés à Landerneau³⁴. Le bois

²⁹ Jean MEYER, *L'armement nantais...*, op. cit., p. 101.

³⁰ AML°, BB 7-39, lettre du duc de Gramont, 7 décembre 1769.

³¹ AN, Amirauté de France, sous-série G5, congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

³² AML°, série CC, AC 11-55, Mémoire pour parvenir à la connaissance de la qualité, nature et produit des droits, 20 janvier 1778.

³³ AN, Amirauté de France, sous-série G5.

de chauffage représente l'un des principales marchandises ainsi transportées. En 1793, le négociant Le Leyer passe un marché de fourniture avec la Marine. Le contentieux qui s'en suit nous apprend que le bois a été transporté sur les gabarres de l'Elorn : *Marie Françoise*, *Marie-Anne*, *Marie Claudine*, *Bienfaisant*, *Bonne*, *Grâce de Dieu*, *Auguste* (frétée par l'État), ainsi que sur la *Charmante*, cette dernière appartenant directement à l'État³⁵.

Certaines de ces barques — pontées — s'aventurent « *aux côtes de Bretagne* », avec des congés annuels, ce qui nous prive d'indications sur leur activité³⁶. À Landerneau, leurs entrées et sorties ne sont pas enregistrées. En outre, leur rôle n'est pas déposé au bureau des classes. On les retrouve épisodiquement à Nantes ou Lorient et elles fréquentent assurément d'autres ports. Entre 1786 et 1790, la quasi-totalité (90,7%) de ces petits caboteurs quittent Landerneau sur lest, alors que moins de la moitié des autres navires (44,26%) sont dans ce cas. L'activité du port de Landerneau repose donc bien sur le commerce « *du dehors* »³⁷.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, des armateurs importants continuent à armer ce type de bateaux. François Coué possède le sloup *Frédéric*, 19 tx, construit en 1838 à Quimper et affecté aux transports intérieurs au début des années 1840³⁸. Il navigue sans doute au-delà des eaux que peut fréquenter la *Contente*, un simple « *bateau* » de 4 tx, non-ponté, propriété de son maître Marzin, de Landerneau³⁹. Bazin-Drant arme l'*Elorn*, un sloup de 20 tx, construit au Faou en 1846 qui, au cours des années suivantes, pratique aussi bien la pêche que le petit cabotage « *dans les limites du quartier de Brest* »⁴⁰.

6) Les principaux armateurs landernéens

Si la plupart des négociants landernéens investissent dans l'armement maritime, quelques noms se distinguent au long de la période qui, par le nombre de navires armés, assurent un véritable leadership. Il s'agit principalement de Segallen, sieur du Cléguer dans la première moitié du XVIII^e siècle, de Barthélemy Kerroz, dans la seconde moitié de ce siècle, de

³⁴ Maurice BERNARD, *La municipalité de Brest 1750-1790, op. cit.*, p. 76-77, évoque ainsi le cas de la *Marie-Anne*, 10 tx, qui arrive à Brest le 4 janvier 1782, venant de Landerneau avec du bois et y repartant sur lest.

³⁵ SHD Brest, 3A101, Conseil de marine, pièce 84, 23 fructidor an xi.

³⁶ AN, Amirauté de France, sous-série G5, congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

³⁷ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle... T II, op. cit.*, p. 355.

³⁸ SHD, Brest, 2P7-205.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid., 2P7-222 et 224

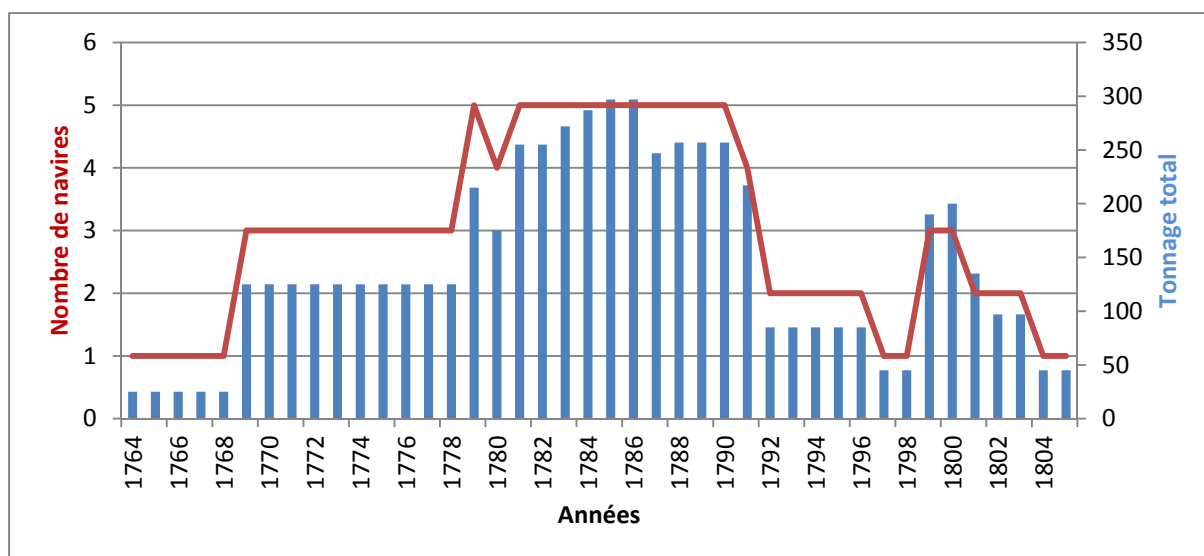
la maison Radiguet et ses associés, du début de la Révolution au milieu des années 1830 et de l'armement Coué-Bouroullec de cette période jusqu'à 1850.

a) *Segallen, sieur du Cléguer*

En 1725, Segallen, sieur du Cléguer, bien que négociant et marchand de vin à Plougastel, choisit Landerneau pour y armer sept des seize navires qu'abrite le port. Il dirige ainsi 43,75% de la flottille et près de 45% du tonnage, soit 205 tx sur 456⁴¹. Il est aussi l'armateur de la plus grosse unité, le *Pierre-Marie*, 50 tx. Il domine l'armement local jusqu'en 1742, où il gère quatre bâtiments sur dix-neuf et 20% de la jauge totale⁴².

b) *Barthélemy Kerroz s'impose dans le dernier tiers du XVIII^e siècle.*

Fig. 7-III. L'armement Kerroz (1764-1805).



Sources : SHD, Brest, 2P 4-2, 2P 7-13 à 18, 2P 7-145 à 165, ADF 4 E 91 5. AN, Amirauté de France, ss-série G5, congés du port de Landerneau, 1781-1790.

Barthélemy Kerroz, installé comme négociant à Landerneau, au plus tard en septembre 1758, à son retour de captivité à Jersey, ne commence prudemment sa carrière d'armateur qu'à l'issue de la guerre de Sept ans⁴³. Dès lors, il ne cesse de construire ou d'acquérir des navires. De 1765 à 1805, il arme au total une quinzaine de navires (Figure 7-III), dont près de

⁴¹ Ibid., Brest, 2P7-1.

⁴² Ibid., 2P7-140 et 141.

⁴³ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 170.

la moitié en propre, et il prend des parts dans au moins six autres. C'est le premier armateur de Landerneau dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, associé, dans la plupart des navires du port, à presque tous les négociants : les Mazurié, Julienne Daniel, Bazin, Duthoya de Kerlavarec, Legris-Duclos, Legris-Duval, Leyer, La Caze, Lavau, Robert, Creuzel, Le Guen, Radiguet ainsi qu'avec des hommes de loi, comme Chalupt ou Onfrey. Il s'assure ainsi de la garantie de rassembler des cargaisons complètes pour ses navires, préoccupation majeure de tout armement. En armant entre le tiers et la moitié des navires du port, il devient le chef de file de l'armement landernéen. C'est à la suite de la guerre d'Indépendance américaine, dans la dernière décennie de l'Ancien Régime que, profitant de l'embellie du commerce maritime il arme le plus de navires. Entre 1783 et 1787, il dispose d'environ 300 tx de jauge totale.

Sa stratégie d'armement est très diversifiée. Il possède toujours au moins un navire en propre. Le 7 décembre 1764, ouvrant le second « *cahier pour servir à incérer les déclarations des barques qui abordent au port de cette ville de Landerneau* »⁴⁴, il déclare « *avoir fait construire au Conquet un baptiment grayé en bateau, nommé le Zéphir, du port de 25 tx* », qu'il possède en propre. En octobre 1769, il déclare son second navire, la *Marie-Françoise*, « *du port environ de 50 tonneaux* », construit à Landerneau, « *sur le quai de ce port* » et dont il est à nouveau le seul armateur. De l'an VII à l'an XI, il arme la *Marie-Anne*, 90 tx, qui reçoit des moyens de défense, pour faire face aux dangers⁴⁵.

Il acquiert aussi des prises anglaises. En 1769, il arme en société le sloup la *Marie-Françoise* une prise de 40 tx, et en propre, le brigantin la *Prospérité*, 55 tx, prise anglaise de 1757⁴⁶, achetée à Pierre Fauvel, son ancien armateur. En 1783, il rachète par adjudication, pour 920 livres, à Julien Legris-Duclos, qui connaît des difficultés financières, sa part d'1/12^e de la *Prospérité*, « *du port de soixante-dix à quatre-vingt tonneaux* »⁴⁷. Sur les rôles d'équipage, ce navire jaugeant 72 tx appartient à Barthélemy Kerroz et au maître Tanguy Léostic⁴⁸. En 1780, il s'associe aux négociants Creuzel et La Caze, pour acquérir, « *de société entre eux* »⁴⁹, une prise de 40 tx, renommée *Marie Anne*. L'année suivante, il achète l'ex-*Richard*, 60tx, rebaptisé l'*Utile*⁵⁰. En 1782, la société Kerroz et Puluhen remporte avec 7 250

⁴⁴ ADF, 16 B 806.

⁴⁵ SHD, Brest, 2P7-163, f° 40.

⁴⁶ Ibid., 2P4-1, f° 16.

⁴⁷ ADF, 4 E 93/14.

⁴⁸ SHD, Brest, 2P7-152, f° 172.

⁴⁹ ADF, 16 B 806.

⁵⁰ Ibid., 16 B 806.

livres, l'adjudication de l'ex-*Friend's Goodwill*, 110 tx, également dénommé l'*Utile*⁵¹. Le prix est très raisonnable pour un navire de cette taille. Une incertitude existe quant au maintien en navigation de ces deux navires, les rôles mentionnant un *Utile* de 80 tx en 1781-1783⁵², qui passe à 90 tx de 1784 à 1787⁵³.

Kerroz arme aussi en société. Outre les cas précédemment cités, il s'associe en 1788 à trois autres négociants, dans la construction au Faou, de la *Comtesse d'Hector*, 40 tx⁵⁴, qui sur les rôles appartient à la « *Société Kerroz et compagnie* »⁵⁵. Il possède également en 1779, avec l'avocat Chalupt, le brigantin la *Providence*⁵⁶, sur lequel les informations font défaut, et qui pourrait être le bâtiment de 30 tx acheté en 1772 par Yves Thomas, André-Marie Brichet et Nicolas-Jacques Cosson, à Le Guen cadet de Brest⁵⁷. Enfin, il prend des intérêts dans d'autres armements : la *Marie-Josèphe*, 36 tx⁵⁸, de l'armement La Caze en 1765, le *Coureur*, 40 tx, de l'armement Leyer en 1767⁵⁹, la *Marie-Guillemette*, 55 tx, dont l'armateur est un Duthoya, en 1784⁶⁰. De l'an IX à l'an XI, le navire retrouve son premier armateur, qui cède pour 600F, à Pierre-Louis Mazurié, de Landerneau, son 1/8^e⁶¹.

Pendant la Révolution Barthélemy Kerroz continue à investir dans les navires de ses collègues : le *Patriote*, 55 tx⁶², du négociant-armateur Bazin, de 1792 à 1797, ou la *Lune*, 50 tonneaux, armée par Etienne Radiguet, où il a 1/8^e – 900 livres – en l'an VII et VIII⁶³. Il place aussi ses capitaux sur des navires non-landernéens, comme la *Marie-Gabrielle*, 40tx, de l'Aberildut, qui coule aux Glénan, en 1777⁶⁴. Il fait preuve de prudence en réduisant sa flottille de quatre à deux navires à partir de 1792 et se montre exigeant dans le choix de ses investissements. En germinal an VI (mars 1798), il décline l'offre d'Etienne Radiguet : « *M. Kerroz n'a pas jugé à propos de prendre des intérêts dans l'achat du navire la Désirée chérie, ses motifs sont que le navire est trop mauvais, ainsi que ses agrès ; il persiste à ne pas vouloir*

⁵¹ Ibid., B 4184, f° 96, Amirauté de Morlaix.

⁵² SHD, Brest, 2P7-152, f°9. Armé de mai 1781 à mars 1783.

⁵³ Ibid., 2P7-155, f° 10. Armé de novembre 1784 à mars 1786. Il navigue jusqu'en 1787.

⁵⁴ Ibid., 2P4-2, f° 35.

⁵⁵ Ibid., 2P7-157, f° 64.

⁵⁶ ADF, 4 E 91/5, 26 novembre 1779.

⁵⁷ Ibid., 16 B 806.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ SHD, Brest, 2P7-14, 15 juin 1768.

⁶⁰ ADF, 16 B 806.

⁶¹ Ibid., 4 E 91 30, 25 pluviôse an XI (14 février 1803).

⁶² Ibid., 4 E 91/21, 12 fructidor an III (29 août 1795).

⁶³ Ibid., 50 J 2, 4 fructidor an VII (21 août 1799).

⁶⁴ Ibid., B 4387.

l'estimer plus de 9 700 l. »⁶⁵. Il s'avère être de très loin le principal armateur landernéen dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

c) *L'émergence des Radiguet*

Landernéen depuis son mariage en 1790, Etienne Radiguet, qui s'engage dans une carrière de négociant, devient bientôt un armateur très actif. Il commence par armer, en 1793 en société, la *Lune de Landerneau*, pris par les Anglais en ventôse an V⁶⁶. Il ne se décourage pas car il arme une seconde *Lune* deux ans plus tard⁶⁷. Il indique, en l'an VIII, à Le Guen de Kerangal, fabricant de Landivisiau, que son navire la *Jeune Rose*, un brick de 60 tx, qui navigue au moins de 1798⁶⁸ à 1800⁶⁹, « *est prêt depuis huit jours pour descendre la rivière et aller à Brest, mais que les vents toujours contraires le retiennent en ce port* »⁷⁰. Il en possède la moitié et Chevallier, de Brest, le quart⁷¹. A la même époque, il achète au Havre, avec Delatre de Brest, le quart d'un sloop de 40 tx et de sa cargaison, qu'il envisage de faire venir en Bretagne. Il lui annonce le même jour: « *Je suis à la veille d'en acheter la ½ d'un autre de 25 tx. d'arimage, dont on demande 1 200F. Il est en état de prendre la mer de suite* ». On ne connaît pas le nom de ces deux navires, qui ne figurent donc pas dans nos statistiques⁷².

Etienne Radiguet investit dans plusieurs corsaires⁷³ et dans des bâtiments marchands. En frimaire an VIII, il possède un intérêt sur le *Martin* qui, attaqué par un navire anglais, est protégé par une corvette de la République. Il a le privilège d'assister au combat⁷⁴. Il en vend une part d'1/8^e à René Poisson, qui la cède pour 500 F à Goury, autre commis de Radiguet, en l'an XI⁷⁵. En messidor suivant, Etienne Radiguet paie la solde des matelots de l'*Auguste*⁷⁶, qu'il arme donc. Ces navires, cités dans sa correspondance, sont inconnus sur les rôles d'équipages à Brest. En nivôse an XI, il précise à la V^{ve} La Chapelle : « *nous avons ici*

⁶⁵ Ibid., 50 J 1, f° 336, 20 germinal an VI (9 avril 1798).

⁶⁶ ADF, 50 J 1, f° 270, lettre à Lannes à Bordeaux, 19 ventôse an V (9 mars 1797).

⁶⁷ Ibid., 50 J 2, 4 fructidor an VII (21 août 1799).

⁶⁸ SHD, Brest, 2P7-20.

⁶⁹ ADF, 50 J 2, 12 ventôse 1800 (3 mars 1800)

⁷⁰ Ibid., 9 vendémiaire an VIII (1er octobre 1799).

⁷¹ Ibid., 3 brumaire an VIII (25 octobre 1799), lettre à Chevallier.

⁷² Ibid., 2 brumaire an VIII (24 octobre 1799), lettre à Delatre.

⁷³ Ibid., 50 J 1, f°s 341 et 342, lettre à l'armateur corsaire Martin à Saint-Malo, 29 brumaire an VI (19 novembre 1797).

⁷⁴ Ibid., 50 J 2, f° 135, 20 frimaire an VIII (11 décembre 1799).

⁷⁵ Ibid., 50 J 92, 30 floréal an XI (20 mai 1803).

⁷⁶ Ibid., 16 messidor an XI (5 juillet 1803).

plusieurs navires et entr'autres le Prosper, dans lequel vous savez que j'ai un tutorat. Ce sera sans doute par lui que je vous enverrai ces six ballots »⁷⁷. En résumé Etienne Radiguet, associé à Joseph Goury ou René Poisson, arme au moins : 1 navire en 1793, 3 en 1798, 4 en 1799, dont le corsaire la *Vigilante*, 2 en 1800, 2 à 3 de 1801 jusqu'à la fin de l'Empire, mais 4 en 1811⁷⁸, malgré les nombreuses prises effectuées par les Anglais. L'armement fait construire en 1807, à Redon, un sloup de 81 tx, baptisé le *Commerce de Landerneau*⁷⁹. Il apparaît, sous l'Empire et pour quelques décennies, comme le principal armateur landernéen.

Sous la Restauration, il forme avec un de ses collaborateurs, la société d'armement Radiguet-Goury. Il relance l'activité en 1815, avec trois navires, soit la moitié de la flottille landernéenne. L'armement monte en puissance avec quatre bâtiments de 1818 à 1831. Atteint par la maladie, Etienne Radiguet transmet ses affaires précocement, à l'âge de soixante ans, à son fils Jean-Isidore (1792-1862), qui continue à armer jusqu'en 1843. L'armement est à son sommet en 1825, avec cinq navires, jaugeant 310 tx, dont la *Marie-Thérèse*, un brick-goélette de 101 tx⁸⁰ et le brick le *Malin*, de 90 tx. Il arme alors plus de la moitié de la modeste flottille landernéenne. Le *Malin* est désarmé à Boulogne le 16 décembre 1825 et quitte sans doute l'armement⁸¹. En 1831, la société perd la *Lune de Landerneau*, 29 tx, sur la barre de Bayonne⁸² et n'arme plus que trois bâtiments. Dès cette époque les partenaires de la société s'orientent vers l'industrie et renoncent progressivement à l'armement maritime. Le *Commerce* est désarmé au Tréport en mars 1835⁸³ et sans doute cédé, car il n'apparaît plus dans les rôles. La même année, la société arme, en remplacement de la *Marie-Thérèse*, le brick-goélette la *Vigilante*⁸⁴. Mais il peut s'agir d'un simple changement de nom, car il est du même type et du même tonnage (101 tx) et il a été construit la même année (1817). Ce navire est affecté au grand cabotage. La *Marie-Thérèse* fait une campagne à Terre-Neuve de décembre 1832 à janvier 1834⁸⁵. Mais elle navigue le plus souvent vers la Méditerranée. A partir de 1836 la *Vigilante* devient le seul navire de l'armement, puis est vendue le 5

⁷⁷ Ibid., 50 J 4, 27 nivôse an xi (17 janvier 1803).

⁷⁸ La profonde défaillance des sources sous l'Empire rend impossible la mesure exacte de la flottille landernéenne.

⁷⁹ SHD, Brest, 2P7-167, f° 70. Ce premier commerce, construit en 1807 à Redon est remplacé en 1821 par un navire du même nom, jaugeant 62 tonneaux et construit en 1812 à Pontrioux (2P7-171, f°21).

⁸⁰ Ibid., 2P7-174 f° 280.

⁸¹ Ibid., 2P7-175, f° 284.

⁸² Ibid., 2P7-180, 28 janvier 1831.

⁸³ Ibid., 2P7-184.

⁸⁴ Ibid., 2P7-201. Le nom de ce navire rappelle celui du corsaire armé sous la Révolution par Etienne Radiguet

⁸⁵ Ibid., 2P7-199.

septembre 1843⁸⁶. Depuis juillet 1839, l'armateur paraît déjà être Poisson⁸⁷. A compter de 1843, la société Radiguet-Goury cesse d'investir dans l'armement maritime, sans doute pour consacrer ses capitaux à ses projets industriels. Un Goury arme cependant avec Provost, en 1844, un brick-goélette de 94 tonneaux, l'*Almais*, qui navigue en Méditerranée – jusqu'à Oran et Alger – et vers les ports de la Manche-est⁸⁸ et même jusqu'à Stockholm en 1848⁸⁹.

d) L'armement Coué-Bouroullec

A partir du milieu des années 1830, la place est prise par l'armement Coué-Bouroullec, qui naît du mariage entre deux familles de petits négociants-armateurs en 1826. De 1798 à 1803, Joseph Bouroullec fils, marchand de vin⁹⁰, arme la *Bonne Foi*, un brick de 97 tx⁹¹. En 1808, son petit sloop l'*Utile*, 20 tx, apparaît fortuitement à Quimper, en décembre 1808, où il est « *reconnu que le navire est bon* »⁹², mais on en perd ensuite la trace. Les rôles d'équipages ne mentionnent pas d'autre navire appartenant à cet armement avant la construction, en 1829 à Redon, pour la veuve Bouroullec et C^{ie}, de l'*Eulalie*, chasse-marée de 29 tx⁹³. Le *Louis*, 29 tx également, pour lequel Coué est associé avec Provost, capitaine du navire, fait son entrée dans la flottille en 1832⁹⁴. Le *Charles*, 43 tx est armé en 1836⁹⁵. Coué-Bouroullec change d'envergure en achetant, en 1838, un brick de 136 tx, l'*Élisa*, construit à Bayonne en 1834 et destiné au grand cabotage⁹⁶. On retrouve également ce bâtiment sur les routes de la Méditerranée, fréquentées précédemment par l'armement Radiguet. En 1842, un lougre neuf de 76 tx, l'*Anna-Maria*, construit à Brest⁹⁷, vient renforcer la flottille contrôlée par François Coué, qui compte alors cinq navires jaugeant au total 289 tx.

⁸⁶ Ibid., 2P7-212.

⁸⁷ AML°, 1 S 32, 4 juillet 1839, lettre de la société Radiguet-Goury à Homon-Desloges à Morlaix.

⁸⁸ SHD, Brest, 2P7-216.

⁸⁹ The University of Groningen, Sound Toll Registers online, 358 0518, 1848, p. 71 v°.

⁹⁰ ADF, 65 U 16/1, 13 germinal an XIII (6 avril 1805).

⁹¹ SHD, BREST, 2P7-20 à 24.

⁹² ADF, 65 U 16/2, 13 décembre 1808.

⁹³ SHD, Brest, 2P7-179, f° 160.

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Ibid., 2P7-203.

⁹⁷ Ibid., 2P7-212.

Ainsi, les plus importants armateurs landernéens, souvent de gros négociants, n'arment pas plus de quatre à cinq navires par an au maximum⁹⁸. Et il s'agit au mieux de bâtiments de taille moyenne, qui ne supposent pas de gros investissements. Cela relativise leur puissance, mais traduit aussi les capacités du négoce de la ville.

B) TECHNIQUES ET PRATIQUES DE L'ARMEMENT

L'armement de navires est d'abord et principalement un moyen de gagner de l'argent : « *La recherche du profit est le moteur* »⁹⁹. Mise en œuvre habilement et si elle s'accompagne d'un minimum de chance, l'activité peut rapidement conduire à la fortune.

1) Le coût et la rentabilité.

a) La mise hors

Rarement mentionné dans les diverses sources, le coût de construction ou d'acquisition des petits navires qui composent la flottille landernéenne n'apparaît pas déterminant dans la décision des armateurs. Par rapport aux profits dégagés, surtout si l'investissement est partagé, il semble en effet limité. Il pèse d'autant moins que la valeur du navire est intégrée, à chaque nouvelle campagne, dans le calcul de la « *mise hors* », ou « *mise dehors* », qui comprend tous les frais d'armement, dont l'achat du navire, son équipement, le ravitaillement, les avances versées à l'équipage et éventuellement s'il est armé, son système d'armes, sans tenir compte de l'amortissement opéré lors de la campagne précédente¹⁰⁰. Un bâtiment peut donc être facilement et rapidement rentabilisé, comme en témoigne l'exemple du bordelais François Bonnafé (1740-1809), « *qui amortit son premier navire au premier voyage* »¹⁰¹. Mais il s'agit sans doute d'une campagne de commerce triangulaire.

Au milieu du XVIII^e siècle, Mignot de Montigny, en visite à Landerneau, y découvre des bâtiments de 50 à 60 tonneaux. Selon lui, « *une barque de cette capacité construite en chêne toute prête à partir revient à 8 000 livres, son canot à dix écus. Il y a quinze ans qu'une*

⁹⁸ On peut ajouter à cette liste le nom de René Bazin, qui arme trois à quatre navires dans la courte période de la Paix d'Amiens.

⁹⁹ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 374.

¹⁰⁰ Paul BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise...*, op. cit., p. 865.

¹⁰¹ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 140.

barque de 60 tonneaux ne coûtoit que 6 000 l. mais la cherté du bois dans la province a augmenté les constructions d'un tiers »¹⁰². Le coût au tonneau irait donc de 133 à 160 livres. L'inventaire après-décès de l'épouse du négociant Jacques Cosson, en mai 1751, éclaire un peu la question¹⁰³. Le couple possède en effet une part d'1/5^e sur la barque l'*Espérance*, 43 tx. Selon la déclaration faite le 4 novembre 1749, par Pierre La Caze, Hervé Tréguer et Nicolas-François Jacques Cosson, marchands en gros à Landerneau, ce navire, qu'ils ont fait construire au Faou, leur appartient « à parts égales entre eux »¹⁰⁴. Le bâtiment, qui n'a qu'un an et demi, peut être donc considéré quasiment comme neuf. La part d'1/5^e de Jacques Cosson et son épouse est évaluée à 1 000 livres, ce qui porte la valeur totale de la barque à 5 000 livres, soit 116 livre le tonneau. Cette évaluation, compte-tenu d'une dépréciation de 15%, sur la base d'une durée moyenne de vie de 10 ans, qui aboutirait à un prix de 136 livres par tonneau neuf, est compatible avec l'estimation faite par Mignot de Montigny. Les contrats d'affrètement par la Marine Nationale, sous la Révolution et l'Empire, prévoient cette durée moyenne : « le dépérissement naturel dont tout Navire est susceptible [...] est généralement évalué à un dixième pour les Navires de dix jusqu'à quatre-vingt-dix-neuf tonneaux, et à un quinzième pour ceux de cent tonneaux et au-dessus »¹⁰⁵.

Un autre exemple est donné par la *Lune de Landerneau*, 50 tx, armée par Etienne Radiguet en fructidor an VI (août 1799). Le navire est partagé en huit parts de 900 livres¹⁰⁶, soit un coût total de 7 200 l. et 144 l. au tonneau. Les prix ne semblent pas avoir beaucoup augmenté au XIX^e siècle, puisqu'en 1833, dans l'arrondissement de Brest, « coque et armement compris, un navire n'y revient qu'à 140F par tonneau »¹⁰⁷. Le croisement des informations du Contrôle des actes et des minutes des notaires avec celles de l'Amirauté, permet de proposer un prix des constructions neuves ou plutôt une fourchette de prix du tonneau neuf : 80 à 100 livres pour une gabare, 50 à 100 livres pour un chasse-marée. Il faut noter que le tonnage du chasse-marée croît au cours du XVIII^e passant de 20 à 60 tx, avec une accélération après les guerres de Sept ans en 1764 et d'Indépendance américaine en 1784¹⁰⁸.

¹⁰² Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny... », *op. cit.*, p. 280.

¹⁰³ ADF, 16 B 638.

¹⁰⁴ *Ibid.*, 16 B 806.

¹⁰⁵ SHD, Brest, 3 A 105, pièce n° 14, Conditions générales d'affrètement de Navires du Commerce, arrêtées au Port de Brest, pour le Service de la Marine, en l'an VI, art. 11. Ces dispositions ont été reprises dans les conditions d'affrètement adoptées le 10 mai 1811.

¹⁰⁶ ADF, 50 J 2, f°1, 4 fructidor an VII (21 août 1799).

¹⁰⁷ Émile SOUVESTRE, *Le Finistère en 1836...*, *op. cit.*, p. 229.

¹⁰⁸ Gérard LE BOUEDEC, « Les petits ports bretons... », *op. cit.*, p. 72. Il s'agit sans doute de petits navires.

Construits en bois, assez mal protégés contre l'effet du temps et de l'humidité, soumis à des conditions de navigation parfois difficiles, aussi bien en mer, car ils naviguent en toutes saisons et courent de grands risques face aux tempêtes et aux attaques ennemies, que dans les ports où ils échouent fréquemment, la durée de vie des bateaux est généralement courte et dépasse rarement une quinzaine d'années. Quelques navires font exception. Ainsi, le sloop le *Coureur*, 55 tx, appartenant à l'armement La Caze, construit en 1766, n'est désarmé à Rouen, qu'en 1818, 52 ans après son lancement¹⁰⁹. La gabarre les *Quatre Frères*, du Conquet, 30 tx, construite en 1784 à l'Aberildut, navigue toujours sous la Monarchie de Juillet et n'est désarmée définitivement à Brest qu'en janvier 1834, après 55 ans de navigation¹¹⁰. Ces cas sont cependant tout-à-fait exceptionnels. La durée de vie des bâtiments semble toutefois s'allonger au XIX^e siècle, grâce à la paix qui règne sur mer et à l'amélioration des techniques.

b) Le fret

La rentabilité des armements repose largement sur la capacité à trouver des cargaisons de retour. A Saint-Malo, « *la recherche d'un fret, telle était la préoccupation lancinante des armateurs terre-neuviers* »¹¹¹. La présence à Brest de la Marine Royale constitue donc une chance considérable pour l'armement landerneéen, grâce à sa gigantesque demande d'approvisionnements. La capacité de stocker ces marchandises à Landerneau, dans l'attente de commandes militaires, représente une source supplémentaire de spéculations fructueuses.

Les sources sont plutôt muettes sur les taux de fret pratiqués à Landerneau. Seuls les connaissements retrouvés à l'occasion de naufrages apportent des éléments. Ces taux tiennent compte d'un ensemble de critères : la distance parcourue, les volumes, la nature et la valeur de la marchandise, les risques aggravés en temps de guerre, qui font assurer davantage.

Quelques données existent pour la guerre de Succession d'Autriche. Le fret de la *Thérèse*, naufragée en octobre 1744, approche 460 l., plus de 25 l. par tonneau, pour un voyage entre Nantes et la rade de Brest¹¹². Les connaissements, remplis à Nantes, indiquent parfois le coût par tonneau : le vin blanc nantais est à 26 l., le vin rouge et les grands sabots à 24l., le fer

¹⁰⁹ SHD, Brest, 2P7-168, f° 81

¹¹⁰ Ibid., 2P7-183.

¹¹¹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 288.

¹¹² ADF, B 4355.

en verges à 10 l. le tonneau, chapeau du maître compris¹¹³. Les tarifs tiennent compte à la fois de la valeur de la marchandise et de l'encombrement. Le fret du *Saint-Jacques*, perdu à Penmarc'h en décembre 1745, avec 45 tx de bordeaux et seize barriques de farine, s'élève à 26 l. par tonneau, soit 1 274 l.¹¹⁴. La *Notre-Dame* de l'Aberildut sombre le même mois à Penmarc'h, avec 52,5 tx de fer de Bilbao, pour Fauvel à Landerneau et Lannux à Morlaix. Un connaissement indique un fret de 26 l. 2/3 par tonneau, « *chapeau et avarie comprises* »¹¹⁵, soit près de 1 400 l. A raison de six voyages par an, le fret annuel correspond au coût du navire. En août 1747, Turquetil, en affaire avec le morlaisien Derm, lui écrit de Landerneau. Il évoque un fret de 24 l., sans précision sur les marchandises, ni la destination¹¹⁶. Dans ces quatre cas, les prix sont majorés par la guerre. Ces conditions s'aggravent pendant les guerres de la Révolution, en fonction de la situation militaire. En frimaire an VI, le fret d'une cargaison de 22 tx de vin, de Bordeaux à Tréguier, se monte à près de 62 l. le tonneau, chapeau du maître et perte d'ancre compris, soit environ 10% de la valeur de la cargaison. Mais en germinal an VII, il bondit à 177 l. sur la *Providence*, qui apporte 4 tx à Tréguier. Il redescend à 122 l. en frimaire an VIII, sur le même trajet¹¹⁷. Ces coûts se répercutent sur le prix du vin. Même dans le petit cabotage, les tarifs sont élevés. En l'an IX, le fret pour un voyage Argenton-Douarnenez, s'élève à 15F le tonneau¹¹⁸. On comprend, dans ces conditions, que certains armateurs préfèrent disposer de leurs propres navires et que des fortunes se fassent.

Sous l'Empire, en raison du blocus continental, les coûts peuvent exploser. Ils sont à 118F le tonneau entre Bordeaux et Quimper, pour le *Zéphir*, en 1808¹¹⁹. Cependant, le 16 octobre de la même année, l'*Elorn*, 52 tx, quitte Pont-l'Abbé pour Libourne sous le commandement du maître Michel Prat, avec un chargement de 1 153 boisseaux d'avoine (400 qx 66 kg). *L'acquit à caution mentionne le coût du fret, qui s'élève à 33 F par tonneau*

¹¹³ Le chapeau du maître est une rémunération accessoire versée personnellement au maître du navire, par tonneau transporté, et souvent comprise dans le coût du fret : « *Il est assez d'usage que les affréteurs pour stimuler son zèle et exciter ses soins particuliers pour leurs marchandises, stipulent en faveur du capitaine un somme que l'on appelle le chapeau du maître* », Pierre-Sébastien BOULAY-PATY, *Cours de droit commercial maritime*, Volume 2, Paris, Videcoq, 1834, p. 275.

¹¹⁴ ADF, B 4355.

¹¹⁵ *Ibid.*, B 4356.

¹¹⁶ *Ibid.*, B 4650.

¹¹⁷ Simone TOULET, « Un négociant breton de l'an VI à l'an XI, Jean Quintin de Tréguier », dans l'ouvrage collectif, *La Révolution dans le Trégor, les Bleus, les Blancs et les autres*, sn, sd, p. 433.

¹¹⁸ ADF, 63 U 21/2, germinal de l'an IX (avril 1801)

¹¹⁹ *Ibid.*, 65 U 16/2.

métrique pour 40 tx en l'occurrence¹²⁰. Dans ce cas, la différence de taux de fret provient sans doute de la moindre valeur de la marchandise transportée.

Le fret varie évidemment selon la conjoncture. Il est très inférieur en temps de paix. En 1741, celui de la *Notre-Dame* de Landerneau pour un voyage de Bordeaux à son port, ne vaut que 15 l. par tonneau¹²¹. En 1759, le transport de Landerneau à Lorient de 893 sacs de farine de méteil, soit 48 tx, sur la barque de Honfleur « *Les Amitiés* », est payé 600 l. par le garde-magasin des vivres de terres, soit 12 l. 10 sol par tonneau, malgré la guerre, mais la distance est plus courte. Le *Louis-François*, 35 tx, allant de Blaye à Landerneau avec une cargaison de vin, d'eau de vie, d'huile d'olive, de prunes¹²², de résine, fait naufrage devant Le Guilvinec en novembre 1767¹²³. Le fret des vins, rouges comme blancs, s'élève à 17 l. 10 s. par tonneau, chapeau du maître compris. Selon Charles Carrière, on assiste à une tendance à la baisse du taux de fret en France durant le XVIII^e siècle¹²⁴.

2) Les affrètements.

a) Les affrètements par d'autres négociants.

Souvent, les négociants transportent leurs marchandises sur leurs navires. C'est ainsi qu'ils dégagent le meilleur profit et qu'ils s'enrichissent. Par souci de partage des risques, ils associent d'autres chargeurs aux opérations. Mais, c'est toujours l'armateur qui dégage le plus de profits. En outre, et c'est le cas pour les plus petits d'entre eux, ou pour des négociants en fin d'activité comme Barthélemy Kerroz sous le Consulat, où son *Zéphir* est fréquemment chargé par Etienne Radiguet, ils ne sont pas toujours en mesure de trouver par leurs propres moyens, des cargaisons. Aussi leurs navires sont-ils affrétés par d'autres négociants.

b) L'affrètement de navires extérieurs au port.

Si cette pratique est fréquente en temps de guerre, pour des raisons de sécurité, et justifie l'emploi de navires neutres, comme on l'a vu, l'affrètement de navires non-

¹²⁰ SHD, Brest, 3 A 104, Conseil d'administration de la marine, 1808, pièce 20.

¹²¹ ADF, B 4353^{bis}.

¹²² Plus vraisemblablement des pruneaux en petits barils, comme le porte un connaissance.

¹²³ ADF, B 4378.

¹²⁴ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 619.

landernéens par les négociants du port peut aussi s'expliquer par le manque de disponibilité de leurs propres navires. L'emploi de ces bâtiments extérieurs constitue pour les armateurs locaux une variable d'ajustement, qui est souvent mise en œuvre. Il peut s'agir aussi du transport de quantités réduites de marchandises à la valeur elle-même limitée. Ainsi, arrive à Nantes le 5 juillet 1740, le *Saint-Georges* de l'Ile-Tudy, 12 tx, qui a quitté Landerneau le 22 juin, avec 16 tx de grains¹²⁵. Le 27 septembre 1740, c'est au tour du *Saint-Paul* d'Ouessant, 18 tx, parti de Landerneau le 7, avec six tx de lest, d'accoster à Nantes, pour repartir le lendemain vers Brest, « chargé d'ocre et autres marchandises »¹²⁶.

c) *Les affrètements par l'État.*

La Marine Royale puis Nationale, dispose de peu de navires de transport, tout au plus quelques gabarres pour le trafic intérieur à la rade de Brest et des bateaux à fond plat pour les liaisons avec les autres ports d'armement militaire (Cherbourg, Saint-Malo, Lorient, Rochefort). Elle fait donc appel aux armateurs locaux, pour obtenir la mise à disposition de navires de commerce, qu'elle rémunère à cet effet. C'est pour les Landernéens une opportunité avantageuse, car elle présente en temps de guerre, moins de risques que le commerce libre, même si l'État paie mal et tardivement. Les navires peuvent naviguer, leur fret est payé et les armateurs sont indemnisés en cas de capture. Elle offre surtout l'avantage de les exonérer de la déclaration à l'Amirauté et du paiement du droit sur les équipages à la Caisse des Invalides. Mais, en conséquence, les navires ne figurent plus sur les registres et leurs navigations ne sont pas connues. Cela n'a d'ailleurs pas échappé au commissaire de marine Chardon, qui recommande en 1782 : « que le Ministre donnât des ordres pour obliger les capitaines à faire viser au siège, à leur arrivée, les traités d'affrètement avec le Roi, sans néanmoins attribuer à l'Amirauté aucune juridiction ni droit ou inspection sur eux »¹²⁷. A la fin de l'Ancien Régime, les conditions évoluent : « Le prix du fret sera de 130 l. par chaque tonneau effectif chargé pour le compte du Roy. La moitié du montant du fret sera acquise au départ du navire et payable en lettre de change à six mois. L'autre moitié payable de la mesme manière et aux mesmes termes ne sera acquise qu'en rapportant les factures déchargées »¹²⁸.

¹²⁵ ADLA, B 4514, vue 89.

¹²⁶ Ibid., vue 110.

¹²⁷ Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », *op. cit.*, p. 180.

¹²⁸ SHD, Brest, 1 E 230, p. 653, 18 avril 1788.

Des navires landernéens sont affrétés par l'État. En 1740, la *Marie-Anne*, 30 tx, armement Duclos, fait deux voyages de Bayonne à Brest, avec du fer, des matières résineuses, du buis, « *pour le compte du Roy* »¹²⁹. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, la *Marie-Jeanne*, armement Villart-Robert, est au service du roi plus de 39 mois, de 1779 à 1782¹³⁰. En avril 1788, le *Coureur*, 40 tx, armement Leyer, quitte Bordeaux pour Brest « *chargé de vin pour le Roy* »¹³¹. Sous la Révolution, le *Saint-François*, 36 tx, armement Louis Bazin, rebaptisé le *François*, est à Libourne en pluviôse an II, et prend du vin pour Brest, « *d'ordre des représentants du peuple* »¹³², comme la *Marie-Anne*, 40 tx, armement Kerroz, à Bordeaux, en germinal an II, avec « *du vin pour la République* »¹³³. Deux jours plus tard, le *Zéphir*, du même armement, charge 30 tx de « *vin et autres marchandises* » à Bordeaux pour Brest, « *pour le compte de la République* »¹³⁴. Enfin en l'an IX, la *Marie-Anne*, 90 tx, toujours de l'armement Kerroz, charge à Bordeaux du vin et de l'eau de vie, pour le compte de la Marine à Brest¹³⁵. Les navires landernéens desservent aussi directement l'arsenal, ainsi le *Marquis de l'Aigle*, 70 tx, qui, à l'été 1784, va charger des planches et diverses marchandises à Amsterdam¹³⁶.

Sous le Directoire l'engagement est beaucoup plus systématique. En thermidor an VI (juillet 1798) un affrètement général des navires de commerce par la Marine est décrété¹³⁷. La domination de la Royal Navy devient telle et « *l'approvisionnement du port de Brest par des convois de Bâtimens de transport ordinaires ayant été reconnu aussi difficile que dangereux* », le Conseil de Marine, lors de sa séance du 14 floréal an VII, de Brest, décide de mettre en œuvre l'autorisation de l'amiral Bruix, ministre de la Marine¹³⁸, de réquisitionner :

« *tous les chasse-marées et petits Bâtimens de 80 tonneaux et au-dessous qu'on pourrait se procurer, et à les employer d'un port à l'autre, d'une manière isolée avec les précautions que l'expérience pourrait suggérer. [...] Ces Bâtimens légers seront armés de deux pierriers et quelques menues armes. Ils naviguent sans convoi. Ils seront chargés au complet pour le compte de la République, se rendront directement aux lieux de destination et les capitaines seront tenus de se présenter, à l'instant de l'arrivée...* »¹³⁹.

¹²⁹ Ibid., 2P7-140, f° 1.

¹³⁰ Ibid., 2P7-152, f° 82.

¹³¹ Ibid., 2P7-157, f° 114.

¹³² Ibid., 2P7-161, f°9, 25 pluviôse an II (13 février 1794).

¹³³ Ibid., f° 178, 25 germinal an II (14 avril 1794).

¹³⁴ Ibid., f° 29, 27 germinal an II (16 avril 1794).

¹³⁵ Ibid., 2P7-163, 1^{er} nivôse an IX (22 décembre 1800).

¹³⁶ Ibid., 2P7-152, f° 278.

¹³⁷ Ibid., 3 A 11, f° 115 v°, Conseil de Marine, 14 floréal an VII (3 mai 1799).

¹³⁸ Etienne Eustache Bruix, ministre de la Marine du 27 avril 1798 au 11 juillet 1799.

¹³⁹ SHD, Brest, 3 A 11, f° 114 v°, Conseil de Marine 14 floréal an VII (3 mai 1799).

De fait, le 23 thermidor an VIII, la *Marie-Anne*, 90 tx, est armée d'un fusil et de deux pierriers, « appartenant à la République ». Le navire, il est vrai, se rend à Bordeaux charger du vin et de l'eau de vie « pour le compte de la marine »¹⁴⁰. Pour stimuler les armateurs, « le fret sera payé à chaque voyage, immédiatement après le déchargement et il est fixé, par tonneau effectif d'encombrement, d'après le tarif du 11 juillet 1778 ». C'est un changement notable par rapport aux pratiques habituelles de l'État. Les tarifs vont de 36 F le tonneau pour Lorient, à 50 F pour Nantes, 65 F pour Rochefort, 80 F pour Bordeaux, à quoi s'ajoutent « dix pour cent d'avaries pour tous les ports ». Enfin « les risques et périls de la guerre et de la mer sont au compte des propriétaires », mais des indemnités sont prévues en cas de prise, ce qui représente un avantage considérable¹⁴¹. C'est en quelque sorte faire la part du feu, en espérant que sur le nombre de navires isolés en navigation, il s'en trouvera certains à échapper à l'ennemi. Aussi les capitaines qui se passent de la protection de la Marine ne sont pas rares. Ces navires sont alors le plus souvent équipés d'un armement, généralement assez léger. Il s'agit d'une véritable militarisation des navires du commerce. Le Conseil de Marine considère que « cette mesure bien combinée peut seule, dans les circonstances actuelles, mettre en défaut les croisières ennemies et concourir de manière efficace au ravitaillement du port »¹⁴². Ces affrètements continuent sous l'Empire, dans les mêmes conditions¹⁴³. L'emploi massif de navires du commerce réquisitionnés explique leur absence des rôles d'équipages. Cependant, la pratique du convoi perdure. Il en est mentionné un à Brest en l'an VIII¹⁴⁴.

d) Les réquisitions de l'an XI.

La rupture de la paix d'Amiens, le 26 floréal an XI (16 mai 1803), est l'occasion du renforcement de la mainmise sur les navires du commerce. Le Premier Consul envisage un débarquement en Angleterre et rassemble des troupes au camp de Boulogne. Il a besoin de navires de transport « reconnus propres au transport des chevaux »¹⁴⁵. Le manque de bâtiments de servitude conduit la Marine à affréter à Brest, dans les jours qui suivent, des bâtiments de commerce pour « armer les côtes et y transporter par mer tous les objets d'armement et les approvisionnements pour la subsistance des garnisons »¹⁴⁶. Parmi eux, on peut relever la *Ma-*

¹⁴⁰ Ibid., 2P7-163, f° 40, 23 thermidor an VIII (11 août 1800).

¹⁴¹ Ibid., 3 A 11, f° 114 v°, Conseil de Marine, 14 floréal an VII (3 mai 1799).

¹⁴² SHD, Brest, 3 A 11, f° 114 v°, Conseil de Marine, 14 floréal an VII (3 mai 1799).

¹⁴³ Ibid., 3 A 105, pièce n° 14, 10 mai 1811.

¹⁴⁴ ADF, 63 U 21-2.

¹⁴⁵ Ibid., 3 A 101, Conseil d'administration de la Marine, an XI-XII.

¹⁴⁶ Ibid., 3 A 13, f° 42, 15 prairial an XI (4 juin 1803).

rie-Michelle, 13 tx, appartenant au citoyen Thomas, louée « au taux de 240F par mois réclamé par le propriétaire »¹⁴⁷. Puis une commission est mise en place dans l'arrondissement, en vue « d'acheter et requérir les batimens qu'elle jugeroit propres au service de la flottille nationale ». Le 25 fructidor an XI (12 décembre 1803), elle reçoit l'ordre « de mettre en réquisition tous les bâtimens qu'elle rencontreroit dans les ports et dont la grandeur et les dimensions promettoient de les employer au transport des chevaux »¹⁴⁸.

A partir de cette date, les achats de navires s'accélérent, dont d'un grand nombre sur la côte nord de la Bretagne, jusqu'à Granville. Dans une grande discrétion, l'État achète, entre le 20 vendémiaire (13 octobre 1803) et le 13 brumaire (5 novembre 1803) au moins 31 navires de commerce des quartiers de Brest, Le Conquet, Camaret et Douarnenez, pour « la flottille nationale »¹⁴⁹, encore appelée « la grande flotte »¹⁵⁰. Trois sont de Landerneau : le *Prosper*, 45 tx, appartenant à Etienne Radiguet, acheté à Camaret, le 2 brumaire, pour 9 500 F ; le *Zéphir*, 45 tx, à Barthélémy Kerroz : « ce sloop a été acheté par la Commission d'armement le 8 brumaire an XII » (31 octobre 1803)¹⁵¹, au prix de 8 500 F ; l'*Aimable Bristol*, 72 tx, à Nicolas-Marie Leyer, acquis au Conquet, au même prix. Deux autres, *La Concorde* d'Argenton et *Les Deux Frères Sociables*, appartenant à Villeson, qui n'est pas armateur de la ville, sont réquisitionnés à Landerneau, où ils sont au mouillage¹⁵², comme le sloop le *Pierre*, de Saint-Brieuc, acquis le 30 thermidor (18 août 1803)¹⁵³, et le *Régénéré*. En outre, quatre navires, de 20 à 26 tx, recensés au port mais qui ne sont pas non plus landernéens, sont rejetés comme « mauvais »¹⁵⁴. Le *Zéphir*, peut-être en application des nouvelles normes de calcul, est compté pour 56 tx et peut emporter 10 hommes, 2 chevaux et 18 tonneaux d'effets¹⁵⁵.

Ces acquisitions rencontrent les réticences de certains armateurs, mécontents du montant fixé par l'État pour l'achat de leurs navires ou du trop faible prix du fret. Pour vaincre cet obstacle, le Gouvernement prend donc « le 25 frimaire [an XII – 17 décembre 1803], un arrêté qui autorise l'administration à préhender ceux des navires jugés propres au

¹⁴⁷ Ibid.

¹⁴⁸ Ibid., 3 A 14, 11 ventôse an XII (2 mars 1804).

¹⁴⁹ Ibid., 3 A 13, 8 et 19 brumaire an XII (31 octobre et 11 novembre 1803).

¹⁵⁰ Ibid., 18 frimaire an XII (10 décembre 1803).

¹⁵¹ Ibid., 2P7-165.

¹⁵² Ibid., 3 A 13, Conseil d'administration de la Marine, 19 brumaire an XII.

¹⁵³ Ibid., 23 fructidor an XI (10 septembre 1803).

¹⁵⁴ Ibid., 3 A 101, 28 A, an XI-an XII, État des bâtimens de commerce achetés par la commission d'armement pour la flottille nationale.

¹⁵⁵ Ibid.

service lorsque les propriétaires refuseront de traiter de gré à gré » et propose un relèvement du prix de l'affrètement, à condition que le propriétaire soit volontaire. Le prix du tonneau de fret est ainsi relevé de 6 à 8F, exclusivement pour les armateurs volontaires, bien que, selon les autorités maritimes brestoises, « le commerce étant dans la presque impossibilité d'utiliser ses navires, il doit regarder comme une faveur l'offre que le Gouvernement lui fait d'en prendre la responsabilité, en lui payant la location »¹⁵⁶. Quant à ceux qui « refuseront de souscrire aux conditions générales », ils devront se contenter de 6F par tonneau¹⁵⁷.

Ne pouvant ni acheter ni affréter elle-même ces navires, la commission :

« se borna [...] à recommander aux administrateurs chargés de l'Inscription maritime de n'en pas permettre la sortie jusqu'à l'époque où le gouvernement auroit prononcé sur le mode d'affrètement ou de préhension qu'il devoit adopter. Les navires sont demeurés en cet état jusqu'à ce jour que le gouvernement a donné l'ordre de les licencier. Mais les propriétaires ayant été privés de la faculté d'utiliser ces bâtimens au gré de leurs intérêts et de leurs désirs, il leur étoit naturel de réclamer des indemnités pour le tems de la privation qu'on leur a imposée »¹⁵⁸.

Le rapport présenté au préfet maritime propose un traitement différentiel, selon que les navires sont « chargés ou prêts à prendre la mer », qui forment la 1^{ère} classe, sont « désarmés [... mais] destinés à prendre la mer incessamment », qui constituent la 2^{ème} et ceux qui sont désarmés « et dont les propriétaires n'ont point manifesté le désir de les employer pour leur propre compte ». Une indemnité de 9,50F par tonneau est attribuée aux armateurs des deux premières classes¹⁵⁹. La procédure est rapidement arrêtée et les navires revendus. L' « ordre de licencier » les navires réquisitionnés, pris par le gouvernement et appliqué à Brest en ventôse an XII (mars 1804), soit longtemps avant la défaite navale de Trafalgar (29 vendémiaire an XIV-21 octobre 1805), introduit un doute sur la réelle volonté d'invasion de l'Angleterre.

3) Les usages

Le ravitaillement de Landerneau est largement assuré par les navires armés localement. Cela n'empêche pas l'armement landernéen de se mettre au service d'autres ports. Il le fait de façon diversifiée, pour réduire les risques. C'est le cas pour Brest où il assure une part de

¹⁵⁶ Ibid., 3 A 13, 7 nivôse an XII (29 décembre 1803).

¹⁵⁷ Ibid., 7 nivôse an XII (29 décembre 1803).

¹⁵⁸ Ibid., 3 A 14, 11 ventôse an XII (mars 1804)

¹⁵⁹ Ibid.

l'approvisionnement du port. Le cas le plus remarquable est celui de Morlaix où, à compter de 1770, les navires landernéens remplacent les morlaisiens dans le trafic avec Bilbao¹⁶⁰. Même si ce ne sont pas leurs destinations privilégiées, les navires landernéens desservent aussi d'autres ports bretons. En novembre 1741, le *Saint-Guillaume*, porté pour 42 tx, arrive à Saint-Malo, venant de Landerneau, « chargé de goudron et autres marchandises »¹⁶¹. C'est un témoignage que l'armement landernéen est capable de se mettre au service des autres grands négoce portuaires, même si ses navires privilégient l'approvisionnement de la ville et du port. L'analyse du navigo-corpus pour 1787 confirme que « les caboteurs landernéens participent non seulement aux trajets directs entre Bordeaux et leur port d'origine, mais aussi ceux qui lient Bordeaux aux autres ports comme Brest et Morlaix »¹⁶². Ce sont là des éléments importants, qui donnent son autonomie à l'armement local.

a) *Le tramping*

Les navires landernéens sont aussi employés à ravitailler les clients locaux des négociants. En décembre 1790, la *Prospérité*, 72 tx, de l'armement Kerroz charge à Libourne du vin expédiés par le négociant Raymond Fontémoing à des Landernéens sans navire : Toullec (6 tx), Cornec (6 tx), et Guiavarc'h (4 tx)¹⁶³. Cela n'exclut pas leur utilisation au tramping. En effet, quand le fret manque à Landerneau, un navire ne reste pas inactif. Il est envoyé « à l'aventure » ou « à son aventure ». C'est plus fréquent pour les petites unités, dotées de congés annuels « aux côtes de Bretagne », ou pour les petits armateurs, qui ne sont pas en mesure de rassembler par eux-mêmes des cargaisons, et qui vont ainsi de port en port rechercher des cargaisons¹⁶⁴. Ils travaillent pour des chargeurs et, faisant voyager leurs navires au long du littoral, ils perpétuent la tradition bretonne du roulage maritime, en ravitaillant notamment les ports de la Manche en sel et fournitures navales, chargées dans le Golfe de Gascogne.

La *Thérèse*, naufragée en octobre 1744 près du Raz de Sein¹⁶⁵, illustre bien ce genre de navigation. Le maître Jean Daniel, interrogé par les officiers de l'Amirauté de Cornouaille, répond « qu'il a chargé à Nantes, en cueillette pour différents particuliers ». Le navire n'est

¹⁶⁰ Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano...*, op cit., p. 368.

¹⁶¹ ADF, 9 B 501, Rapport des capitaines, Port de Saint-Malo, 27 novembre 1741.

¹⁶² Hiroyasu KIMIZUKA, *Bordeaux et la Bretagne au XVIII^e siècle au XVIII^e siècle. Les routes du vin*, Rennes, PUR, 2015, p. 137.

¹⁶³ ADG, 8 J 493, Fonds Bigot, registre de lettres de Raymond Fontémoing, 10 décembre 1790.

¹⁶⁴ AN, Amirauté de France, sous-série G5, congés du port oblique de Landerneau, 1781-1790.

¹⁶⁵ ADF, B 4355.

pas affrété par des négociants, pour y transporter leurs propres marchandises. C'est le maître qui rassemble chez des négociants l'emplette de nombreux clients. La *Thérèse* quitte Landerneau le 15 juin 1744, pour Port-Louis, où elle arrive le 23 juin « *avec un chargement* »¹⁶⁶. Le navire appareille de ce port le 12 juillet, en direction de Nantes, « *chargé de vingt deux pièces de feuillards* » et s'amarre au quai de la Fosse deux jours plus tard. Il quitte Nantes le 7 septembre¹⁶⁷. Il lui faut donc sept semaines pour rassembler sa cargaison.

Trente connaissements de marchandises ont été établis par quinze négociants nantais, pour vingt-six clients, dont dix-sept Brestois et sept Landernéens, surtout de simples marchands, ayant passé commande auprès de fournisseurs nantais¹⁶⁸. La moitié porte explicitement la mention « *pour le compte et risque* » du destinataire. Ce tramping est d'abord une affaire de « petits », ce qui explique la longueur des escales, ou la parcellisation et la variété des marchandises embarquées. En revanche deux négociants nantais fournissent 60% du coût total du fret. Denis Colas, expédie à son compte 7 100 livres de fer en verges, pour Louis Daniel à Landerneau, 12 barriques de vin blanc de Nantes, pour François Courtois à Châteaulin, 5 barriques de vin et 400 barils de noir de fumée pour quatre Brestois. Son collègue Teillie qui atteint près du quart du fret.

L'étude de ces documents montre une cargaison d'une extrême diversité. Le maître déclare lors de son interrogatoire que sa barque emporte notamment :

*« sept milliers de fer pour le sr Daniel de Landerneau et six barriques d'eau de vie pour la veuve Collet de Brest, un ballot de papier sans qu'il se rappelle pour qui, ny les autres marchandises, mais que le tout est porté dans les connoissements [...] qu'il nous remettra à nostre retour à Audierne »*¹⁶⁹.

La moitié du chargement se compose de vin blanc et rouge de Nantes et d'eau de vie, pour près de 9 tonneaux. On compte 4 tonneaux de fer, le reste formant une liste impressionnante de marchandises : sucre et cassonade, vinaigre, huile d'olive, graines de moutarde, amidon, poivre, clous, socques, galoches et sabots, soufflets à feu, laine d'Irlande, papier, noir de fumée, « *épiceries* » (trois sacs de poivre, clous de girofle et genièvre), verres à boire, « *fayence* », roseaux, « *drogueries diverses* » pour le sieur Salaün, chirurgien à Landerneau. Ce tableau d'une barque dont le maître rassemble une cargaison hétéroclite, qu'il

¹⁶⁶ SHD, Brest, 2P7-141.

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ ADF, B 4355.

¹⁶⁹ ADLA, B 4615, vue 189.

a mis plus d'un mois à charger, contraste avec les cargaisons de navires gérés par les négociants-armateurs, qui emportent essentiellement une marchandise : vin dans le bordelais, fer à Bilbao, et dont les délais de chargement sont beaucoup plus rapides. Ce délai important nuit à la rentabilité et illustre les difficultés rencontrées par les petits armateurs.

Les voyages sont fréquents entre le Pays Nantais ou Marennes, avec du sel, le Bordelais, avec du vin, Bayonne avec des fournitures navales, Brest et les ports de la Manche, St-Malo, Caen, Honfleur, Rouen, Dunkerque...¹⁷⁰. Ces navires au tramping transportent aussi régulièrement des passagers, et ne font que de rares passages dans leur port d'attache¹⁷¹. Des unités plus importantes pratiquent aussi cette navigation de « *cueillette* », notamment dans des périodes de déclin de l'activité, notamment à la fin de l'Ancien Régime. C'est le cas dans les derniers mois de 1786 pour la *Marie-Françoise*, 60 tx, de l'armement Kerroz, qui part « à l'aventure »¹⁷², comme pour la *Marie-Anne*, 40 tx, du même armement¹⁷³.

Au XIX^e siècle, les navires allant au tramping sont plus rares. C'est le cas, en 1839, du lougre la *Victorine*, 54 tx, appartenant à Frédéric Duval, maire de Landerneau, qui quitte Ribérou « à l'aventure », pour Marennes, où il embarque du sel pour Dunkerque¹⁷⁴. Il est vraisemblable également que certains navires allant au lest se livrent au tramping. Ce type d'activité suppose l'existence de réseaux de relations commerciales et de contacts, fondés sur un minimum de confiance, dans les différents ports d'escale. Sans ces conditions, les chances d'obtenir des chargements sont sans doute plus limitées.

¹⁷⁰ En août 1749, la *Marie-Catherine*, 36 tx, de l'armement Febvrier est à La Rochelle, où elle charge une cargaison de sel destinée à Saint-Malo, « pour son compte », SHD, Brest, 2P7-143, f° 74. L'*Espérance*, 40 tx, de l'armement Tréguier et S^{té}, ravitaille Caen en août 1750, Ibid., f° 88.

¹⁷¹ Le 15 juillet 1749, la *Marie-Anne*, 30 tx, de l'armement Duclos, quitte Bayonne, où elle est arrivée « chargée de balloterias », avec des « avirons pour le compte du Roy et d'autres marchandises pour des particuliers ». En fin septembre elle embarque des passagers pour Bordeaux, puis se rend à Blaye, pour prendre du vin et des passagers, débarqués à Brest fin novembre. Le 17 mars 1750, le navire repart pour Bayonne, « chargé de seigle et froment », et apporte du brai et de la résine à Nantes. Il fait escale, en fin avril, au Pouliguen, pour prendre une cargaison de sel pour Brest. Il revient à Bayonne le 8 juin, « chargé de diverses marchandises », puis fait route sur Rochefort avec du brai et rentre à Brest avec quatre soldats comme passagers. Il s'arrête à Noirmoutier charger du sel le 24 juillet et débarque un passager à Port-Louis le 29, SHD, Brest, 2P7-143, f° 69.

¹⁷² Parti le 15 septembre 1786, le navire va à l'île de Ré, d'où il appareille le 2 octobre « à l'aventure pour M. Giraud », un affréteur. Sa navigation le conduit à Marrans, où il charge de l'avoine pour Bordeaux. Le 14 novembre, il prend du vin à Blaye pour Lorient, SHD, Brest, 2P7-156, f° 103.

¹⁷³ Elle quitte Landerneau le 23 décembre 1786, « allant chercher du fret du côté de Quimper ou de Pont-L'Abbé », où le maître peut espérer trouver des grains pour le Bordelais. Le navire quitte en effet Libourne pour Landerneau, le 22 janvier suivant, avec du vin, SHD, Brest, 2P7-156, f° 83.

¹⁷⁴ Ibid., 2P7-205, 23 août 1839. Le Ribérou est un port de Charente-Inférieure, devenue Maritime en 1941.

b) *La spécialisation.*

Par souci d'efficacité, les armateurs ont tendance à spécialiser leurs navires en fonction des capacités des ports d'accueil, ou sur certains trafics.

1°) Des navires adaptés aux capacités des ports de destination.

Pour Charles Carrière, l'augmentation des tonnages, constatée en Méditerranée au XVIII^e siècle, dans les mêmes proportions, « *est liée, non pas uniquement, mais dans une très grande mesure, à l'élargissement géographique de l'espace commercial et aux conditions nouvelles qu'il apporte [...]. Le navire est adapté à l'usage qu'on en fait ; ses dimensions dépendent du marché qu'il dessert* »¹⁷⁵. A Landerneau aussi la jauge augmente, mais sans que de nouveaux horizons commerciaux apparaissent, puisque les négociants ne peuvent, comme ils le souhaitent, se livrer au commerce colonial. C'est donc surtout pour améliorer leur rentabilité qu'ils accroissent la capacité des navires. Cela montre aussi que les cargaisons ne manquent pas. La hausse reste cependant limitée par les conditions nautiques et portuaires. A Bordeaux, par exemple, l'un des principaux ports fréquentés par les Landernéens, les conditions d'accès à quai sont très difficiles et beaucoup de bâtiments doivent mouiller en aval de la ville pour transborder les marchandises, au moyen d'allèges. C'est ce que fait, en 1745, le *Saint-Jacques*, de Landerneau. Avec ses 47 tonneaux, ce n'est pas un gros navire, mais il quitte Bordeaux « *du bas de la rivière* », où il a pris son chargement¹⁷⁶. Les conditions ne sont pas meilleures à Bayonne, où les difficultés d'entrée sont liées « *au déplacement incessant de l'estuaire, à la faible profondeur du chenal [à quoi] s'ajoutait le phénomène de « la barre » : une barre sableuse obstruait de façon presque constante l'embouchure* »¹⁷⁷.

2°) La spécialisation par type de trafic

La spécialisation des navires selon les trafics, évidente au XVIII^e siècle, se poursuit au siècle suivant. Il est constant que les mêmes navires, et souvent les mêmes maîtres, fréquentent les mêmes ports : « *dans les mouvements d'un port, on peut identifier des capitaines et des maîtres habitués qui assurent ainsi de véritables lignes régulières de*

¹⁷⁵ Charles CARRIERE, *Négociants marseillais...*, *op.cit.*, p. 600.

¹⁷⁶ ADF, B 4355.

¹⁷⁷ Josette PONTET, « Bayonne port moyen à l'époque moderne », dans Michèle COLLIN (dir.) *Ville et port, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 28.

cabotage »¹⁷⁸. C'est vrai à Landerneau. Guillaume Herviou, maître de la *Marie-Jeanne*, 23 tx, fait de septembre 1732 à juin 1736, 16 voyages à Nantes en 45 mois¹⁷⁹. De même, de septembre 1749 à octobre 1750, l'*Espérance*, 40 tx, armée en société par Tréguier, marchand de vin puis négociant à Landerneau, se rend quasi-exclusivement à Libourne où elle charge pour son armateur. Elle se rend quatre fois dans la Dordogne¹⁸⁰. Barthélémy Kerroz spécialise lui aussi ses *Zépher* successifs, 25 puis 40 tx, de 1766 à 1803, sur la ligne de Bilbao. A partir de 1769, la *Prospérité* et la *Marie-Françoise*, du même armateur, sont affectées en priorité au trafic du vin de Bordeaux. Le premier bâtiment charge également régulièrement du sel pour les ports de la Manche, jusqu'à Dunkerque, tandis que le second fréquente Bayonne. La *Marie-Anne* les y rejoint, à partir de 1780, face au développement important du trafic de vin¹⁸¹. Au XIX^e siècle, les navires les moins importants vont dans le Bordelais. Les plus grosses unités sont affectées au grand cabotage, de la Méditerranée à la mer du Nord.

Plusieurs raisons expliquent cette pratique. Les conditions de navigation, surtout aux atterrages, où le balisage reste rudimentaire, exigent des maîtres de barque une parfaite connaissance des routes et des ports. Les capitaines interviennent souvent dans la vente de la cargaison, qui ne fait pas toujours l'objet de la commande d'un commettant. Il leur faut une bonne connaissance des marchandises qu'ils négocient et du marché. Ils pratiquent aussi le *tramping*, à la recherche plus ou moins hasardeuse de cargaisons. Dans ces deux types de situations, ils doivent disposer de réseaux de correspondants de confiance, et donc être connus des négociants dans les ports de destination. Enfin, la vitesse de rotation est une condition de bonne rentabilité des navires, or, « *le problème de la rotation est relativement simple pour des navires travaillant régulièrement la même ligne, il se complique singulièrement dans le cas de ceux qui [...] font des transports vers trois ou quatre ports différents* »¹⁸².

Les navires ne sont pas spécialisés selon la nature des marchandises, qui sont conditionnées en emballages¹⁸³. Cela correspond d'ailleurs à la grande variété des demandes en marchandises par les négociants dans tous les ports.

¹⁷⁸ Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales...*, op. cit., p. 155.

¹⁷⁹ ADLA, B 4610 à 4612.

¹⁸⁰ SHD, Brest, 2P7-143, f° 88.

¹⁸¹ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 181.

¹⁸² Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe...*, op. cit., p. 43.

¹⁸³ Voir chapitre 3.

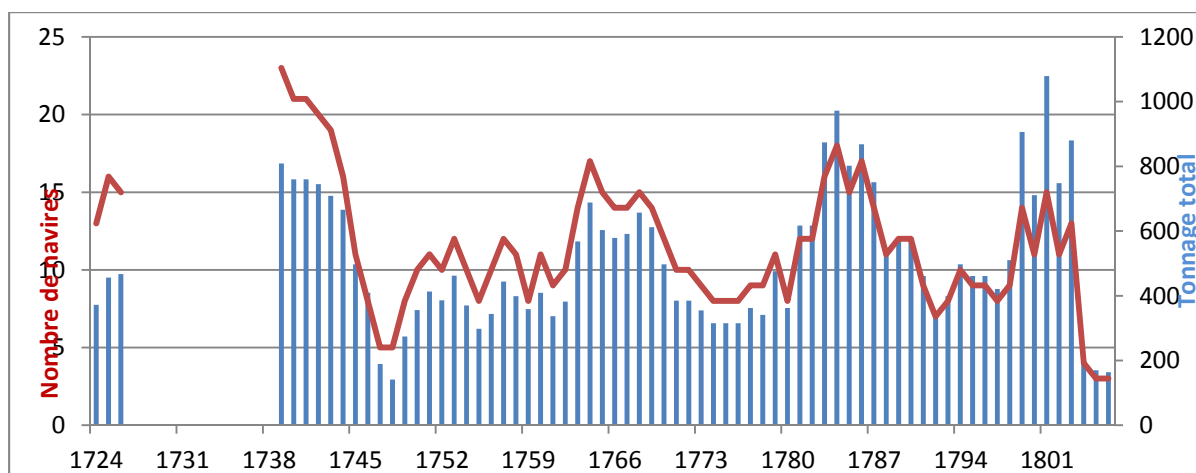
II) LA FLOTTILLE LANDERNÉENNE ET SON ÉVOLUTION

L'étude de la composition de la flottille landernéenne est confrontée à un problème de sources. La plus importante se trouve dans les rôles d'équipages, mais ils ne sont vraiment disponibles qu'à partir de 1739 et présentent des lacunes, surtout pour la Révolution et l'Empire. Un croisement avec les entrées dans les principaux ports de destination et la lecture de quelques correspondances permettent des compléments utiles. L'armement landernéen se montre, au XVIII^e siècle, très sensible aux aléas de la conjoncture et, malgré une paix durable, ne parvient pas au XIX^e siècle à retrouver son éclat de l'Ancien Régime.

A) UNE EXTRÊME SENSIBILITÉ A LA CONJONCTURE DU XVIII^e SIÈCLE.

L'importance de la flottille fluctue : repli en période de guerre ou de restrictions budgétaires; croissance en temps de paix et de prospérité. La proximité de Brest soumet l'armement landernéen aux événements militaires. A chaque conflit, le nombre de navires en navigation chute. Plusieurs restent au port en attendant des jours meilleurs. A la paix, la relance est immédiate et forte, comme par effet de rattrapage, mais ne dure pas (Figure 7-IV).

Fig. 7-IV. L'armement landernéen de 1721 à 1805.



Sources : SHD Brest, rôles d'équipages, AMLib., Issues et entrées sur lest. AN, Amirauté de France, sous-série G5, congés du port de Landerneau 1781-1790¹⁸⁴.

¹⁸⁴ Voir ANNEXE I, pour la banque de données sur la flottille landernéenne.

1) La montée en puissance au début du XVIII^e siècle.

Les dénombrements de navires de 1664 et 1686, n'attribuent à Landerneau qu'une flottille réduite. En 1698-1699, 11 navires différents, de 19 à 37 tx, au total 308 tx, un peu plus de 28 tx en moyenne, desservent Bordeaux¹⁸⁵. L'évolution se poursuit au début du XVIII^e siècle, où le port arme un nombre assez élevé de barques, d'assez faible tonnage. En 1721, Bordeaux en reçoit 16 différentes, allant de 12 à 40 tx, (417 au total), soit un peu plus de 26 tx en moyenne¹⁸⁶ (Figure 7-VI). Il est vraisemblable que tous les navires landernéens ne se sont pas rendus à Bordeaux cette année-là, ce qui explique l'absence de navires de plus de 40 tx, généralement affectés à des destinations plus lointaines.

Fig. 7-VI. Navires landernéens à Bordeaux en 1721.

	NOMBRE	TONNAGE	MOYENNE
< 20 tx	6	103	17,17
25-30 tx	5	135	27
34-40	5	179	35,8
TOTAL	16	417	26,06

Source : ADG, 6 B 232.

Ce chiffre paraît cohérent avec les premiers rôles d'équipages connus. Ils recensent une quinzaine de barques landernéennes en 1725/1726, pour 437 et 469 tx¹⁸⁷. La flottille augmente de 1726 à 1739, malgré la faiblesse de l'effort d'équipement naval dû au pacifisme de la Régence et du début du règne de Louis xv où, de 1718 à 1733 seuls deux vaisseaux sont mis en chantier à Brest¹⁸⁸, ce qui entraîne une baisse des livraisons de fournitures navales. Cela confirme l'autonomie landernéenne par rapport à Brest. De 1739 à 1743, Landerneau compte une moyenne de vingt barques, de 15 à 90 tx, plus de 36 tx en moyenne, jaugeant plus de 750 tx au total. La croissance est supérieure à 30% pour le nombre et à 50% pour le tonnage, en 13 ans. C'est la période connue où l'armement landernéen dispose du plus grand nombre de navires, dont 63,5% jaugeant entre 30 et 49 tx. Malheureusement les sources font défaut pour analyser le phénomène entre 1726 et 1739. Il semble évident toutefois que la situation de paix durable est bénéfique au commerce maritime. (Figure 7-VII).

¹⁸⁵ ADG, 6 B 229.

¹⁸⁶ Ibid., 6 B 232.

¹⁸⁷ SHD, Brest, 2 P7-1 à 3.

¹⁸⁸ Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique...*, op. cit., p. 217.

Fig. 7-VII. Navires landernéens au grand et petit cabotage (1739-1743).

	1739	1740	1741	1742	1743	Moyenne
50 tx et plus	3	3	3	3	2	2,8
30 à 49 tx	13	13	13	13	14	13,2
Moins de 30 tx	7	5	5	4	3	4,8
Total Navires	23	21	21	20	19	20,8
Total Tonnage	809	760	760	745	709	756,6
Tonnage moyen	35,17	36,19	36,19	37,25	37,32	36,37

Source : SHD, Brest, 2P7-140 et 141.

La guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), est catastrophique pour la flottille landernéenne qui déclinait déjà avant le conflit. Huit barques sont perdues en 1744-45 (cinq naufrages, dont plusieurs en cherchant à échapper à l'ennemi et trois prises par les corsaires)¹⁸⁹. La perte est de 280 tx, plus de 42% de la jauge totale de 1743. Seuls 5 bâtiments naviguent en 1748, jaugeant 141 tx. Ceux de plus de 50 tx, qui desservaient l'Espagne, jusqu'à Cadix et Malaga, et le Portugal, vers Vigo, Lisbonne, Setubal, ont disparu¹⁹⁰. Ces destinations sont perdues pour longtemps. Le trafic repart en 1749 avec seulement 8 unités jaugeant 274 tx. Elles sont de 10 à 12 de 1750 à 1753, avec 404 tx de jauge (Figure 7-VIII).

Fig. 7-VIII. Navires landernéens au grand et petit cabotage (1749-1753)

	1749	1750	1751	1752	1753	Moyenne
50 tx et plus	0	0	1	1	1	0,6
30 à 49 tx	5	8	8	7	9	7,4
Moins de 30 tx	3	2	2	2	2	2,2
Total Navires	8	10	11	10	12	10,2
Total Tonnage	274	356	413	386	462	378,2
Tonnage moyen	34,25	35,6	37,55	38,6	38,5	38,08

Source : SHD Brest, 2P7-8 et 9, 2P7-142 et 143 et Arch. dép. Gironde, 6 B 309.

Il faut près de 40 ans pour retrouver le niveau de 1743. Les armateurs landernéens témoignent cependant d'une réelle volonté de reconstitution leur flottille, avec des capitaux très largement locaux. Quatorze bâtiments différents sont armés entre 1749 et 1753, dont seulement trois sont antérieurs à 1744. Les armateurs landernéens en font construire six et en achètent sept, à Argenton, Aberildut, Audierne. Le dernier est de provenance inconnue.

¹⁸⁹ SHD, Brest, 2P7-141.

¹⁹⁰ Ibid., 2P7-142.

2) Un second XVIII^e siècle plus difficile

Fig. 7-IX. Navires landernéens au petit et au grand cabotage (1763-1768).

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	Moyenne
50 tx et plus	3	4	4	4	4	5	4
30 à 49 tx	7	8	5	6	7	7	6,33
Moins de 30 tx	4	5	5	4	3	3	4
Total Navires	14	17	15	14	14	15	14,83
Total Tonnage	568	688	603	579	591	657	608,33
Tonnage moyen	40,57	43	40,2	41,35	42,21	43,08	41,01

Sources : SHD, Brest, rôles d'équipages ; AMLib., Issues et entrées des navires.

La légère relance ne dure pas, car la guerre de Sept ans éclate en 1756. Dès novembre 1755, deux unités landernéennes sont prises avec de nombreux navires marchands, dans « l'attentat de Boscawen »¹⁹¹. A nouveau le nombre de navires baisse, de 12 en 1757 (444 tx), à 9 en 1761 (337 tx). Aucune construction ou acquisition de navire n'est enregistrée entre 1757 et 1763, ce qui montre bien la prudence des négociants¹⁹². Mais dès la fin du conflit, une nette reprise se manifeste, avec en 1763 14 bâtiments jaugeant 568 tx et 17 jaugeant 688 tx en 1764. Ils sont à comparer aux 21 barques, d'un port total de 760 tx, en 1740-41. La catégorie comprise entre 30 et 49 tx reste encore la plus nombreuse (Figure 7-IX).

Fig. 7-X. Navires landernéens au petit et au grand cabotage (1773-1778).

	1773	1774	1775	1776	1777	1778	Moyenne
50 tx et plus	1	1	1	1	1	1	1
30 à 49 tx	6	5	5	5	6	5	5,33
Moins de 30 tx	2	2	2	2	2	3	2,17
Total Navires	9	8	8	8	9	9	8,5
Total Tonnage	355	315	315	315	362	341	333,83
Tonnage moyen	39,44	39,38	39,38	39,38	40,22	37,88	39,27

Sources : SHD, Brest, rôles d'équipages ; AN, Amirauté de France, ss-série G5, congés du port de Landerneau, 1781-1790.

¹⁹¹ Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes...*, op. cit., p. 140.

¹⁹² ADF, 16 B 806.

En 1770, la Rozière compte à Landerneau « 12 barques de 25 à 30 tx. »¹⁹³. C'est une approximation, les rôles donnant 12 navires, de 25 à 70 tx, de 41,41 tx en moyenne, dont trois de 30 tx et moins. Comme à Marseille, une période difficile se présente pour l'armement landernéen, mais pas dès la fin de la guerre de Sept ans, grâce à l'habituel rattrapage qui la suit. Le repli va de 1770 à 1778. Charles Carrière explique le « fléchissement » marseillais par « la crise de l'exploitation antillaise [...] ». L'évolution des tonnages n'est pas liée aux facultés des armateurs, mais à la situation des marchés »¹⁹⁴, qui conduit à réduire les armements. Landerneau subit les conséquences d'une crise générale. Ainsi, les emports de fer à Bilbao baissent d'un tiers, signe d'une réduction des commandes de la Marine. La flottille décline, tombant, entre 1773 et 1778, à 8,5 navires en moyenne, pour 334 tx (Figure 7-X). On assiste aussi à la quasi-disparition des plus grandes unités et en conséquence à une baisse du tonnage moyen. Si en 1769 et 1770, on en compte encore trois de plus de 50 tx, de 1771 à 1778, il n'en reste plus qu'un, la Prospérité, 55 tx, à Barthélémy Kerroz.

Fig. 7-XI. Navires landernéens au petit et au grand cabotage (1782-1788)

	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	Moyenne
50 tx et +	6	7	9	7	7	6	7	7
30 à 49 tx	4	7	6	8	10	8	4	6,71
< 30 tx	2	2	3					1
Total Navires	12	16	18	15	17	14	11	14,57
Total Tonnage	617	874	972	802	868	751	531	773,57
Tonnage moy.	51,42	54,62	54	53,47	51,06	53,64	48,27	53,09

Sources : SHD, Brest, rôles d'équipages ; AMLib., Entrées des navires. AN, Amirauté de France, sous-série G5, congés du port de Landerneau 1781-1790.

La guerre d'Indépendance américaine, éloigne la menace anglaise et relance l'armement. La flottille se développe avec la perspective de victoire. A Landerneau comme à Nantes, « l'euphorie semble avoir été totale après 1783 et l'activité du commerce extérieur

¹⁹³R. du CLEUZIOU, « La Bretagne et les Bretons au moment de la guerre d'Amérique », *Bulletin de l'Association Bretonne*, T. 44, 1930-1932, p. 7.

¹⁹⁴ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 601.

[...] *contraste alors avec l'atonie générale de l'économie* »¹⁹⁵. Comparé au repli d'avant la guerre d'Indépendance, l'armement flambe en 1784, avec 18 navires, jaugeant 972 tx¹⁹⁶.

Fig. 7-XII. Navires landernéens pendant la Révolution.

	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	Moy.
50tx	4	4	4	3	4	5	5	5	5	6	4,5
30-	7	7	5	4	4	5	4	5	3	3	4,6
-30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2
Nav	12	12	9	7	8	10	9	9	8	9	9,3
Tx	567	567	461	349	399	497	461	461	421	510	466,7
moy	47,25	47,25	51,22	49,86	49,87	49,7	51,22	51,22	52,62	56,66	50,18

Sources : SHD, Brest, 2 P7 157 à 164, ADF 50 J 1 à 6, AFB.

Cette période apparaît, comme une des plus florissantes pour le commerce maritime landernéen, aussi bien en nombre de navires qu'en capacité totale de transport. Cet essor se produit au profit des navires de plus de 50 tx qui passent de 7% de la flottille entre 1773 et 1778, à 48% entre 1782 et 1788. Ils constituent la catégorie la plus nombreuse. La jauge moyenne est donc désormais supérieure à 50 tx (53,27) (Figure 7-XI). Vingt ans plus tôt, elle était inférieure de 12 tx. La tendance à l'accroissement de la taille ne se dément pas. Mais à partir de 1788, plusieurs facteurs : baisse des commandes de la Marine, difficultés du marché de la toile, crise des dernières années de l'Ancien Régime, conduisent au repli des armements.

Avec les troubles révolutionnaires les armements se réduisent à nouveau, avec une moyenne de 8,6 navires par an de 1791 à 1798¹⁹⁷ (Figure 7-XII). Une nette reprise se fait sentir à partir de 1799, avec 14 unités jaugeant 906 tx, et un sommet pendant la Paix d'Amiens, qui porte effet de septembre 1801 à mai 1803. Cette explosion du trafic traduit la fébrilité des négociants, profitant de toute période de paix. Avant même la signature des préliminaires de paix, le 9 vendémiaire an x (1er octobre 1801), la navigation repart activement. En seulement deux semaines, du 24 septembre au 10 novembre 1801, 8 navires jaugeant 602 tonneaux quittent Landerneau, surtout vers Bilbao. Le port arme jusqu'à 15 bâtiments en 1801, jaugeant 1079 tx (71,93 de moyenne), le tonnage maximum jamais atteint,

¹⁹⁵ Jean MEYER, *L'armement nantais...*, op. cit., p. 82.

¹⁹⁶ Compte non-tenu des petites barques de 15 tx et moins (de 4 à 8 embarcations), absentes des registres des classes à Brest, mais que l'on retrouve dans les congés du port (1781-1790) et qui vont « *aux côtes de Bretagne* ». Si l'on en tient compte, le potentiel de transport dépasse 1 000 tx en 1784.

¹⁹⁷ Mais les registres de rôles sont totalement absents entre l'an v et l'an viii, ce qui relativise les données.

grâce à l'affrètement exceptionnel cette année-là, par René Poisson, du *Voyageur*, 172 tx. Il est vraisemblable que l'importance moyenne de la flottille s'établisse pendant ces cinq années autour de 13 unités. (Figure 7-XIII). Les insuffisances de la documentation ne permettent pas de l'affirmer avec plus de certitude, pas plus qu'elles n'autorisent une mesure fiable de l'importance de l'armement landernéen sous l'Empire, où il semble s'effondrer.

Fig. 7-XIII. Approche de l'armement landernéen de 1799 à 1803.

	Navires	Tonnage total	moyenne
1799	14	906	64,71
1800	11	711	64,64
1801	15	1079	71,93
1802	11	710	64,55
1803	13	880	67,69

Un petit trafic au long des côtes, jusqu'à Bordeaux se poursuit après la rupture de la Paix d'Amiens, les négociants continuant à armer quelques navires – au moins 7 en 1808 et de 1811 à 1813 pour de 300 à 360 tx – malgré la guerre. Dans une lettre à Bordeaux, Etienne Radiguet indique qu'à la fin de l'Empire Landerneau arme vingt bâtiments¹⁹⁸. Il est possible qu'il y intègre les bateaux non-pontés du trafic local. Les armateurs landernéens n'investissent pas qu'à Landerneau, comme le montre le cas de Bouroullec déjà cité¹⁹⁹. La fin de l'Empire est difficile pour les armateurs. De 1810 à 1815, au moins 60 navires de commerce de Bretagne-nord sont pris par les corsaires anglais, soit une dizaine par an. L'armement Radiguet-Goury est particulièrement touché, en perdant le *Saint-Jean*, 52 tx²⁰⁰ et la *Marie-Françoise*, 73 tx²⁰¹, en 1811 et le *Zéphir*, 48 tx, en 1812²⁰². Une trentaine d'autres navires de Bretagne-nord sont victimes de naufrages, parfois dus au souci d'échapper à l'ennemi, comme en 1808, pour le sloop landernéen l'*Elorn*, 51 tx, propriété de René Bazin, qui talonne sur une roche devant Saint-Gilles-Croix-de-Vie²⁰³.

¹⁹⁸ ADF 50 J 17, lettre à M. Gomez de Bordeaux, 30 avril 1814, cité par Yohann KEROUEDAN, « Le commerce des toiles... », *op. cit.*, p. 33.

¹⁹⁹ ADF, 65 U 16/2.

²⁰⁰ SHD, Brest, 3 A 105, Conseil d'administration de la Marine. Ce navire est pris le 11 juillet 1811, au sud du Morbihan, allant à Brest avec du vin.

²⁰¹ Ibid., 3 A 17, 1er septembre 1812, f° 28 v°. Ce navire est pris au sud de Belle-Isle, le 7 février 1811, revenant de Libourne avec du vin et des prunes, pour Landerneau et Brest.

²⁰² Ibid., 3 A 105, Conseil d'administration de la Marine. Ce navire est pris dans le chenal de l'Aber-Wrac'h, le 31 juillet 1812, en allant livrer des futs vides et des chandelles à Saint-Servan.

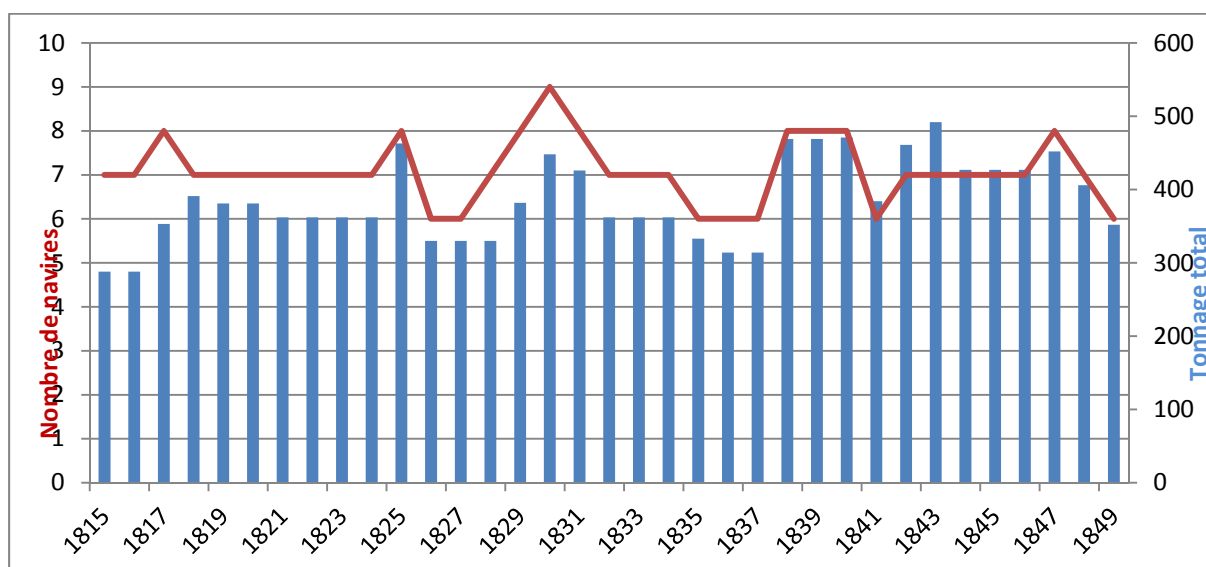
²⁰³ Ibid., 3 A 104, Conseil d'administration de la Marine, pièce 20.

B) UNE RELANCE ENTRAVEE AU XIX^e SIECLE

Les conditions n'évoluent guère au retour de la paix : « avant le milieu du XIX^e siècle, les échanges dans l'Atlantique ne connurent pas de changements majeurs [...], les marchandises étaient les mêmes, les courants d'échanges identiques, les navires à voile qui les assuraient ne changeaient pas fondamentalement »²⁰⁴. Mais la conjoncture entrave la relance de l'armement landernéen et les fonctions se différencient progressivement.

1) Une flottille d'importance réduite²⁰⁵

Fig. 7-XIV. L'armement landernéen de 1815 à 1849.



Sources : SHD, Brest, 2 P 7-167 à 225.

L'armement landernéen se relance difficilement après la chute de l'Empire. Les navires sont rares et les armateurs hésitent à les risquer. En août 1815, ils sont introuvables : « quoique l'administration ait provoqué en cette ville, et par voie d'affiches, différentes offres de la part du commerce, aucun négociant, aucun armateur ne s'est encore présenté »²⁰⁶. La flottille ne compte que sept unités jaugeant 288 tx (41 en moyenne), dont quatre de moins de 30 tx et deux de plus de 50. La composition de la flottille dans la première moitié du XIX^e

²⁰⁴ Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique...*, op. cit., p. 227.

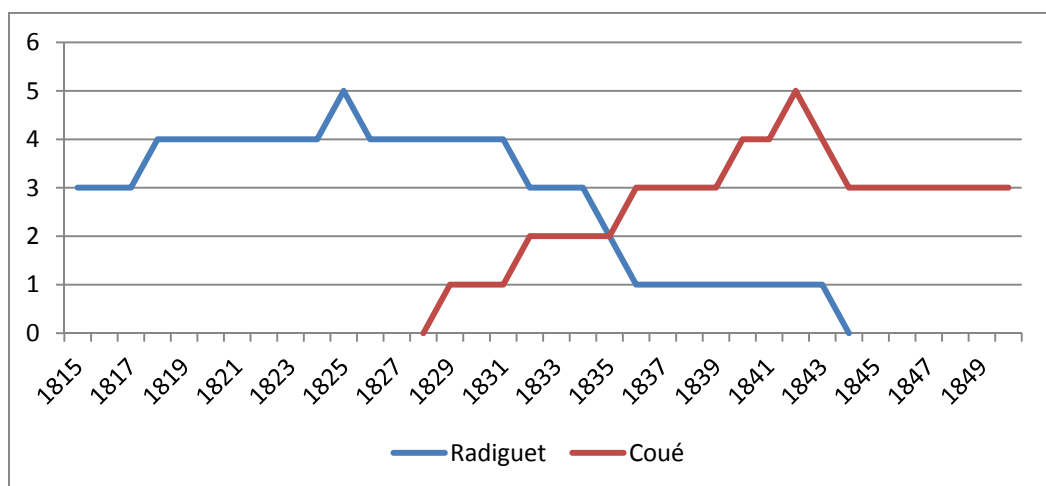
²⁰⁵ Une difficulté se présente dans l'exploitation des rôles d'équipages à partir de la Révolution : désormais, tous les navires du quartier sont immatriculés à Brest. L'indication du port d'origine n'est plus mentionnée. Il est donc possible que certains d'entre eux aient échappé à mon recensement.

²⁰⁶ SHD, Brest, 3 A 17, Conseil d'administration de la marine, 9 août 1815, f° 145 v°.

siècle connaît une grande stabilité. Elle évolue entre six et neuf navires, atteint une seule fois en 1830. Le tonnage total varie entre 300 et 500 tx (Figure 7-XIV).

A partir du début des années 1830, la flottille se réduit, pour plusieurs raisons. Avec la fin progressive de l'armement Radiguet, le nombre de bâtiments baisse à six en 1835-37 et le tonnage à 300 tx. Le passage à l'industrie de ces gros négociants détourne leurs capitaux de l'armement. Les travaux du chenal, repris à partir de 1831²⁰⁷, qui compliquent la navigation, peuvent aussi expliquer ce repli. Émile Souvestre l'assure en 1833 : « *on demande que le chenal du port de Landerneau qui aurait dû être ouvert depuis de nombreuses années ne soit plus obstrué par les travaux commencés pour l'améliorer* »²⁰⁸.

Fig. 7-XV. Évolution respective des armements Radiguet et Coué (1815-1850)



Source : SHD, Brest, 2P7-167 à 222 et Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit.

Le relais est pris par d'autres armements. François Coué devient le principal armateur à partir de 1835. Il développe ses armements en profitant de toute évidence du vide laissé par le repli de la société Radiguet-Goury (Figure 7-XV) et arme jusqu'à cinq navires jaugeant 289 tx en 1843. Mais il redescend à trois navires à partir de 1844. Cette relance ne dure que quelques années, ne résistant pas à la crise finale de la Monarchie de Juillet.

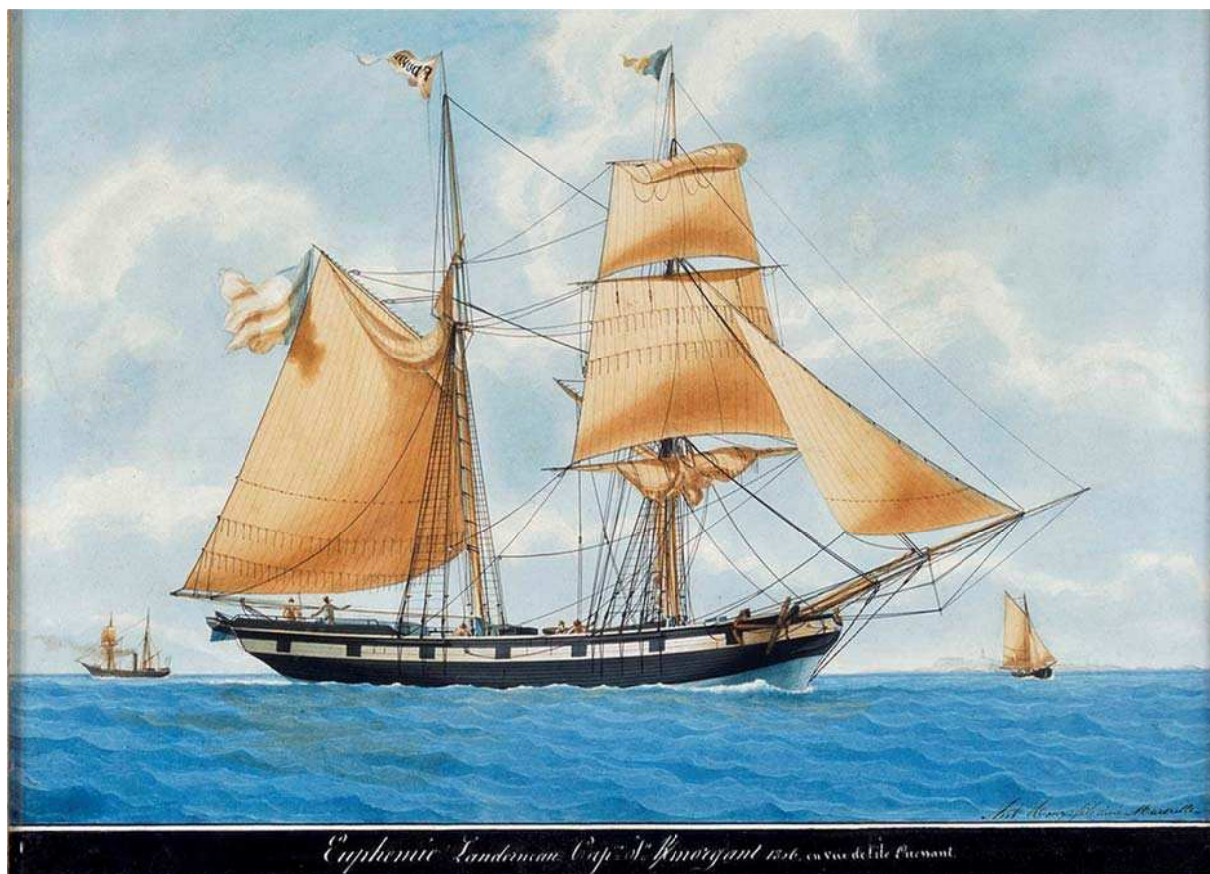
Le potentiel de transport reste donc limité, à la mesure des trafics que le port peut développer. Le type et la taille des navires évoluent. La flottille comprend à la fois de petites

²⁰⁷ M.L. FLORENT, *Notice sur le port...*, op. cit., p. 7.

²⁰⁸ Émile SOUVESTRE, *Le Finistère en 1836*, Brest, Come et Boneteau éditeurs, 1838, p. 231.

unités, des sloups ou des chasse-marées de 20 à 30 tx, absents à la fin du XVIII^e siècle et des navires beaucoup plus importants, des bricks-goélettes affectés au grand cabotage, tels la *Marie-Thérèse*, puis la *Vigilante*, 101 tx, de l'armement Radiguet-Goury, ou l'*Eliza*, 136 tonneaux, de l'armement Coué-Bouroullec, pour les plus importants.

Illustr. 7-I. L'Euphémie, brick-goélette de 78 tx, armement Duval de Landerneau, Capitaine Kermorgant, prise en 1856, « en vue d'Ouessant »



Source : Collection muséographique, Ville de Landerneau. On peut distinguer en tête du grand mât (à l'arrière) le pavillon de l'armateur qui porte son nom « F. Duval ». Le navire porte le prénom de sa fille née en 1829. Il s'agit de la seule représentation, connue à ce jour, d'un navire landernéen. Le peintre est Antoine Roux, fils aîné (1799-1872), membre d'une famille connue de peintres de marine de Marseille, spécialisé dans les portraits de navires destinés aux armateurs.

Certains négociants landernéens poursuivent longtemps leurs investissements dans l'armement et d'autres prennent la relève. Bazin, Lacoste ou Taylor, arment quelques navires. Frédéric-Auguste Duval, plusieurs fois maire de la ville, arme entre 1838 et 1848, le lougre la *Victorine*, 54 tx, construit à Quimper en 1837²⁰⁹, et surtout, à partir de 1843, le brick-goélette

²⁰⁹ Ibid., 2P7-205.

l'*Euphémie*, 78 tx, (Illustr. 7-I) bâti cette année-là à La Bastide, près de Bordeaux et qui navigue encore sous le Second Empire.

2) La différenciation progressive entre le négoce et l'armement.

A l'approche du milieu du XIX^e siècle, les fonctions d'armateur et de négociant tendent à se séparer, chacun se spécialisant progressivement. Si la société Radiguet-Goury emploie largement ses navires à l'usage de ses négoce de toiles ou de bois, une évolution apparaît dès lors qu'elle se retire de l'armement maritime. Les navires du port en particulier les plus importants n'ont plus pour objet principal d'exporter les productions locales, ni même d'assurer le ravitaillement de la Marine à Brest. Les croisières des plus grosses unités ne les ramènent que très rarement à leur port d'attache. Ainsi l'*Euphémie*, 78 tx, à Frédéric Duval, quitte Landerneau le 30 décembre 1843, avec de l'avoine pour Bayonne. Elle ne revient pas à son port d'attache avant la fin novembre 1844, après avoir navigué au cours du printemps dans la Manche, avec des escales à Rouen, Le Havre, Dunkerque, la mer du Nord (Londres), la Baltique (Elseneur, Stockholm), puis à l'automne vers Bordeaux²¹⁰. En 1846, l'*Almaïs*, 94 tx, armé par Provost et Goury, est armée à Marseille en septembre 1844. Le navire commerce en Méditerranée, faisant escale à Oran, Alger, Girgenti (Agrigente en Sicile), où il charge du soufre pour Rouen, en décembre. En juin 1844, il est à Cette (Sète), où il prend du vin pour Rouen. Il se rend à nouveau à Marseille avec des tourteaux et de la craie, puis à Cette, d'où il gagne Rouen avec du vin en novembre. En février 1846, il quitte Rouen pour Brest avec « *diverses marchandises* »²¹¹. Il passe donc au moins 18 mois sans toucher Landerneau. En août 1847, le lougre *Anna-Maria*, 76 tx, de l'armement Coué-Bouroullec, est armée à Nantes. Elle navigue entre Londres, Dunkerque, Libourne, Le Havre et ne revient à Landerneau avec du vin qu'en juin 1848²¹². Ce sont donc là trois armements landernéens dont les plus grosses unités ne sont plus au service du port.

L'armement maritime perd d'ailleurs de son prestige. François Coué figure sur la liste des électeurs au tribunal de commerce de Brest, dressée en 1848, sous le nom de Coué-Bouroullec, en tant que « *marchand de vins en gros* »²¹³. Aucun Landernéen n'y est inscrit comme armateur, alors qu'ils sont au moins quatre et que l'on compte 16 négociants et gros-

²¹⁰ Ibid., 2P7-214.

²¹¹ Ibid., 2P7-216.

²¹² Ibid., 2P7-221.

²¹³ Tribunal de Commerce de Brest, Liste générale des électeurs pour 1849-1850.

sistes et cinq capitaines au commerce. Frédéric-Auguste Duval, pourtant armateur, y est lui aussi porté comme négociant. La première place dans l'armement landernéen ne procure donc pas aux dirigeants de la société Coué-Bouroullec l'influence dont pouvaient disposer leurs prédécesseurs, car ce sont désormais les industriels, même s'ils restent négociants, qui disposent des capitaux les plus importants et deviennent les véritables leaders de l'économie landernéenne. Si l'on peut relever le dynamisme de certains armateurs landernéens dans ce premier XIX^e siècle, on reste loin cependant des niveaux atteints avant la Révolution.

C) L'ACCROISSEMENT RÉGULIER DES TONNAGES

1) Une règle générale.

En Bretagne, « jusqu'au XVII^e siècle au moins, le plus gros navire marchand est un bâtiment de faible tirant d'eau, de longueur médiocre, mais aux flancs rebondis, pour posséder une bonne assise et atténuer les inconvénients de l'échouage bi-quotidien dans les ports de mers à marée »²¹⁴. Au début du XVIII^e siècle, la jauge moyenne « oscille entre 8 et 40 tonneaux. [...] Dans la seconde partie du siècle, on observe une croissance unitaire [...] Les barques atteignent alors de 50 à 60 tonneaux »²¹⁵. Elle reste donc limitée, pour des raisons pratiques, comme la faible hauteur d'eau dans beaucoup de ports, mais aussi économiques. Ainsi, à Bordeaux, « les caboteurs partaient les premiers, souvent, car leur petite dimension permettait de compléter rapidement leur cargaison »²¹⁶. Il y faut, « jusqu'à douze jours pour décharger un gros vaisseau de 500 tonneaux avec les navettes des gabarres »²¹⁷. Les plus petits bénéficient ainsi de meilleurs cours une fois arrivés à destination. Ils sont aussi moins vulnérables aux attaques anglaises. C'est pourquoi, en 1702, au début de la guerre de Succession d'Espagne, un édit royal interdit la navigation de commerce, à l'exception des barques dont le tonnage ne dépasse pas 60 tx, auxquelles il est permis de naviguer, « même sans escorte, le long des costes depuis Saint-Jean-de-Luz jusqu'à Brest »²¹⁸.

²¹⁴ Maurice LE LANNOU, « Ports et havres de Bretagne »..., *op. cit.*, Maurice LE LANNOU, « Ports et havres de Bretagne », dans *Association Guillaume Budé, Conférences universitaires de Bretagne (1942-1943)*, Paris, Les Belles Lettres, 1943, p. 191 p. 188-189.

²¹⁵ Gérard LE BOUEDEC, *Les Bretons sur les mers...*, *op. cit.*, p.194.

²¹⁶ Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 45.

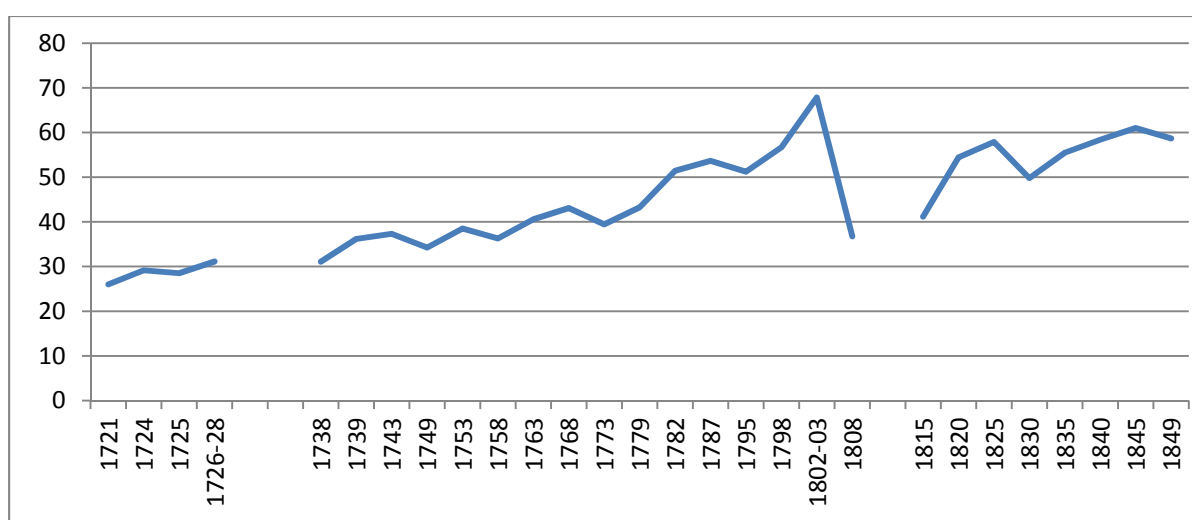
²¹⁷ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, *op. cit.*, p. 56.

²¹⁸ *Idem*, p. 50.

Au XVIII^e siècle, l'augmentation des jauges est « favorable à la concentration du trafic maritime dans quelques organismes portuaires aux sites amples »²¹⁹. Le cabotage dans les ports plus modestes conserve sa vitalité jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Mais les travaux importants réalisés dans beaucoup de ports bretons aux XVIII^e et XIX^e siècles, pour stimuler le trafic ne font en rien obstacle à une mutation profonde : « le grand fait économique de la concentration industrielle et commerciale »²²⁰, qu'accompagnent le passage à la vapeur et la construction métallique de bâtiments, qui se spécialisent dans certains trafics.

2) Les navires landerneéens

Fig. 7-XVI. Évolution de la jauge moyenne à Landerneau au XVIII^e siècle (en tx)



Source : SHD, série 2P7 ; AN, sous-série G5, congés du port de Landerneau 1781-1791.

Les 98 barques qui fréquentent Bordeaux de 1640 à 1647 jaugent en moyenne 29,4 tx²²¹. Les 17 qui vont à Bordeaux en 1721 dépassent à peine 26 tx en moyenne²²². De 1726 à 1728, la jauge moyenne de la flottille est d'un peu plus de 31 tx. Des navires de plus forte capacité commencent à apparaître. Le *Louis-Joseph*, 60 tx en 1726 et le *Saint-Hervé*, 57 tx, l'année suivante²²³. Dans les années qui suivent la guerre de Succession d'Autriche, les navires de 30 à 49 tx dominant très largement. Le *Saint-Budoc*, 27 tx, est le plus petit navire en 1750-1753²²⁴, alors que l'on pouvait relever des barques de 15 et 20 tx dix ans plus tôt. (Figure 7-

²¹⁹ Gérard LE BOUEDEC, *Les Bretons sur les mers...*, op. cit., p. 190.

²²⁰ Maurice LE LANNOU, « Ports et havres de Bretagne »..., op. cit., p. 191.

²²¹ Éric KERRENEUR, « Aspects du commerce maritime entre le Léon et Bordeaux ... », op. cit., p. 324.

²²² ADG, 6 B 232.

²²³ SHD, Brest, 2 P 7- 1 et 2.

²²⁴ Ibid., 2P7-8.

VIII). Après la guerre de Sept ans, le tonnage moyen continue à croître, proche désormais 42 tx, grâce à la présence croissante de plus gros navires. (Figure 7-IX). La jauge moyenne baisse dans la dépression qui précède la guerre d'indépendance Américaine. A son issue, la moyenne est proche de 54 tx entre 1782 et 1787. A partir de 1785, il n'existe plus de navires de moins de 30 tx (Figure 7-XI). La jauge moyenne des navires landernéens croît de 56,52%, entre 1739 et 1787, passant de 34,5 à 54 tx (Figure 7-XVI). Elle approche l'évolution des navires nantais envoyés en droiture de Nantes vers les Antilles dans la même période, qui croit de 63,68%²²⁵.

Sous la Révolution la jauge plafonne à une cinquantaine de tonneaux jusqu'en 1797. A l'approche de la Paix d'Amiens, le repli de la guerre sur mer, amène une brusque augmentation du tonnage, passant de 56,6 tx en 1798 à près de 65 l'année suivante, pour culminer à près de 72 tx en 1801, mais c'est une année exceptionnelle. Au XIX^e siècle, de 1815 à 1837, la jauge moyenne avoisine 53 tx, comme à la fin de l'Ancien-Régime. Puis avec l'entrée dans la flottille de plus grosses unités, elle progresse à 60,9 tx entre 1838 et 1849 et même 70,28 tx en 1843, c'est-à-dire à un niveau proche de la moyenne des navires de commerce français en 1845 (74,1 tx)²²⁶.

Au-delà des moyennes, quelques exceptions se distinguent dans l'armement landernéen, avec des navires proches de 100 tx. Dans les années 1740, le négociant Leyer arme le *Louis-Joseph* du port de 90 tx²²⁷. De 1780 à 1785, René Poisson arme le *Saint-Jean-Baptiste*, 92tx, victime d'un naufrage²²⁸. *L'Utile*, prise anglaise de 90 tx, est armé, de 1780 à 1787²²⁹, par Barthélémy Kerroz, qui possède aussi la *Marie-Anne*, 90 tx, en l'an VIII²³⁰. En l'an VII et l'an VIII, Bouroullec arme la *Bonne Foi*, 97 tx²³¹. En l'an X, René Poisson arme le *Voyageur*, brick de 172 tx²³² et Bazin le *Bon Père*, 97 tx, en l'an XI²³³. Dans la première moitié du XIX^e siècle, l'armement landernéen comprend aussi bien des unités d'une centaine de tonneaux, affectés aux destinations plus lointaines du grand cabotage, que des barques de 30 à 50 tonneaux pour les destinations traditionnelles. Les unités inférieures à 30 tx disparaissent.

²²⁵ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoce maritimes français, op. cit.*, p. 132.

²²⁶ *Idem*, p. 171.

²²⁷ SHD, Brest, 2P7-6, f° 88.

²²⁸ *Ibid.*, 2P7-152, f° 164.

²²⁹ *Ibid.*, 2P7-152 à 156.

²³⁰ *Ibid.*, 2P7-162, f°40.

²³¹ *Ibid.*, f° 77.

²³² *Ibid.*, 2P7-23, f° 35.

²³³ *Ibid.*, 2P7-165, f°13.

Inscrit dans les courants du cabotage ouest-atlantique, avec une légère extension au XIX^e siècle vers la Méditerranée et les pays du Nord, l'armement landernéen suit logiquement les tendances générales de ce type d'armements.

Conclusion

Sur plus d'un siècle et demi, Landerneau reste donc un port d'armement moyen. La flottille dépasse rarement 20 unités et la jauge totale 1 000 tonneaux, ce qui ne se produit que dans des conditions exceptionnelles et dans de courtes périodes, à la fin de la guerre d'Indépendance américaine et pendant la Paix d'Amiens. Le tonnage moyen s'accroît progressivement et passe de 25 tonneaux dans les années 1720, à 65/70 dans les années 1841-1848, ce qui est proche de la moyenne nationale au cabotage. Les unités supérieures à 100 tx apparaissent en fin de période, essentiellement à cause de l'élargissement de l'aire d'activité. C'est à nouveau la confirmation relevée par plusieurs auteurs de l'adaptation des jauges aux nécessités du trafic. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'armement landernéen apparaît très influencé par la conjoncture militaire et connaît de grandes fluctuations liées à la fois au contexte guerrier, mais aussi à la grande variabilité des demandes d'approvisionnement. On peut y déceler une dépendance croissante vis-à-vis de la Marine.

Même si l'armement landernéen reste assez réduit dans son importance, il ne paraît pas, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, déclassé dans sa structure, le type de navires armés, ni les pratiques mises en œuvre. Contrairement à d'autres ports bretons qui utilisent largement les flottes de ports de service, Landerneau dispose tout au long de la période d'une flottille qui, même si elle reste limitée, tant au point de vue du nombre de navires que du tonnage total, lui permet de conserver une autonomie dans ses trafics. Mais à la fin du premier XIX^e siècle, la perte des marchés extérieurs et l'insuffisance des exportations ne suffisent plus à assurer le fret. Les plus gros navires sont donc employés aux services d'autres ports et naviguent loin de leur port d'attache.

CHAPITRE 8 : LES STRATÉGIES NÉGOCIANTES

L'objectif premier du négociant, c'est le profit. Son attention est mobilisée à chaque instant sur les spéculations possibles. Il reste donc ouvert à toutes les opportunités. « *Devenir et surtout être négociant, ce n'est pas avoir le droit, mais l'obligation de toucher, sinon à tout, du moins à beaucoup de choses* »¹. Pour y parvenir, il faut développer une réelle habileté. En temps de guerre, les choses se corsent. Lorsque les conflits ne durent que quelques années, comme c'est le cas pour les guerres de la seconde moitié du XVIII^e siècle, des alternatives permettent de poursuivre l'activité. Le problème se pose réellement avec les guerres de la Révolution et de l'Empire qui, à part le court répit de la Paix d'Amiens en 1802-1803, couvrent près d'un quart de siècle. Comment l'activité négociante peut-elle se maintenir, alors que la navigation, fortement entravée, est très risquée ? Les négociants landernéens font preuve d'une grande capacité d'adaptation aux aléas de la conjoncture. La réponse se trouve dans la diversification des revenus et dans la mise en œuvre de stratégies multiples, que l'ingéniosité de spéculateurs à l'affût du profit fait émerger, en alliant prudence et audace,

D) LA PRUDENCE

La plus grande attention à se prémunir contre les risques est une qualité essentielle du négociant : « *Il peut fuir les opérations trop hasardeuses, au nom de la sécurité de son crédit et de sa respectabilité, sans lesquels il est impossible de demeurer dans la profession* »². La négociante Marie-Josèphe Bohay-Rivière en témoigne en 1759, alors qu'elle a accepté trop rapidement de payer une traite, ce qui lui vaut les reproches de son banquier : « *monsieur du-clos ma extrêmement blâmé de mon imprudence* »³. Ceci conduit les négociants à appliquer des stratégies de protection, liées à la nature même de leurs activités : « *Il est raisonnable [...] de relier au caractère typiquement spéculatif du négoce, le besoin de sécurité correspondant* »⁴. Cette recherche de sécurité se double de moyens de protection contre les risques, avec comme objectif premier celui de poursuivre les affaires.

¹ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, op. cit., p. 334.

² Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental. 1806-1813*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999, p. 34.

³ ADG, 7 B 1251, lettre de Mme Bohay-Rivière à David et Cie négociants à Bordeaux, le 19 avril 1759.

⁴ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 426.

A) LA RECHERCHE DE SÉCURITÉ

L'insécurité de la navigation en temps de guerre conduit les négociants à déployer une diversité de moyens pour continuer leurs trafics. Or, la guerre est très présente, à partir de 1744. « *Les conflits apportent [...] une recherche de solutions spécifiques, d'itinéraires et de techniques que l'activité courante n'utilisait pas* »⁵. L'essentiel est de faire parvenir les toiles et les cuirs sur les marchés et d'en faire revenir les marchandises de leurs spéculations.

1) La protection des convois.

Comme on l'a vu, pendant les guerres, les navires de commerce peuvent bénéficier de la protection des navires de guerre, grâce au système des convois⁶. Grâce à la proximité de Brest, l'armement landernéen est particulièrement favorisé sur ce point. Il se trouve pourtant des capitaines qui préfèrent se passer de la protection de la Marine. Leurs navires sont alors le plus souvent équipés d'un armement, souvent assez léger. Mais sous la Révolution, la pression anglaise est telle et la Marine française si affaiblie, que le convoi devient inefficace. D'autres dispositions doivent donc être prises, qui ne sont pas sans risques, ainsi, comme on l'a vu, la réquisition de navires par l'État, le Conseil de Marine étant persuadé que « *cette mesure bien combinée peut seule, dans les circonstances actuelles, mettre en défaut les croisières ennemies et concourir de manière efficace au ravitaillement du port* »⁷.

2) Le désarmement des navires.

Les armateurs landernéens font preuve d'une assez grande prudence lors des guerres préférant souvent désarmer les navires, plutôt que de les exposer aux risques de capture ou de destruction. Le manque d'équipages, engagés sur les bâtiments du roi ou sur les corsaires, y oblige souvent. Certains navires peuvent également sortir des rôles en raison de leur affrètement par l'État. Ainsi, deux registres de rôles d'équipages pour le début de la guerre d'Indépendance américaine sont vides de tout navire landernéen⁸. L'absence de navires sur les rôles, où dans les ports de destination habituelle pendant les guerres, alors qu'ils naviguent une fois la paix revenue peut aussi plaider pour leur désarmement. Pendant la guerre de Sept

⁵ *Idem*, p. 543.

⁶ Voir chapitre 2.

⁷ SHD, Brest, 3 A 11, f° 114 v°, Conseil de Marine 14 floréal an VII (3 mai 1799).

⁸ SHD, Brest, 2P7-150 et 151.

ans, la *Marie-Renée*, 18 tx, de l'armement Febvrier, est absente de septembre 1758 à février 1763⁹. La *Marie-Jeanne*, 25 tx, de l'armement Robert, est à Marennes en février 1759¹⁰, mais ne réapparaît qu'en 1763¹¹. La *Marie-Guillaume*, 40 tx, armement Duclos, lancée en 1753¹², ne se retrouve à Libourne qu'en 1764¹³. Les rôles de bord enregistrent parfois ces désarmements. Ainsi l'*Espérance*, 70 tx, de l'armement Cosson : « *Cette barque est arrivée en Morbihan le 16 septembre 1759 et n'en était pas sortie le 6 février 1761, date à laquelle le maître s'est présenté au bureau des classes de Brest pour payer les droits des Invalides* »¹⁴. Cela se produit aussi pendant la Révolution où, à l'exception de la période 1799-1803, les navires sortent apparemment peu, l'extrême longueur des voyages étant économiquement trop dissuasive. Ainsi, le *Patriote*, 55 tx, armement Bazin, met près de 10 mois, entre le 19 germinal an III et le 8 pluviôse an IV (8 avril 1795-28 janvier 1796) pour faire un seul aller-retour Landerneau-Blaye. Il est désarmé le 26 ventôse (16 mars 1796)¹⁵. Mais il est réarmé un an plus tard¹⁶. En l'an V, le *St-Louis*, 55 tx, du même armement, met plus de 4 mois pour effectuer un voyage à Libourne. Il est également désarmé à son retour¹⁷.

Des navires extérieurs à Landerneau s'y trouvent également immobilisés, comme le *Jonathan* de Bordeaux, en brumaire et le *Voyageur* de Saint-Malo, en nivôse an VIII¹⁸. C'est une solution de commodité, qui n'est pas sans risques, car les coques se dégradent. Etienne Radiguet le confie à son collègue brestois Chevallier, le 3 brumaire an VIII, au sujet de son navire la *Jeune Rose* : « *un tel navire ne se conserve pas dans une rivière d'eau douce* »¹⁹.

3) L'emploi de navires neutres.

Afin d'éviter la prise par les ennemis, deux dispositifs sont mis en œuvre : l'emploi de navires étrangers, qui est le plus simple et le changement de pavillon, réel ou simulé.

⁹ Ibid., 2P7-144 et 145.

¹⁰ Ibid., 2P7-11, f° 158.

¹¹ Ibid., 2P7-12, f° 144.

¹² Ibid., 2P4-1.

¹³ AMLib, arrivées de navires sur lest 1763-1791.

¹⁴ SHD, Brest, 2P7-144, f° 258.

¹⁵ Ibid., 2P7-161, f° 82.

¹⁶ Ibid., 2P7-162, f° 92.

¹⁷ Ibid., f° 133.

¹⁸ ADF, 50 J 2, 3 brumaire (25 octobre 1799) et 3 nivôse an VIII (24 décembre 1799).

¹⁹ Ibid., 3 brumaire an VIII (25 octobre 1799).

a) *L'affrètement de navires étrangers.*

A chaque guerre, les navires neutres, qui naviguent sans être inquiétés, réapparaissent à Landerneau. Ils sont espagnols ou nordiques pendant la guerre de Sept ans. Au début du conflit, Marie-Josèphe Bohay-Rivière, affrète pour expédier des toiles et faire venir du vin, les *Cinq Frères*, de Dantzig, la *Demoiselle Catherine* de La Panne en Flandre, le *Saint-Pierre* d'Ostende, le *Rutamburg* de Zierikzee. Mais, « *les navires neutres sont toujours de tonnage respectable [...]. Les négociants ne peuvent utiliser les neutres pour desservir de nombreux petits ports* »²⁰. Malgré les capacités du port de Landerneau, tous les neutres n'y remontent pas et certains sont contraints de décharger à Brest, ce qui ne convient pas aux négociants landerneens. En février 1758, la négociante prévient son fournisseur bordelais : la *Demoiselle Catherine* est arrivée à Brest, mais « *le mauvais tems est cause que je nay pas pû faire prendre la braye et les deux bariques de vin, nos batteau nayant pue aller a brest* »²¹.

La confiance n'est pas toujours au rendez-vous. En octobre 1758, le neutre *Saint-Pierre* d'Ostende a été pris, en août 1758, par un corsaire jersiais. Elle craint : « *que ce navire ne sera pas rendu, vue que le capitaine a fait une déclaration peu convenable. La plus part de ces gens sont de franq coquin* »²². Cela ne peut que renforcer sa prudence. Elle cherche une autre solution par les Espagnols, sans qu'on sache si elle a eu recours à ce moyen :

« *nous avons des particuliers qui font venir leurs effets de chez vous par la voye des vaisseaux espagnol, le fret par ces neutres est-il cher ? Marqué le moy, je vous en prie, ainsy que le prix des assurences sur les Espagnols, les Anglois les prennent rarement à ce qu'on m'a dit* »²³.

Les relations avec Bilbao sont d'abord assurées par des navires espagnols. De 1758 à 1761, une dizaine de bâtiments différents transportent les toiles et les cuirs de Landerneau, en dix-sept voyages à raison de quatre à cinq par an, ce qui correspond à l'intensité habituelle du trafic. Treize voyages retour avec du fer sont comptabilisés. Certains navires sont habitués : la *Margarita*, effectue quatre voyages aller et cinq retours, la *Santa Monica* (3 allers, 1 retour), la *Nuestra Señora del Concepcion* et la *Nuestra Señora de Begoña* (1 aller, 2 retours) et le *San Juan* (2 allers, 1 retour)²⁴. Ces navires jaugent environ une centaine de tonneaux.

²⁰ Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales...*, op. cit., p. 389.

²¹ ADG, 7 B 1251, lettre du 20 février 1758 à Balthazar David et C^{ie}, à Bordeaux.

²² Ibid., lettre du 10 novembre 1758 à Balthazar David et C^{ie}.

²³ Ibid., lettre du 22 juin 1759 à David et C^{ie}.

²⁴ AFB, Consulado, 0199/001 à 004.

Cette solution n'opère plus à l'entrée en guerre de l'Espagne en 1762. Le trafic se poursuit avec des navires nordiques : *Les trois fils de Vanslooten* et la *Jeune Eliza*. Ils jaugeent environ 200 tonneaux, trois à quatre fois plus que les barques de Landerneau. En 1762, ils effectuent ensemble trois voyages depuis Landerneau avec des toiles et des cuirs et deux voyages depuis Bilbao, avec 2 755 quintaux de fer²⁵. Des hollandais sont également sollicités pour ravitailler Landerneau en vin. Au cours de l'année 1762, le marchand en gros Nicolas-François Cosson reçoit 85 tx de vin de Blaye et de Libourne, par six navires hollandais, dont un ne remonte pas la rivière²⁶. Mais dès la fin de l'année, les navires landernéens retrouvent la route des vins. La *Prospérité*, 55 tx, est à Bordeaux en décembre et charge pour Morlaix à la mi-janvier. Elle est suivie de l'*Espérance*, le 4 décembre, la *Marie-Anne*, à Duclos, le 6, le *Louis-François*, le 24, la *Marie-Françoise*, le 4 janvier 1763, les *Cinq frères*, le 7, la *Marie-Anne*, à Callegan, le 8²⁷. En un mois, sept landernéens rapportent 300 tx de vin. Cosson pour sa part continue à recevoir des vins par deux navires hollandais, les *Quatre Frisons* en janvier et la *Jeune Elisa* en février. Ce n'est que le 26 mars que l'*Espérance*, de Landerneau, lui livre 40 tx de vin de Libourne. En avril le même navire lui en apporte 28 tx²⁸.

L'entrée de la France dans la guerre d'Indépendance américaine, en février 1778, voit le retour des neutres. Le dernier navire local à quitter Landerneau est le *Zéphir*, le 9 février, avec du cuir et des toiles pour Bilbao²⁹. Il en revient le 25 chargé de fer. Des bâtiments de Bilbao et Saint-Sébastien le remplacent jusqu'en 1781-82³⁰. En 1781, le port de Landerneau reçoit plusieurs navires du Nord. La *Jeune Sophie et Margotte*, 200 tx, de Stockholm, arrive en juin de Carthagène en Espagne, après avoir livré de la fonte à Brest. En juillet, le *Jeune Théodore*, 100 tx, d'Ostende, quitte l'Elorn sur lest pour Bilbao. Il est suivi en août de la *Jeanne-Marie*, 100 tx, sur lest et de la *Diane*, 300 tx, avec du sel et du sucre, tous deux d'Ostende³¹. Dès la paix, les étrangers disparaissent et les Landernéens reprennent leurs rotations vers l'Espagne. Le *Coureur* quitte Landerneau le 28 mars 1783, suivi du *Zéphir* le 2 avril³².

²⁵ Ibid., Consulado, 0200/001.

²⁶ ADF, 16 B 573, Registre de Nicolas-François Jacques Cosson, marchand de vin, 1762-1767.

²⁷ SHD, Brest, 2P7-145, f^{os} 44, 16, 46, 48, 130, 140 et 134.

²⁸ ADF, 16 B 573, Registre de Nicolas-François Jacques Cosson, marchand de vin, 1762-1767.

²⁹ SHD, 2P7-149, f^o 191.

³⁰ AFB, Consulado, 0203/003 à 0204/002.

³¹ AMB, HH 25.

³² SHD, 2P7-152, f^o 40 et 24.

Pendant la Révolution on fait à nouveau appel aux neutres. En mai 1793, la France et l'Espagne étant en guerre, c'est un nordique, la *Polly*, du capitaine Konot Pedruk qui relie Landerneau et Bilbao³³. Malgré la protection du convoi, l'insécurité règne. En l'an III, 27 barques, sont prises par une frégate anglaise « à hauteur de Penmarc'h », malgré la résistance du navire d'escorte³⁴. La paix signée en 1795 fait revenir les Espagnols dans un trafic devenu épisodique. Trois d'entre eux sont en rade de Brest entre mars et septembre 1796³⁵. Cependant, l'appel aux neutres est onéreux. Selon Etienne Radiguet ils « vous prennent un fret double des nôtres »³⁶. En pluviôse an IV, il hésite entre l'*Enighet*, de Gottland en Suède, et la *Marie-Anne* de Landerneau, du capitaine Caraës : « celui-ci allant contre les ordres du gouvernement je crains beaucoup qu'il ne soit pris. Je préfère donc, puisqu'on me répond du capitaine suédois, charger sur lui »³⁷. En fructidor an IV, le négociant charge 21 balles de toiles pour Cadix, valant 16 055 l. et 4 balles pour Malaga, sur la *Nuestra Señora del Carmen*, qui charge à Morlaix. Il dispose au moins de trois correspondants à Malaga, où il se fournit en vin et en fruits³⁸. Lorsqu'en 1796 l'Espagne déclare la guerre à l'Angleterre, il faut changer de neutre. Il recherche alors en septembre l'appui du consul américain « pour obtenir un navire qui voudrait affréter pour Cadix »³⁹. Il s'attache également, pour acheminer ses marchandises, le service de Danois ou de Prussiens, relâchant à Brest⁴⁰.

Lors de la rupture de la Paix d'Amiens, en prairial an XI (mai 1803), cette option est à nouveau recherchée. Etienne Radiguet écrit à un nouveau correspondant à Bilbao :

« La circonstance malheureuse de la guerre m'empêche d'exécuter votre ordre par mer, à moins qu'on ne consente à recevoir par terre, par l'entremise de MM Patto frères de Bayonne [...]. Si votre Royaume pouvait conserver sa neutralité, et que vous et plusieurs amis [...] voulussent m'expédier un bâtiment chargé de fer, [...] je vous le retournerais chargé de nos cuirs »⁴¹.

Certes, une barque espagnole vient bien à Landerneau en fructidor an XI (août 1803), mais Radiguet déplore la mésentente des négociants basques qui l'empêche d'y charger des marchandises. En effet, ce navire, affrété par la maison Arichaga y Galinder, charge,

³³ AFB, Consulado, 0209/001.

³⁴ ADF, 50 J 1, f° 125, lettre d'Etienne Radiguet à Le Sage à Paris, 29 nivôse an III (18 janvier 1795).

³⁵ AFB, Consulado, 0209/004.

³⁶ ADF, 50 J 1, f° 169, 30 nivôse an IV (20 janvier 1796).

³⁷ Ibid., f° 171, 11 pluviôse an IV (31 janvier 1796).

³⁸ Ibid., f° 207, 6 et 8 fructidor an IV (23 et 25 août 1796).

³⁹ Ibid., f° 220, 30 fructidor an IV (16 septembre 1796).

⁴⁰ Ibid., f° 282, 27 germinal an V (16 avril 1797).

⁴¹ Ibid., 50 J 4, f° 203, 13 prairial an XI (2 juin 1803), lettre à Araña y Salcido à Bilbao.

« mais pour son compte et celui de quelques amis, sans permission d'y charger une seule bale à fret. Je regrette que vous n'avez pas pris quelque arrangement avec eux pour qu'ils m'eussent accordé la permission d'y charger quelques balles. Il faudra bien que vous vous y preniez de cette manière »⁴².

Il précise à un autre correspondant : « Ils ont donné des ordres pour qu'aucun autre ne puisse y charger qu'eux »⁴³. Le recours aux navires neutres peut aussi contrarier le négoce. C'est l'avis d'Etienne Radiguet en l'an XIV : « Les prix ont resté dans l'avalissement depuis six mois et ne se relèveront que lorsque les neutres ne pourront plus naviguer »⁴⁴.

Enfin, lorsque blocus interdit la sortie de la rade, les ports de Bretagne sud offrent une alternative: « Je suis à en charger un à Quimper pour un ami de votre frère »⁴⁵, écrit Etienne Radiguet. Barthélémy Kerroz, utilise aussi ce port. Il y charge 658 aunes de toiles, en l'an XII (1804) sur le navire espagnol *Saint-Bonaventure*, à l'attention du négociant Joseph Ramon de Zubiria à Bilbao⁴⁶. En vendémiaire an XIV, Etienne Radiguet répond à un négociant quimpérois qui lui offre ses services : « Depuis quelques années je correspond avec Mrs Bilhon et Deredec fils aine, de votre ville pour les objets que je peux recevoir par ce port »⁴⁷.

b) Le changement de pavillon.

La priorité pour le négoce, c'est la circulation des marchandises. Après la bataille des Cardinaux en 1759, les navires de commerce ne sont plus protégés. D'autres solutions sont recherchées. De nombreux navires sont vendus en Espagne⁴⁸. En 1760, Ildut Moyot de Lanildut, cède pour 2 000 livres la *Bonne Volonté* 55 tx, au capitaine basque Ysidor Oresty⁴⁹. La *Grâce* de Rouen est vendue à un « capitaine de navire marchand de Plencia », près de Bilbao. La vente a lieu « en présence du Sieur Barthélémy Kerroz négociant en cette ville, y demeurant paroisse de St Houardon, lequel a servy d'interprète audit Sieur Raphaël Delsano »⁵⁰. On a vraisemblablement affaire à un passage fictif sous pavillon neutre espagnol, afin d'échapper aux corsaires anglais. Ceci n'est pas propre à Landerneau : « en temps de guerre, dès qu'un pavillon offre des avantages, les armateurs s'empressent de l'obtenir pour

⁴² Ibid., 9 fructidor an XI (27 août 1803), lettre à Antonio de Bengoechea

⁴³ Ibid., lettre à Ollavaria y Santa Cruz.

⁴⁴ Ibid., 50 J 6, 11 vendémiaire an XIV (3 octobre 1805), lettre à Binaud et fils à Blaye.

⁴⁵ Ibid., 50 J 5, 1^{er} janvier 1804.

⁴⁶ AML°, série F industrie, 1800-1885. Voir illustr. 6-I, chapitre 6.

⁴⁷ ADF, 50 J 6, 15 vendémiaire an XIV (7 octobre 1805), lettre à Durand à Quimper.

⁴⁸ Ibid., 4 E 93/1 et 93/2.

⁴⁹ Jean-Luc TANGUY, *Négociants-armateurs du Bas-Léon...*, op. cit., p. 91.

⁵⁰ ADF, 4 E 93/1, 9 septembre 1760.

leurs navires »⁵¹. La pratique de « cargaisons simulées, de capitaines prête-noms » est en effet généralisée⁵². En avril 1762, le *Saint-Jean* de Bergen échoue sur les côtes de Lanriec, près de Concarneau. Un quart du navire appartient au capitaine norvégien qui déclare ignorer l'identité des autres propriétaires. Ceux-ci se font connaître, il s'agit de deux négociants bretons, du Croisic et de la Roche-Bernard qui fournissent un document attestant que : « *cette vente simulée n'étoit que pour empêcher et prévenir les insultes de la part des anglois mais que le dit sieur suppliant n'étoit comme auparavant le vray propriétaire du dit navire* »⁵³.

4) Le transfert des transports sur route

Les obstacles à la navigation amènent à modifier les circuits de commercialisation et les marchés sur lesquels distribuer les marchandises. Car, pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, l'activité négociante se poursuit, mais sous d'autres formes :

*« le négoce français a eu largement recours aux outils traditionnels pour compenser l'impossibilité d'effectuer les rotations maritimes habituelles, qui lui avaient permis de surmonter de semblables défis par le passé. À l'image d'une cessation quasi-totale des échanges maritimes, qui pouvait entretenir l'illusion d'un conflit différent des autres et d'un univers du négoce anéanti, se substitue désormais celle d'un négoce français globalement capable de s'adapter à la conjoncture de guerre : les routes commerciales et les stratégies ont été redessinées, mais pas effacées »*⁵⁴.

L'option terrestre est la plus souvent retenue, en dépit de nombreux désavantages en termes de coûts, de risques et de lenteur. Il semble que dans l'esprit des négociants, la marchandise doive passer coûte que coûte. Il en va de la pérennité de leurs affaires.

a) *Un mode de transport lent et soumis aux risques.*

Quand les convois sont rares, les négociants transfèrent les transports par terre. C'est aussi le cas lorsque les neutres font défaut, comme l'indique Etienne Radiguet : « *les neutres perdent aujourd'hui la confiance et on prend définitivement le party d'envoyer par roullier*

⁵¹ Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude...*, op. cit., p. 172.

⁵² Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 556.

⁵³ Tanguy Kerdreux, *Les naufrages des navires de l'Europe du Nord sur les rivages de l'Amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle*, mémoire de master 1 dactyl., Brest, UBO, 2008, p. 46.

⁵⁴ Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime... », op. cit., p. 188.

jusqu'à Bordeaux »⁵⁵. Mais, les voyages sont beaucoup plus longs et les routes ne sont pas sûres. Il faut 25 jours pour Le Havre⁵⁶, 35 pour Bordeaux, « *vu les mauvais chemins* »⁵⁷, et 45 jours pour aller à Bayonne⁵⁸, au lieu de 5 à 8 jours par mer dans de bonnes conditions. Il expédie des toiles, dans des balles de taille plus réduite, à Bayonne, Bilbao, Santander, Cadix ou Madrid⁵⁹, en utilisant le roulage par charrettes. Le passage des Pyrénées se fait à dos de mule⁶⁰. A Bayonne ou Bordeaux, la marchandise passe aussi sur des navires. Des olonnes bretonnes débarquées à Bilbao viennent par la route à Bayonne. Cela suppose des relations étroites avec les négociants de cette place. En février 1796, Etienne Radiguet écrit à un commettant de Malaga : « *Comme il n'y a pas de navire en charge pour votre port ni pour aucun autre d'Espagne en ce moment, il faudra prendre le party de vous le faire passer par terre* »⁶¹. En vendémiaire an XIV, il fixe avec son correspondant Mathieu Martin à Valladolid, les règles du conditionnement des toiles pour un transport par mules⁶². En messidor an XI, il envoie, par charrette, des cuirs de génisse, valant 2 607 F, pour Dubrocq à Bayonne, à l'attention de Bengoechea de Bilbao, auquel il annonce « *40 jours de route* »⁶³. La présence des Chouans sur une partie de la route vers le sud rend plus difficile et parfois impossible le transport, que la mauvaise qualité des chemins perturbe aussi. Dès la rupture de la Paix d'Amiens en floréal de l'an XI, Etienne Radiguet réagit et prend ses dispositions à Bayonne :

« *La guerre vient encore bouleverser toutes les affaires et nous allons être obligé de nous servir de votre place pour l'entrepôt de nos marchandises pour l'Espagne, ce sera le moyen monsieur et bon ami, de renouer notre correspondance et de lui donner plus d'activité* »⁶⁴.

b) *Un coût élevé.*

Mais le transport par charrettes est cher, sensiblement plus que par bateau : « *la voiture aujourd'hui est cruellement chère* »⁶⁵, déclare Etienne Radiguet au cours de l'été 1793. En

⁵⁵ ADF., 50 J 1, f° 225, 12 vendémiaire an V (3 octobre 1796), lettre à Lannea à Bordeaux.

⁵⁶ Ibid., f° 24.

⁵⁷ Ibid., f° 332.

⁵⁸ Ibid., 50 J 92, 21 fructidor an XI (8 septembre 1803).

⁵⁹ Ibid., 50 J 2, 4 frimaire an VIII (25 novembre 1799).

⁶⁰ Ibid., 50 J 6 9, vendémiaire an XIV (1^{er} octobre 1805)

⁶¹ Ibid., 50 J 1, 30 pluviôse an IV (15 février 1796).

⁶² Ibid., 50 J 6, 9 vendémiaire an XIV (1^{er} octobre 1805), lettre à Mathieu Marin à Valladolid.

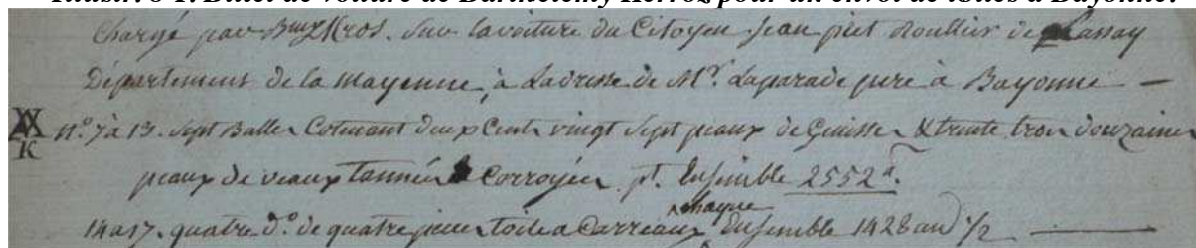
⁶³ Ibid., 50 J 4, 3 thermidor an XI (22 juillet 1803).

⁶⁴ Ibid., 7 prairial an XI (27 mai 1803), lettre à Gabarret à Bayonne.

⁶⁵ Ibid., 50 J 1, f° 19, 2 août 1793. En l'an V (1796), « *Le prix de la voiture pour Bordeaux est de 21 l. et pour Bayonne 24 l.* », ibid., f° 280.

l'an VIII, il estime les frais de transport jusqu'à Bayonne à 23 ou 24 livres le quintal⁶⁶. Près de trois ans plus tard, le prix se monte à 24 ou 25 livres⁶⁷. La toiles et les cuirs peuvent aussi subir en route des dégradations qui viennent encore renchérir les coûts : « *la difficulté du transport et le déchet que cette marchandise éprouve en route doit nécessairement les tenir à un cours élevé* », estime-t-il en prairial de l'an XI⁶⁸. Et pour le négociant, le délai de remboursement des achats effectués pour les commettants est rallongé. En 1804, Barthélemy Kerroz expédie des cuirs et des toiles à Bayonne par un roulier mayennais (Illustr. 8-I).

Illustr. 8-I. Billet de voiture de Barthélemy Kerroz pour un envoi de toiles à Bayonne.



Source : AML°, 2 F industrie.

Le coût d'un envoi par la route est inadapté pour les toiles plus communes, comme les toiles à voiles qui doivent être acheminées par mer : « *ces marchandises sont trop lourdes pour supporter les frais de route par terre* »⁶⁹. Certaines cargaisons de toiles et de cuirs vers Bilbao sont donc embarquées à Quimper, port moins exposé. C'est le cas en 1803-1804⁷⁰. On trouve partout des rouliers. Ils viennent des environs⁷¹, des autres départements bretons (Guingamp⁷², Saint-Servan, Nantes), de Mayenne (Lassay), de Normandie (Saint-Cornier dans l'Orne⁷³, ou Tinchebray⁷⁴, principal centre de roulage de l'Ouest). A Landerneau, Bazin a rajouté ce volet à son activité de négociant-armateur et de petit industriel.

Mais il arrive qu'aucune issue ne se présente pour permettre la poursuite des échanges. A la fin de l'année 1799, Etienne Radiguet confie à un correspondant bayonnais :

« *Je me trouve dans un cruel embarras, ne sachant comment vous expédier les marchandises dont vous me remettez commission d'achapt [...]*.

⁶⁶ Ibid., 50 J 2, 4 frimaire an VIII (25 novembre 1799).

⁶⁷ Ibid., 50 J 92, 21 fructidor an XI (8 septembre 1803).

⁶⁸ Ibid., 50 J 4, 27 prairial an XI (7 mai 1803), lettre à Gabarret à Bayonne.

⁶⁹ Ibid., f° 225, 12 vendémiaire an V (3 octobre 1796).

⁷⁰ AFB, Consulado, 211/001.

⁷¹ ADF, 50 J 2, f° 239, Yves Rannou est voiturier à Landivisiau.

⁷² Ibid., 50 J 1, f° 335, 19 fructidor an VI (5 sept. 1798) : « *les citoyens Mazurié frères [...] font le commerce de draperie et le roulage* », à Guingamp.

⁷³ AML°, série 2 F industrie.

⁷⁴ ADF, 50 J 1, f° 332.

Les routes sont devenues impraticables d'ici Bordeaux et encore sont-elles obstruées de Chouans. Les dernières balles que j'ai expédiées d'ici Bordeaux ont été arrêtées ou ouvertes. Ils n'ont rien pris de la marchandise, mais ils l'ont avariée. Je devrais être autorisé par vous à charger par mer d'ici...»⁷⁵.

B) LA COUVERTURE DES RISQUES

La navigation à la voile toute l'année présente des dangers, même dans les périodes de paix. Les risques touchent aussi bien le navire que la marchandise embarquée. Le système ancestral de mutualisation des risques cède peu à peu le pas à l'assurance.

1) Le système traditionnel de mutualisation des risques.

Le financement traditionnel des navires par association, ou le fractionnement des cargaisons entre chargeurs a pour but la répartition des risques entre le plus grand nombre.

a) La répartition des risques

L'armement en société, très largement répandu, permet la « *minimisation des risques* » et la « *mobilisation des capitaux* »⁷⁶. Il est évidemment présent à Landerneau. Ainsi, la *Marie-Gabrielle* de l'Aberildut, 40 tx, chargée de vin de Bordeaux, fait naufrage en février 1777, aux Glénan. L'armement est partagé entre dix personnes, dont deux négociants de Landerneau, un de Lesneven et des maîtres de barque locaux. Curieusement, le maître de la barque indique « *qu'il n'a aucune connaissance qu'il y aye eu aucune assurance sur le dit bâtiment, ny si la cargaison l'est et qu'il n'a point pris d'argent à la grosse* ». Heureusement, l'expéditeur bordelais s'est montré plus avisé en assurant la cargaison pour 5 000 livres⁷⁷.

b) La prévention contre les pertes de cargaisons

Divers moyens limitent l'impact financier de la perte partielle ou totale de marchandise. A l'aller comme au retour, les négociants fractionnent les envois et partagent la cargaison entre plusieurs intéressés. Marie-Josèphe Bohay-Rivière pratique ainsi. Au début de la guerre de Sept ans, elle recommande à son fournisseur bordelais David : « *vous me feriez plaisir de*

⁷⁵ Ibid., 50 J 2, 30 frimaire an VIII (21 décembre 1799).

⁷⁶ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 137.

⁷⁷ ADF, B 4837. Amirauté de Cornouaille.

disperser les vins et marchandises que je vous ay demendéé en plusieurs barques, c'est a dire sy cela se peut de ne maitre que deux thx de vin en chaque et quatre caisses de savons »⁷⁸. En février 1759, l'espoir de paix la rend optimiste : « Continuez a me charger sur autant de barques que vous aurez quatre caisses de savons de marseilles sur chaques, vous pouvez meme maitre cinq caisses sur chacune vue que cela etablira le demy thx »⁷⁹.

Les cargaisons sont fractionnées entre plusieurs chargeurs. Ainsi, le *Zéphir*, naufragé devant Port-Louis en décembre 1786, emportait des cuirs, des toiles et du papier, chargés par cinq négociants landernéens⁸⁰. Comme souvent, l'un d'entre eux est le principal chargeur. En l'espèce, Barthélemy Kerroz, armateur du navire, y a placé à lui seul 37% des cuirs, 46,6% des toiles et 60% du papier de la cargaison⁸¹. De son côté, le grand négociant malouin Magon de la Blinais ne procède pas autrement. Il le confie en 1788, à Joseph Villart, Landernéen installé à Cadix : « *Je multiplieray très volontiers les objets de notre correspondance, non par des forts envoys, parce que je borne toujours mes spéculations, mais par des expéditions qui se succèdent au fur et à mesure des ventes et de la rentrée des fonds, tel est mon plan* »⁸².

c) Des conséquences qui peuvent être funestes.

Lorsque les précautions sont prises, la perte pour chacun est limitée et ne met pas en danger l'équilibre économique des affaires. Tous les armateurs ne sont pas aussi avisés et les conséquences peuvent s'avérer dramatiques. Joseph Tréguier, installé quai Saint-Houardon, est un petit négociant-armateur, possédant une barque de 20 tx, la *Marie-Anne*. En septembre 1739, il revient de Noirmoutier, où il a acheté pour son compte, « *sept charges et demie de sel, à raison de soixante et onze livres la charge* », soit 532 livres. Mais « *un vent ouest-sud-ouest le surprit le 22 à six heures du matin qui l'a jetté sur la coste de Plovan* ». La moitié de sa cargaison est sauvée « *avec l'aide de l'équipage et de quelques habitants de Plovan* ». Il n'a pris ni assurance ni prêt à la grosse aventure. Il obtient la mainlevée sur le navire, qui est relevé, et sur la cargaison, sous réserve de payer « *au marc la livre les frais de sauvetage, garde et autres avaries* » et les frais de justice. Le négociant-banquier landernéen Guillaume

⁷⁸ ADG, 7 B 1251, Lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière, à B. David et C^{ie} à Bordeaux, le 20 novembre 1758.

⁷⁹ Ibid., le 16 février 1759.

⁸⁰ Voir ANNEXE XI.

⁸¹ Voir figure 6-VI, chapitre 6.

⁸² Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix (1778-1808)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1997, p. 108, souligné par moi.

Legris-Duclos accepte de se porter caution, écrit-il au juge, pour « *ce pauvre Tréguier qui est un bien honnête homme* ». Les frais considérables, la perte de la moitié de la cargaison, les réparations au navire, excèdent peut-être les capacités de Joseph Tréguier qui, à la suite de ce naufrage, disparaît des rôles d'équipage, en tant qu'armateur. Dès décembre, et au moins jusqu'en 1745, on retrouve sur les rôles, un Joseph Tréguier, 30 ans de Crozon, maître du *Saint-Guillaume*, 40 tx, appartenant également à Legris-Duclos⁸³. C'est sans doute le même marin, car en 1739, tous les membres de l'équipage, y compris le mousse, Guillaume Tréguier, qui pourrait être son fils, déclarent venir de cette paroisse. Ainsi s'achève prématurément la carrière d'un petit négociant-armateur, victime de son imprévoyance.

2) L'assurance.

a) Un recours occasionnel

Le prêt à la grosse aventure est la forme la plus ancienne d'assurance. C'est un « *procédé archaïque et très onéreux* »⁸⁴. Il couvre les naufrages, mais doit être remboursé, en cas de succès du voyage, avec un intérêt élevé, surtout en temps de guerre. Pour Charles Carrière, il « *signale les faibles* », car « *recourent au prêt à la grosse d'ordinaire ceux qui ne peuvent faire mieux* »⁸⁵. En revanche, pour les mêmes raisons et avec des primes de 30 à 50%, voire davantage, ces placements « *ont l'avantage d'assurer un revenu très lucratif et assez rapide* »⁸⁶, et ils intéressent donc certains investisseurs.

L'assurance des cargaisons n'est pas d'usage général, même en temps de guerre. Cette protection préoccupe peu les marins. Ainsi, le capitaine de la *Thérèse*, qui sombre devant la Pointe du Raz en octobre 1744, « *n'a point pris d'argent à la grosse et il ignore si le bâtiment ou la cargaison sont assurés en tout ou partie* »⁸⁷. De même, Matthieu Brenterch, maître du *Louis-François*, 35 tx, naufragé en novembre 1767 sur la côte bigoudène, déclare « *n'avoir nulle connaissance que le bâtiment et la cargaison soit assuré et n'avoir pris d'argent à la grosse* »⁸⁸. Chez les négociants, la recherche du gain maximum domine. Pendant la guerre de

⁸³ SHD, Brest, 2P7-7, 140 et 141.

⁸⁴ Charles CARRIÈRE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 965.

⁸⁵ *Idem*.

⁸⁶ Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne... », op. cit., p. 82.

⁸⁷ ADF, B 4355.

⁸⁸ *Ibid.*, B 4378.

Sept ans, Marie-Joseph Bohay-Rivière, recommande à son correspondant de : « *charger sur autant des barques qu'il y aura en charge pour le port et celui de Brest, trois à quatre caisses sur chaque barques, ainsy vous ne les ferois pas assurer, voulant jouir de cette économie* »⁸⁹. Elle recommande aussi l'emploi de chasse-marées, qui présentent beaucoup d'avantages dont elle essaie de convaincre ses interlocuteurs. Ces navires, plus petits, peuvent remonter directement à Landerneau et évitent en outre l'escale brestoïse :

« *Vous pouvez m'envoyer les vins et savons que je vous ay demendé par le navire neutre [...]. Cependant préférez un chasse-marée sy vous le trouvé, cette voye est bien plus favorable, vu qu'elle nous épargne les embarras qui se rencontrent ordinairement à Brest et qui ocasionnent des frais* »⁹⁰.

En juillet 1758, elle vante les qualités nautiques de ce type de navire et son conseil est suivi par son fournisseur, qui en affrète régulièrement:

« *il faudrait préférer s'il vous plait un chasse-marée [...] dans les circonstances actuelles ces bateaux agissent en tout plus prudemment, et cette voye est toujours la moins exposée, ils atterrent tous les soirs, et ils connaissent parfaitement toutes la cote depuis chez vous. Je ne crois pas convenable de charger sur des barques, qui sont, [...] une éternité à se rendre* »⁹¹.

Dans le *Zéphir*, naufragé en décembre 1786, un seul chargeur, Legris-Duval, est assuré. Mais il agit pour son propre compte et couvre les risques sur ses marchandises, lorsque les autres négociants précisent avoir chargé « *pour le compte de divers sous les marques et numéros en marge* »⁹². Il appartient donc à leurs commettants de recourir à un assureur. Mais le coût des assurances rebute beaucoup de négociants qui y voient une perte de profit. Ils n'assurent parfois qu'une partie du chargement, comme Jean Robert, qui perd une partie de ses vins de Bordeaux, dans le naufrage du *Saint-Jacques*, en décembre 1744. « *Je suis comme vous le voyez bien maltraité dans ce fâcheux accidant [...]. Je n'avois ordonné l'assurance que pour les 2/3* »⁹³. En effet, il a fait assurer son emplette par l'intermédiaire d'un « *amy de Hollande* », dans ce pays, pour 2 200 livres. Ses 17 tx de vin – soit 68 barriques – lui ont été facturées 3 109 livres, dont 592 de divers frais et de droits (Illustr. 8-II). Mais seules quinze barriques ont été sauvées⁹⁴. Même si elle est réduite, la perte est sensible.

⁸⁹ ADG, 7 B 1251, Lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière, à B. David et C^{ie} à Bordeaux, le 15 décembre 1758.

⁹⁰ Ibid., lettre du 29 mai 1758.

⁹¹ Ibid., lettre du 7 juillet 1758 à Balthasar David et C^{ie} à Bordeaux.

⁹² ADF, 4 E 91/15.

⁹³ ADF, B 4355, lettre de Jean Robert à Michel Lamy à Pont-l'Abbé, 19 décembre 1744.

⁹⁴ Idem.

Illustr. 8-II. Facture de vins pour Jean Robert en décembre 1744.

Facture des vins de Sept Thonnicaux vins d'arricque vin chargee pour
Compte de Monsieur J. Robert de Blandorniau Sur la darque le S. Jacques
du dit Sieu Maître Michel Labogue J.

1 R	1 Thonnicaux vin rouge de more feran a 66 ^{1/2}	798 ^{1/2}
	2 Thonnicaux D. blanc de granle R. a 100	200
	10 Thonnicaux D. rouge R. a 1382:15-	1382:15-
	1 Tho. Dille rouge j. de 203. 11. de 168. 22. a 135 ^{1/2}	135 ^{1/2}
		<hr/> 2516:15-
	Expenses	
	pour rabattage des 11 Tho. a 12	12
	pour port a bord d'atout a 18:19-	18:19-
	pour le bourlage a 20:10	20:10
	pour arrimage a 10	10
	pour les droits a 23:9	23:9
	pour diversins de acquittement a 28	28
	Commission a 15	15
		<hr/> 592:15-3
		<hr/> 3109:10:3-

Sauf Devis ou omission de Bordeaux
18 g. de 1744

Source : ADF, B 4355.

En 1759, alors pourtant que la guerre bat son plein, Marie-Josèphe Bohay-Rivière, n'assure que partiellement ses envois. Elle confie à son correspondant bordelais :

« sy vous m'envoyé le tout par chasse-marée je me ferois assurer à Nantes, sy vous este obligé de charger par barques [...] vous me ferois assurer sur les barques à trois cent livres près dans chaque dont je couvray les risques, sy vous chargéé le tout sur une je couvray seulement quatre cent livres de risques, vous ferois assurer le reste »⁹⁵.

L'assurance prend en charge différents types de risques :

« Il sera bien que vous m'anvoyez les quatre thonneau de vin rouge que je vous ay demendé, [...] vous en ferois assurer la moitié pour tout risque de guerre et autres en général, et l'autre moitié, faites seulement assurer pour les risques de la mer, comme en tems de paix »⁹⁶.

La guerre renchérit les coûts. Il arrive en outre que, pressé par le temps, un négociant ne puisse fractionner son envoi et soit contraint de tout expédier par le même navire. Le risque est donc multiplié et il alors est plus prudent d'assurer toute la cargaison. C'est le cas pour Marie-Josèphe Bohay-Rivière, en février 1759, où elle recherche à Nantes des conditions plus avantageuses : *« On me demende le tout sans beaucoup de retardement, aussi il faudrait*

⁹⁵ ADG, 7 B 1251, Lettre de Madame Bohay-Rivière à B David et C^{ie} à Bordeaux, le 23 février 1759.

⁹⁶ Ibid., à Balthazard, David et C^{ie} à Bordeaux, le 20 février 1758.

tacher de le faire par chasse-marée [...]. J'obtiendrais a Nantes l'assurance sur chasse marée a 8 ou 9 %. Voyez donc sy vous pouvez vous procurer un chasse-marée, a défaut suspendez cet envoy »⁹⁷. Or, en mars, à Bordeaux, la prime d'assurance est à 10 1/4 %⁹⁸.

En cas d'accident, l'armateur doit se débattre avec les juges de l'Amirauté ou les assureurs pour récupérer ses fonds ou les marchandises sauvées. En effet, dès lors que la couverture est enclenchée, l'assureur endosse la responsabilité et prend à son compte ce qui a pu être récupéré du naufrage. A la suite de celui du *Saint-Jacques* à Penmarc'h, en 1744, Jean Robert transmet ses consignes à son correspondant à Pont-l'Abbé :

*« Maître Michel Le Borgne⁹⁹ m'a marqué que, dans les 85 barriques de sauvées, il y en a 4 sans marque qu'il croit à moy, ainsi je vous prie de les visiter et d'en prendre main levée [...]. Sans doute que les Mrs de l'Amirauté se sont retirés puisque le tout est en magasin et qu'il ne leur sera payé que les frais de leur dessante. Faites-les réglé les frais des sauveteurs »*¹⁰⁰.

La procédure de remboursement exige de fournir des documents. Marie-Josèphe Bohay-Rivière écrit en 1759 : *« J'ay à prendre à Nantes un remboursement de 1 066 l. qui y ont été assurés, j'y avois remis à cet effets une de vos lettres, mais l'assureur demende des pieces autantiques, tachez de me les remettre, je vous en prie, afin que je forme l'abandon »*¹⁰¹.

Il est des circonstances moins difficiles. Le *Louis-François*, 35 tx, charge à Blaye, le 31 octobre 1767, 28 tx de vin, pour le compte de huit négociants landernéens, pour une valeur de 6 650 livres. Dès son départ de la rivière de Bordeaux, une voie d'eau se déclare. La tempête, aggravée de brume, et *« la quantité de mer dans son bâtiment »* le contraignent à quitter le bord avec l'équipage. La barque abandonnée fait naufrage devant Le Guilvinec le 2 novembre et *« ne peut être relevée »*. Par chance la cargaison est partiellement sauvée. Le fournisseur bordelais Guillaume Dufresne a pris des précautions : *« je paierai les frais de sauvetage du dit vin, parce que je suis assuré »*¹⁰². Cinq des huit négociants landernéens, se sont également assurés auprès de lui et lui font donc abandon des marchandises.

⁹⁷ Ibid., le 19 février 1759.

⁹⁸ Ibid., 9 mars 1759.

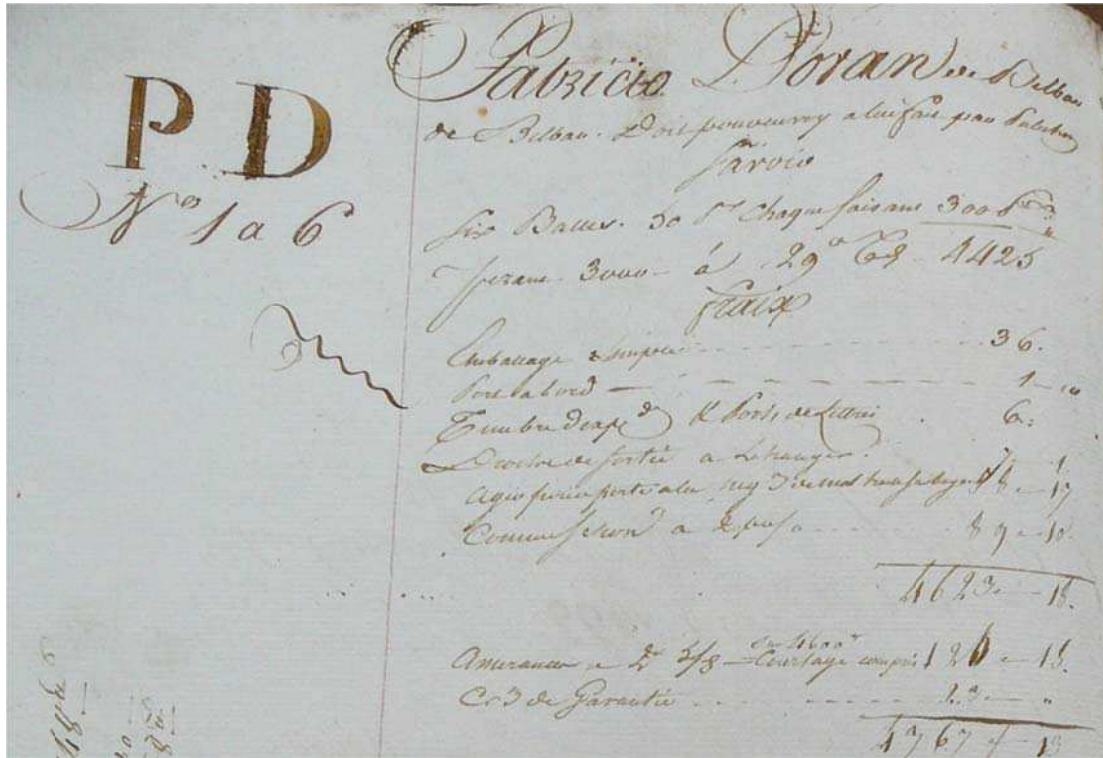
⁹⁹ Le maître de la barque.

¹⁰⁰ ADF, B 4355, lettre à Michel Lamy à Pont-l'Abbé, 19 décembre 1744.

¹⁰¹ ADG, 7 B 1251, Lettre de Madame Bohay-Rivière à David et C^{ie}, 1^{er} décembre 1758.

¹⁰² ADF, B 4378.

Illustr. 8-III. Emplette de Patricio Doran – assurance à 2^{5/8}



Source, ADF, 50 J 92, 13 pluviôse an XI (2 février 1803)

Sous la Révolution, malgré les risques, tous les navires ne sont pas assurés. En l’an v, la *Lune*, d’Etienne Radiguet, est prise par les Anglais. Il se désole d’avoir « 4 000 livres dessus, sans avoir pu faire assurer »¹⁰³. Informé, il tente en urgence de faire couvrir le navire « avant que sa perte ne fut connue »¹⁰⁴. Cette déconvenue le rend prudent et il confie à un Bordelais : « je ne veux plus rien envoyer par mer et les assurances font reporter à trop haut la marchandise »¹⁰⁵. En l’an XI, il expédie, à Bilbao, près de 52 000 livres de marchandises sur le *Zéphir*. Un seul négociant, Patricio Doran, a assuré son emplette, qui porte sur moins de 9% de la cargaison (Figure 8-III). Etienne Radiguet lui-même s’assure, sans que l’on sache précisément sur quoi. Il écrit dans son brouillard : « compté ce jour à René Poisson pour assurance de 2 000 l. sur Puluhen : 52 l. 10 »¹⁰⁶. Il est possible qu’il ait embarqué de la marchandise pour son propre compte sur le navire. Bien que la Paix d’Amiens soit en vigueur, le fait que seule une faible partie de la cargaison soit garantie contre les risques paraît surprenant et montre que le recours à l’assurance n’est pas encore devenu systématique.

¹⁰³ Ibid., 50 J 1, f° 270, 19 ventôse an v (9 mars 1797).

¹⁰⁴ Ibid., lettre à Tardieu à Bordeaux, 19 ventôse an v.

¹⁰⁵ Ibid., f° 275, 7 germinal an v (27 mars 1797).

¹⁰⁶ Ibid., 50 J 92, 13 pluviôse an xi (2 février 1803).

c) Une « chambre d'assurance solidaire » à Landerneau.

Pourtant, dans la même période, le négoce landernéen accomplit une avancée considérable. Le sloup le *Zéphir*, 45 tx, « a éprouvé de très fortes avaries »¹⁰⁷, qui l'immobilisent de thermidor an X à frimaire an XI (fin août à novembre 1802)¹⁰⁸. Etienne Radiguet informe donc la maison Ollavaria à Bilbao, des nouvelles dispositions en place à Landerneau : « Désormais Messieurs, nous pourrons éviter des désagréments dans cette saison en faisant assurer si vous le trouvez bon. Nous avons ici une chambre d'assurance solidaire où nous prenons 10 000 l. sur chaque navire français »¹⁰⁹. Il le confirme en pluviôse de l'an XI, à un correspondant bayonnais : « notre chambre d'assurance de cette ville vaut bien celle de Saint-Malo pour la responsabilité de ses engagements et la prime de 2 ½ et 1/5 de courtage ne vaut pas la peine de s'adresser à d'autres à prix égal ou p[resque]. Quelques bagatelles de moins »¹¹⁰. Le retard est finalement assez limité sur de grands ports de commerce comme Marseille, où le « Projet d'établissement d'une Chambre d'assurances » n'est élaboré qu'en 1772¹¹¹. Pour développer leurs affaires et de renforcer leur autonomie, les négociants landernéens se sont donc dotés d'un outil de prévoyance leur permettant de rivaliser avec les autres places. L'assurance prise par Radiguet en l'an XI montre que René Poisson, son proche collaborateur, est chargé de gérer l'organisme d'assurance mutuelle. On assiste ainsi à la mise en place progressive d'un nouveau groupe marchand, qui assure son contrôle sur les diverses branches d'activité et qui se prépare à dominer l'économie landernéenne pendant tout le XIX^e siècle.

Le rôle de René Poisson dans le domaine de l'assurance se confirme au XIX^e siècle. La chambre landernéenne s'est intégrée à un organisme de plus grand rayonnement. Dans les années 1823-27, Poisson est en effet, outre ses activités de négociant et d'industriel, agent de la Compagnie d'Assurances Générales de Paris. Il assure les navires de l'armateur brestois Riou-Kerhallet, et notamment la *Jeune Emilie*, ou la *Colombe*. Ce dernier bâtiment, assuré pour 30 000F « sur corps et quille », fait naufrage à l'île Bourbon, au cours d'une tempête, en février 1824¹¹². Ceci montre l'importance du cabinet d'assurance de Landerneau, qui couvre

¹⁰⁷ Ibid., 50 J 4, 5 frimaire an XI (26 novembre 1802).

¹⁰⁸ SHD, Brest, 2 P 7-165,

¹⁰⁹ ADF, 50 J 4, 5 frimaire an XI (26 novembre 1802).

¹¹⁰ Ibid., 17 pluviôse an XI (6 février 1803), lettre à Pouyet et C^{ie} à Bayonne.

¹¹¹ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 609.

¹¹² ADF, 63 U 21/7, tribunal de commerce de Brest, mai 1827.

aussi les cargaisons, selon une pratique bien particulière, puisque « *chaque balle était assurée de façon distincte* »¹¹³. Mais même sous la Restauration, l'assurance n'est pas systématique, la société de commerce landernéenne s'abstenant de se couvrir au printemps et en été, « *pour gagner en frais d'expédition* »¹¹⁴. En 1840, deux agents d'assurances exercent à Landerneau. René Poisson est passé à la Compagnie Royale d'Assurances, tandis que la Compagnie d'Assurances Générales est représentée par Thomas. La société de commerce Radiguet-Goury souscrit des polices auprès des deux compagnies. La première couvre les risques d'incendie de la fabrique de tissage de Commana et la blanchisserie du Leck à Landerneau. La seconde garantit les stocks de matières premières de l'établissement de tissage de Sizun¹¹⁵.

L'assurance des navires et des cargaisons est donc loin d'être systématique à Landerneau au XVIII^e et même au début du XIX^e siècle. Pour en alléger le coût qui augmente fortement en temps de guerre, les négociants mettent en œuvre divers procédés : emploi de petits navires logeant les côtes, fractionnement des envois sur plusieurs navires, assurance limitée à une partie de la cargaison ou une partie des risques. À partir du Consulat, le négoce landernéen se dote d'une « *chambre d'assurances solidaire* », sans doute sous l'influence d'Etienne Radiguet, dont René Poisson, l'un de ses proches collaborateurs, est chargé.

3) La constitution de patrimoines immobiliers

La fortune des négociants s'investit partout dans un patrimoine foncier, composé d'immeubles et de terres agricoles. On aurait tort de n'y voir que le désir de faire étalage de richesse. C'est aussi une attitude de précaution, le capital foncier étant source de revenus, mais pouvant également constituer une épargne : « *les immeubles [...] représentent un moyen de confiance, de crédit et d'extension des affaires. Grâce à eux il y a des garanties* »¹¹⁶.

a) Des fortunes immobilières

Il n'est pas de négociant sans propriétés. François Lavau, dont la capitation ne dépasse pas 33 livres dans les années 1750, relève simplement de la bourgeoisie aisée. En 1774, il est

¹¹³ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 35.

¹¹⁴ *Idem.*

¹¹⁵ AML°, 1 S 32, f° 355, 22 janvier 1840.

¹¹⁶ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 965.

contraint de réaliser ses biens immobiliers pour régler à ses enfants les 12 911 l. de la succession de sa première épouse. Il possède alors divers immeubles : un jardin, deux métairies, deux « lieux roturiers », trois auberges dont celle du *Cheval Blanc* à Landerneau et deux à Lesneven, neuf petites maisons à Landerneau, Lesneven et Le Folgoët. Ces biens lui apportent un revenu annuel minimum de 1 613 l., correspondant à un capital de plus de 32 000 l. Il possède également une part de 800 l. sur la petite barque la *Marie-Thérèse*¹¹⁷.

b) L'achat de biens nationaux

La vente des biens de l'église, à partir du début de l'année 1790, suivie de celle des émigrés en 1792, représente une belle opportunité d'accroissement des patrimoines à des conditions avantageuses, grâce à la dépréciation monétaire : « les biens ont partout été vendus, et surtout payés, largement au-dessous de leur valeur réelle »¹¹⁸. Cette conclusion, inspirée de la thèse de Bernard Bodinier¹¹⁹, et à défaut d'une synthèse générale sur la Bretagne, semble se vérifier à Landerneau. Ainsi, Barthélemy Kerroz acquiert en août 1792, pour 354 F, deux métairies au Henguer, provenant du prieuré de Beuzit¹²⁰. A son décès en 1805, elles sont louées respectivement 275F45 et 157F50¹²¹. Il possède aussi le pré de Saint-Sébastien, relevant de la fabrique de Saint-Houardon, acquis en l'an IV. Le montant du bail annuel de 96 F en l'an XIII doit être comparé avec le coût d'achat de 240 F¹²². Ces exemples montrent l'intérêt financier que représentent pour les négociants les achats de biens nationaux.

Beaucoup de riches landernéens achètent des biens saisis¹²³ et parmi eux de nombreux négociants de premier plan : les Bazin (Louis, Julien et René), Etienne Radiguet, Jean Robert, Louis Le Leyer, Jacolot, Paul et René Poisson, Jean Duthoya. Ils n'ont pas l'exclusivité de ces achats où l'on retrouve d'autres bourgeois de la ville : Hacbeq (notaire), Onfrey (avocat), Le Beon (tanneur), Le Bourg (jurisconsulte). La plupart, à l'exception de Louis Bazin, n'achètent pas en première vente, mais profitent des reventes. Plusieurs parviennent à se constituer de véritables domaines. Jean Robert acquiert le presbytère et plusieurs champs de la fabrique de

¹¹⁷ AML°, série II 1-22, documents divers. Cette barque qui ne figure pas sur les rôles d'équipage.

¹¹⁸ François ANTOINE, « La vente des biens nationaux dans les territoires annexés », dans Bernard BODINIER-Éric TEYSSIER, *L'événement le plus important de la Révolution. La vente des biens nationaux*, Paris, Société d'études robespierristes et Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2000, p. 325.

¹¹⁹ Bernard BODINIER, *Les biens nationaux dans le département de l'Eure de 1789 à 1827*, thèse de doctorat dactyl., Paris, Université de Paris 1, 1988.

¹²⁰ ADF, 1 Q 2080.

¹²¹ Ibid., 3 Q 6823.

¹²² Ibid., 1 Q 2080.

¹²³ ADF, 1 Q 1211.

Beuzit, où il demeure. Etienne Radiguet prend possession de deux métairies et du manoir du Leck, où il élit désormais domicile. Il achète également des fermes, dont celle des Granges à Plouédern, pour laquelle il paie 106,60F de contribution foncière en vendémiaire an XI¹²⁴. La même année, il annonce la vente de Brézal¹²⁵. Il s'agit d'un domaine noble qu'il a acquis comme bien national après l'émigration du dernier seigneur¹²⁶. Il passe au XIX^e siècle entre les mains de Guillaume Le Roux, l'un des fondateurs de la Société Linière du Finistère¹²⁷.

Un nouveau circuit financier se met en place, l'État ruiné trouvant de nouvelles ressources dans les assignats, gagés sur la vente des biens nationaux. C'est avec cette monnaie qu'il paye, dès 1792, les fournisseurs aux armées. Les assignats, imprimés en trop grand nombre rencontrent vite la défiance et leurs détenteurs cherchent à s'en dessaisir. Or ce sont les biens nationaux qui s'acquièrent le plus facilement dans cette monnaie dépréciée. Aussi, « *les créanciers privilégiés de l'État, par ailleurs spéculateurs, qu'étaient les fournisseurs aux armées* », s'emparent-ils de « *l'ancien pactole ecclésiastique* »¹²⁸. En 1793, Etienne Radiguet cite le cas d'un fabricant qui détient des balles de toiles : « *s'il peut réussir à placer en biens fonds ses assignats il vous les livrera au cours* »¹²⁹.

Les biens nationaux deviennent, par les reventes, objet-même de commerce : « *La vente de biens nationaux pouvait également s'intégrer au négoce [...] les nombreuses spéculations que permit cette vaste mutation foncière représentaient pour les hommes d'affaires de l'époque un apport substantiel de capitaux frais* ». Ce sont aussi des moyens compétitifs pour développer de nouvelles activités : « *les biens furent directement utilisés par certains négociants-manufacturiers qui convertirent des bâtiments conventuels en fabriques* »¹³⁰. En 1793, Louis Bazin achète en revente le couvent des Récollets, dans l'intention, qu'il ne peut concrétiser, d'y créer une tannerie. Le domaine de Brézal est acquis par Etienne Radiguet « *et ses associés, qui y installent une filature* »¹³¹. L'ancien couvent des Capucins à Landerneau devient à la chute de l'Empire, la propriété de René Poisson, qui l'aménage en manufacture de

¹²⁴ Ibid., 50 J 92, 24 vendémiaire an XI (16 octobre 1802).

¹²⁵ Ibid., 50 J 4, 21 frimaire an XI (12 décembre 1802). Le domaine de Brézal est situé dans la commune de Plouneventer, proche de Landerneau.

¹²⁶ Jacques CAMBRY, *Catalogue des objets échappés au vandalisme dans le Finistère : dressé en l'an III*, réédité en 1889, source : Gallica, Bnf, p. 145.

¹²⁷ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 21.

¹²⁸ Jean-Marc MORICEAU, dans Bernard BODINIER-Éric TEYSSIER, *ibid.*, p. 10.

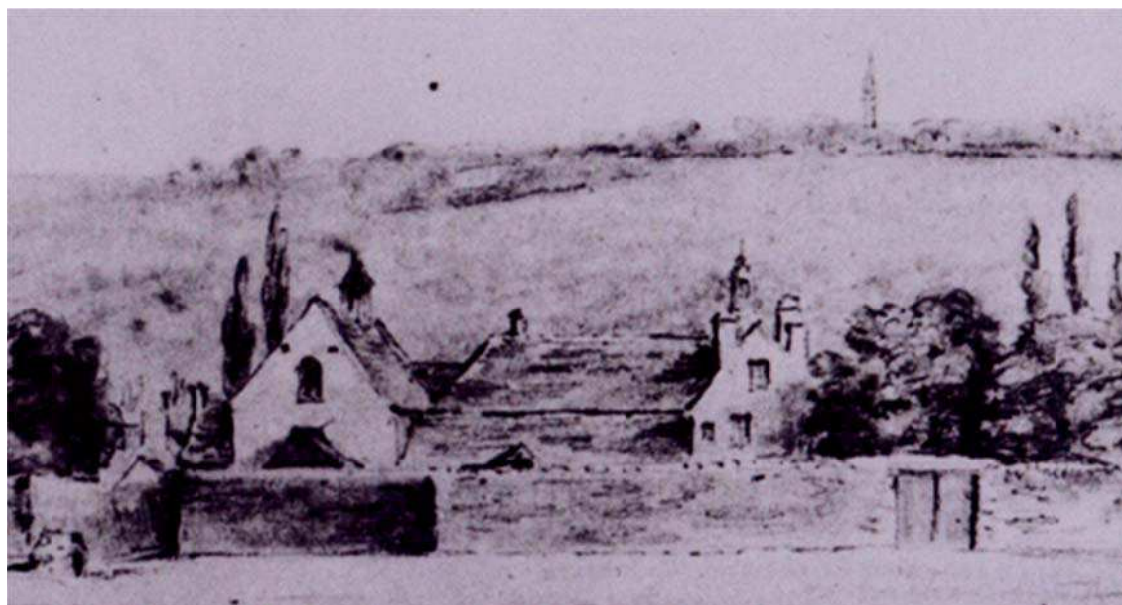
¹²⁹ ADF, 50 J 1, f° 23, lettre aux frères Cambon à Bordeaux.

¹³⁰ François ANTOINE, « La vente des biens nationaux... », op. cit., p. 294.

¹³¹ Le patrimoine des communes de France, article Brézal, TOPIC TOPOS EDITION NUMERIQUE, Paris, 2014.

tissage¹³² (Illustr. 8-IV). En 1795, la veuve Gardehot, négociante, loue la chapelle des Anges, au sud de la ville, sur la hauteur. L'édifice est ensuite vendu à René Poisson, mais « *devant les véhémentes protestations de la fabrique de St-Houardon qui prétendait en être propriétaire, on annula l'adjudication* »¹³³. La veuve Lavau est propriétaire, en l'an v, de la chapelle St-Jean, située sur l'Elorn en aval de Landerneau dont elle fait un magasin pour entreposer des voiles et des marchandises provenant de prises au mouillage dans la rivière¹³⁴. Le négociant Bouroullec acquiert l'ancienne église de Saint-Julien, très bien placée à la sortie sud du pont, qui lui sert d'entrepôt et qu'il possède toujours en 1819¹³⁵.

Illustr. 8-IV. Le couvent des Capucins vers 1822.



Source : Collection particulière. Le couvent des Capucins et son mur de clôture, vus du nord. La maison conventuelle et le cloître sont au centre. La chapelle avec son clocheton est à gauche. Il s'en dégage une fumée, qui témoigne d'une activité nouvelle. Sur la hauteur on devine le clocher de Pencran.

Ces bourgeois sont plus des investisseurs que des propriétaires. Ils préfigurent la classe des entrepreneurs capitalistes du XIX^e siècle, plus attachés à la valorisation de leurs capitaux qu'à la possession de la terre. Celle-ci est davantage un placement de sécurité, un volant d'épargne plus qu'un investissement rural, sauf pour ceux qui quittent le négoce et décident de vivre de leurs rentes, mais à Landerneau ils sont assez rares et ne le font qu'à la fin de leur

¹³² Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 17.

¹³³ Jehan BAZIN, « La paroisse Saint-Thomas de Cantorbéry à Landerneau », *BSAF*, T. XCIV, 1968, p. 181.

¹³⁴ SHD, Brest, 3 A 98, Conseil de marine, 2^e journée complémentaire an v, pièce 84.

¹³⁵ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, op. cit., p. 46.

vie. Ainsi, la perte d'un navire ou une mauvaise affaire peut-elle être immédiatement compensée par la vente d'une ferme. C'est peut-être ce qui conduit Barthélemy Kerroz à céder, en l'an XI, sa ferme de Bodilis, pour un prix très inférieur à son achat en 1787¹³⁶ ?

Ces mesures prudentes qui permettent de garantir le passage des marchandises, de couvrir les risques ou d'immobiliser une épargne, contribuent à asseoir les affaires sur des bases sûres. Elles rendent possibles des attitudes plus audacieuses pour développer le négoce.

II) L'AUDACE

Le fait de se prémunir contre tous types de circonstances ne prive en effet pas les négociants landernéens de l'audace nécessaire à se lancer dans des opérations plus risquées.

A) UN COMMERCE ACTIF.

La singularité de Landerneau, réside dans une volonté résolue de la part du monde du négoce de maîtriser son activité en autonomie par rapport aux grands ports voisins. Les autorités semblent conscientes de cette dynamique. Ainsi, le duc d'Aiguillon relevant, en 1766, un ralentissement général du commerce des toiles, observe qu'à Landerneau, « *les négociants font tous leurs efforts pour parer à cet inconvénient par leur activité* »¹³⁷. L'exercice d'un commerce actif, en export comme en import, apparaît ainsi comme une constante, peut-être rendue nécessaire par la position secondaire du port, alors même que cette pratique ne rencontre pas toujours les faveurs de certaines chambres de commerce. Ainsi, à Bordeaux, Pierre Desclaux, directeur de la chambre n'hésite pas à affirmer dans un mémoire de 1791 : « *Il y a toujours désavantage à aller chercher le consommateur au lieu de vendre chez soi* »¹³⁸.

¹³⁶ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz (1727-1805)...*, op. cit., p. 237.

¹³⁷ AN, Dossier marine G 153, C 15⁴ n° 6, « Observations faites pendant les tournées de Monseigneur le duc d'Aiguillon en Bretagne sur les villes, bourgs, villages de cette Province et les îles qui en dépendent ».

¹³⁸ Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique...*, op. cit., p. 183.

1) Une réelle autonomie par rapport à Brest ou Morlaix.

a) Les conditions de l'autonomie.

L'accès facile au marché militaire brestois ou l'exemple morlaisien pourraient laisser supposer que comme leurs voisins de l'est, les négociants landernéens ne se livrent qu'à un commerce passif, une « *pratique croissante aux XVI^e et XVII^e siècles* » à Morlaix¹³⁹, attendant que des armements extérieurs viennent emporter leurs marchandises. Pour Jean Tanguy :

« *Le commerce des toiles est en fait doublement secondaire à Landerneau. Non seulement une partie en est envoyée à Morlaix mais, même pour celles expédiées directement au Portugal ou en Espagne au XVIII^e siècle, les négociants landernéens agissent en tant que commissionnaires de Morlaisiens dont ils sont parfois parents* »¹⁴⁰.

Il faut faire un sort à cette analyse, car les Landernéens préservent leur autonomie par rapport à Morlaix et s'en différencient par leurs pratiques. Le 16 juillet 1769, l'inspecteur des manufactures Tribet transmet à l'intendant l'état des toiles visitées à Morlaix et à Landerneau. Il commente le repli du commerce des toiles à Morlaix qui :

« *n'a qu'un objet, c'est celui du deffaux de récolte en Espagne, qui s'y a eû l'année dernière [...]. La petite augmentation que nous avons à Landerneau ne provient que de la différence des spéculations ; à Morlaix toutes nos maisons de commerce ne travaillent que par commission, et quand l'étranger suspend ses ordres, elles restent dans l'inaction. Celles de Landerneau, non comptantes de faire la commission, travaillent beaucoup pour leur compte. C'est à ce dernier article qu'on peut attribuer l'augmentation* »¹⁴¹.

La baisse atteint près de 12% à Morlaix. La hausse approche 2% à Landerneau. Même s'il s'agit davantage de stabilité, elle atteste bien, en tout cas, de l'existence à Landerneau d'un commerce actif et d'une réelle autonomie d'action. Cette spécificité ne se dément pas sur toute la période. Ainsi, le négociant Legris-Duval aîné, a chargé sur le *Zéphir*, naufragé en décembre 1786 devant Lorient, sept balles de cuirs à destination de Bilbao, « *pour mon propre compte* »¹⁴², ce qui veut dire qu'il ne se contente pas de travailler à la commission.

¹³⁹ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 63.

¹⁴⁰ *Idem.*, p. 62.

¹⁴¹ ADIV, C 1548, lettre de l'inspecteur Tribet à l'intendant, 18 juillet 1769. Souligné par moi.

¹⁴² ADF, 4 E 91-15.

Quelques familles sont certes implantées dans les deux villes. Mais Pierre Mazurié, dit de Pennanec'h, installé à Morlaix, est né à Landerneau. C'est le fils de Jean-Baptiste, négociant landernéen depuis 1717. De même, c'est d'abord à Landerneau que, à la fin du XVIII^e siècle, se sont installés les Legris, devenus Duclos, Duparc, du Val, du Tailly et dont certains descendants se sont implantés à Morlaix¹⁴³. Des Daumesnil et des Bricet sont également présents dans les deux villes. Mais le phénomène est en fait limité à quelques familles.

Une collaboration assez étroite existe entre les deux villes et des navires landernéens rallient souvent Bilbao avec des cargaisons des deux ports, ou inversement. La correspondance d'Etienne Radiguet témoigne aussi de cette coopération. Le 9 germinal an XI, il s'adresse à un négociant morlaisien : « *Mes balles ne peuvent être prêtes pour le départ du navire pour Bayonne. S'il relâchait à Brest, je pourrais les lui envoyer au bas de la rivière. Je ne connais aucun fabricant ni négociant d'icy qui ayent à envoyer à Bayonne* »¹⁴⁴. Il en va de même pour Brest. Les négociants landernéens sont en relations avec des Brestoises, ne serait-ce que pour se placer dans les marchés de la Marine. De nombreux navires desservent successivement les deux ports, mais le négoce landernéen, grâce à l'exportation des productions de son arrière-pays et à ses capacités d'entreposage, peut jouer sa partie de façon autonome.

b) La desserte de la ville et de l'arrière-pays.

Les navires landernéens apportent des aussi des approvisionnements pour la ville. Au début 1742, la *Notre-Dame*, emporte ainsi une cargaison de diverses marchandises, dont 8 tx de vin « *pour les révérends pères Capucins* ». La même quantité de vin rouge est chargée, pour le négociant Jean La Caze de Landerneau, armateur du bâtiment, par son père installé à Libourne. « *Il y en avoit aussi une partie pour le sieur Dutailly, négociant à Landerneau* »¹⁴⁵. Le maître landernéen, Jean Le Roy a embarqué quelques pains de résine pour son compte¹⁴⁶. La barque convoie aussi une cargaison pour Pierre Letuiller, négociant à Lesneven, qui reçoit donc ses approvisionnements par le port de Landerneau (Illustr. 8-V).

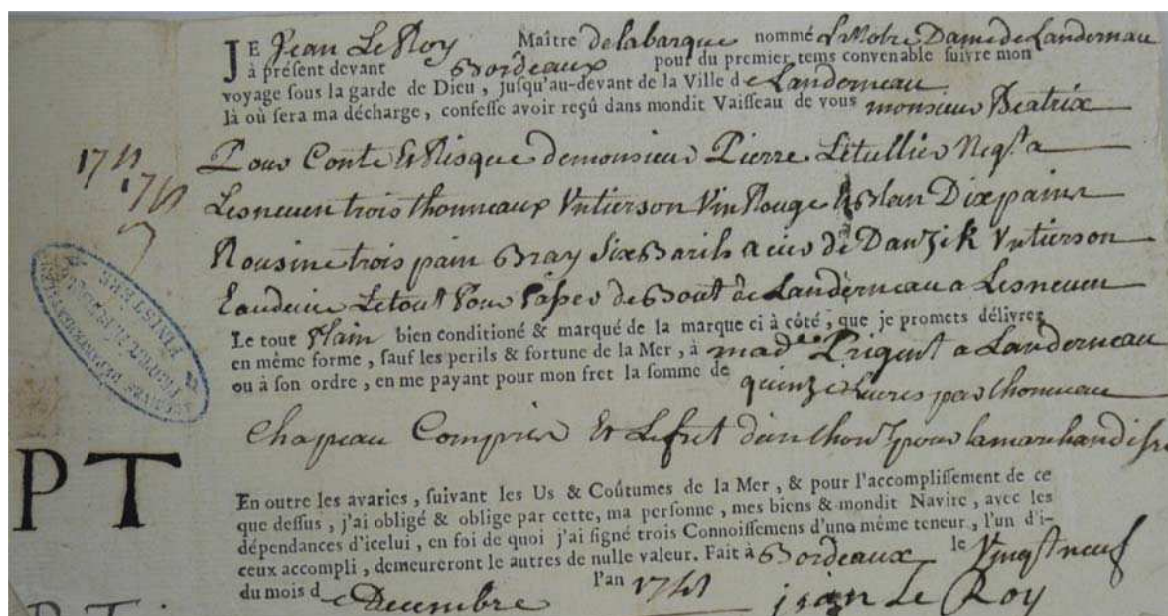
¹⁴³ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, op. cit., p. 214.

¹⁴⁴ ADF, 50 J 4, 9 germinal an XI (30 mars 1803).

¹⁴⁵ Il s'agit de Jean Legris du Tailly, qui a commandé six tonneaux de vin.

¹⁴⁶ ADF, B 4353^{bis}, interrogatoire du matelot Jean Daniellou, 5 février 1742.

Illustr. 8-V. Connaissance de la N-D de Landerneau 1741, pour un négociant lesnevien



Source ADF, B 4353^{bis}.

En effet, grâce à sa situation géographique et à ses relations avec la manufacture rurale des toiles, Landerneau s'ouvre à un large territoire. En 1758, Marie-Josèphe Bohay-Rivière commande du vin pour des négociants de Châteaulin et du Faou¹⁴⁷. De 1762 à 1766, Nicolas-Jacques Cosson en distribue auprès de nombreux particuliers, et surtout de vingt-neuf débiteurs de boissons, dans un rayon de vingt à trente kilomètres autour de la ville, qui représentent « moins du tiers de la clientèle », mais plus des deux-tiers des achats¹⁴⁸ (Figure 8-VII). Les clients particuliers, essentiellement des châtelains, des membres du clergé, des notables et de riches paysans, se répartissent sur une aire beaucoup plus étendue, qui couvre notamment le cœur de la zone toilière¹⁴⁹. Les négociants de Landerneau comme de Morlaix approvisionnent Landivisiau. Sur les 106 tx de vin de Bordeaux que reçoit Nicolas-Jacques Cosson en 1762, plus de 27 sont destinés à cette ville, contre 22 à Landerneau¹⁵⁰.

¹⁴⁷ Ibid., lettre du 8 décembre 1758

¹⁴⁸ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 73 et ADF, 16 B 573.

¹⁴⁹ Idem., p. 77.

¹⁵⁰ ADF, 16 B 573.

ser dans une certaine mesure la baisse de la production de créés »¹⁵³. Sous le Consulat, Etienne Radiguet expédie de Landerneau des toiles d'origines très diverses : noyales, olonnes, *bretagnes*. En fructidor de l'an XI, il propose à Ollavaria à Bilbao « *si vous vouliez y mettre des toilles de Rennes, j'en recevrai et en demanderois à mon correspondant* »¹⁵⁴.

b) *Les cuirs*

Mais ce sont les cuirs, et principalement les peaux de veau ou de génisse, qui constituent la véritable marchandise de remplacement des *créés*, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Elles ne sont pas présentes dans les cargaisons des navires landernéens avant 1750. Mais ceux-ci sont pratiquement absents de Bilbao entre 1740 et 1750 et il est vrai que la nature des marchandises ne commence à être mentionnée sur les rôles de bord qu'à partir de 1743. La réouverture de la ligne Landerneau-Bilbao répond bien à la recherche de nouveaux marchés par le négoce. D'ailleurs, dès ses premiers voyages à Bilbao à partir de 1750, sur le *Coureur*, Barthélemy Kerroz transporte à la fois des toiles et des cuirs¹⁵⁵.

Pour Jean Quéniart, « *cette expansion [...] est sans doute le fruit d'une reconversion [...] d'artisans textiles aux débouchés réduits par la guerre d'Indépendance américaine et la concurrence de plus en plus forte de l'industrie anglaise* »¹⁵⁶. La concurrence des toiles anglaises ou silésienne est une réalité en Espagne, mais l'hypothèse d'un changement d'activité par les tisserands léonards ne tient pas. En effet, la tannerie y est très fortement concentrée sur quelques lieux, surtout Lampaul-Guimiliau, où le tissage est peu présent au début du siècle, et dans les villes de Landerneau, Landivisiau et Morlaix¹⁵⁷. On ne peut donc vraiment parler de reconversion. Par ailleurs Jean Tanguy a bien montré que le retournement de conjoncture se produit dès le début de la phase navale de la guerre de Succession d'Autriche, en 1744¹⁵⁸.

Le trafic du cuir est déjà très développé avant 1778 et monte en puissance après 1750. En 1772, quatre navires de Landerneau apportent à Bilbao des cargaisons essentiellement

¹⁵³ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, texte p. 46 et carte p. 22.

¹⁵⁴ ADF, 50 J 4, 17 fructidor an XI (4 septembre 1803).

¹⁵⁵ SHD, 2P7-143.

¹⁵⁶ Jean QUENIART, *La Bretagne au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 313.

¹⁵⁷ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 22.

¹⁵⁸ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 106.

composées de cuirs et de toiles¹⁵⁹. Les balles de chaque destinataire étant mêlées, il est impossible d'en déterminer la proportion ou la valeur. Au total, 745 balles sont transportées, dont 345 de cuirs et 316 de toiles, auxquelles se rajoutent 84 balles d'autres marchandises (dont du papier) et d'assortiments, dont 23 avec des cuirs. A cela s'ajoutent 934 pièces de cuirs forts à semelle. Les cuirs occupent la majorité de la cargaison en volume, ce qui n'était pas encore vrai en 1755. Sur les quatre cargaisons de 1777¹⁶⁰, les 178 balles qui ne contiennent que des cuirs, qui paient en moyenne 10 réaux d'*averias*¹⁶¹, ainsi que 28 pièces de cuir de bœuf, représentent 42% de la valeur totale des chargements. Si l'on y ajoute les peaux qui se trouvent également en assortiment avec des toiles dans 119 autres fardeaux, les cuirs embarqués forment largement plus de la moitié de la valeur des chargements, qui totalisent 625 balles. Les cuirs de génisse, avec 167 balles, sont la première marchandise en volume, avec plus du quart des cargaisons. En 1785, alors que les *créés* ne sont plus présentes que dans 54 balles, dont seulement 24 en totalité, les cuirs le sont dans 340, sur les 665 des quatre cargaisons, et composent l'intégralité de 262 balles. S'y ajoutent 266 cuirs salés. On a vu qu'en 1803, les toiles ne comptent plus que pour 15,5%, de la valeur des marchandises dans un envoi d'Etienne Radiguet à Bilbao, dont 4,25% seulement pour les *créés*¹⁶².

Le principal débouché de Landerneau pour les cuirs, au XVIII^e siècle, est Bilbao, que ses navires fréquentent assidument et où ses négociants « *dominent largement le trafic* »¹⁶³. Il est très rare qu'un chargement en soit dépourvu. Toutes sortes de cuirs sont concernées : courroies ou sangles, ballots de cuir tendre de veau (*becerrillos*), ou de génisse (*baquettas*), cuirs forts pour semelles¹⁶⁴. Landerneau importe aussi des cuirs verts, venant d'Argentine, par Bilbao. Au milieu du siècle, Jean-Baptiste Mazurié en est un gros exportateur¹⁶⁵. Le trafic est bien établi à cette époque. Il porte sur des quantités importantes, tant en importation qu'en exportation. Et cela reste vrai à l'approche de la Révolution, comme on vient de le voir.

¹⁵⁹ AFB, Consulado, 176/001.

¹⁶⁰ Voir ANNEXE IX.

¹⁶¹ Le calcul précis de la valeur des marchandises est impossible, car les balles sont de contenances différentes. Ainsi, en 1777, le négociant Marrondo reçoit 7 balles de cuirs de génisse et 2 de veau pour lesquelles il paie 120.30 m. d'*averias*, tandis que les 6 balles de cuir de génisse destinées à son collègue Goittia ne sont taxées que de 47.2 m.

¹⁶² ADF, 50 J 92, 12 pluviôse an xi (1er février 1803). Voir chapitre 3.

¹⁶³ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce maritime du cuir...*, op. cit., p. 195.

¹⁶⁴ AFB, registres d'*averias*.

¹⁶⁵ AML°, série B 1-22, délibération de la communauté de ville, août 1751.

c) *Les autres marchandises.*

D'autres marchandises sont transportées: des produits agricoles, beurre, graisse ou saindoux, miel, salaisons, sardines. Les rôles d'équipage font fréquemment état de « *diverses marchandises* ». Il peut s'agir de suif, de roque, servant d'appât pour la pêche. On rencontre également des caisses de bougies ou de chandelles, de la cire, du plomb à l'occasion (en plombs de chasse et en rouleaux) provenant sans doute des mines de Poullaouen et Huelgoat. Les cargaisons contiennent aussi des fardeaux de papier, appelé *trasse* ou *étrasse* servant à envelopper les fruits, oranges et citrons. Ces marchandises diverses semblent être de plus en plus présentes dans les cargaisons, à l'approche de la fin du siècle. S'agit-il de compléter le chargement des navires, ou de répondre à une demande plus ouverte des correspondants ?

d) *La conquête de nouveaux marchés.*

La fermeture des marchés extérieurs pour les toiles contraint le négoce à chercher de nouveaux débouchés. Les plus accessibles sont les fournitures aux armées, qui ne sont pas au XVIII^e siècle, un débouché important pour les toiles du Léon, la Marine disposant d'une manufacture à Brest. Avec la Révolution, la situation change de fond en comble et le négoce landernéen des toiles s'habitue aux marchés militaires, ce qui lui permet de se maintenir pendant cette époque troublée. Selon Dominique Derrien, Etienne Radiguet obtient de très gros marchés pour le rééquipement des armées après la Retraite de Russie en 1812 et au début de la Restauration, après Waterloo¹⁶⁶. Quelques achats militaires peuvent encore être constatés en fin 1813¹⁶⁷. Après 1815, c'est l'équipement de l'énorme armée d'occupation de 1 200 000 hommes, qui fournit des commandes, comme le reconnaît Etienne Radiguet : « *les fastes affaires qui s'offrent sont les fournitures à faire aux Alliés. Heureux ceux qui les obtiennent, ils recouvrent une partie des fonds qu'ils sont obligés de payer pour contribution* »¹⁶⁸.

A partir de 1820, poussée par la nécessité, la maison Radiguet-Goury entreprend une prospection systématique du marché militaire et entre en relations « *avec un nombre important de régiments disséminés sur tout le territoire français* »¹⁶⁹, avec un succès certain qui fait

¹⁶⁶ Gael COMBOT, *Les métiers de l'habillement...*, op. cit., p. 68.

¹⁶⁷ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 87.

¹⁶⁸ ADF, 50 J 18, lettre à Villabaso à Bilbao, 28 septembre 1815, cité par Yohann KEROUEDAN, *idem*.

¹⁶⁹ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 88.

dire à ses dirigeants, dès 1821, que « *toutes les légions consomment de nos plougastels* »¹⁷⁰. C'est une bonne mise en train pour un marché inattendu. En effet, depuis le début de 1822, l'expédition d'Espagne se prépare et l'armée a grand besoin de toiles *plougastel* qui

*« sont recherchées pour fourniture de troupes depuis le commencement de février et n'ont pratiquement plus cours. Tous les modèles de chemises et pantalons envoyés aux régiments par le ministre de la guerre se trouvent être des toiles de plougastel, vous pouvez juger de l'importance du besoin que nécessite la levée de 40 000 hommes qui se fait actuellement »*¹⁷¹.

Ces livraisons durent jusqu'à la fin du séjour des troupes françaises en Espagne en 1828, ce qui explique la baisse des envois vers Bilbao et leur disparition totale après 1830.

3) L'élargissement des horizons commerciaux.

Les négociants-armateurs landernéens sont entreprenants. Plusieurs exemples démontrent une capacité renouvelée, c'est-à-dire une réelle volonté de mener un commerce actif. C'est surtout en direction du sud que s'oriente l'essentiel de leurs efforts.

a) La ligne de Bilbao.

A partir de 1750, le négoce landernéen crée à son profit une ligne régulière vers Bilbao. Les négociants, au premier rang desquels Barthélemy Kerroz, finissent par établir leur monopole sur cette liaison dans le dernier tiers du siècle, assurant même par leurs navires les échanges résiduels entre Morlaix et le Pays Basque¹⁷². Le trafic avec Bayonne, qui y est étroitement lié, est mené pour l'essentiel par des navires de Landerneau et d'autres ports, un seul bayonnais étant enregistré entre 1723 et 1790 sur cette ligne¹⁷³. Les Landernéens disposent de nombreux correspondants chez leurs homologues de Bilbao, dont beaucoup sont aussi en relations avec Morlaix, d'où proviennent le même type de marchandises. En bons négociants, les bilbaïens trafiquent sur les marchandises les plus diverses. En échange des productions bretonnes, ils proposent surtout aux Landernéens du fer, voire de la laine, les deux grands produits de Bilbao à l'export, du moins ceux qui font l'objet de taxation à la

¹⁷⁰ ADF, 50 J 25, lettre à Léon à Bayonne, 18 janvier 1821, cité par Yohann KEROUEDAN, *idem*.

¹⁷¹ *Ibid.*, 50 J 27, lettre à Hourquet à Oloron, 26 mars 1822, cité par Yohann KEROUEDAN, *op. cit.*, p. 89.

¹⁷² Jean-Pierre THOMIN, *La fortune venait de la mer...*, *op. cit.*, p. 99 et ss.

¹⁷³ Fernand JAUPART, *L'activité maritime de Bayonne au xviii^e siècle*, T II, Société des sciences, lettres et arts de Bayonne, Bayonne, 1967, p. 506.

sortie, car il apparaît que d'autres produits sont régulièrement embarqués : vins d'Espagne et agrumes principalement, mais aussi des cuirs non-traités en provenance d'Amérique du sud.

Au XVIII^e siècle, le trafic s'exerce surtout dans le cadre restreint du Golfe de Gascogne. Rares sont les tentatives pour ouvrir de nouveaux trafics. Cependant, Louis Rolland, maître du *Saint-Guillaume* de Landerneau, 55tx, arrive de Marseille le 2 septembre 1768¹⁷⁴.

b) L'expansion d'Etienne Radiguet vers le Sud.

Arrivé à Landerneau en 1790, Etienne Radiguet se révèle rapidement comme un négociant audacieux. Il commence modestement, avouant en 1794 son manque de fortune¹⁷⁵, mais il fait prospérer ses affaires, notamment grâce aux marchés militaires¹⁷⁶.

1°) Un réel dynamisme...

Sous la Révolution et l'Empire, même pendant les guerres, il déploie une grande énergie pour diversifier ses activités et vendre toiles et cuirs, auprès de nouveaux correspondants hors Bretagne. Il prospecte des ports jusque là peu ou moins fréquentés par les Landernéens (Santander, Cadix¹⁷⁷, Malaga¹⁷⁸, Lisbonne¹⁷⁹, Marseille¹⁸⁰...), mais aussi l'intérieur de l'Espagne (Madrid¹⁸¹, Valladolid¹⁸²), tout en développant son propre armement maritime, au plus tard à partir du début 1793¹⁸³. Les difficultés du transport maritime ne représentent pas un obstacle insurmontable. Suite à une commande pour essai par un négociant de Malaga, en pluviôse an IV, la marchandise est acheminée par terre jusqu'à Bayonne, puis par mer jusqu'au port espagnol¹⁸⁴. En l'an V, Etienne Radiguet dispose de correspondants à Cadix et

¹⁷⁴ ADF, B 4732, Fonds détruit.

¹⁷⁵ ADF, 50 J 2, 3 germinal an II (23 mars 1794), lettre d'Etienne Radiguet à l'administration de l'habillement des troupes à Paris.

¹⁷⁶ Cette question majeure pour comprendre l'évolution du négoce landernéen sera traitée dans un chapitre ultérieur.

¹⁷⁷ ADF, 50 J 4, 17 vendémiaire an XI (9 octobre 1802).

¹⁷⁸ Ibid., 5 messidor an XI (25 juin 1803)

¹⁷⁹ Ibid., 21 frimaire an XI (12 décembre 1802)

¹⁸⁰ Ibid., 11 frimaire an XI (2 décembre 1802).

¹⁸¹ Ibid., 19 fructidor an X (6 septembre 1802).

¹⁸² Ibid., 50 J 6, 9 vendémiaire an XIV (1^{er} octobre 1805), lettre à Mathieu Martin à Valladolid.

¹⁸³ Ibid., 50 J 1, f°1.

¹⁸⁴ Ibid., 50 J 1, f° 173, 30 pluviôse an IV (15 février 1796).

Malaga¹⁸⁵, d'où il fait venir du vin et des fruits. C'est un navire neutre espagnol, la *Nuestra Señora del Carmen*, qui achemine les toiles bretonnes depuis Morlaix¹⁸⁶.

La guerre trouble les échanges maritimes¹⁸⁷. Son sloup la *Lune* est pris par les Anglais en l'an v¹⁸⁸ et Radiguet limite ses envois à Bilbao, en utilisant des intermédiaires bayonnais. Il bénéficie dans ces démarches de la collaboration de négociants plus anciens de la place, mais aussi de contacts à Brest, Bordeaux ou Bayonne, qui le recommandent à leurs connaissances. En l'an v, il écrit à Rouslio aîné à Marseille : « *Je suis bien reconnaissant envers M^{rs}. Valetou à Bordeaux, nos amis, de vous avoir donné mon adresse* »¹⁸⁹. En l'an VIII, le négociant bayonnais Danglade le met en relations avec un nouveau correspondant à Santander¹⁹⁰. Sous le Consulat, Figuero Diaz le met en contact avec Midosy et Couty à Lisbonne, auxquels il affirme : « *ce sera avec un vrai plaisir que verrai naître l'occasion de me lier d'affaires avec vous et nos toilles doivent avoir un débouché avantageux dans votre Royaume [...] la partie des cuirs tannés et corroyés doit nous offrir également de grands avantages* »¹⁹¹.

S'il privilégie le sud, il ne néglige pas pour autant les ports français de la Manche, Cherbourg, Rouen, Le Havre ou Honfleur, ou d'Angleterre. Pendant la Paix d'Amiens, il décline les offres d'une maison de Londres : « *Ce sera avec un vray plaisir que je saisirai la première occasion qui se présentera pour profiter de vos offres honnettes, mais je ne vois rien pour le moment qui puisse promettre un résultat avantageux* ». Il cherche en revanche à placer ses toiles : « *si dans les articles de ce pays quelques uns vous paraissent offrir quelques avantages, je vous en remets cy joint le cours, pour votre gouverne* »¹⁹². Ce contact reste sans lendemain. En floréal an XI, il est en relation avec Aychmayer et Neller à Rotterdam.

Il relance inlassablement ses anciens correspondants. Le 3 mai 1803, alors que « *les bruits de guerre* » grondent, il s'adresse à Juan de Echevaria à Bilbao : « *privé depuis longtemps du plaisir de recevoir de vos lettres, le motif de la présente est de vous remettre le*

¹⁸⁵ Ibid., f°191, 13 prairial an IV (1^{er} juin 1796). Il a au moins trois correspondants dans ce dernier port.

¹⁸⁶ Ibid., f° 207, 3 fructidor an IV, (23 août 1796).

¹⁸⁷ Ibid., 19 floréal an XI (9 mai 1803).

¹⁸⁸ Ibid., 50 J 1 20, f° 270, 19 ventôse an V (9 mars 1797).

¹⁸⁹ Ibid., 50 J 1, 18 messidor an V (6 juillet 1797).

¹⁹⁰ Ibid., 50 J 2, 4 frimaire an VIII (25 novembre 1799).

¹⁹¹ Ibid., 21 frimaire an XI (12 décembre 1802).

¹⁹² Ibid., 50 J 4, 27 nivôse an XI (17 janvier 1803).

cours de nos articles »¹⁹³. Ses efforts sont couronnés de succès et en l'an XIV, il peut écrire à Daries et Sansaricq à Bilbao : « *Je n'ay pu compléter les deux mille aunes. Je vous ai expédié tout ce que j'ay pu obtenir, comme je voulais profiter de l'occasion d'un roullier qui part aujourd'hui. Je vous les envoie ayant des offres conséquentes à remplir dans cet article pour d'autres maisons de votre ville, Bordeaux et Bayonne* »¹⁹⁴.

2°) ...En dépit de difficultés certaines.

L'instabilité des prix et la grande fluctuation des changes, compliquent singulièrement les relations commerciales¹⁹⁵. Il écrit, en messidor an V, à un correspondant marseillais :

*« Je désirerais bien avoir dans ce moment une cargaison de savon bleu pale [...] pour votre compte [...] Si vous voulez faire un essay d'une cargaison de 25 à 30 tonneaux ou d'une centaine de caisses en expédiant promptement par le canal du Languedoc à nos amis de Bordeaux avec prière de m'en faire prompte expédition, je pourrais vous faire une bonne affaire, vous pourriez y joindre quelques quarts d'huile »*¹⁹⁶.

Les relations de plus en plus lointaines posent des problèmes de logistique à ce qui reste une petite structure commerciale. L'étirement des lignes ne va pas sans présenter de difficultés, même lorsque les armes se taisent. Pendant la Paix d'Amiens, Radiguet avoue à un négociant marseillais son embarras à lui expédier « *les toiles pour les armements pour les colonies, [...] les occasions de vous les faire parvenir sont si rares qu'à moins d'en rencontrer une, je ne connais point de moyen de vous les faire parvenir* »¹⁹⁷.

En revanche, les relations avec Paris se développent, notamment avec le négociant Carbonnel qui est son intermédiaire privilégié dans ses contacts avec l'administration et tout particulièrement le ministre de la Marine¹⁹⁸. C'est par lui qu'il intervient, en l'an VI, en faveur de son collaborateur Poisson, afin obtenir une lettre de marque pour le corsaire la *Vigilante*¹⁹⁹.

¹⁹³ Ibid., 23 mai 1803.

¹⁹⁴ Ibid., 50 J 6, 5 vendémiaire an XIV (27 septembre 1805).

¹⁹⁵ Ibid., f° 191, 13 prairial an IV (1^{er} juin 1796).

¹⁹⁶ Ibid., f° 305, 18 messidor an V (6 juillet 1797).

¹⁹⁷ Ibid., 50 J 4, 14 nivôse an XI (4 janvier 1803).

¹⁹⁸ Ibid., f° 257.

¹⁹⁹ Ibid., f° 345, 1^{er} frimaire an VI (21 novembre 1797).

c) L'évolution au XIX^e

Au XIX^e, plusieurs négociants landerneuens s'associent à Etienne Radiguet, dans une société de commerce de toiles, les fondateurs poursuivant leurs activités de leur côté, dans le négoce du bois, du vin, des céréales et dans l'armement maritime. Si les fournitures militaires constituent le premier débouché de la nouvelle société, ils cherchent à diversifier leurs ventes, grâce à des dépôts dans les principales villes. Au Havre, la maison Frétel est leur dépositaire. D'un commun accord, en janvier 1840, le dépôt des toiles est confié à Soubry, Terrien et C^o²⁰⁰, chargés aussi de vendre d'autres toiles (cretonne, serviettes...). Ils adressent leurs signes au nouveau correspondant : « *Nous croyons que si vous aviez un magasin bien convenable [...] vous en vendriez beaucoup pour la consommation locale* ». Ils précisent leurs conditions : « *Nous vous allouons [...], sur le montant de vos ventes, 5% pour commission, garantie et magasinage* » et proposent au dépositaire d'assurer la fonction de transitaire pour les « *assez grandes quantités de fils qui nous sont réexpédiées par le Morlaisien* » depuis Dunkerque²⁰¹. A la même période, ils ouvrent un second dépôt à Toulon. Ils vendent leurs toiles à voiles à des armements au commerce, comme Cressy de Carnac en janvier 1840²⁰². Le développement de leur négoce se poursuit aussi en Espagne. Outre la côte nord, qui est une destination ancienne, la maison Radiguet-Goury entretient par exemple douze correspondants à Cadix²⁰³ et poursuit son implantation dans la péninsule ibérique.

A la même époque, le commerce de Landerneau, Lesneven et Landivisiau se mobilise pour obtenir la création dans la première ville « *d'un office d'agent de change, courtier, interprète et conducteur de navire* », motivé par « *l'importance des expéditions de céréales, de toiles, de cuir etc. qui se font du port de Landerneau sur tous les points de France et à l'étranger, ainsi que le mouvement considérable de navires qui le fréquentent* ». Mais le Secrétaire d'État à l'agriculture et au commerce, sollicité à plusieurs reprises, en 1841 et 1842, refuse d'accéder à la demande, faute d'éléments suffisamment probants. Il faut attendre le Second Empire pour que deux places soient créées en 1856²⁰⁴.

²⁰⁰ AML°, 1 S 32, f° 352, lettre à Frétel au Havre, 20 janvier 1840.

²⁰¹ Ibid., f° 361, lettre à Soubry, Terrien et C^o au Havre, 27 janvier 1840.

²⁰² Ibid., lettre à Cressy à Carnac, 27 janvier 1840.

²⁰³ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op.cit., p. 67.

²⁰⁴ ADF, 8M39.

4) Les pratiques illégales.

Tous les moyens, y compris illégaux, peuvent être mis en œuvre, sans grande hésitation, pour poursuivre les affaires. Par la force des choses, seul de rares faits de contrebande ont pu être décelés. Les fraudes quant à elles semblent beaucoup plus développées.

a) La contrebande.

La contrebande, pratique ancienne, surtout sur les côtes de la Manche, est difficile à déceler. Ce trafic est très important en France, égalant presque le commerce légal : « *on estimait en 1784 à 11 millions le montant de l'importation clandestine pour 13 millions de marchandises déclarées en douane* »²⁰⁵. Les principales marchandises concernées sont les alcools, le thé et le tabac, lourdement taxés outre-Manche. En 1755, Budoc Prat, de Porspoder, est connu par les autorités de la Marine comme contrebandier notoire²⁰⁶. C'est bien sûr pendant le Blocus Continental que ces pratiques ont le plus tendance à prospérer. « *A partir du décret de Berlin du 21 novembre 1806, le gouvernement élaborait une politique commerciale maritime de plus en plus restrictive, qui provoqua, vers 1808, la cessation presque totale de toute la navigation de long cours dans l'Europe* »²⁰⁷. Le chômage massif qui en découle dans les milieux maritimes favorise le développement de la fraude. Landerneau n'y échappe pas.

En mars 1809, le landernéen François Guillou²⁰⁸ est compromis, avec un autre négociant de la ville, dans une affaire de contrebande avec Guernesey. Il acquiert à Saint-Malo, en octobre 1808, un sloup de 23 tx, dans lequel il fait charger 52 barriques de cidre, qu'il indique en douane être destinées à Brest. Mais, après un détour, il se dirige vers Pontusval :

« *au lieu de se rendre à sa destination apparente, il se rendit à Guernesey où il déchargea 44 barriques de cidres qu'il remplaça par un nombre égal de barriques remplies de denrées coloniales. De là il se rendit sur les côtes du Finistère où il déchargea ses marchandises, sous la protection et avec*

²⁰⁵ Paul BUTEL, *L'économie française...*, op. cit., p. 104.

²⁰⁶ SHD, Brest, 1 E 148, f° 411.

²⁰⁷ Sylvia MARZAGALLI, « L'application du Blocus Continental, ou l'impossible contrôle des populations du littoral à l'époque du Premier Empire », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE (dir.), *Pouvoirs et littoraux...*, op. cit., p. 395.

²⁰⁸ François Guillou est un négociant entreprenant dans la période révolutionnaire. C'est l'un des armateurs de la *Vigilante*, corsaire landernéen, de l'an IV à l'an VIII, le seul à prendre un intérêt lorsque le navire est acheté par les morlaisiens Brulard et Mazurié. Il a raison, car sous son nouveau nom de *Mascarade*, le corsaire remporte quelques succès de l'an IX à l'an XIII. François Guillou possède une fabrique de toiles à Landerneau au début de l'Empire. On ignore le nom de son associé dans l'affaire de contrebande.

l'assistance de deux préposés des Douanes et de deux canonnières gardes-côtes »²⁰⁹.

La médiocre rémunération et les retards de paiement des soldes expliquent largement la corruption des agents des Douanes²¹⁰. Discret et peu fréquenté, le petit port de Pontusval, en Plounéour-Trez, est idéal pour la contrebande d'alcool vers les Îles britanniques, comme le relève de sous-préfet de Brest sous l'Empire : « *il s'y fait un commerce interlope de peu de valeur* »²¹¹. Il signale un trafic semblable à Argenton : « *en tems de paix il s'y fait un commerce d'interloppe* ». Le succès incite François Guillou à charger du suif et des toiles et à ramener de Guernesey une autre cargaison de denrées coloniales. Faute de renouvellement du rôle le navire est saisi par les Douanes qui découvrent la fraude. Les coupables sont arrêtés et conduits en justice. Une note est adressée au sous-préfet de Brest en février 1809 : « *un versement frauduleux de marchandises anglaises s'est opéré le 8 janvier dans le port de Plounéour-Trez. Ce fait s'est passé sous les yeux du sieur Calvez, maire et cependant il n'en a donné aucun avis* »²¹². Il peut s'agir de la même affaire qui bénéficie donc d'appuis étendus.

b) La fraude.

Avec la contrebande, la fraude est un moyen couramment pratiqué pour échapper aux taxes et augmenter les profits. C'est ce risque qui conduit la Ferme Générale à refuser à Landerneau, en 1757, le privilège de commercer avec les îles françaises d'Amérique. En effet, les marchandises destinées aux colonies transitant par entrepôt, bénéficient de l'exemption de droits. Mais « *souvent ces denrées [...] restent pour la consommation du pays [...] et quelque précaution que l'on prenne, cet abus est inévitable. En sorte qu'une bonne partie des vins et eaux de vie que l'on consomme en Bretagne y demeurent en fraude de droits* »²¹³

A Bilbao, aussi, au XVIII^e siècle, la fraude revêt un caractère généralisé :

« Les exemptions et privilèges obtenus [...] constituaient, en outre, un support idéal pour le commerce illégal, tant pour l'extraction illicite de métaux précieux que pour l'introduction d'un grand nombre de produits de contre-

²⁰⁹ AN, série BB 18/315, correspondance générale de la division criminelle du ministère de la Justice. Ces informations m'ont aimablement été communiquées par Annick Le Douget que je remercie.

²¹⁰ Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude...*, op. cit., p. 210.

²¹¹ ADF, 6 M 977, État du département, an 8-1817, rapport du sous-préfet de Brest, non daté, mais vraisemblablement établi sous l'Empire.

²¹² Ibid., 1M158. Non signée, cette note pourrait émaner du préfet du Finistère.

²¹³ ADIV., C 1584, Mémoire en réponse de la Ferme Générale, juillet 1757.

bande étrangers. Ils ont constitué, en somme, une pièce-clé pour la durabilité de l'économie maritime du Guipuzcoa tout au long des Temps Modernes »²¹⁴.

La valeur des cargaisons débarquées à Bilbao étant toujours supérieure à celle du fer et de quelques autres marchandises emportées, le trafic des piastres s'impose par nature. Or le gouvernement espagnol prohibe l'envoi d'espèces monétaires à l'étranger. Pour autant, ce trafic se pratique pratiquement au grand jour dans ses ports, ainsi « *presque tout le commerce effectué à Cadix par les Français est [...] un commerce de contrebande* »²¹⁵. L'existence d'un trafic de piastre par le négoce landernéen est attestée par Etienne Radiguet sous la Révolution, notamment en 1799²¹⁶. En 1816, le chasse-marée l'*Actif*, 29 tx, de l'armement Radiguet-Goury, est soupçonné par les autorités espagnoles de se livrer à ce trafic interdit. La saisie du navire ne permet pas de confirmer les soupçons²¹⁷.

La fraude porte aussi sur les textiles. En pluviôse an v, Etienne Radiguet avoue au parisien Carbonnel : « *Je vous diray franchement que je ne suis point heureux en fraude et que je ne donnerai point sur les indiennes* »²¹⁸. Mais cela ne l'empêche pas de s'y livrer. Un des procédés consiste à minimiser la quantité de marchandises déclarées par rapport à la cargaison réelle. Ainsi, en février 1803, le *Zéphir* est à Bilbao, venant de Landerneau. L'empiette destinée par Etienne Radiguet à plusieurs négociants basques est manifestement sous-estimée. Le registre d'*averias* ne tient compte, pour Antonio de Ollavaria, que de 40 balles de cuir²¹⁹, alors que selon le brouillard du négociant, il lui en a expédié 41, plus 3 balles de toiles²²⁰, qui ne sont pas comptées à l'arrivée, soit 44 balles au total. Toujours selon les déclarations faites à Bilbao, l'empiette de Bengoechea ne comprend pas de toiles, or elles composent en valeur près de la moitié des marchandises qui lui sont livrées (4 724 l. sur 9 618)²²¹.

La forte augmentation des droits à payer à l'entrée en Espagne à partir de la fin du XVIII^e siècle, conduit les négociants à chercher par tous les moyens à en réduire l'impact. Au XIX^e siècle, la société Radiguet-Goury met donc au point des méthodes permettant d'en réduire

²¹⁴ Xabier ALBERDI LONBIDE et Alvaro ARAGON RUANO, « Le commerce français du fer basque... », *op. cit.*, p. 217.

²¹⁵ Guy CHAUSSINAND-NOGARET, *Les financiers du Languedoc...*, *op. cit.*, p.194.

²¹⁶ ADF, 50 J 2, f° 28, 29, 55.

²¹⁷ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op. cit.*, p. 36.

²¹⁸ ADF, 50 J 1, f° 257, lettre d'Etienne Radiguet, 11 pluviôse an v (30 janvier 1797).

²¹⁹ AFB, registres d'*averias*, 211/001.

²²⁰ ADF, 50 J 92, 12 pluviôse an xi (1er février 1803).

²²¹ *Ibid.*

l'effet. Par exemple, une pièce supplémentaire est introduite à l'intérieur d'un ballot de quatre pièces de toile, de manière que le pli n'en soit pas visible à l'extérieur et que cette pièce échappe aux déclarations. On triche aussi sur la qualité de la marchandise, en indiquant sur les documents officiels une qualité inférieure à la réalité. Les négociants landernéens avertissent leurs correspondants d'un système de double facturation, la facture réelle des envois étant jointe à la facture officielle, destinée au paiement des droits. La corruption est également employée, grâce à « *des gratifications aux employés pour qu'ils n'ouvrent pas la balle* »²²².

5) La rivalité avec Morlaix au XIX^e siècle

Le comble de l'audace pour les négociants landernéens est peut-être de venir défier la puissance morlaisienne sur son propre terrain. La rivalité entre les deux villes est sans doute ancienne et peut trouver sa source dans leur évolution contrastée et la plus grande réactivité manifestée par les Landernéens. Il apparaît bien que dans leur volonté de s'imposer, les négociants landernéens ont mis en œuvre une stratégie délibérée, qui vise à la fois la maîtrise du marché des toiles et des cuirs et la conquête de leur autonomie.

a) *Un contentieux ancien*

Héritière de sa longue tradition de commerce passif et fortement handicapée par le Blocus continental, c'est vraisemblablement au cours de l'Empire que Morlaix laisse échapper le marché des toiles du Léon, que Landerneau peut plus facilement expédier vers le sud ou vendre à la Marine. Les Morlaisiens acceptent mal cette émancipation et cherchent à freiner l'expansionnisme des négociants landernéens. Ceux-ci ne sont pas dupes :

*« Ns savons [...] ce qui se dit sur nous en comité secret. Ils comparent notre ville à Carthage, il faut la détruire crient-ils. Ils disent aux étrangers que nous ne connaissons pas la toile, que cette partie nous est étrangère. Ils qualifient les toiles d'une qualité moins forte »*²²³.

Les Landernéens supportent mal la condescendance que manifeste à leur égard l'élite négociante morlaisienne et dont témoigne en 1819 Etienne Radiguet, qui pourtant n'habite la ville que depuis 1790 :

²²² Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op.cit.*, p. 43-44.

²²³ ADF, 50 J 17, lettre à Lousteau à Bayonne, 20 juin 1814, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op.cit.*, p. 61.

« On ne conçoit rien à la jalousie qui ronge le cœur des négociants de Morlaix. Cette ville a prétendu tenir toujours celle-ci en tutelle, et avant la Révolution où elle avait le privilège de ce commerce, elle trouvait fort mauvais [...] que nous nous présentions à leur halle pour acheter »²²⁴.

On retrouve un peu cet état d'esprit dans les écrits de certains historiens morlaisiens. Ainsi, pour Joachim Darsel, « Landerneau ne sert que d'arrière-port à Brest et d'annexe marchande à la place de Morlaix »²²⁵, et pour Jean Tanguy, la ville se trouve en « position subordonnée [...] par rapport à Morlaix »²²⁶. Cela semble exagéré, même pour le XVIII^e siècle, car ce n'est tenir compte que du trafic des *crées*.

b) La concentration du marché de la toile à Landerneau

Cette rivalité se manifeste avec intensité, sinon avec brutalité, en 1819. Le conseil municipal de Landerneau, sous la pression des négociants, décide en avril la réouverture du marché du mardi, interrompu en l'an VI. Cette mesure suscite l'hostilité de Landivisiau, soutenue par Morlaix et son arrondissement. Landivisiau, en effet, profitant de la suppression de ce marché, a développé celui qui s'y tient le mercredi en y accueillant les fabricants de toiles et les tanneurs des environs. Mais, les négociants de Landerneau décident de le boycotter,

« considérant que l'habitude qu'ils avaient prise depuis 10 à 12 ans d'aller faire des emplettes au marché de Landivisiau leur devenait onéreuse, qu'elle leur emportait un tems précieux, qu'il n'en résultait aucun avantage pour les fabricants et tanneurs [...] qu'il y avait un avantage réciproque à effectuer la transaction pour l'achat, la livraison et le paiement le même jour et dans le même lieu »,

Ils demandent donc au maire de Landerneau d'ouvrir à nouveau le marché du mardi²²⁷.

Pour les édiles de Landivisiau, il s'agit là purement et simplement de « détruire le Marché que cette Ville possède ». Tous les moyens sont utilisés pour parvenir au résultat. Les négociants landernéens sont accusés d'avoir établi entre eux « un compromis par lequel chacun d'entr'eux s'engagea à ne plus fréquenter ce marché du mercredi », sous peine d'amende en cas de contravention²²⁸. Le maire de Landivisiau assure que la fréquentation du marché du mardi à Landerneau ne provient que d'une manœuvre des Landernéens. Il explique la pré-

²²⁴ Ibid., 50 J 23 lettre à Delahubière à Quimper, 24 août 1819, cité par *idem*.

²²⁵ Joachin DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », *op. cit.*, p. 181.

²²⁶ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 61.

²²⁷ Ibid., 1 Z 118, Mémoire en réponse du maire de Landerneau, 17 juillet 1819.

²²⁸ Ibid., Mémoire en réplique de J. J. Le Roux, maire de Landivisiau, septembre 1819, p. 1.

sence de vendeurs au premier marché, le mardi 11 mai 1819, par « *la précaution prise d'avance [par les Landernéens] d'acheter chez les fabricans, à la charge par eux d'exposer à la halle les achats déjà faits comme étant à faire* »²²⁹. Des pressions seraient intervenues sur les vendeurs, animés par « *la crainte de ne pas vendre cher ou de ne pas être payé après avoir vendu* », voire alléchés par « *l'espoir d'une préférence et l'offre de raffraîchissemens* »²³⁰. Landivisiau comme Landerneau se considèrent comme au centre de la fabrique et revendiquent que la vente des toiles se déroule dans leur ville. Mais Landerneau fait appel au règlement de 1736 qui lui donne le monopole de la marque des toiles et de leur exportation.

Le marché des toiles blanches du mardi à Landerneau semble rencontrer le succès : « *900 pièces de toile présentées à chaque marché et vendues dans la même journée, attestent déjà le bienfait de ce rétablissement* »²³¹. Le soutien du sous-préfet de Brest, qui reprend à la lettre tous les arguments des négociants landernéens, directement puisés dans une note du maire de Landerneau du 17 juillet, et l'appui des négociants brestois permettent le maintien du marché²³². Les préoccupations du négoce sont prioritaires dans l'esprit de l'administration:

« *Les opérations commerciales des négociants exigent leur présence assidue chez eux. Leurs absences leur font manquer les courriers, retarder leurs correspondances, interrompre leurs apprêts, leurs emballages et suspendre leurs expéditions ; ces absences leur causent sous ces divers rapports un dommage d'autant plus considérable que les lenteurs détruisent la confiance de leurs commettants et portent atteinte à l'activité de leur commerce* »²³³.

Mais le ministre de l'Intérieur, saisi, annule l'arrêté du maire de Landerneau, au début 1820²³⁴. Le marché aux toiles du mardi est interdit. Il s'en tient pourtant un ce jour-là. La question ne tarde pas à être dépassée par la perte des débouchés espagnols au cours des années suivantes. Il est clair, en dépit de leurs dénégations, qu'il s'agit bien là d'un épisode de la guerre commerciale que les négociants landernéens ont décidé d'engager avec Morlaix.

²²⁹ Ibid., p. 7.

²³⁰ Ibid., p. 11.

²³¹ Ibid., mémoire des négociants brestois au préfet du Finistère, 20 juillet 1819,

²³² Toute chose étant relative, on peut observer que le marché du mercredi est toujours en activité à Landivisiau, tous comme les trois marchés de Landerneau, même si le débat est toujours vivant sur le point de savoir lequel il faut supprimer et si l'on n'y trouve plus depuis longtemps ni toiles ni cuirs à y acheter.

²³³ ADF, 1 Z 118, Rapport du sous-préfet de Brest au Préfet du Finistère, 20 juillet 1819.

²³⁴ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op.cit., p. 64.

c) La captation du négoce des toiles par Landerneau

Le détournement par Landerneau de l'expédition des toiles, où Morlaix dominait avant la Révolution est au cœur du conflit. Le maire de Landerneau argumente que lorsque les négociants achètent des toiles au marché de Landivisiau, ils « *n'en prenoient pas livraison et n'en payoient pas le prix ; les fabricans étoient obligés [...] de leur porter leurs marchandises à Landerneau, où le paiement leur en étoit fait* »²³⁵. Mais, selon les Landivisiens, « *cette obligation des négociants ne date que du jour où Morlaix a fait moins de demandes, et où Landerneau s'est considéré comme maître du marché* »²³⁶. C'est en évoquant cette période qu'Etienne Radiguet écrit à un correspondant de Cadix en 1821 : « *il n'étoit pas possible à Morlaix de soutenir notre concurrence [...] et la chose est tellement prouvée à présent, que le sceau de cette ville est inconnu dans le midy de la France et le nord de l'Espagne* »²³⁷.

En 1821, Jean-Isidore Radiguet explique, avec délectation, l'évolution du négoce, « *que Morlaix possédait exclusivement et que nous lui avons enlevé au point que 9/10^e des expéditions et achats se font par n[otre] ville* »²³⁸. Le lendemain il fait le bilan des envois de toiles : en 1788, Morlaix expédiait 18 144 pièces et Landerneau 2 356. De 1815 à 1820, les Landerneens expédient à eux seuls, chaque année, 4 000 balles, soit 20 000 pièces²³⁹. Sur ce total, en 1819, la maison Radiguet-Goury en prend une part croissante en exportant 1 096 balles, soit plus du quart, de 1818 à 1820²⁴⁰. Les négociants brestois affirment, en 1819, que : « *depuis la paix, le port de Landerneau a expédié vingt fois plus de toiles et de cuirs que celui de Morlaix* »²⁴¹. Morlaix n'expédierait plus qu'un millier de pièces, ce qui constituerait un véritable effondrement de son activité traditionnelle. Cette réussite est une forme de revanche sur le privilège d'entrepôt des papiers et des cuirs accordé à Morlaix en 1772.

Non contents d'avoir évincé les négociants morlaisiens du marché des créés, les Radiguet-Goury s'attaquent à celui des *bretagnes*. Ils ouvrent des relations avec Cadix, dès le début du siècle²⁴². Les toiles sont d'abord envoyées par Morlaix et Saint-Malo²⁴³, puis des expé-

²³⁵ ADF, 1 Z 118, Mémoire pour la ville de Landerneau, sur son marché du mardi, 17 juillet 1819, p. 3.

²³⁶ Ibid., Mémoire en réplique de J. J. Le Roux, maire de Landivisiau, septembre 1819, p. 10.

²³⁷ Ibid., 50 J 25, lettre à Hourcade à Cadix, 24 octobre 1821.

²³⁸ Ibid., 50 J 26, 18 mai 1821, lettre à Carrera à Cadix.

²³⁹ Ibid., lettre à Hourcade à Cadix, 19 mai 1821.

²⁴⁰ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 40.

²⁴¹ ADF., 1 Z 118, mémoire des négociants brestois au préfet du Finistère, 20 juillet 1819,

²⁴² Ibid., 50 J 4, 17 vendémiaire an XI (9 octobre 1802).

ditions en direct depuis Landerneau sont tentées, dont une en 1821. La correspondance Radi-guet-Goury note deux départs de Landerneau en 1816 et 1821²⁴⁴. Un dernier départ se fait de Morlaix en juin 1822, puis, jusqu'à 1829, les envois se font à partir du Havre²⁴⁵. Cela soulève l'hostilité des Morlaisiens, qui tentent de faire annuler les commandes des gaditains :

« *Morlaix est outré de voir que ns expédions directement par notre port qui offre infiniment plus d'avantage pour le midy Et comme déjà nous leur avons enlevé presque entièrement le commerce des créés, ils craignent que pour les bretagnes nous en fassions autant. Ns n'avons pas cette prétention mais nous espérons que [...] ns prouverons à nos amis de Cadix que nous méritons sous tous les rapports leur confiance* »²⁴⁶.

d) *L'émancipation par rapport à la Chambre de Commerce de Morlaix.*

La rivalité entre ces deux mondes négociants pourrait être à l'origine de la demande de création d'une chambre de commerce à Brest, suscitée par les Landernéens. La prise de position de la Chambre Consultative des Manufactures et Fabriques de Morlaix²⁴⁷ contre le marché du mardi à Landerneau, a pu peser lourd dans la balance et renforcer la volonté d'indépendance des Landernéens, qui ne comptent pas dans la compagnie morlaisienne²⁴⁸. L'incident démontre en effet qu'elle privilégie les intérêts de son seul arrondissement et non ceux du département tout entier, qu'elle prétend représenter. L'influence du négoce landernéen, s'avèrera beaucoup plus grande sur le long terme, dans l'institution brestoïse²⁴⁹.

B) DES INCURSIONS DANS LES PRATIQUES DU GRAND COMMERCE.

Spécialisé dans le cabotage au-delà de la Bretagne, l'armement landernéen fait cependant quelques incursions dans des domaines relevant du grand commerce : pêche à la morue, implantation à Cadix, guerre de course et même commerce d'outre-mer.

²⁴³ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op. cit.*, p. 66.

²⁴⁴ Par le *Commerce* de Landerneau, Yohann KEROUEDAN, *op. cit.*, p. 71.

²⁴⁵ *Idem.*

²⁴⁶ ADF, 50 J 26, lettre à Dandeya à Cadix, 18 mai 1821, cité par Yohann KEROUEDAN, *op. cit.*, p. 66. Des expéditions se font peut-être aussi sur des navires espagnols, les rôles d'équipages ne mentionnant pas d'escales de navires landernéens à Cadix.

²⁴⁷ Anthony LOZAC'H, *Les Morlaisiens et leur port de commerce...*, *op. cit.*, p. 64. Elle précède la Chambre de Commerce, créée en 1833.

²⁴⁸ ADF, 1 Z 118.

²⁴⁹ Voir chapitre 13.

1) Des opérations limitées d'armement à la grande pêche.

A l'affût de trafics susceptibles de procurer des profits, de rares négociants landernéens n'hésitent pas à se lancer dans l'aventure de la pêche à la morue. De mars à la fin juillet 1739, l'armateur Louis Leyer envoie son navire le *Louis-Joseph*, jaugeant 90 tx, avec un équipage de 13 hommes, « sur les bancs de Terre-Neuve²⁵⁰. Au retour, il passe par Bordeaux, le 14 juillet 1739, pour y déposer sa cargaison, avant de rentrer à Landerneau. En 1752-1753, Nicolas Cosson possède un intérêt d'1/3, dans le *Saint-Jacques*, 120 tx, appartenant au négociant morlaisien Derm. Mais le navire, écrit-il, prévu pour pêcher la morue à Terre-Neuve et pour trafiquer aux Antilles « est malheureux dans ses expéditions [...] et je pense que nous ne ferions pas mal de nous en deffaire »²⁵¹. Il est cédé en juillet suivant pour 7 000 livres.

Connaissant leur particulière propension à tirer parti de toutes les opportunités, les Radiguet ne peuvent échapper à l'aventure de la grande pêche. En 1833, ils expédient pour Terre-Neuve, depuis Bordeaux, le brick-goélette *Marie-Thérèse*, 101 tx, construit à Bayonne en 1817. Le navire quitte la Gironde en mai 1833, avec du sel, des provisions, des appâts pour la pêche, et embarque 58 passagers, vraisemblablement des pêcheurs. C'est à Bordeaux qu'il revient, le 12 octobre suivant, avec une partie de l'équipage du brick l'*Espérance* de Paimpol, « hors d'état de se rendre à sa destination »²⁵². Les registres de désarmement pour cette période étant très incomplets, on ne sait si ce navire a fait d'autres campagnes à Terre-Neuve.

Au total, il ne s'agit que de quelques tentatives isolées. On ne peut donc pas considérer que le port de Landerneau, malgré sa position géographique avantageuse, se soit véritablement engagé dans la pêche à la morue, qui a contribué ailleurs à l'accumulation de capitaux.

2) Des Landernéens à Cadix

La présence de quelques Landernéens à Cadix, où Saint-Malo domine, est le signe d'une certaine participation du port de l'Elorn au grand commerce vers l'Amérique latine. Deux familles landernéennes s'y sont installées.

²⁵⁰ SHD, Brest, 2P7-140, f° 30.

²⁵¹ ADF, B 4633, lettre de Cosson à Derm à Morlaix, 4 mai 1753.

²⁵² SHD, Brest, 2P7-183.

a) Les Verduc

Le premier Landernéen à s'installer à Cadix est sans doute Yves Verduc, né à Landerneau en 1681. Son père, Julien Verduc, originaire de Guyenne, d'abord médecin dans la ville, s'oriente vers des activités financières, en devenant receveur des décimes de l'évêché de Léon²⁵³. Son enrichissement lui permet d'acquérir une charge de conseiller-secrétaire du roi, qu'il détient jusqu'à son décès en 1710. Son fils Yves, débute dans le négoce à Landerneau, où il est capité à 68 livres en 1710²⁵⁴. Il est à Cadix au début des années 1710²⁵⁵, où il fonde « *une des très grandes maisons du XVIII^e siècle* »²⁵⁶. Sa présence y est attestée en janvier 1714 par le consul de France²⁵⁷, parmi 20 marchands bretons²⁵⁸. Il s'allie en 1719 avec les Jamet de Dinan pour fonder une maison, dont l'activité se développe jusqu'à la fin du siècle. Sa fille Clotilde épouse Julien Jamet. Yves Verduc quitte Cadix en 1719 fortune faite et s'établit à Paris, où il acquiert, en 1719, la charge de « *secrétaire du roi au grand collège et greffier en chef du grand conseil du Parlement de Paris* »²⁵⁹. En 1730, son frère Pierre (1689?-1768)²⁶⁰ intègre la maison, dénommée « *Jamet frères et Olivier* », où il est intéressé pour un quart et où il entre en compagnie de Jacques Vincent de Saint-Malo. La société prend alors le nom de « *Jamet, Verduc, Vincent et C^{ie}* »²⁶¹. Julien Jamet, devenu sieur de Gournay, disparaît sans descendance en 1747. Jacques Vincent hérite de sa fortune et de son titre et épouse sa veuve, Clotilde Verduc, en 1748. Jacques Vincent de Gournay gagne Paris, où il

²⁵³ AML°, CC rôles de capitation 1695/1701-1712/1716. En 1695, Julien Verduc, est receveur des décimes de l'évêché de Léon à Landerneau, capité à 100 livres. Il est à 150 livres en 1702, en raison de ses charges. En 1709, devenu conseiller secrétaire du roi, il est « *escuyer* » et verse 158 livres. Sa veuve, qui vit rue Saint-Houardon, paie 97 livres à la mort de son mari en 1710, puis 112 livres. Tombée à 50 livres entre 1720 à 1726, son imposition passe à 91 en 1727-1728, et 105 livres en 1730. Elle emploie une gouvernante et une servante. Il est impossible de savoir si elle est rentière ou si elle exerce une activité commerciale, ce qui est possible, au vu du montant de son imposition. Elle disparaît ensuite et un sieur Verduc est taxé à 10 livres en 1734. (AML°, CC rôles de capitation 1720-1726 et 1727-1730/1733-1734).

²⁵⁴ AML°, CC rôles de capitation.

²⁵⁵ Selon Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix (1788-1808)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1997, p. 39, citant les archives consulaires, la famille Verduc serait venue directement de Guyenne à Cadix. C'est à tort, car la provenance landernéenne apparaît bien avérée.

²⁵⁶ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op cit, p. 444.

²⁵⁷ AN, AE/B/1/211-AE/B/1/300, F° 18-19.

²⁵⁸ Olivier LE GOUIC, « Les négociants dans les assemblées de la nation française à Cadix : représentation, assiduité et implication du négoce dans les affaires du Consulat de France (1716-1728) », *ABPO*, T. 120, mars 2013, n°1, p. 102.

²⁵⁹ Charles CARRIERE et Marcel COURDURIE, « Négociants français à Cadix au XVIII^e siècle : la maison Verduc, Vincent et C^{ie} et le rôle du capitalisme commercial étranger dans l'économie espagnole (1737-1766) », *Huitième Congrès International d'Histoire Économique, Budapest*, 16-20 août 1982, p. 12. Document aimablement communiqué par André LESPAGNOL

²⁶⁰ Julien Verduc et Catherine Le Bars, son épouse, ont huit enfants entre 1676 et 1688. Le registre de catholicité manque pour 1689. Mais ils n'ont plus d'enfants par la suite. Pierre pourrait donc être né en 1689.

²⁶¹ Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix...*, op. cit., p. 85.

acquiert des charges, dont en 1751, celle d'intendant du commerce, « *qui lui conféra cette fois une vraie responsabilité dans la conduite de la politique économique du royaume* »²⁶².

Sous ses dénominations successives, la société, se place parmi les maisons de première classe. En mars 1746, deux navires du roi, le vaisseau *Saint-Michel* et la frégate la *Sirène*, que les négociants landernéens Legris-Duval et Legris-Duclos emploient deux ans plus tard vers les Antilles²⁶³, sont confiés à la maison Verduc, Vincent et C^{ie} pour une expédition en Amérique du Sud. Ils quittent Brest pour Cadix, où ils embarquent la marchandise : « *la plus grande partie de la cargaison (80% en valeur) est composée de textiles* », pour un montant de 1 202 205 livres²⁶⁴. En 1766, Julien-Pierre Verduc succède à son père, dans une nouvelle compagnie formée avec d'autres Bretons et qui fait faillite en 1772²⁶⁵. Elle fait commerce avec la Méditerranée (Marseille), l'Amérique espagnole, sans négliger pour autant la Bretagne d'où elle fait venir ses marchandises. En revanche, les Verduc ne semblent pas entretenir de liens commerciaux particuliers avec Landerneau.

b) Joseph Villart

Également né à Landerneau, Joseph Villart, fils et petit-fils de négociant, quitte sa ville natale pour Cadix en 1785²⁶⁶. Il aurait donc 27 ans lors de son départ. C'est le dernier négociant breton à s'expatrier vers le Guadalquivir, en plein déclin du trafic. Il s'établit durablement en Espagne, où il crée une société de commerce. Demeurant à Cadix, rue de l'Emperador, il se marie, en 1801, avec Josèphe Bindret, d'une famille de négociants français. Il réside encore dans la ville en 1808, son épouse étant enceinte²⁶⁷. A cette date la ville andalouse ne compte plus que six négociants bretons²⁶⁸, alors qu'ils étaient encore 17, sur 310 négociants français, en 1791²⁶⁹. Il est possible qu'il se soit fait naturaliser espagnol, afin d'éviter l'expulsion prescrite par l'édit royal du 4 mars 1793²⁷⁰.

²⁶² André LESPAGNOL, « Du négoce à l'économie, origines et parcours de Vincent de Gournay », *Annales de la Société d'Histoire et d'archéologie de Saint-Malo*, 2012, p. 161.

²⁶³ ADF, E 642.

²⁶⁴ Charles CARRIERE et Marcel COURDURIE, « Négociants français à Cadix au XVIII^e siècle ... », *op. cit.*, p. 7.

²⁶⁵ Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix...*, *op. cit.*, p. 85.

²⁶⁶ Il s'agit sans doute de Guillaume-Joseph, fils de Jean-Baptiste et petit-fils de Joseph, né le 15 octobre 1758 (AML°, table chronologique des baptêmes, Saint-Julien, 1669-1791).

²⁶⁷ Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix...*, *op. cit.*, p. 207.

²⁶⁸ Trois malouins, un nantais, un morlaisien et un landernéen, selon Isabelle EOZENOU, *Idem.*, p. 16.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 10.

²⁷⁰ *Ibid.*, p. 14.

Dès son installation, Joseph Villart est en contact régulier avec le négociant malouin Luc Magon de la Blinais, avec lequel il semble avoir des liens étroits et qui lui écrit en juillet 1785 : « *J'ay appris avec un vray plaisir votre heureuse arrivée* »²⁷¹. Leurs échanges s'étoffent progressivement jusqu'en 1791-1792, où « *Villart devient le principal correspondant* » de Luc Magon²⁷², qui est aussi son principal fournisseur²⁷³. Magon lui expédie surtout des *bretagnes*, mais également des gratiennes et des *crées* embarquées à Morlaix²⁷⁴, que Villart place facilement ce qui réjouit son correspondant : « *je loue fort votre activité* » lui écrit-il en août 1791²⁷⁵. Le même mois, Villard vend des *bretagnes* pour le compte de Magon et lui transfère 30 000 l. en douze lettres de change. A cause de la politique monétaire de la Convention et de la prolifération des assignats, le malouin manque du numéraire indispensable pour régler ses achats. Il se réjouit donc d'une opération réussie : « *la condition du comptant est si agréable que je vous approuve fort d'avoir profité de l'occasion pour me faire jouir du bon change* »²⁷⁶. Les deux négociants développent un trafic important, ainsi en avril 1792, Villart adresse une somme supérieure à 120 000 livres à Magon²⁷⁷.

Joseph Villart expédie à Saint-Malo du vin, des raisins secs de Malaga, par Morlaix, où les Villart ont une maison de commerce²⁷⁸, et dont il attend des produits bretons : morue, confiture, betteraves et fruits, beurre...²⁷⁹. Ces contacts lui permettent de s'accorder directement avec des morlaisiens « *pour l'exportation des créées sans le relais malouin* »²⁸⁰. Luc Magon est aussi en relations avec les négociants Lannux frères de Morlaix auxquels il évoque, le 3 juin 1791 : « *le pari que beaucoup de capitalistes ont pris de mettre des fonds à couvert en les employant en marchandises, surtout en bretagnes* »²⁸¹. Magon de la Blinais et son frère Magon de la Balue sont arrêtés en octobre 1793, ce qui met fin à la collaboration avec Joseph Villart. Ils sont condamnés à mort par le tribunal révolutionnaire parisien, le 1^{er}

²⁷¹ ADIV, 11 J, Lettre du 19 juillet 1785.

²⁷² Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix ...*, op. cit., p. 102. Le livre de correspondances de Magon pour 1791-1792 a été conservé : ADIV, 1 F 1908, Fonds Magon, Livre de copies de lettres pour l'étranger, 17 juin 1791/18 août 1792.

²⁷³ Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne... », op. cit., p. 115.

²⁷⁴ Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix ...*, op. cit., p. 107.

²⁷⁵ ADIV, 1 F 1908, Fonds Magon, lettre à Joseph Villart, 13 août 1791.

²⁷⁶ Idem., 20 août 1791.

²⁷⁷ Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne... », op. cit., p. 116.

²⁷⁸ ADIV, 1 F 1908, Fonds Magon, lettre à Joseph Villart, 20 août 1791.

²⁷⁹ Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix ...*, op. cit., p. 121.

²⁸⁰ Idem., p. 108.

²⁸¹ Ibid., p. 115.

thermidor An II et exécutés le même jour²⁸². Pas plus que les Verduc, Villart n'a de relations d'affaires avec les négociants landernéens, alors même que, dans la période révolutionnaire, Etienne Radiguet est en lien avec plusieurs négociants de Cadix et de Malaga²⁸³.

3) L'investissement corsaire à Landerneau.

Les historiens en conviennent, bien qu'elle en revête certains traits, la course n'est pas assimilable à la guerre : « *Avant tout, affaire commerciale [...] la course est devenue au XVIII^e siècle une activité de remplacement, un succédané destiné à palier, tant bien que mal, l'inévitable recul du commerce en temps de paix* »²⁸⁴. Pour André Lespagnol, c'est « *la continuation du commerce par d'autres moyens* »²⁸⁵. Le négoce landernéen ne laisse donc pas passer cette diversification, même si l'armement corsaire est mineur à Landerneau.

a) La course landernéenne.

L'échec de Tourville à La Hougue, en 1692, conduit Louis XIV à renoncer à la guerre d'escadre et à encourager officiellement la guerre de course, y compris en prêtant ses navires à des capitaines corsaires. Landerneau arme régulièrement quelques navires corsaires. Ainsi, en 1696-1697, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, « *une frégate du roi, l'Entreprenante, est armée par Maisonneuve-L'abbaye et Perrot, de Landerneau* »²⁸⁶. C'est le seul cas connu d'affrètement par des Landernéens d'un aussi gros navire, appartenant au roi. Les autres armements concernent des navires plus petits, propriété de leurs armateurs.

Après la défaite des Cardinaux, en Bretagne-sud, en 1759, l'État renonce à nouveau à la guerre d'escadre et favorise le développement de la guerre de course. Des lettres de marque sont données aux capitaines du commerce. Deux initiatives corsaires sont prises à Landerneau pendant la guerre de Sept ans. La mieux connue est celle du *Furet*, l'ancien corsaire guernesiais de 36 tx, *Milford*, « *armé de 6 canons [...], et 12 pierriers* », pris par la corvette du roi la *Mouche*²⁸⁷. Il est vendu aux négociants Jean-Baptiste Mazurié et son cousin Pierre

²⁸² Karine AUDRAN, *Les négoce maritimes bretons...*, op. cit., p. 390, (19 juillet 1794).

²⁸³ ADF, 50 J 1 à 6.

²⁸⁴ Jean MEYER, « La course, romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, T LXXVIII, n°2, juin 1971, p. 309 et 314.

²⁸⁵ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 308.

²⁸⁶ Jean-Pierre HIRRIEN, *Corsaires !, Guerre de course en Léon, 1689-1815*, Morlaix, Skol Vreizh, 2004.

²⁸⁷ SHD, Brest, 1 E 151, f° 471.

Fauvel qui l'armement à la course en janvier 1757²⁸⁸. Le commandement en est confié à Barthélemy Kerroz, maître de barque, provisoirement reconverti comme capitaine corsaire. Avec 50 hommes, il prend en février l'*Ann*, un snow²⁸⁹ anglais de 130 tx, de Topsham, dans la rivière d'Exeter, « chargé d'environ 500 barriques de charbon de terre, de 600 peaux de bœuf »²⁹⁰. La vente, réalisée à Morlaix, rapporte près de 35 000 livres et représente un succès pour l'armement. Le *Furet* est pris à son tour quinze jours plus tard, et conduit à Jersey où son capitaine reste prisonnier plusieurs mois, avant d'être libéré, dans des conditions inconnues²⁹¹.

En février 1760, Pierre-Guillaume Duthoya s'associe à son père négociant à Landerneau et à son frère, négociant à Brest, dans l'armement en course du *Glaneur*²⁹². Ce senault de 22 tx, qui porte 2 canons et 8 pierriers, est armé à Brest, mais il est attaché à Landerneau. Le 16 mars, il est « expédié pour faire la course », sous le commandement du jeune Jean Victorin Abalain, 28 ans, de Roscoff. Sa campagne s'achève rapidement. En effet, selon les rôles brestois, « on dit ce corsaire pris par les anglais en sortant du Havre où il avait relaché »²⁹³.

La guerre d'Indépendance américaine, où l'Angleterre connaît des difficultés sur mer et où une part importante de sa force navale est retenue Outre-Atlantique, est très propice au développement des activités corsaires. La Bretagne, grâce à sa situation géographique, y prend une place privilégiée. Même si elle domine, « l'importance de Saint-Malo ne doit pas faire oublier l'activité des autres ports de Bretagne ou de Normandie »²⁹⁴. Brest est un port d'armement corsaire et son site est particulièrement propice à l'accueil des prises : « du 9 juillet 1778 au 14 février 1783, le port de Brest reçu plus de 200 navires de prise dont la liquidation produit 13 613 146 livres »²⁹⁵. Morlaix se livre également à la course, en drainant les capitaux du négoce régional. En janvier 1782, on y arme pour 32 000 l., en 32 actions²⁹⁶, le corsaire le *Vainqueur*, un petit navire de 40 tx, armé de 3 canons, 4 pierriers et monté par 50 hommes. Le négociant Legris-Duclos de Landerneau est au nombre des investisseurs. La course paraît fructueuse, car le *Vainqueur* fait 6 prises et impose 10 rançons, mais lors de la liquidation générale, « il accuse un déficit de 9 535 l. 11 s. 10 d.s » et les actionnaires doivent

²⁸⁸ Ibid., 2P4-1, f° 16.

²⁸⁹ Dénomination anglaise du senault.

²⁹⁰ ADF, B 4197.

²⁹¹ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune venait de la mer...*, op. cit., p. 160 et ss.

²⁹² SHD, Brest, 2P7-12 et 1 E 158, f° 235.

²⁹³ Ibid., 2P4-1, f° 20.

²⁹⁴ A. DROGUET, « Les corsaires de la République », *MSHAB, T LX*, 1983, p. 208.

²⁹⁵ Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », op. cit., p. 188, n. 74.

²⁹⁶ Jean-Pierre HIRRIEN, *Corsaires !...*, op. cit., p. 340.

déboursier chacun « *en sus de leurs actions de 1 000 livres, 298 livres 7 deniers pour combler le trou* »²⁹⁷. Bourde de la Rogerie cite également, parmi les corsaires, l'*Utile* de Landerneau²⁹⁸. Cela surprend, car cette ancienne prise anglaise acquise en 1781 par Barthélemy Kerroz, n'apparaît dans aucun document comme étant armée en course²⁹⁹.

Sous la Révolution, des négociants landernéens prennent des parts dans plusieurs corsaires brestois, comme le *Sans-Culotte*, en 1793³⁰⁰. L'amélioration de la situation militaire de la République en l'an v conduit Etienne Radiguet à évoquer : « *la fureur d'armer [qui] a saisi tout le monde. On construit à force ainsi qu'à Brest [...]. J'ai aussi eu mon petit accès de fièvre en prenant des actions sur plusieurs. Elles ont toutes été couronnées par le plus mauvais succès* »³⁰¹. Mais il ne détaille pas davantage ses investissements. Il s'inquiète en l'an vi de l'évolution de la réclamation en indemnité engagée par Henry de Lorient sur la corvette l'*Assemblée Nationale*, 240 tx³⁰². Cet ancien négrier, cédé à l'État en 1793 pour faire la course, fait naufrage au large de Plougrescant en septembre 1795, chassé par un anglais³⁰³. Est-ce par sollicitude à l'égard de son correspondant, ou parce qu'il y possède un intérêt ?

Le principal armement corsaire landernéen sous la Révolution reste celui de la goélette la *Vigilante*, lancée le 14 frimaire an VI³⁰⁴. C'est un navire construit pour la course. Il est petit, avec une jauge de 50 tx. Il est rapide : « *quand on l'a essayé dans la rade il faisait onze nœuds à l'heure [sic] ayant ses deux chaloupes à la traine* »³⁰⁵. Etienne Radiguet, avec une part de 1/10^e, dirige cet armement en société, qui a nécessité une mise hors de 40 000 livres, apportée notamment par un groupe de négociants locaux : Guillaume Legris-Duclos, les frères René et Paul Poisson, Pierre Lavau, Bazin, François Guillou³⁰⁶, Legris-Duval³⁰⁷. Des négociants de Paimpol, Pierre-François Courouge et Vincent Nicol, respectivement président et

²⁹⁷ *Idem.*, p. 286.

²⁹⁸ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Introduction... », *op. cit.*, p. CXII.

²⁹⁹ SHD, Brest, 2P4-2 ; ADF, 16 B 206. Ancien capitaine corsaire, Barthélemy Kerroz, devenu armateur et négociant, n'a jamais armé à la course, si l'on exclut la part quasi-obligatoire qu'il avait sur le *Furet*.

³⁰⁰ Jean-Pierre HIRRIEN, *Corsaires !...*, *op. cit.*, p. 116.

³⁰¹ ADF, 50 J 1, f^os 341 et 342, lettre à l'armateur corsaire Martin, de Saint-Malo, 29 brumaire an vi (19 novembre 1797).

³⁰² *Ibid.*, f^o 352-353, lettre à Henry père et fils à Lorient, 9 frimaire an vi (29 novembre 1797).

³⁰³ Pierre-Yves DECOSSE, « Le 2 septembre 1795, le naufrage de l'ex-négrier « *Assemblée Nationale* » dans le nord de l'île d'Er », La guerre en mer 1, *Site internet : Patrimoine maritime de Bretagne Nord*, 2013.

³⁰⁴ ADF, f^o 357, lettre à Carbonnel, à Paris, 13 frimaire an vi (3 décembre 1797).

³⁰⁵ *Ibid.*, f^o 379, 19 nivôse an vi (8 janvier 1798).

³⁰⁶ *Ibid.*, 50 J 2, 29 vendémiaire an viii (21 octobre 1799), lettre à Nicol de Paimpol.

³⁰⁷ *Ibid.*, 101 J 3 Fonds Legris-Duval avoué à Landerneau puis à Brest.

juge du tribunal de commerce de cette ville, sont aussi intéressés³⁰⁸. Le navire s’empare de quatre navires marchands, de nivôse an VI (janvier 1798) à pluviôse an VII³⁰⁹ (février 1799). Le premier d’entre eux est l’ *Hydes Parker*, américain de 200 tx, chargé de « *1 200 pièces de nankin, 200 barriques de vin de porto et madère, q[uel]q[ues] caisses d’oranges [...] et une petite quantité de peaux de bœuf de Buenos-Aires. Elle peut être évaluée en totalité à 40 000 livres, c’est toujours la mise dehors* », déclare Etienne Radiguet³¹⁰. La prise est jugée bonne par le tribunal de commerce de Saint-Brieuc, où le jugement a été déporté en raison de l’intéressement des Paimpolais. Puis, la Vigilante prend le sloup le *Marchand anglais*, chargé de sel et le *Jauln Arm*, 60 tx, avec une cargaison de poisson, de vin et de coton³¹¹.

Mais, dans sa deuxième campagne, un brick de 65 tx, la *Peggy*, qui transporte des agrumes, s’échoue volontairement pour lui échapper³¹². La prise, le 22 pluviôse an VII (10 février 1799), de la *Johanna*, un danois neutre, 173 tx, portant 224 865 F de cognac, conduit l’armement à la faillite. En dépit de doutes sérieux sur son identité, le navire doit être rendu, à a près un procès ruineux³¹³. Le compte du corsaire, qui n’a plus que quatre armateurs landernéens, est déposé le 28 frimaire an VIII (18 décembre 1799) par Vincent Nicol. Il est en déficit de 40 000 F. Comme dans beaucoup d’expéditions corsaires, « *les risques sont indéniables et les investissements donc hasardeux* »³¹⁴. En octobre 1799, Radiguet fait part de ses difficultés à Nicol de Paimpol : « *je suis le seul maintenant à faire face à tous les déboursés et que ses déboursés sont infiniment majeurés, tant à Paris qu’à St-Brieuc, où nous devons des sommes immenses* »³¹⁵. Et il refuse la part qu’on lui propose sur un autre corsaire : « *J’ai été trop étrillé sur la Vigilante et m’en souviendrai longtemps* »³¹⁶.

Le navire est vendu par adjudication pour 12 350F en janvier 1800, aux armateurs morlaisiens Brulard et Mazurié-Pennanec’h³¹⁷, Landernéen d’origine installé à Morlaix. Il est rebaptisé la *Mascarade*. François Guillou, déjà intéressé sur la *Vigilante*, reste le seul négociant

³⁰⁸ A. DROGUET, « Les corsaires de la République »..., *op. cit.*, p. 210.

³⁰⁹ *Idem.*, p. 226.

³¹⁰ ADF, 50 J 1, f° 392, Lettre de Radiguet à Carbonnel à Paris, 30 nivôse an VI (19 janvier 1798).

³¹¹ Jean-Pierre HIRRIEN, *Corsaires !...*, *op. cit.*, p. 344.

³¹² Napoléon GALLOIS, « Les Corsaires français dans la République et l’Empire », dans Napoléon GALLOIS et al., *Corsaires de Bretagne*, Frehel, Éditions Astoure, 2004, p. 108.

³¹³ ADF, 101 J 3.

³¹⁴ A. DROGUET, « Les corsaires... », *op. cit.*, p. 220 et 221.

³¹⁵ ADF, 50 J 2, 29 vendémiaire an VIII (21 octobre 1799), lettre à Nicol de Paimpol.

³¹⁶ *Ibid.*, 22 pluviôse an VIII (11 février 1800), lettre à Nicol de Paimpol.

³¹⁷ ADF, 50 J 2, 19 nivôse an VIII (9 janvier 1800), lettre d’Etienne Radiguet à Brulard et Mazurié à Morlaix.

de Landerneau à y prendre une part³¹⁸. Etienne Radiguet souhaite à ses successeurs « *plus de bonheur qu'il ne m'en a apporté* »³¹⁹. De l'an IX à l'an XIII, la *Mascarade* réalise une croisière fructueuse³²⁰. Deux autres corsaires de Landerneau sont évoqués : « *l'Ulne, de 1793 à 1799* » – ce pourrait être la *Lune* — d'Etienne Radiguet, mais rien n'indique que ce navire soit armé à la course — et le *Vengeur*, « *basé à Landerneau* »³²¹, armé par Cooper et C^{ie} de Brest. En fait, selon Moreau de Jonnès, qui y embarque en l'an IV, après le combat de Quiberon, ce navire a été « *armé dans la rivière de Landerneau* »³²², c'est-à-dire vraisemblablement au niveau du passage Saint-Jean, où faute de place mouillent fréquemment les navires n'appartenant pas à la Marine de l'État. Aucun navire à ce nom n'apparaît en effet dans les sources relatives à Landerneau. Il ne peut donc être compté au nombre des corsaires landerneués. René Bazin touche aussi à la course en armant, en société, un navire, dont le nom et le port d'armement restent inconnus : « *je connois quelqu'un qui prendroit une action sur votre corsaire* »³²³, lui écrit Etienne Radiguet en frimaire an VI. Et il annonce le mois suivant, que le corsaire a fait une prise : « *elle est chargé de vin de madère, de nanquin et pelleteries* »³²⁴.

Comme ailleurs, la course est à Landerneau un moyen de substitution à une navigation commerciale fortement compromise par la guerre. Elle reste marginale dans l'investissement des armateurs locaux et Landerneau ne peut être véritablement qualifié de port corsaire. A chaque guerre, cependant, certains tentent l'aventure, en rêvant de profits mirifiques. Le rêve tient rarement ses promesses et peu d'armateurs dégagent des profits substantiels. Elle ne permet pas en tout cas l'accumulation de capitaux importants sur les rives de l'Elorn.

b) *Les achats de prises et de cargaisons.*

En revanche, la course présente deux avantages appréciables. Elle contribue au ravitaillement en matériaux et matières premières que la navigation ne peut plus procurer et permet l'acquisition de navires, « *à des prix particulièrement avantageux* »³²⁵. Barthélemy

³¹⁸ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Introduction... », *op. cit.*, p. CXV.

³¹⁹ ADF, 50 J 2, 19 nivôse an VIII (9 janvier 1800), lettre d'Etienne Radiguet à Brulard et Jean-Baptiste Mazurié à Morlaix.

³²⁰ Napoléon GALLOIS, « Les Corsaires français... », *op. cit.*, p. 105.

³²¹ Jean-Pierre HIRRIEN, Corsaires. !..., *op. cit.*, p. 179 et 344, mais l'auteur ne cite pas ses sources.

³²² Alexandre MOREAU de JONNES, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, première édition en 1858, T I, p. 234. Source : gallica.bfn.fr.

³²³ ADF, 50 J 1, f° 357, lettre à René Bazin, 15 frimaire an VI (5 décembre 1797).

³²⁴ *Ibid.*, 28 nivôse an VI (17 janvier 1798).

³²⁵ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 262.

Kerroz, premier armateur landerneen du second XVIII^e siècle, et ancien corsaire, constitue, on l'a vu, une part importante de sa flottille par l'acquisition de prises anglaises.

Brest ne peut accueillir toutes les prises. En janvier 1757, au début de la guerre de Sept ans, il est donc décidé « *de conduire les prises [...] à Landerneau même* »³²⁶. Il en va de même lors de la guerre d'Indépendance américaine. Un document de juin 1781, fait état « *des prises et des navires venus en relâche à Brest ont été conduits pour être vendus aux ports de Landerneau, Roscoff et du Corréjou : en tout 54 bâtiments, adjugés pour 350 998 livres* ». Landerneau, sous juridiction seigneuriale, n'est pas comme Brest soumis au droit de lods et ventes. C'est donc « *une perte réelle pour les finances du Roi de 39 487 livres* »³²⁷, mais aussi pour le comte du Rozel, demeurant au manoir de la Petite-Palud à Landerneau qui en en percevait 10% à titre de droit domaniaux³²⁸. En 1783, 12 bâtiments invendus sont dans le port³²⁹.

Sous la Révolution, la course change de nature. Elle est désormais directement organisée par l'État et devient une source de ravitaillement : « *outré l'aspect militaire, elle revêt un caractère économique en procurant des marchandises* »³³⁰, dont l'arsenal et la flotte sont privés à cause du blocus. Le 7 pluviôse an IX, le Conseil d'administration de la Marine à Brest fait ainsi état des besoins en étain, dont le prix proposé par un négociant lui paraît excessif. Mais il observe « *que la France ne possédant point de mines de ce métal est forcée de le tirer de l'étranger, et qu'il n'en est depuis longtemps introduit dans ses ports, que par les prises que les corsaires y conduisent* »³³¹. Les prises sont à nouveau conduites à Landerneau. Ainsi, en ventôse de l'an II, trois prises sont amarrées quai Saint-Thomas³³².

La Marine ayant droit de réquisition sur les marchandises, de gros marchés de fournitures échappent au négoce. Ainsi, le *Friend Ship*, 130 tx, est pris le 4 fructidor an II (21 août 1794), avec 42 555 livres-pesant de fer, 2 400 aunes de toiles à drap, 13 819 livres de cordages neufs, 6 ancres, 2 518 planches du nord et des chandelles. Le contrôleur de la marine fait savoir, lors de l'adjudication, que « *ce chargement est propre au service du port et qu'il a*

³²⁶ SHD, Brest, 1 E 531, f°216.

³²⁷ Selon Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », *op. cit.*, p. 188. Selon lui, plus de 200 prises sont reçues à Brest entre le 9 juillet 1778 et le 14 février 1783, n. 74.

³²⁸ *Idem.*, n. 75.

³²⁹ Claude NIERES, *Les villes de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 384.

³³⁰ Hélène RIOU, *La guerre de course à Brest sous la Convention (1793-1794-1795)*, Mémoire de DES d'Histoire dactyl., Université de Rennes, 1963, p. 2.

³³¹ SHD, Brest, 3 A 12, f° 29, Conseil d'administration de la Marine, 7 pluviôse an IX (27 janvier 1801).

³³² *Ibid.*, 2 Q 96, f° 34, 16 ventôse an II (6 mars 1794).

même un pressant besoin de ces munitions ». Il ordonne donc « *de procéder à son déchargement et d'en remettre la cargaison à qui de droit* »³³³. La Marine s'approprie des marchandises pour 42 276 livres, le navire lui-même étant vendu 50 000 l. De même, les « *chemises, cuirs et autres marchandises* », provenant de l'*Aigle*, 80 tx, pris le 6 fructidor an II, sont transférées au « *garde-magasin de la commission d'approvisionnement de la République* ». En conséquence, l'adjudication ouverte au public ne concerne plus que 10% de la cargaison³³⁴. Les provisions de bouche intéressent aussi la Marine. Les 160 quarts de bœuf salé de la *Diligente* de Jersey sont, le 11 fructidor, « *mis à la disposition des vivres de la marine, qui compteront de sa valeur à qui est de droit* », soit 36 087 l. Le navire lui-même est adjugé 87 000 livres³³⁵. Lorsque les cargaisons de prises excèdent les besoins militaires, le négoce peut en bénéficier. En l'an II, 3 à 4 000 peaux de bœuf en vert, sont mises en vente à Brest par la Marine. Seules 2 900 peaux trouvent preneurs, les acheteurs « *déclarant qu'ils n'avaient plus aucun besoin d'acquisition* », d'autant que certaines peaux étaient avariées³³⁶.

Si les Landernéens sont assez peu retenus dans cette période dans les adjudications brestoises, ils sont en revanche présents dans les autres ports. Les plus assidus dans ces enchères sont Guiastrennec, Tallec, Taylor, Terrien, Poisson³³⁷, mais aussi Guillou, très actif à l'époque révolutionnaire. On les rencontre bien sûr dans les ventes à Landerneau, parfois de façon marginale, par exemple, pour l'adjudication, en floréal an II, du brick anglais le *Benjamin*, chargé de 30 pièces de couperose³³⁸. Le négociant Taylor s'adjuge les 5^e et 6^e lots, pour 31 livres, sur les 4 417 livres de la vente. On ignore la composition des lots³³⁹. En floréal an V, le sucre et le café d'une prise conduite à Roscoff intéressent Etienne Radiguet³⁴⁰. Les fournisseurs aux armées s'approvisionnent aussi par cette source. En l'an II, 244 barriques d'écorces de tannerie, prises sur la *Mary*, et valant 1770 livres, sont expédiées par bateau de Brest à l'agent national du district de Landerneau³⁴¹. C'est une faible part des besoins des négociants landernéens que Bazin établit en germinal an II et qu'il estime à 3 870 barriques³⁴².

³³³ Ibid., 2 Q 96, n°37, 18 fructidor an II (4 septembre 1794).

³³⁴ Ibid., 2 Q 109, n° 36, 6 fructidor an II (22 août 1794)

³³⁵ Ibid., 2 Q 96, n°36, 11 fructidor an II (28 août 1794).

³³⁶ Ibid., 3 A 9, Conseil de Marine, 2 germinal an II (22 mars 1794).

³³⁷ Hélène RIOU, *La guerre de course à Brest sous la Convention...*, op. cit., p. 131.

³³⁸ La couperose est un sulfate, de fer, de cuivre ou de zinc. Dictionnaire Littré.

³³⁹ SHD, Brest, 2 Q 96, n° 34, 26 et 27 floréal an II (15-16 mai 1794).

³⁴⁰ ADF, 50 J 1, 9 floréal an V (28 avril 1797).

³⁴¹ Ibid., 24 L 49, 29 prairial an II (17 juin 1794).

³⁴² Ibid., 24 L 49, f° 55, 56 et 84, 8 germinal an II (28 mars 1794).

En raison des privations, les communes obtiennent le droit de préempter les cargaisons, pour ravitailler la population. Ainsi, le 4 fructidor an III (21 août 1795), lors de l'adjudication de la cargaison de sucre et de vin de madère, de la *British Queen* de Londres, prise le 9 floréal an II (28 avril 1794), la ville de Landerneau achète 7 016 livres-pesant de sucre, pour 5 262 livres. La marchandise est livrée « *aux citoyens Le Guen et Crépy* »³⁴³. Les adjudications permettent aussi l'achat de navires, « *à des prix particulièrement avantageux* »³⁴⁴, souvent la moitié de leur valeur, voire moins. Le 21 ventôse an IX (12 mars 1801), le corsaire *La Dorade* de Cherbourg prend le brigantin anglais *Le Dispatch*, 110 tonneaux, allant de Londres à Limerick (Irlande). Le navire est vendu pour 4 900F à un brestois. Son chargement, composé de marchandises très diverses : thé, sucre, rhum, bière, macis (muscade), chapeaux, graines, couleurs et vernis, huile de lin, goudron, brai, passementeries, fer en barres, teintures, alun... est mis aux enchères, au Correjou en Plouguerneau, début prairial³⁴⁵. A nouveau, les négociants landernéens participent à la vente. Ils acquièrent de la bière (Taylor), du goudron (Rousseau), du sucre (Guillou). Radiguet se contente de deux tonneaux de craie en pierre pour 27,50F. La part des Landernéens, 12 679,56F, soit 10,6%, sur une vente de 119 890F, reste assez limitée.

La faible participation de l'armement landernéen à la « *loterie corsaire* »³⁴⁶ prouve la sagesse ou la prudence. Un seul cas de succès financier est connu, celui du *Furet* en 1757. La prise du navire, de valeur limitée, lors de sa deuxième campagne, est largement compensée par les gains de la première. Ce ne sont pas les profits de la course qui permettent aux Landernéens d'engager leurs investissements, sauf peut-être pour Barthélemy Kerroz à ses débuts.

En définitive, aucune de ces tentatives de diversification n'a été poussée assez loin pour procurer au négoce landernéen les sources de profit qu'il pouvait espérer.

4) Le commerce d'outre-mer

La possibilité de commercer avec les îles françaises d'Amérique est sans doute la grande affaire qui préoccupe le négoce landernéen dans toute la seconde moitié du XVIII^e siècle. Par

³⁴³ SHD, 2 Q 94, n°14.

³⁴⁴ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 262.

³⁴⁵ Jean FOUCHER, « La vente d'une prise anglaise à Plouguerneau en 1801 », *Cahiers de l'Iroise*, n°1, Janvier-mars 1984, p. 162.

³⁴⁶ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 71.

leurs envois de toiles et de cuirs à Bordeaux, Bayonne et Bilbao, voire à Nantes, les négociants landernéens participent indirectement au commerce d'outre-mer. Il n'est donc pas étonnant qu'ils souhaitent s'y engager directement. Tout semble plaider pour leur impossibilité de commercer vers les colonies d'Amérique, dont le privilège leur est constamment refusé. Peut-être peut-on même évoquer l'échec d'une illusion. Pourtant, il apparaît qu'en dépit de l'interdiction, ils assurent tout au long du XVIII^e siècle une réelle présence dans ce trafic. Cela peut s'expliquer par l'explosion du commerce français vers les Antilles, qui passe de 2,1 millions de livres en 1716 à 43 millions en 1754, et qui concerne des produits de qualité, dont les vins et les textiles, sachant qu'une partie de ces marchandises, dont les meilleurs textiles, transite vers l'Amérique espagnole³⁴⁷. Cela justifie l'intérêt du négoce landernéen.

a) *La vaine recherche du privilège.*

L'édit d'avril 1717 autorise 14 ports français à faire « *le commerce des Iles et colonies d'Amérique* », dont quatre ports bretons : Saint-Malo, Morlaix, Brest et Nantes. Vannes en 1730, puis Lorient en 1769, obtiennent l'autorisation³⁴⁸. Supportant difficilement l'obligation de transiter par d'autres ports bretons, les armateurs landernéens sollicitent à leur tour en 1757 le privilège de commercer avec les Antilles et déposent une demande en ce sens. Mais la démarche rencontre l'opposition résolue de la Ferme Générale. Elle met en avant les « *dépenses considérables* » entraînées par la création d'un bureau à Landerneau. Elle craint surtout « *les dangers de fraude sur les vins et eaux de vie du Bordelais* », qui se multiplieraient si « *au lieu d'être expédiées aux Antilles [ils] étaient consommés dans la province* »³⁴⁹. Or, une partie des boissons alcoolisées consommées en Bretagne échappe déjà aux droits et « *plus il y aura dans cette province de ports admis au commerce des isles, plus cet abus s'étendra* »³⁵⁰.

L'intendant de Bretagne, sollicité par le ministre Trudaine, le 22 août 1757, demande une enquête à son subdélégué à Landerneau, Kervéguen Le Coat. Celui-ci prend, dans ses observations, le parti des négociants, rejetant les soupçons de fraude, car « *c'est faire injure à*

³⁴⁷ Paul BUTEL, *L'économie française...*, *op. cit.*, p. 116 et 120.

³⁴⁸ Hervé du HALGOUET, « Le commerce de Vannes avec les Iles d'Amérique »..., *op.cit.*, pp. 3 et 9.

³⁴⁹ Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle »..., *op. cit.*, p. 215.

³⁵⁰ ADIV, C 1584, observations des fermiers sur la permission d'armer pour les îles demandée par les négociants de Landerneau, 20 juin 1757.

leur probité reconnüe », et mettant en avant, avec beaucoup de conviction, les avantages que présente Landerneau. Il reprend en fait l'argumentation fournie par les négociants eux-mêmes, pour démontrer point par point les objections de la Ferme. Le receveur des droits portuaires est prêt à assurer la recette des devoirs ; « *la rivière de Landerneau est hérissée d'employés qui [...] ne manquent point de visiter tous les bateaux et les navires qui passent* », il est donc inutile que la Ferme crée un bureau. Le port est mieux abrité et protégé que la plupart des autres ports bretons et il ne peut être mieux approprié : « *les toiles, les chevaux, les bestiaux les cuirs de toute espèce, les salaisons de bœufs, de porcs, les suifs, les beurres, en un mot tout ce qui peut être l'objet du commerce des isles est le fond du commerce de Landerneau* ». Une réponse favorable à la requête s'impose d'autant plus « *que ce commerce gêne beaucoup le service de la marine surtout en temps de guerre. J'ai entendu plusieurs fois [...] les officiers du port de Brest se plaindre de l'embaras qu'y causaient les navires marchands [...] jusqu'à désirer que le siège de l'Amirauté eût été transféré à Landerneau* »³⁵¹. L'enthousiasme du subdélégué n'est sans doute pas totalement désintéressé. Il recherche depuis plusieurs années une amélioration de sa situation financière et en profite pour solliciter auprès de l'intendant au commerce Gournay, « *la présidence des traites*³⁵², *qui suit naturellement l'établissement demandé* »³⁵³. Mais la Ferme Générale reste inflexible et l'autorisation n'est pas accordée.

L'édit du 1^{er} mars 1771, retire à Landerneau le droit d'entrepôt et d'expédition des papiers et des cuirs³⁵⁴, dont le monopole est attribué à Morlaix le 1^{er} juin 1772³⁵⁵. En raison de l'étiage des rivières, les moulins à papier ne peuvent tourner toute l'année. Il faut donc entreposer pour disposer de stocks à l'exportation. En 1774, le maire Jacques Cosson adresse une requête au Maréchal de Castries, ministre de la Marine. Elle est soutenue par le négociant nantais Espivent de la Villeboisnet, qui propose « *d'établir à Landerneau un port marchand où les armateurs pourroient se rassembler en grand nombre, si le roy vouloit transférer de Brest à Landerneau le privilège d'armer directement pour les colonies* »³⁵⁶. En janvier 1776, trente cinq Landernéens « *tous négociants* » en toiles, cuirs et papiers adressent au roi une requête en joignant les deux objets : « *la permission de faire directement du port de Landerneau le commerce des isles et colonies françaises de l'Amérique et d'y charger du*

³⁵¹ Ibid., mémoire du subdélégué Kervéguen Le Coat : « *Observations sur la permission d'armer pour les colonies françaises demandée par les négociants de Landerneau* », 12 septembre 1757.

³⁵² Droits de douane.

³⁵³ ADIV, C 1584, lettre du subdélégué Kervéguen Le Coat à l'intendant, 12 septembre 1757.

³⁵⁴ Ibid., C 628, note décembre 1778, rédigée à Rennes, sans nom de signataire.

³⁵⁵ Henry du HALGOUET, « Coup d'œil sur l'industrie rurale du papier... », *op. cit.*, p. 44.

³⁵⁶ AN Marine, D2 51, cité par Joseph DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », *op. cit.*, p. 182.

papier des manufactures des environs de Landerneau pour l'Espagne et le Portugal »³⁵⁷. La privation du droit d'entrepôt à Landerneau les contraint à livrer leur papier à Morlaix ou à Saint-Malo. C'est pénalisant et coûteux pour le négoce de la ville, affirment-ils, car parfois :

« un navire ne trouve point dans le moment tout son chargement prêt, si on avoit la liberté de charger du papier à Landerneau, cinquante ou soixante ballots de papier complèterroient la cargaison et par ce moyen les négociants rempliroient les vœux de leur correspondant sans retardement et sans frais ».

Le maire Michel Daumesnil, dans une requête aux États en novembre 1776, met également en avant les avantages portuaires de sa ville, qui *« seront toujours inutiles aux Négociants et Habitants de Landerneau tandis qu'ils ne pourront faire directement de leur Port le Commerce avec les Isles Françoises de l'Amérique, et y charger »*³⁵⁸. En décembre 1778, l'inspecteur des manufactures apporte un soutien à la sollicitation landernéenne :

*« Je ne voyois pas pour quelles raisons l'édit du 1^{er} mars 1771 avoit omis de comprendre le port de Landerneau dans le nombre de ceux par où l'exportation des papiers et des cuirs est permise à l'étranger [...]. La situation de cette ville, au centre de la fabrique des toiles créées, de papeteries et tanneries de la Basse-Bretagne dans un canton fertile en toutes sortes de denrées et abondant en bestiaux de toute espèce indique l'utilité de son port pour l'exportation à moins de frais que dans plusieurs d'autres de la province. [...] J'estime donc qu'il est de la justice de M. l'Intendant d'employer son crédit au Conseil pour faire obtenir à la communauté de Landerneau les fins de son mémoire »*³⁵⁹.

Lors de la tenue des États de 1779-1780, Landerneau présente un nouveau mémoire pour réfuter les arguments de la Ferme générale³⁶⁰. Malgré un rapport favorable de l'administration centrale adressé à Necker, en février 1779, la situation reste bloquée, la Ferme Générale réitérant son opposition, avec les mêmes arguments que vingt ans plus tôt. Dans leur nouvelle réponse, les Landernéens mettent en avant *« l'incommodité et l'impossibilité de faire des armements à Brest pour les isles françaises de l'Amérique »* en raison de son encombrement. Ils rejettent par la même occasion la proposition de la Ferme de faire leurs expéditions depuis Lorient, et font valoir les risques du passage des marchandises par mer en l'absence de convoi et le coût prohibitif du transport par route³⁶¹.

³⁵⁷ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f°36. Voir ANNEXE XII. Le chiffre de 35 « négociants » peut étonner. En fait, il intègre aussi environ un tiers de marchands et de « fabricans ». On comprend qu'afin de peser davantage, le négoce ait recherché des renforts.

³⁵⁸ ADIV, C 631.

³⁵⁹ Ibid., C 628, f° 411, décembre 1778, document non signé.

³⁶⁰ Ibid., C 2731, f° 209.

³⁶¹ Ibid., C 2731, Recueil des mémoires, 1779-1780, p. 209 à 214.

La réaction tardive des négociants landernéens à l'édit de 1771 surprend, malgré leur situation préoccupante : « *Le défaut de cette liberté détruit le commerce et les manufactures et achèvera de ruiner le pays* »³⁶². L'interdiction est certainement une gêne, mais en réalité, ils n'ont jamais cessé d'expédier du papier. De 1772 à février 1778, environ 40 navires quittent le port pour Bilbao. Sur 33 cargaisons connues, 31 emportent du cuir et 17 du papier³⁶³. En 1776, on trouve moins de papier dans les envois à Bilbao. Un rappel au règlement a-t-il été adressé? Cela pourrait expliquer la requête, cinq ans après l'édit. Mais, dès 1777, l'interdiction est à nouveau contournée. La plupart des cargaisons comprennent du cuir et du papier. La période semble donc très favorable au commerce des cuirs et papiers vers Bilbao, avec près de huit arrivées par an dans le Nervion. Dans son mémoire de 1786, pour solliciter des crédits pour l'aménagement du port et le percement du chenal, le maire Chalupt d'Asserat confirme la présence de « *papier commun* », dans les exportations du port de Landerneau³⁶⁴.

b) *L'échec d'une illusion ?*

Le négoce landernéen est-il au XVIII^e siècle en capacité d'investir dans l'armement de plus gros navires, pour des durées de navigation bien plus longues et plus risquées, rallongeant d'autant le retour sur investissement et faisant donc appel à des capitaux bien plus conséquents ? Une note établie à Rennes en mai 1776 considère pourtant que l'autorisation demandée « *pourra procurer à Landerneau des armements plus prompts que dans d'autres ports auxquels on l'a accordée depuis peu, parce que dans le nombre des négocians de Landerneau, il s'en trouve plusieurs riches et en état d'entreprendre ces armements* »³⁶⁵.

D'autres ports bretons autorisés sont peu dynamiques dans le trafic colonial. Ainsi, Vannes reçoit, en 1730, l'autorisation royale tant espérée à Landerneau, pour commercer avec les colonies d'Amérique. Mais, « *l'armement au long cours d'Amérique ne présenta jamais une grande activité* », ne dépassant jamais un navire par an et souvent aucun³⁶⁶. Seul « *un groupe restreint d'armateurs [...] se laissa séduire par la vogue des expéditions coloniales et suivirent cette impulsion durant une période relativement courte. Ils ne purent la soutenir*

³⁶² AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f°36. Voir ANNEXE XII.

³⁶³ SHD, Brest, 2P7- 147, f° 127, 194 ; 2P7-148, f° 13, 23, 33, 54, 128, 145, 220; 2P7-149, f° 191, 214, et AFB, Consulado, 0202/002 à 0203/003.

³⁶⁴ ADIV, C 632, Mémoire du maire Chalupt à « *Nosseigneurs des États de Bretagne* », 4 décembre 1786.

³⁶⁵ ADIV, C 628, document non signé, 24 mai 1776.

³⁶⁶ Hervé du HALGOUET, « Le commerce de Vannes avec les Iles d'Amérique »..., *op. cit.*, p. 8.

faute de ressources locales, de chantiers suffisants et d'intéressés »³⁶⁷. Seuls 13 armements pour la traite y sont organisés entre 1731 et 1762, puis « *les activités déclinent* »³⁶⁸ et l'aventure coloniale est abandonnée après la guerre de Sept ans³⁶⁹. Morlaix, autorisé par les lettres patentes de 1717, ne pratique pas davantage ce trafic. On ne trouve « *la trace de son armement sur aucune des lignes maritimes de l'Atlantique* »³⁷⁰. Pourquoi ? Le manque de capitaux suffisants, pour investir dans les navires et les plantations aux Antilles et pour supporter les très longs délais de paiement, qui causent des soucis à beaucoup de grandes maisons bordelaises ou nantaises³⁷¹, est une raison majeure. Mais l'existence de réseaux solidement établis, dominés par les riches bourgeoisies des grands ports, à la tête des trafics et peu disposées à laisser une place à des concurrents, constitue le principal obstacle. En outre, les négociants des ports secondaires ne rayonnent pas sur un marché assez large, et ne peuvent mettre en place les unités de transformation des produits coloniaux, nécessaires à leur commercialisation. D'ailleurs, l'ouverture, en 1784, du privilège, « *à tous les ports du royaume susceptibles de recevoir à moyenne marée des bâtiments de 150 tx* »³⁷², n'a aucun effet sur les rives de l'Elorn. De même à Morlaix, après le traité de Paris de 1763, le négoce local « *s'efforça se s'assurer une clientèle aux Antilles. Mais les premières expériences ne donnèrent pas de résultats satisfaisants pour pouvoir être renouvelés* »³⁷³.

Les négociants de ces ports moyens éprouvent-ils d'ailleurs réellement le besoin de se livrer au prestigieux commerce au loin, sinon par mimétisme, celui de s'élever dans la hiérarchie professionnelle ? Car leurs trafics sont financièrement profitables et beaucoup moins risqués. Toutes ces raisons conduisent les armateurs, comme c'est le cas dans les ports de la baie de Bourgneuf, « *à préférer les armements au cabotage, plus sûrs et finalement plus rémunérateurs en cette seconde moitié de siècle* »³⁷⁴. En effet, un sloup de 50 tx, qui va 5 ou 6 fois par an, et parfois davantage, à Bilbao ou Bordeaux, transporte les mêmes quantités qu'une frégate de 250 ou 300 tx, dont le voyage vers l'Amérique dure un an ou davantage avec un équipage sensiblement plus réduit et des coûts de fret inférieurs, tout en assurant à ses

³⁶⁷ *Idem.*, p. 11.

³⁶⁸ Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, p. 38.

³⁶⁹ Julien DANIELO, *Les ports d'Auray et de Vannes aux XVII^e et XVIII^e siècles : ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Rennes2 Haute-Bretagne, 2008, p. 165.

³⁷⁰ *Ibid.*, p. 11.

³⁷¹ Paul BUTEL, *Les négociants bordelais...*, *op. cit.* Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*

³⁷² Hervé du HALGOUET, « Le commerce de Vannes avec les Iles d'Amérique »..., *op. cit.*, p. 9.

³⁷³ Joachim DARSEL, *Histoire de Morlaix des origines à la Révolution*, Rennes, Imprimeries réunies, 1942, p.18.

³⁷⁴ Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 177.

armateurs et aux négociants une récupération plus rapide de leurs fonds, d'autant plus qu'une partie importante des marchandises sont expédiées en commission. C'est sans doute la raison pour laquelle ils ne s'engagent pas dans le commerce d'Asie, ouvert à partir de 1769.

c) *Une présence certaine dans le trafic colonial.*

1°) Des participations indirectes au trafic

Le commerce d'outre-mer tente cependant les négociants landernéens, parce qu'il est le plus profitable, mais aussi à cause de l'attrait des marchandises coloniales sur des acheteurs parfois stimulés par le goût de l'interdit. Ainsi, en 1738, le contrôleur des finances Orry se désole de la recrudescence du commerce des indiennes : « à Landerneau, l'usage qui avoit cessé a recommencé depuis trois mois »³⁷⁵. Malgré l'interdiction, les négociants entretiennent des relations avec les Antilles, en importations comme en exportations. Dans son mémoire de 1733, l'intendant des Gallois de la Tour affirme la réalité à Landerneau du trafic de toiles vers l'outre-mer : « les négociants français en tirent aussi pour les îles de l'Amérique »³⁷⁶. Mais les sources n'évoquent pas de départs directs vers les Antilles. Les Malouins constituent un des vecteurs de ce négoce, d'autant plus facilité que beaucoup de frégates malouines font escale à Brest avant de partir pour les mers du sud et que certaines y relâchent aussi au retour.

2°) Des relations limitées avec la Compagnie des Indes à Lorient.

Il paraît étonnant que, dans sa recherche de nouveaux débouchés, le négoce landernéen ait peu ravitaillé la compagnie des Indes à Lorient, au moins en toiles et cuirs du Léon. En effet Jean-Baptiste Mazurié et son fils à sa suite après 1763 — son père se retirant à 80 ans sont les seuls Landernéens fournisseurs permanents de la Compagnie, vraisemblablement en raison des relations nouées avec elle avant même son arrivée à Landerneau³⁷⁷. En juillet 1755, il déclare travailler pour la Compagnie depuis 38 ans, soit depuis 1717³⁷⁸. La maison Mazurié fournit, dans le cadre de contrats d'approvisionnement conclus pour trois ou cinq ans, des quantités importantes de produits toiliers : « *Les chemises, les culottes et les vareuses sont*

³⁷⁵ Gérard LE BOUEDEC, « Au cœur de la première mondialisation », *Ar Men*, n° 201, juillet-août 2014, p.17.

³⁷⁶ Alain J. LEMAITRE, *La misère dans l'abondance...*, op. cit., p. 278.

³⁷⁷ AML°, Dossier Mazurié.

³⁷⁸ Gérard LE BOUEDEC, *Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770), l'horizon géographique lorientais*, thèse de doctorat dactyl., Paris IV, 1981, p. 92.

livrées avant tout par Mazurié de Landerneau, qui fournit également les linceuls »³⁷⁹. Ces livraisons, qui portent sur des quantités importantes, se font exclusivement par voie de terre. Mazurié semble disposer d'un monopole de fourniture de produits toiliers sur la longue durée et notamment les toiles à torchons, les draps d'hôpital, les toiles forte à sacs, les toiles de sépulture³⁸⁰. Lorsqu'il cesse ses activités en 1763, à l'âge de 80 ans, il affirme en être fournisseur depuis 1717 et demande à ce que son fils puisse lui succéder³⁸¹.

Des navires landernéens transportent cependant des marchandises coloniales, entre Lorient et Nantes, dans les années 1730. En juin 1733, la *Marie-Jeanne*, 23 tx, arrive à Nantes, venant de Port-Louis, avec du bois d'ébène et du sucre³⁸². Le mois suivant, elle vient de Lorient, avec « des balles de diverses marchandises »³⁸³. Le même jour, François Perrot, à la barre d'un navire non identifié de 22 tx, est également en provenance de Lorient avec « 78 balles de différentes marchandises des Indes »³⁸⁴. En octobre 1735, la *Marie-Jeanne* est à nouveau à Nantes venant de Lorient avec des marchandises coloniales : poivre, café, thé³⁸⁵. Ces occurrences semblent cependant se raréfier dans la seconde partie du XVIII^e siècle. En revanche, les escales à Lorient et Port-Louis de navires landernéens en provenance de Bordeaux ou de Bayonne sont habituelles. Et il ne s'agit pas toujours de relâches. Les Landernéens participent donc au ravitaillement en vin, en sel et en fer de la Compagnie, pour son compte. Ainsi, en juillet 1741, la *Marie-Anne*, 30 tx, de l'armement Duclos, y arrive venant de Bayonne avec « 20 milliers de fer, 10 tx ½ de vin, 160 traques d'avirons »³⁸⁶. On le retrouve en 1748, en provenance de Bordeaux avec une cargaison de vin et d'eau de vie³⁸⁷.

3°) La réception de marchandises des îles

Même si le port de Landerneau n'est pas autorisé à expédier des navires vers les Antilles, cela ne l'empêche pas d'en accueillir de cette provenance. En 1762, le brigantin le *Chevalier de Rohan* est victime d'un naufrage « à Canfrou, en rivière de Landerneau, [...] venant de

³⁷⁹ *Idem, Activités maritimes et sociétés littorales...*, op. cit., p. 130.

³⁸⁰ *Idem, Les approvisionnements de la Compagnie des Indes...*, op. cit., p. 94.

³⁸¹ *Idem.*, p. 92.

³⁸² ADLA, B 4611, vue 9, 13 juin 1733.

³⁸³ *Ibid.*, vue 32, 28 août 1733.

³⁸⁴ *Ibid.*, vue 31.

³⁸⁵ *Ibid.*, B 4612, vue 14, 29 octobre 1735.

³⁸⁶ SHD Brest, 2P7-140, f°1.

³⁸⁷ *Ibid.*, 2P7-142, f°165.

Saint-Domingue avec une cargaison de cafés, sucre et indigo »³⁸⁸. Landerneau reçoit donc directement des produits coloniaux des îles. La période de la guerre d'Indépendance américaine est propice au développement de ce trafic, comme l'assurent les négociants landernéens eux-mêmes : « *il y a eu dans le port de cette ville pendant plus de 18 mois vingt-deux navires qui venoient en grande partie des isles de l'Amérique* »³⁸⁹.

En fin novembre-début décembre 1781, plusieurs navires de 130 à 300 tonneaux quittent Brest, venant de Landerneau, où ils ont pu être armés, sans y être attachés, peut-être parce que la place manque dans la Penfeld³⁹⁰. Ils appartiennent sans doute à un convoi, car de nombreux autres bâtiments sont notés au départ de Brest. Au retour, ces navires qui transportent vivres et armements pour les troupes françaises, rapportent des produits coloniaux, qui s'exportent de Landerneau, comme la *Diane*, 300 tx, d'Ostende, qui retourne à son port d'attache en août 1781, avec un chargement de sucre et de café³⁹¹. Parmi ces produits coloniaux, ils rapportent du bois d'acajou utilisé pour réaliser les meubles de port, armoires, buffets, tables ou commodes, dont les ébénistes locaux se font une spécialité. A la fin du XVIII^e siècle, du cuir vert en provenance de Saint-Domingue est tanné à Landerneau³⁹². Des relations sont donc établies, mais aucune source ne permet d'affirmer que des navires landernéens soient engagés directement dans le commerce des îles. Sous la Convention, Etienne Radiguet trafique des produits antillais : indigo de Saint-Domingue³⁹³, sucre, café, bois de campêche, acajou et rhum³⁹⁴. Profitant de la Paix d'Amiens, il cherche à intéresser un négociant de Rouen à l'envoi de « *quelques balles de nos morlaix* » dans les colonies³⁹⁵.

4°) Des investissements directs

Des initiatives sont prises par les négociants de la place pour se livrer directement au grand commerce. La plus spectaculaire semble être celle du négociant landernéen Jean

³⁸⁸ ADF, *Inventaire sommaire de l'Amirauté du Léon...*, fonds détruit, op. cit., B 4808.

³⁸⁹ Ibid., C 2731, mémoire des négociants de Landerneau en réponse au mémoire des fermiers généraux, 1779-1780, f° 209-214.

³⁹⁰ AMB, HH 25, Amirauté de Léon, 1781-1791, f° 24r° et v°.

³⁹¹ Ibid., f° 21 r°, 24 août 1781.

³⁹² Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le commerce du cuir...*op. cit., p. 327.

³⁹³ ADF, 50 J 1, f° 357, 13 frimaire an VI (3 décembre 1797).

³⁹⁴ Ibid., f° 256, 6 pluviôse an V (25 juillet 1797).

³⁹⁵ Ibid., 50 J 4, 11 frimaire an XI (2 décembre 1802).

Duthoya, qui s'associe en février 1739 au chevalier de Kerlore³⁹⁶ — rare exemple d'un noble engagé à Landerneau dans le commerce maritime, mais il s'agit d'un marin — pour une expédition à Saint-Domingue. Le navire transporte à l'aller une cargaison plus de 12 000 livres de toiles *bretagnes* pour les îles d'Amérique³⁹⁷. Il ramène au retour une cargaison de 34 barriques de « rebret » et d'indigo valant 17 000 livres³⁹⁸. En 1740-1741, le navire navigue à nouveau de Bretagne aux Antilles, dont il revient chargé de cacao et de sucre. Il arrive Paimboeuf en juin 1741. Il y prend du sel pour Saint-Malo³⁹⁹. Ce navire est le *Louis-Erasme*, armé en 1741 par Roux de Marseille, Magon de la Lande et les frères Surcouf de Saint-Malo, dans lequel des investisseurs de plusieurs autres ports, dont Landerneau ont pris des parts⁴⁰⁰. Pour l'Amirauté, il est de Saint-Malo et jauge 300 tx. C'est une frégate de 20 canons, avec un équipage de 70 à 80 hommes⁴⁰¹, « appartenant au sieur Surcouf armateur et consorts »⁴⁰². Ces co-investisseurs ne sont pas nommés, mais ce sont évidemment les mêmes.

Le *Louis-Erasme*, dans un « *bel exemple d'interlope pratiqué par les Malouins, la C^{ie} des Indes et les négociants de Cadix eux-mêmes* »⁴⁰³, quitte Saint-Malo à la fin de l'année 1741, en compagnie de deux autres vaisseaux. Il fait escale à Cadix le 2 février 1742 « *pour y prendre un chargement de balles de drap et de toile* »⁴⁰⁴ du Languedoc. Affrété par l'espagnol Don Pedro de Arriaga, assurément pour contourner l'exclusif, il navigue ensuite vers la mer du sud, c'est-à-dire le Pérou, afin d'en rapporter des piastres. Il quitte Valparaíso au Chili. En compagnie de deux autres malouins, la *Marquise d'Antin* et la *Délivrance*, il est attaqué par des frégates corsaires anglaises à 96 lieues au nord-ouest de l'île de Florès⁴⁰⁵, aux Açores. Le

³⁹⁶ Kerlore^c, ou Kerloret, est un lieu-dit situé dans l'ancienne trêve de Beuzit-Connogan. En 1724, un chevalier de Kerloret, cousin du négociant malouin Magon de la Balue, qui, commandant la *N-D du Rosaire*, rentre d'une expédition interlope en Amérique du sud, est pressenti pour prendre le commandement d'un de ses navires négriers (Henri SEE, *Le commerce maritime...*, op. cit., p. 5 et 28). Il est lieutenant de vaisseau, promotion du 1^{er} octobre 1731, selon Pierre Lemau de La Jaisse, *Abrégé de la carte générale du militaire de France*, Paris, Gandouin, 1740, Troisième partie, p. 81. S'agit-il de la même personne ? Ferdinand-Louis de Kersulguen, chevalier de Kerloret, est décédé en 1743 (ADF, Brest, B 1822).

³⁹⁷ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 34 et ADF, 63 J 3.

³⁹⁸ *Idem.*, *De l'Aquitaine à Brest et Landerneau : des négociants socialement intégrés et fournisseurs de vins de qualité (xvii^e et xviii^e siècles)*, document photocopié, sd. Malgré mes recherches, je n'ai pu trouver la signification du terme « rebret ».

³⁹⁹ ADIV, 9 B 501.

⁴⁰⁰ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille ...*, op. cit., p. 549.

⁴⁰¹ George JUAN et Antoine de ULLOA, *Voyage historique de l'Amérique méridionale fait par ordre du roi d'Espagne*, Paris, Joubert, 1752, p. 106. Source : gallica.bnf.fr.

⁴⁰² ADIV, 9 B 501.

⁴⁰³ Guy CHAUSSINAND-NOGARET, *Les financiers du Languedoc au xviii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1970, p. 195.

⁴⁰⁴ *Idem.*

⁴⁰⁵ Erik W. DAHLGREN, *Voyages français à la destination de la mer du sud*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, p. 553

dernier navire parvient à s'enfuir, mais le *Louis-Érasme* et la *Marquise d'Antin* sont pris le 21 juillet 1745, avec leurs riches cargaisons : « *les richesses que les deux frégates avoient prises à bord, pouvoient monter à 3 millions de piastres, deux en Or et en Argent monnoyé ou en Barres, et le troisième en Cacao avec un peu de Quinquina et de Laine de Vigogne* »⁴⁰⁶.

D'autres cas moins importants sont connus. En juillet 1748, la frégate la *Sirène* de Brest, emporte à Saint-Domingue des pacotilles chargées par Legris-Duval et Legris-Duclos de Landerneau, respectivement pour 5 838 et 3 988 livres. Ils espèrent en échange du sucre et du tabac⁴⁰⁷. On a vu qu'au début des années 1750, le négociant Cosson possède un intérêt d'1/3 sur le *Saint-Jacques*, 120 tx, armé par le morlaisien Derm et qui fait la pêche à la morue et le commerce avec les Antilles⁴⁰⁸. En décembre 1757, trois négociants landernéens : Thomas, Jullien et Mme Bohay-Rivière, font charger par le grand négociant bordelais Balthasar David, en direction de Brest, sur le navire neutre de Dantzig, *Les Cinq Frères*, 28 barriques de vin, dont les connaissements portent la mention : « *Pour l'Amérique* »⁴⁰⁹.

Cet investissement dans le commerce colonial est confirmé par les principaux négociants landernéens, Duclos Legris, Duval Legris, Duthoya, Mazurié et Robert qui, en 1759, affirment posséder des intérêts « *dans les navires qui ont été brulés* », lors d'une attaque anglaise à Saint-Malo⁴¹⁰. Le duc d'Aiguillon, qui visite Landerneau en janvier 1764⁴¹¹, recense dans une note de 1766, « *12 à 15 maisons fort riches qui arment pour les colonies* »⁴¹². Les navires impliqués dans ce trafic sont-ils ceux qu'évoque le maire Cosson en 1775 et qui, trop importants pour remonter la rivière, doivent attendre à l'embouchure le service d'allèges⁴¹³ ?

Le phénomène n'est donc pas isolé et Landerneau a pu participer, plus qu'on ne pourrait l'imaginer, au trafic avec les colonies. A plusieurs reprises en effet, des négociants landernéens affirment se livrer au grand commerce. En 1748, Bonaventure Duthoya proteste de sa

⁴⁰⁶ George JUAN et Antoine de ULLOA, *Voyage historique de l'Amérique méridionale...*, op. cit., p. 107.

⁴⁰⁷ ADF, E 642 et Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale au XVIII^e siècle*, mémoire dactyl., 1955, p. 9.

⁴⁰⁸ Ibid., B 4633.

⁴⁰⁹ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 34.

⁴¹⁰ ADIV, C 1586, lettre à Monseigneur Le Bret, intendant de la province de Bretagne, 10 avril 1759.

⁴¹¹ Ibid., C 629.

⁴¹² AN, Dossier marine, G 153, C 15⁴ n°6, Observations faites pendant les tournées de Monseigneur le duc d'Aiguillon en Bretagne sur les villes, bourgs, villages de cette Province et les îles qui en dépendent (1753, 1754 et les années qui suivent).

⁴¹³ ADIV, C 840, État des revenus et des charges 1775.

qualité de négociant et non de simple marchand de vin, en argumentant sur le trafic auquel il se livre : « *Le principal commerce du suppliant a toujours été celui d'outre-mer, et c'est le seul qu'il fait depuis un an* »⁴¹⁴. Jean-Baptiste Mazurié, en conflit avec la communauté dans les années 1750-1754 et exigeant l'exonération du casernement, à titre de gentilhomme, fait valoir à la commission intermédiaire des États « *qu'il n'a jamais fait que le commerce d'outre-mer, qui n'est point considéré comme un acte de dérogeance* »⁴¹⁵. En 1759, Pierre-Guillaume Duthoya « *s'intéresse à la construction d'un brigantin à Nantes et rend compte d'une expédition pour la Guadeloupe* »⁴¹⁶. On affirme, dans la requête de 1776, que « *les négociants qui font venir du vin à Landerneau pour l'Amérique sont obligés de l'entreposer à Brest. [...] Cette contrainte leur occasionne des dépenses, des risques et des retards toujours préjudiciables à leurs intérêts* »⁴¹⁷. En juillet 1777, l'ingénieur Besnard appuie la demande de retrait de la communauté de ville, déposée par son ami Duclos-Legrès, par l'argumentation suivante : « *il est négociant et fait le commerce d'outre-mer en grand, en balle et sous corde, ainsi il ne déroge point à ses privilèges* »⁴¹⁸. Il s'agit donc d'expédition de toiles et peut-être de cuirs. Mais il est impossible de savoir si elles se font directement de Landerneau, en bravant l'interdiction, ou par l'intermédiaire d'autres ports.

Des négociants comme Marie-Josèphe Bohay-Rivière, fournissent des pacotilles. Elle s'adresse en 1759 à son fournisseur bordelais :

*« on me demende dans le moment un assortiment pour pacotille je vous trouveréz a pouvoir le faire incessamment vous pouvez menvoyer scavoir : deux caisses de 15 a 20 bouteille chaque vin de frontignan ce quil y a de mieux, une caisse de 15 a 20 bouteille vin de Cannarie, une caisse de la meme quantité vin de Saint Laurent, une caisse idem de vin de chipres, une caisse idem de Calabre, 25 a 30 caisses de savons marseille par aquit a caaption, Cinq thonneaux de vin rouge de Graves que vous mavez notte 75 w le thonneau aussy par aquit a caaption, 2 balles amandes moilliere en coques, 2 caisses prune dantes. On me demende le tout sans beaucoup de retardement »*⁴¹⁹.

Associé au négociant Taylor, à parts égales, Barthélemy Kerroz, décédé en 1805, a placé de la pacotille auprès de particuliers cherchant fortune aux îles, ce qui montre que le négoce landerneéen est bien présent dans ce trafic. On trouve aussi dans sa succession 48 livres

⁴¹⁴ Ibid., C 2143.

⁴¹⁵ Ibid., C 3811, Commission intermédiaire, 21 août 1753.

⁴¹⁶ Hiroyasu KIMIZUKA, *Bordeaux et la Bretagne...*, op. cit., p 226 et ADG 7 B 1251, 26 octobre 1759.

⁴¹⁷ AML°, HH cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791).

⁴¹⁸ ADIV, C 628, lettre du 8 juillet 1777.

⁴¹⁹ ADG, 7 B 1251, lettre à Balthazard David et C^{ie}, négociants à Bordeaux, 19 février 1759.

d'impayés de Lavau, qui est « *parti aux isles* » et 600 livres de Joseph Guézennec, mais « *depuis le départ de ce particulier pour les isles, il n'a pas été entendu parler de lui* »⁴²⁰.

Lorsqu'en 1800, Paul Poisson, déçu par l'échec de l'armement du corsaire la *Vigilante*, quitte Landerneau, c'est pour s'installer aux Antilles. Héritier d'un négoce familial à Morlaix, il est bien landernéen et figure au rôle des contributeurs à l'emprunt forcé de l'an IV⁴²¹. Une distillerie de rhum, sur l'île de Marie-Galante, à la Guadeloupe, porte aujourd'hui ce nom. Elle succède à une sucrerie, fondée en 1860, par la famille Poisson⁴²². Mais rien ne permet de confirmer un lien avec l'ancien négociant landernéen. Bien que son cas semble isolé et que sa tentative n'ait apparemment pas rencontré le succès escompté, car il décède à Haïti en 1802, le fait que Paul Poisson soit parvenu à s'implanter aux Antilles témoigne cependant de l'existence de relations landernéennes avec les îles et de l'appartenance à un réseau négociant, dont les relations commerciales d'Etienne Radiguet avec les Antilles démontrent aussi l'existence.

Conclusion

Mûs par la nécessité de développer leurs affaires à la recherche de profits, les négociants landernéens mettent en œuvre des stratégies très diversifiées, faisant preuve du plus grand pragmatisme. Cela tient bien sûr à la personnalité de quelques individus tels Barthélemy Kerroz ou Etienne Radiguet — et il aurait fallu y adjoindre les Duthoya ou Jean-Baptiste Mazurié, le plus riche négociant landernéen dans la première moitié du XVIII^e siècle, mais les données les concernant font trop largement défaut — qui, au-delà de l'énergie qu'ils ont su déployer, ont été capables d'entraîner à leur suite le monde du négoce local. Lorsqu'en 1766, le duc d'Aiguillon observe l'activité landernéenne, il en attribue le mérite globalement aux négociants et non à tel ou tel individu⁴²³. Pour l'inspecteur Tribet comparant Landerneau à Morlaix, en 1769, c'est aussi l'ensemble des maisons de la ville qui, travaillant « *beaucoup pour leur compte* », pratiquent un commerce actif⁴²⁴.

⁴²⁰ Ibid., 112 J 12, liquidation définitive de la succession de Barthélemy Kerroz, 1813.

⁴²¹ ADF, 13 L 129, 14 prairial an IV (2 juin 1796).

⁴²² Information recueillie sur place.

⁴²³ AN, Dossier marine G 153, C 15⁴ n° 6, « Observations faites pendant les tournées de Monseigneur le duc d'Aiguillon en Bretagne sur les villes, bourgs, villages de cette Province et les îles qui en dépendent ».

⁴²⁴ ADIV, C 1548, lettre de l'inspecteur Tribet à l'intendant, 18 juillet 1769.

Il y a peu de domaines que leur ingéniosité n'explore pas, y compris par des incursions plutôt inattendues dans le champ du grand commerce. Mais ils ne diffèrent pas ainsi de leurs homologues de beaucoup de ports marchands. Deux événements majeurs, touchent Landerneau en particulier et entraînent des conséquences stratégiques. Le premier est l'implantation définitive de la Marine Royale à Brest à la fin du XVII^e siècle, qui en ouvrant un vaste et nouveau marché, vient plus que compenser la perte du marché anglais, qui sonne le déclin morlaisien. Le second est la fermeture, au début des années 1820, du marché de l'Espagne et de ses colonies, sur lequel le négoce landernéen, et en particulier la maison Radiguet-Goury, reprend pied à la chute de l'Empire, ce qui lui permet d'accumuler les capitaux nécessaires à sa reconversion. Cette rupture des relations traditionnelles est en effet à l'origine du passage à l'industrie qui génère la prospérité de la ville au XIX^e siècle. Ces deux bouleversements d'importance capitale pour l'économie landernéenne et les conséquences qu'ils ont produites, font l'objet de prochains chapitres.

CHAPITRE 9 : LES TECHNIQUES DU NÉGOCE

Le métier de négociant est fait d'un ensemble de pratiques, qui sont autant le fruit de l'expérience que celui du mimétisme. Même si sa démarche est profondément individuelle, le négociant ne peut se passer d'une pratique sociale. Homme de relations, il agit beaucoup collectivement, à travers de multiples sociétés et associations et il cultive ses réseaux. Il met aussi en œuvre des techniques de gestion qui lui permettent d'optimiser ses profits.

I) DES PRATIQUES COLLECTIVES.

Le mode d'organisation-type du XVIII^e siècle est l'association de négociants, à côté de l'exercice solitaire de la profession. Le XIX^e siècle est celui d'une organisation plus formelle et durable, en véritables sociétés capitalistes plus intégrées et regroupant des investisseurs dont beaucoup n'ont aucune part à l'activité et se contentent d'apporter leurs capitaux.

A) LES ASSOCIATIONS D'ARMEMENT ET DE COMMERCE AU XVIII^e SIÈCLE.

L'activité d'armateur est difficilement dissociable de celle de négociant, surtout en ce qui concerne l'organisation et le mode opératoire. Pour éviter les redites inutiles, l'étude des associations d'armement et de commerce sera donc regroupée dans le présent chapitre.

1) Les principes.

Pour gérer leurs activités, les négociants utilisent une palette de formes juridiques, allant de la simple entreprise individuelle, souvent celle de leur début, jusqu'à des formules plus complexes de sociétés commerciales, difficiles à découvrir. La responsabilité personnelle du négociant reste cependant déterminante. « *La société de commerce, quelque soit sa véritable forme juridique reste finalement assez mal connue [...]. Dans ce capitalisme individuel, l'association est la règle pour nombre de pratiques marchandes : sociétés de marchandises,*

*d'assureurs et de navires*¹. Bien que l'ordonnance de 1673 sur le commerce, impose un acte écrit pour attester de la création de ces sociétés, les archives notariales en détiennent fort peu en ce qui concerne Landerneau. Il y est fait référence dans les minutes des juridictions commerciales. Les associations sont souvent familiales, entre père et fils ou entre belle-mère et gendre. En 1752, Françoise Filouze, veuve de Simon Pépin est associée à son gendre, Pierre-François Jullien, dans un négoce de vin en gros². C'est aussi le cas dans les alliances Veuve Gardehot-Taylor³ à la fin du XVIII^e siècle, ou François Coué-veuve Bouroullec au XIX^e⁴. En raison de la forte endogamie dans le négoce, la dimension familiale domine. L'activité des négociants-armateurs présente des risques, contre lesquels il faut se prémunir. « *Les sociétés de commerce en association [...] constituent ainsi le principal socle de la stratégie du risque calculé [...]. Par un morcellement des activités et des capitaux engagés, elles permettent à la fois aux négociants de pouvoir s'engager dans de multiples projets avec davantage de sécurité* »⁵. La constitution de sociétés permet la « *minimisation des risques* » et c'est aussi « *un moyen de mobilisation des capitaux* »⁶.

2) Une mise en œuvre très pragmatique

a) *Des sociétés temporaires...*

Dans le négoce et l'armement, les sociétés sont constituées pour un objet précis et prennent fin aussitôt qu'il est accompli. L'armement d'un navire en association voit la création d'une société, dont les membres sont souvent différents. Ces associations comptent parfois de nombreux partenaires, regroupés dans des sociétés de fait qui font rarement l'objet d'actes notariés. Elles sont mentionnées laconiquement sur les rôles d'équipages où le nom de l'armateur est suivi de l'annotation imprécise « *xxx et société* ». Ce n'est qu'en cas de cessions de parts, de litige ou d'avaries, que les procédures judiciaires éclairent la composition des sociétés. Ce mode de propriété, outre le partage des risques, permet de

¹ Laure PINEAU-DEFOIS « Les plus grands négociants nantais au second XVIII^e siècle dans le cadre de leurs pratiques commerciales : processus d'accumulation du capital », dans Laurent BOURQUIN et Philippe HAMON (dir.), *Fortunes urbaines. Élités et richesses dans les villes de l'ouest à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2011, p. 173.

² ADF, B 4556, séance du 5 décembre 1752.

³ *Ibid.*, 4 E 91/23, 6 germinal an IV (26 mars 1796). Jean-Marie Taylor épouse, en 1781, Marie Perrine Gardehot, dont le père est décédé en 1779. (AML^o, registres de mariages).

⁴ Originaire de Blaye, François Coué épouse en 1826, Eulalie Bouroullec, dont le père, Joseph est décédé en 1823. Associé à sa belle-mère, il reprend l'affaire familiale.

⁵ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, p. 41.

⁶ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 137.

mobiliser des capitaux extérieurs au négoce. Mais tous les associés extérieurs ne sont pas mentionnés dans les déclarations de propriété, car ils interviennent sans doute en second rang.

Quelques cas l'illustrent. En 1782, est créée la société Kerroz-Puluhen pour l'armement de l'*Utile*, une prise anglaise de 100 tonneaux, anciennement *Friendgoodwill*. Sa composition paraît simple. Selon l'acte, passé à l'Amirauté de Tréguier à Morlaix, le 11 novembre 1782, Barthélémy Kerroz en détient les trois-quarts, et le capitaine du navire, son neveu Gabriel Puluhen, « *ainsi que ses associés* »⁷, en possèdent un quart. Aucune indication n'est donnée sur ces partenaires. La vente des parts de Barthélémy Kerroz, en 1787, met fin à la société⁸. Un autre exemple est celui du sloup le *Patriote*, 55 tx, dont l'échouage en l'an III, devant Saint-Valery-en Caux⁹, permet de connaître les investisseurs¹⁰. Dans ce cas aussi, la structure du capital est établie à plusieurs niveaux. Le navire appartient à trois négociants landernéens, René Bazin, l'armateur, Barthélémy Kerroz et Louis Le Leyer, et au conquétois Jean Provost, « *propriétaires en indivis* ». Mais certains d'entre eux sont mandataires d'autres investisseurs de second rang qui ne participent pas aux décisions. René Bazin agit « *pour ses frères et autres ses consorts* », Barthélémy Kerroz intervient « *pour la veuve et enfants Nouvel* »¹¹.

b) ...et informelles

C'est particulièrement le cas pour les sociétés d'armement qui ne concernent généralement qu'un seul navire et sont parfois même limitées à une seule campagne. En l'an IX, Joseph Robert, cède pour 400F sa part d'1/8^e du *Zéphir*, acquise en 1792. L'acte opère une distinction entre l'armateur Barthélémy Kerroz, et Joseph Robert, « *propriétaire* », ou « *rentier* ». On se trouve bien dans le cas de la dissolution d'une société de fait :

« *les contractants déclarent se quitter généralement et entièrement touchant tous comptes et procomptes d'entreux relativement au dit navire [...] déclarant au surplus les dits comparants annuler réciproquement tous billets, reconnaissances ou traités qui pourraient exister et dont ils pourraient encore se trouver saisis pour cause des transport, cession, recette ou paiement relatif à la copropriété du sus dit navire* »¹².

⁷ ADF, B 4 184, f° 96.

⁸ Ibid., 4 E 91/16.

⁹ SHD, 2P7-161, f° 82. Le rôle de bord du *Patriote*, dont la campagne se déroule du 19 germinal an II (8 avril 1795), au 26 ventôse an IV (16 mars 1796), ne fait pas état de ce voyage en Manche-est. Il indique comme armateur « *Bazin aîné* », c'est-à-dire René Bazin.

¹⁰ ADF, 4 E 91/21, 12 fructidor an III (30 août 1795).

¹¹ Il pourrait s'agir de la veuve d'un négociant du Faou.

¹² ADF, 4 E 91/28, 23 messidor an IX (12 juillet 1801).

Les négociants s'associent. Le rejet d'une lettre de change de 3 632 livres, en décembre 1774, montre que Barthélemy Kerroz a créé « *différentes sociétés d'affaires, vente et livraison de marchandises* » avec le lesnevien Jean-François Chalmé¹³, qui dépose son bilan en janvier 1776¹⁴. Ils le font aussi de façon informelle, pour faire venir des cargaisons, et compléter le chargement des navires. C'est le cas en l'an IV, pour cinq d'entre eux : Kerroz, Bazin, Leyer, La Caze, la veuve Gardehot associée à son gendre Taylor, pour recevoir « *trois cents pains de résine et cent planches de huit pieds* », chargés à Bayonne, dont ils sont collectivement propriétaires et qui sont déchargés à La Rochelle par la *Marie-Hélène*¹⁵. Au début des années 1800, Barthélemy Kerroz est en association à part égale avec le même Taylor, dans un important trafic de sel, dont l'essentiel est stocké au Croisic et à Morlaix¹⁶.

Dans ces situations, on en reste le plus souvent à un capitalisme individuel, voire familial, l'association ayant pour but essentiel le partage des risques ou le rassemblement d'une quantité de marchandises suffisantes pour remplir un navire. Dans ce cas, elle est soigneusement limitée à l'armement d'un navire ou à la composition et l'envoi d'une cargaison. C'est ce qui explique l'existence de sociétés multiples, souvent éphémères.

B) DE L'ASSOCIATION AUX SOCIÉTÉS PLUS INTÉGRÉES

La révolution marque est un tournant dans le statut juridique des entreprises, avec le passage de la gestion personnelle, à une forme plus intégrée, qui voit la naissance de véritables sociétés plus pérennes, selon un modèle qui se généralise au XIX^e siècle.

1) Les sociétés d'Etienne Radiguet

Installé à Landerneau au début de la Révolution, Etienne Radiguet développe rapidement son négoce. Dans ses débuts, il agit de façon semblable à ses collègues, tout en manifestant un dynamisme incontestable. Mais dès le Consulat, il semble systématiser le recours aux sociétés aussi bien pour ses opérations d'armement maritime que pour son négoce. Le 15 thermidor an XI, on peut lire dans son brouillard : « *Reçu de Mazurié, pour c^{te}*

¹³ Ibid., 4 E 93/8, 2 décembre 1774.

¹⁴ Ibid., B 4 580.

¹⁵ Ibid., 4 E 91/23, 6 germinal an IV (26 mars 1796).

¹⁶ Ibid., 112 J 12, 26 octobre 1813.

de la société M. et R., produit de la vente de 29 Louis : 689 F 9 »¹⁷. En brumaire, le brouillard porte la mention « *March^{es} en magasin passées au c^{te} de s^{te} M. et R.* »¹⁸. Ce sont des peaux de veau et de génisse et quelques toiles à carreaux, pour 4 671,50F¹⁹. Une société de commerce a donc été créée entre ces deux négociants, sans qu'on en sache davantage. Etienne Radiguet développe des sociétés de commerce et d'armement avec ses commis Goury et Poisson. Ainsi, en floréal an XI, il remet à René Poisson les 500F représentant la part d'1/8^e que celui-ci cède à Goury sur le navire le *Martin*, dont Radiguet est aussi l'armateur²⁰. Par la suite, la plupart de leurs navires sont présentés comme appartenant à la société Radiguet-Goury.

2) La société Poisson, Heuzé, Goury, Radiguet

Le XIX^e siècle, voit le passage de sociétés individuelles ou familiales, à de véritables entreprises capitalistes. Landerneau connaît cette évolution, notamment sous l'impulsion du groupe Radiguet-Goury. Une société de commerce est fondée en 1821, entre Radiguet, Goury, Poisson et Heuzé, nouvel arrivé à Landerneau²¹. Elle va prendre une place déterminante dans la mise en œuvre de leur stratégie. L'objectif est de capter les marchés de la Marine, face à la perte des débouchés extérieurs. Les associés maintiennent cependant en activité leurs propres sociétés dans l'armement, le négoce de toiles et dans des domaines plus divers, notamment le bois, le vin ou les grains²². Ils soumissionnent séparément, même pour des vendre des toiles sortant de leurs ateliers communs.

Ainsi, en 1823 et 1824, la société Radiguet-Goury obtient des marchés pour des toiles bleues²³. En 1825, Poisson et C^{ie}²⁴, puis la société Goury²⁵, fournissent également des toiles bleues. Ce montage juridique en gigogne, outre qu'il crée l'apparence d'une concurrence, constitue une tentative d'échapper aux rigueurs de la réglementation, sans y parvenir toujours. Un incident survenu en 1838 l'illustre. En 1837, un marché de fourniture de toiles pour la Marine, obtenu par la société Poisson et C^{ie} en 1834, est résilié, sans doute pour des

¹⁷ Ibid., 15 thermidor an XI (3 août 1803).

¹⁸ Cette mention doit se lire : « *Marchandises en magasin, passées au compte de la société Mazurié et Radiguet* ».

¹⁹ ADF, 50 J 92, 9 brumaire an XI (1^{er} novembre 1803).

²⁰ Ibid., 30 floréal an XI (20 mai 1803)

²¹ Claude GESLIN, *La Bretagne des blancs et des bleus...*, op. cit., p. 358 et AML°, III F2, juin 1848, Industrie.

²² ADF, 8M49. Tableau des négociants du département du Finistère qui s'occupent du commerce des grains, 7 octobre 1817.

²³ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 25, F° 23 r°, 82 r°, 84 r°.

²⁴ Ibid., 3 A 26, 10 mars 1825, f° 18 r°.

²⁵ Ibid., 3 A 26, 31 mars 1825 f° 23 v°.

problèmes de retards – très fréquents à l'époque – car les 2/3 du cautionnement, soit 6 000F, sont saisis. Le règlement prévoit que pour soumissionner à un nouveau marché, tout fournisseur sanctionné devra verser un double cautionnement. Or en 1838, le ministre annonce « *qu'il a admis à concourir aux adjudications pour la fourniture de toiles à voiles à fils simples demi-blancs* », plusieurs fabricants, dont la société Poisson, Heuzé, Goury et Radiguet. La question se pose donc au Conseil d'administration de la Marine à Brest, de savoir s'il s'agit de la même maison et s'il faut exiger le double cautionnement. C'est ce qui est décidé en définitive, et la caution est portée à 32 000F, car « *s'il en était autrement, il serait trop facile de se mettre en dehors de l'atteinte d'une disposition pénale* »²⁶, en multipliant les raisons sociales.

3) L'intégration dans la Société Linière du Finistère.

Avec la création de la Société Linière, le changement d'échelle et de conception est patent. Pour la première fois, les patronymes laissent la place à une raison sociale. L'alliance landernéenne s'élargit en outre à des négociants-fabricants extérieurs : Le Roux de Landivisiau, Homon et Desloges de Morlaix. C'est la première société capitaliste par actions de Lanerneau, ces négociants « *symbolisent donc un capitalisme moderne, soucieux d'adaptation* »²⁷. L'un de ses apports les plus modernes dès son origine, est de comprendre la nécessité de changer les structures en place et, pour maintenir ou renforcer la position du négoce, de rechercher l'union la plus large des fabricants de toiles de la région :

« La Société Linière du Finistère est plus qu'une entité industrielle importante régionalement, puisqu'elle réunit au sein de ses actionnaires tous les notables brestois et finistériens à l'exception des Chevillotte²⁸. Les dirigeants de cette entreprise sont également le moyen d'entrer en contact avec les plus riches familles de Morlaix (Corbière, Alexandre...) »²⁹.

L'ouverture du capital à la bourgeoisie, mais aussi à la noblesse terrienne s'explique par l'ampleur des investissements envisagés, comme s'en justifie les fondateurs en août 1845 : « *les capitaux nécessaires pour monter une Filature de 6 000 broches, avec le fond de*

²⁶ Ibid., 3 A 39, 8 septembre 1838, f^o 76 v^o à 77 r^o.

²⁷ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 15.

²⁸ Famille de négociants brestois.

²⁹ Jean-Noël MARLIER, *Les approvisionnement et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg, Toulon)*, thèse de doctorat dactyl., Université de Franche-Comté, 2005, p. 535. En réalité, comme on le verra, la Société Linière est loin de rassembler un aussi large aréopage.

roulement indispensable, excèdent les moyens pécuniaires des industriels isolés ou dépassent les bornes que la prudence ne leur permet pas de franchir »³⁰.

C) LES RÉSEAUX COMMERCIAUX.

Le secret de la réussite réside dans la capacité à constituer des réseaux, à établir la meilleure confiance avec les correspondants, qui se renforce par les rapports extra-professionnels entre les partenaires. Cette vérité s'impose dans tous les pays. On évoque à Bilbao, « *los circuitos de informacion, dinero y mercancías que hacen posible el comercio entre dos plazas [...] mas basadas en una confianza que debe articularse y protegerse y no precisamente por medio de instrumentos juridicos [...], sino a través de la relacion personal* »³¹. Cette relation personnelle, garante de la pérennité et de la solidité des réseaux, s'entretient par les correspondances, les voyages, et dès le début du XIX^e siècle, l'envoi de commis-voyageurs.

1) Un tissu de relations.

Les conditions du commerce au loin supposent que les négociants et armateurs disposent de relais dans les ports avec lesquels ils sont en relations : « *tout doit être centré sur l'action du commissionnaire tendant à étendre sa clientèle* »³².

a) Les liens personnels et familiaux

Les réseaux négociants sont en premier lieu des réseaux d'affaires, dont la finalité est le développement du négoce. Mais ce sont aussi des cercles d'affinité, où la dimension personnelle, familiale ou culturelle revêt une importance considérable. Ce n'est pas par hasard si des associés dans le négoce recherchent à nouer entre eux ou par l'intermédiaire de leurs enfants, des liens matrimoniaux. Les choix matrimoniaux relèvent à plein d'une stratégie économique. Ils permettent le rassemblement de capitaux et leur maintien dans la sphère familiale. En

³⁰ AML°, 1 S 91, « Prospectus de la Société Linière du Finistère pour la filature mécanique du chanvre et du lin et le blanchiment des toiles et fils », août 1845, p. 2. Voir ANNEXE XV

³¹ Aingeru ZABALA URIARTE, « Carencias y lineas de investigacion... », *op. cit.*, p. 151 : « *les circuits d'information, d'argent et de marchandises qui rendent possible le commerce entre deux places [...] davantage fondés sur une confiance qui devait l'articuler et le protéger et pas précisément par le moyen d'instruments juridiques [...], sinon à travers la relation personnelle* ».

³² Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe...*, *op. cit.*, p. 156.

outré, quelle meilleure sécurité trouver que celle de la famille ? Cela n'est pas propre d'ailleurs au milieu négociant. Cette solidarité familiale est d'autant plus développée à Landerneau qu'il n'en existe guère d'autre possible, en l'absence de communauté juive ou protestante, ou simplement étrangère de quelque importance, et faute de loge maçonnique.

Les relations d'amitié sont recherchées et l'on en multiplie les preuves. On accueille volontiers à domicile les correspondants. Le 7 août 1758, Marie-Josèphe Bohay-Rivière propose à son fournisseur bordelais d'héberger son associé : « *Puisque monsieur Toucas vient en province il m'obligera beaucoup etant icy d'agreer une chambre chez moy* »³³. Et en septembre suivant elle peut confirmer que : « *Monsieur Toucas est en ville il me fit lhonneur de souper hier a la maison* »³⁴. En 1791, quand la mise en circulation des assignats complique les relations commerciales, Raymond Fontémoing, négociant à Libourne, promet à Barthélemy Kerroz de lui envoyer « *les 7 barriques de vin vieux que vous me demandez, dont je soignerai le choix avec toute l'attention d'un ancien et véritable amy* »³⁵. Lorsqu'en 1823, les libéraux espagnols sont inquiétés par la contre-révolution, les Radiguet-Goury proposent d'accueillir le fils du négociant bilbaïen Ortiz de Urbania, provisoirement réfugié en Grande-Bretagne³⁶.

Joseph Villart, installé à Cadix en 1785, travaille en lien avec le négociant malouin Luc Magon de la Blinais, qui était déjà en affaires avec son père à Landerneau³⁷. Il bénéficie de sa protection quasi-paternelle³⁸. Le 14 juillet 1792, Magon lui renouvelle sa satisfaction :

« *Je vois avec plaisir combien vos affaires prospèrent et les liaisons intéressantes que vous avez formé. Vous devez tous ces avantages à vos talents, à votre activité et à votre droiture. Si je n'y ai encore coopéré que faiblement, soyez du moins persuadé de mes sentiments et du désir que j'ai de vous prouver plus particulièrement mon affection et mon zèle. Vous me témoignez trop de confiance et d'attachement pour que je ne néglige l'occasion toutes fois que les circonstances me permettront de vous en donner des preuves* »³⁹.

³³ ADG, 7 B 1251, Lettre à Balthazard David et Cie, à Bordeaux, 7 août 1758.

³⁴ Ibid., 4 septembre 1758. Il s'agit d'Antoine Toucas de Coussoles, associé à Balthazard David et C^{ie}. Il « *effectue un voyage dans les villes bretonnes tous les ans* », selon Hiroyasu KIMIZUKA, *Bordeaux et la Bretagne...*, op. cit., p. 254.

³⁵ Ibid., 8 J 493, lettre de Raymond Fontémoing à Barthélemy Kerroz, 3 janvier 1791.

³⁶ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 32.

³⁷ Isabelle EOZENNOU, *Les négociants bretons à Cadix...*, op. cit., p. 102. Ce ne peut être que par erreur que ce mémoire évoque la C^{ie} Villart comme étant morlaisienne.

³⁸ Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle »..., op. cit., p. 116.

³⁹ ADIV, 1 F 1908.

Villart devient son principal correspondant. Au cours de ces quatorze mois, du 17 juin 1791 au 18 avril 1792, il reçoit 91 lettres de Saint-Malo, trois par quinzaine moyenne⁴⁰.

b) Des relations étendues fondées sur la confiance.

Des réseaux commerciaux sont solides avec le Bordelais, Bayonne, Bilbao. Au XVIII^e siècle, le négoce landernéen est en relations d'affaires avec les plus grandes familles de Bilbao, dont les noms reviennent dans les registres d'averias⁴¹. Plusieurs d'entre eux, comme Henrique de Sant Aulary et Nicolas de Villabaso, son gendre, avec lesquels Barthélemy Kerroz entretient des contacts privilégiés, sont d'origine française. Comme dans la plupart des villes portuaires, des colonies étrangères se sont établies sur les bords du Nervion, pour servir d'intermédiaires dans les échanges commerciaux et protéger les intérêts de leurs co-nationaux.

Etienne Radiguet est le négociant dont nous connaissons le mieux les pratiques, grâce à sa correspondance. Il développe activement son réseau de correspondants, en France comme à l'étranger. Le renforcement de la centralisation politique par les autorités révolutionnaires l'oblige à nouer des relations avec les administrations centrales. Son principal correspondant à Paris semble être le négociant Carbonnel qui achète ses toiles et se charge d'y négocier ses effets⁴². Il est son intermédiaire auprès du ministère de la Marine⁴³. En frimaire an VI, Carbonnel s'intéresse au corsaire la *Vigilante*, armée par les frères Poisson. Etienne Radiguet sollicite son intervention, afin d'obtenir la lettre de marque⁴⁴. Leurs relations sont très amicales et il n'hésite pas à lui confier les disponibilités financières de son épouse pour les placer⁴⁵. Car, « *la base de toute collaboration, c'est la confiance* »⁴⁶.

Etienne Radiguet a bien compris que la qualité d'un réseau repose sur les services mutuels que peuvent se rendre les négociants. En vendémiaire an XIV, il se recommande de son collègue Bazin pour proposer au négociant Garnier à Saint-Lô :

⁴⁰ Ibid., 1 F 1908, Fonds Magon, Livre de copies de lettres pour l'étranger, 17 juin 1791/18 août 1792.

⁴¹ AFB, registres d'averias. On peut citer notamment : Juan Archer, Juan Antonio de Arambarri, Juan Arralde, Joseph Beltran, Joseph Dagerot, Félix et Joachim Dupuy, Goosens y Lacosta, Thomas Manuel Pouver, Henrique de Saint Alaury, Miguel Soublet, Nicolas de Villabaso, Luis Violet, Antonio Zubiaga...

⁴² ADF, 50 J 1, f° 243, Lettre à Carbonnel à Paris, 15 nivôse an V (4 janvier 1797).

⁴³ Ibid., f° 257, 7 germinal an v (26 mars 1797).

⁴⁴ Ibid., f° 345, 1^{er} frimaire an VI (21 novembre 1797).

⁴⁵ Ibid., f° 287, 15 floréal an v (4 mai 1797).

⁴⁶ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 924.

« de donner le cours de vos coutils de Canizy à Mrs Baudron, Vivié et C^{ie} de Bayonne, mes amis intimes lesquels font beaucoup dans ces articles pour leurs relations avec l'Espagne. Cette maison respectable qui mérite toute confiance souscrira à toutes les propositions que vous pourrez lui faire concernant le paiement et j'apprendray avec une vraie satisfaction que vous puissiez vous lier d'affaires ensemble et qu'elles vous deviennent réciproquement avantageuses. Si mes services peuvent vous être utiles dans ce pays, soit pour achat de fils et pour recouvrement, vous pouvez disposer de moy »⁴⁷.

Malgré la guerre, il cherche sans cesse de nouveaux correspondants en Espagne. Ces relations commencent avec la paix avec la France en 1795 et dépassent les destinations traditionnelles de la côte nord. En pluviôse an IV, le négociant Lourtau, de Malaga, lui achète un assortiment de toiles, « *pour essay* ». Faute de navire pour l'Espagne, les ballots transitent par Bordeaux, puis Bayonne⁴⁸. En fructidor, il est en contact avec des négociants de Cadix et Malaga. Il dispose au moins de trois correspondants dans cette dernière ville, dont il fait venir du vin et des fruits⁴⁹. Il reprend à son compte la ligne de Bilbao ouverte par Barthélemy Kerroz et c'est sur le *Zéphir* de cet armement qu'il fait ses envois jusqu'à la fin de la Paix d'Amiens. En prairial an XI, il écrit à Gabarret à Bayonne : « *Je vous dois des remerciements, et m'en acquitte avec plaisir, de votre complaisance à donner mon adresse à Don Carlos Zacharias de Achuleguy qui m'a fait une demande sous vos auspices* »⁵⁰. Le même jour il remercie un autre bayonnais, Patto, qui a donné son adresse au bilbaïen Araña y Salcido.

Les services mutuels que se rendent les négociants landernéens n'empêchent pas la concurrence entre eux, ni les jugements peu amènes sur les pratiques de tel ou tel. Bazin fait le plus souvent l'objet de critiques de ses collègues : « *20 pièces d'eau de vie sont arrivées à Bazin. Voilà une concurrence funeste par la soif d'argent qu'a toujours cette maison* »⁵¹. Mais la confiance peut se rompre et la désillusion est amère. Etienne Radiguet en fait l'expérience avec Dubrocq négociant à Bayonne, son intermédiaire dans le transfert des toiles à Bilbao et qui n'obtempère pas, en raison des difficultés financières du commettant basque. Radiguet le lui reproche amèrement, dans une longue lettre, en vendémiaire an XIV : « *La confiance ne se commande pas. Je m'étais trompé croyant avoir la votre* »⁵².

⁴⁷ ADF., 50 J 6, Lettre à Garnier à Saint-Lô, 11 vendémiaire an XIV (3 octobre 1805).

⁴⁸ ADF., 50 J 1, f° 173, 30 pluviôse an IV (15 février 1796).

⁴⁹ Ibid., f° 207, 3 fructidor an IV, (23 août 1796).

⁵⁰ Ibid., 50 J 4, 7 prairial an XI (27 mai 1803).

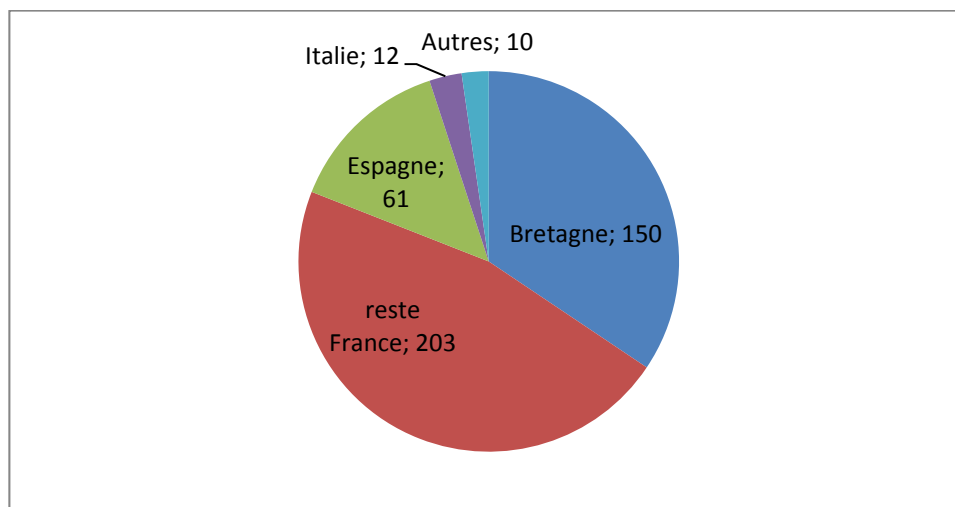
⁵¹ Ibid., 50 J 1, f° 256, lettre d'Etienne Radiguet à Delarbre à Brest, 11 pluviôse an V (30 janvier 1797).

⁵² Ibid., 19 vendémiaire an XIV (11 octobre 1805), lettre à Dubrocq et C^{ie} à Bayonne.

c) *Les correspondants de la maison Radiguet-Goury sous la Restauration*

Les relations, interrompues par la guerre d'Espagne, reprennent après l'Empire. On dispose d'un répertoire des correspondants de la maison Radiguet-Goury, qui remonte sans doute au début de la Restauration, entre 1815 et 1820⁵³. En effet, Heuzé, installé dans la ville après la chute de l'Empire, y figure. Selon ce répertoire, la société landernéenne possède 436 correspondants : commettants des places commerciales, fournisseurs de toiles de Landivisiau, Locronan, Uzel ou Quintin, et peut-être également de Condé-sur-Noireau, fabricants de cuirs de Lampaul-Guimiliau, marchands de sel du Croisic, banquiers... ou concurrents. Ces noms sont suivis d'une liste plus ou moins longue de chiffres qu'il est difficile d'identifier, dont le nombre est peut-être en rapport avec l'intensité des relations, mais rien ne le garantit. Ils résident dans une centaine de localités au total, dont 37 en Bretagne, 43 dans le reste de la France, 13 en Espagne, 4 en Italie, un à Lisbonne et un autre à Jersey (Figure 9-I).

Fig. 9-I. Répartition géographique des correspondants Radiguet-Goury (début XIX^e siècle)



Source : ADF : 50 J 5.

Le classement des villes en fonction de leur nombre de correspondants confirme le développement de l'activité commerciale vers le sud (Figure 9-I)⁵⁴. Si la maison Radiguet continue à desservir Bilbao (25 correspondants), Santander (8 correspondants), elle met le pied à Cadix (11 correspondants) et dispose de contacts dans 13 villes espagnoles, égrenées sur la côte, y compris en Méditerranée (Malaga, Murcie, Alicante, Valence, Barcelone), ainsi

⁵³ Ibid., 50 J 5.

⁵⁴ Voir ANNEXE XIII. Les correspondants de la société Radiguet-Goury.

qu'a l'intérieur (Vitoria, Madrid). Marseille, avec 11 contacts, est une étape essentielle et les navires de l'armement Radiguet-Goury y font régulièrement escale, comme le confirme une lettre de 1821 : « généralement pour toutes les côtes orientales d'Espagne, nous envoyons à Marseille où l'on charge sur navire espagnol »⁵⁵, afin de bénéficier de droits d'entrée minorés. La maison est aussi représentée en Italie, à Florence, Naples, Gênes et surtout à Livourne (six correspondants). A l'opposé, le port français de la Manche le mieux représenté est Le Havre avec huit noms cités. Un seul nom britannique apparaît, il est de Jersey.

Fig. 9-II. Les principales villes en relations avec la maison Radiguet-Goury

VILLES	CORRESPONDANTS
Bordeaux	52
Brest	35
Bayonne	30
Bilbao	25
Paris	20
Morlaix	15
Landerneau	13
Cadix	11
Marseille	11
Nantes	10
Rennes	10

Source : ADF 50 J 5

Le nombre de maisons de commerce est un indicateur de l'importance des relations. Comme au XVIII^e siècle, elles se concentrent sur quelques sites (Figure 9-II). Hors Landerneau (13 noms), les dix premières villes regroupent près de 52% des correspondants. Près de la moitié n'en ont qu'un seul. Bordeaux arrive en tête, avec 52 noms, ce qui confirme la prédominance du trafic du vin au début du XIX^e siècle. Brest vient en second, avec 35 noms, mais c'est un port de destination. C'est par ses négociants que transitent les fournitures pour la Marine. Bayonne suit, avec 30 correspondants, dont plusieurs sont des relais, pour faire passer les marchandises en Espagne. Les nouveaux réseaux commerciaux bâtis pendant la Révolution et l'Empire, perdurent après 1815. Bilbao est le troisième port extérieur avec 25 maisons recensées. Cela traduit la reprise des échanges commerciaux entre la pointe de Bretagne et le Pays Basque après la chute de l'Empire. Alors que le négoce landernéen du XVIII^e siècle était essentiellement maritime, une évolution se produit au XIX^e siècle. Paris

⁵⁵ ADF, 50 J 26, lettre à Bondalunga à Valence, 8 mai 1821, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 29.

apparaît avec 20 noms, ce qui témoigne de la centralisation économique, financière et politique, qui rend nécessaire d'y entretenir des contacts. Même si les ports prédominent, les villes de l'intérieur sont plus nombreuses, en Espagne, comme en France : Rennes, avec 10 correspondants, Lyon, Toulouse, Montauban, Tours, avec de quatre à huit contacts, et beaucoup d'autres avec un seul. Le négoce landernéen n'est plus exclusivement maritime.

A partir des courriers de la maison Radiguet-Goury, de 1815 à 1830, Yohann Kerouedan relève, sur une période plus longue, 246 acheteurs de toiles⁵⁶, dont 116 en Espagne, dans 16 villes et surtout dans les ports : Bilbao (56), Santander (10), Cadix (12), Valence (6), mais aussi à Madrid (10). Les chiffres sont aussi plus importants pour Bordeaux, (77 maisons), Bayonne (60), Oloron (12). Le doublement du nombre de correspondants dans le port basque et l'importance prise par la petite ville béarnaise de l'intérieur, qui passe de 1 à 12 contacts, témoignent du développement d'un trafic indirect vers la péninsule ibérique.

2) Les correspondances

En l'absence de communications rapides, les échanges entre négociants passent par les lettres : « *une des activités essentielles du négociant était la correspondance* »⁵⁷. Nous disposons de peu de lettres de négociant : essentiellement celles de Marie-Josèphe Bohay-Rivière de 1757 à 1766⁵⁸ (Illustr. 9-I) et surtout l'exceptionnel fonds Radiguet, qui comprend la quasi-totalité des courriers adressés par cette maison pendant une soixantaine d'années à partir de 1790⁵⁹. Elles concernent l'activité commerciale, mais réservent aussi une part aux échanges d'informations, capitales pour les négociants. « *Au XVIII^e siècle, [...] c'est donc bien par le biais de réseaux de correspondants que se faisait l'essentiel du commerce à distance* »⁶⁰.

⁵⁶ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 28, donne le chiffre de 56 négociants de Bilbao, sur près de 150, en relations d'affaires avec Radiguet-Goury. Ce chiffre a été établi à partir des registres de correspondance et ne correspond pas au répertoire conservé aux ADF.

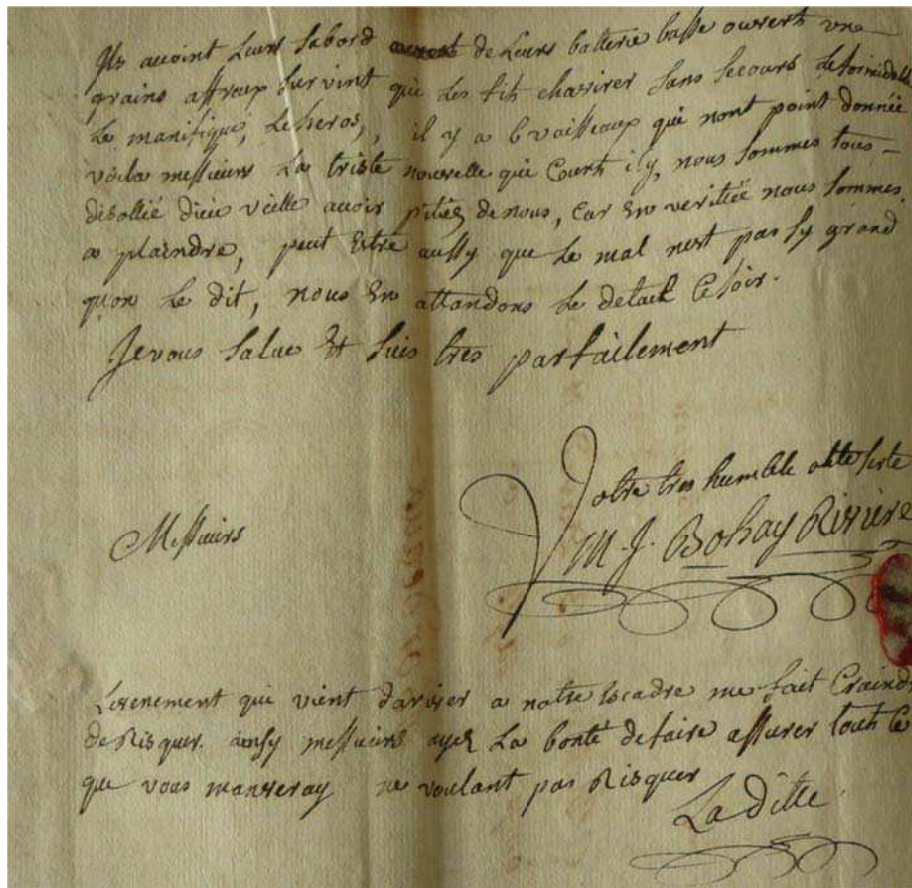
⁵⁷ Charles CARRIERE, *Les négociants de Marseille...*, op. cit., p. 731.

⁵⁸ ADG, 7 B 1251.

⁵⁹ ADF, 50 J.

⁶⁰ Arnaud BARTOLOMEI, « Commerce à distance et voyage d'affaires. Les missions à Gênes et à Cadix de Jean-Joseph Leydet, un commis qui voyage (1803-1804) », *Entreprises et histoire*, 2012/1, n°66, p. 80.

Illustr. 9-I. Extrait d'une lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière, 20 novembre 1759



Source : ADG, 7 B 1251. Madame Bohay-Rivière informe son fournisseur du désastre de la bataille des Cardinaux et en tire les conséquences pour le commerce : il faudra assurer les cargaisons.

a) Les bases d'une bonne correspondance

Les courriers reçus sont obligatoirement conservés, comme les copies des lettres envoyées. Etienne Radiguet confie donc à un correspondant de Guingamp : « *Je vous avoue que j'avais oublié être votre débiteur depuis ce tems. Mais ayant regardé mon [sic] copie de lettres, j'ay trouvé que ma remise sur Pouillot était de L. 150.12* »⁶¹. La régularité et la rapidité des réponses sont des conditions indispensables à une bonne correspondance. Radiguet s'y applique : « *J'ai toujours répondu courrier pour courrier à toutes vos lettres* », écrit-il à Lannea à Bordeaux⁶². La pratique contraire amène de vifs reproches, comme ceux qu'adresse, en septembre 1839, la maison Radiguet-Goury aux filateurs Malo et Dickson de Dunkerque :

« *Vous nous permettrez de vous dire que vous n'avez pas le moindrement justifié votre silence. Nous ne savons pas dans quel ordre d'idées commerciales*

⁶¹ ADF, 50 J 4, 19 fructidor an x (6 septembre 1802).

⁶² Ibid., 50 J 1, 12 vendémiaire an v (3 octobre 1796).

se trouvent vos actionnaires ou associés, mais [...] ils ne peuvent, par indifférence ou par hésitation, vous mettre dans l'obligation de laisser quinze jours sans réponse aux lettres de vos correspondants, quels qu'ils soient »⁶³.

Cela ne fait pas obstacle à l'emploi de moyens plus modernes. C'est « *par le télégraphe* » que Radiguet apprend en pluviôse an VIII, « *l'heureuse nouvelle [...] que la paix est acceptée par les chefs de l'état-major de la Vendée* »⁶⁴, ce qui le détermine à expédier plusieurs charrettes de marchandises à Bordeaux.

b) Les transactions commerciales

C'est par la correspondance que s'exprime l'activité commerciale. Toutes les opérations y figurent : achats, ventes, commandes, détermination des quantités et de la qualité des marchandises, informations sur les cours et les prix des produits, sur l'état de la production ou de la demande, moyens de transport, exactitude des livraisons, facturation, formalités de douane, modes de paiement, assurances, négociation des effets de commerce... La précision des ordres donnés est essentielle pour parvenir à des transactions avantageuses. Le 10 novembre 1758, Marie-Josèphe Bohay-Rivière écrit à son fournisseur bordelais Balthazard David :

« sy vous pouvez vous procurer un chasse marée car cest la voye qui convient le mieux vous pouvez messieurs me charger par cette voye 12 thonneau de vin rouge, 4 thonneau de blanc, 30 caisse de savons de marseille marbré cotte rouge et d'un bleut vif en dedans [...]. Marqué moy sil vous plait le cours des eaudevie on les dit cheres [...], marqué moy aussy le prix des amandes et a combien on pourrait obtenir le quintat du fromage Dauvergne cest une commission que lon me donne »⁶⁵

On ne néglige pas non plus les conseils commerciaux. En l'an VIII, Etienne Radiguet avise son correspondant lorientais du « *cours de nos toilles qui ont bien diminué depuis quelques tems. Je crois que c'est le moment favorable d'en acheter* ». Le même jour il renseigne Binaud père et fils, de Blaye, sur le prix des fèves⁶⁶. En l'an XI, il assure à un négociant de Bilbao : « *vous avez tort de ne point tirer de Bretagnes dans ce moment, cet article peut supporter facilement des frais de transports et sa baisse est de plus de 12 à 13% »⁶⁷.*

⁶³ AML°, 1 S 32, f° 197, lettre à Malo, Dickson et Cie à Dunkerque, 8 septembre 1839.

⁶⁴ ADF., 50 J 2, 10 pluviôse an VIII (30 janvier 1800).

⁶⁵ ADG, 7 B 1251, Lettre à Balthazard David et C^{ie} à Bordeaux, 10 novembre 1758.

⁶⁶ ADF, 50 J 2, 11 brumaire an VIII (2 novembre 1799)

⁶⁷ Ibid., 50 J 4, 3 thermidor an XI (22 juillet 1803), lettre à Bengoechea à Bilbao.

c) Les échanges d'informations

La correspondance sert aussi à transmettre des informations, précieuses aux négociants pour orienter leurs choix. « *Dans une conjoncture aussi fluctuante, la qualité des informations transmises par le commissionnaire était l'élément essentiel des structures commerciales* »⁶⁸. Ainsi, Marie-Josèphe Bohay-Rivière informe-t-elle son correspondant bordelais des événements militaires, des conditions de la navigation, voire de circonstances plus intimes, comme la naissance d'un enfant⁶⁹. L'essentiel est cependant ce qui est en rapport avec le négoce :

« *jay beaucoup des vins car nous ne vendons rien pas meme de ceux de Marennes, [...] on augure une paix prochaine a moins que l'evenement de la mort du roy Despaigne que lon craint ne retarderait celui de la paix afin je note point me charger, je formeray mes reflexion sur les nouvelle que nous receverons, on croit que les disposition de la holande darmér contre langletaire pouvoit solliciter cette puissance a rechercher la paix, quoy quil en soit on travaille extraordinairement tant pour la mer que pour la terre, sy nous avons la guerr ny a pas de doutte quil ne soit prudent de laprovisionner de tout, car Langlois ocuppera la mer* »⁷⁰.

Elle sollicite à son tour des informations pour faciliter ses décisions : « *Informé moy je vous en prie de tems en tems de ce qui se passe dans la vinaterie afin de me gouverner* »⁷¹

« *Le rôle du commissionnaire est de découvrir la spéculation la plus favorable et c'est par un art de l'information quotidienne que s'exerce le meilleur des talents de notre négociant* »⁷². Lors la rupture de la paix d'Amiens, l'emploi de navires neutres espagnols suggéré par les négociants landernéens à ceux de Bilbao, fait remonter le cours des toiles. Etienne Radiguet conseille donc à son correspondant Ottavaria, s'il se décide à envoyer un navire :

« *Il faudrait alors me prévenir un mois ou 6 semaines avant d'expédier pour me donner le temps d'acheter sans faire trop augmenter la marchandise et sous la condition expresse au capitaine qu'il ne prendrait de marchandises que celles que je lui chargerais. Vous pourriez trouver un navire de 25 à 30 tx, pour charger pour vous seul si vous voulez y mettre des toiles* »⁷³.

Radiguet a ses propres informateurs : « *On m'apprend, écrit-il le 13 brumaire an VIII, que la route de Bordeaux est également que celle de Paris interrompue et que La Roche*

⁶⁸ Paul BUTEL, *Les négociants bordelais...*, op. cit., p. 186.

⁶⁹ ADG, 7 B 1251, Lettre à Balthazard David et C^{ie} à Bordeaux, 9 février 1759.

⁷⁰ Ibid., 16 février 1759

⁷¹ Ibid., 28 mai 1759

⁷² Paul BUTEL, *Les négociants bordelais...*, op. cit., p. 185.

⁷³ ADF, 50 J4, 17 fructidor an XI (4 septembre 1803).

souvent est au pouvoir des Chouans »⁷⁴. Mais il n'apprend le coup d'état du 18 brumaire que le 3 frimaire, 15 jours plus tard, Ces « événements » ont selon lui, « écarté le peu de confiance qui restait dans le commerce »⁷⁵. Le 3 nivôse, 8 jours après son adoption, il commente la nouvelle constitution de l'an VIII, promulguée par Bonaparte et dont il attend une amélioration pour les affaires : « *Voilà cependant une nouvelle constitution. Nous désirons qu'elle mette fin à tous nos maux* »⁷⁶. C'est l'efficacité d'un réseau d'information bien organisé.

3) Les voyages

Les échanges de courriers ne suffisent pas toujours, notamment lorsqu'il s'agit pour un négociant débutant de se faire connaître, ou pour renouveler les relations. Il faut dès lors se déplacer, personnellement d'abord, puis par le biais de représentants.

a) Des négociants mobiles.

Les négociants voyagent pour visiter leurs correspondants, souvent par mer : « *Dans la société de l'époque, les négociants étaient les plus mobiles* »⁷⁷. En 1732, Claude Daniel, jeune « marchand toilier » de 22 ans, monte sur le *Petit Jacques* de l'armement Cessou, pour Nantes⁷⁸. En 1763, Lavau s'embarque pour Libourne sur la *Marie-Jeanne*, dont il est co-armateur⁷⁹. François-Marie Tallec, pourtant petit négociant, se rend trois fois à Bilbao, de juin 1769 à mai 1770, sur le *Zéphir*, appartenant à Barthélemy Kerroz⁸⁰. En 1773, Yves-Marie Corric, gros négociant d'Argenton, séjourne trois mois à Bilbao, où l'a conduit le même *Zéphir*⁸¹. Le négociant Jean-Marie Creuzel fait un rapide voyage « *pour aller et revenir* » en Angleterre, au cours de l'été 1790, sur la *Marie-Françoise*, de l'armement Kerroz⁸².

En janvier 1789, embarque à Bilbao, sur le *Zéphir*, Ignace de Olea, « *natif de cette ville et établi dans celle de Landerneau* »⁸³. C'est seul négociant d'origine ibérique de la ville. En

⁷⁴ ADF, 50 J 2, 13 brumaire an VIII (4 novembre 1799).

⁷⁵ Ibid., 3 frimaire an VIII (24 novembre 1799), lettre à Lefèvre à Paris.

⁷⁶ Ibid., 3 nivôse an VIII (24 décembre 1799), lettre à Forque à Libourne.

⁷⁷ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 734.

⁷⁸ SHD, Brest, 2P7-137, f° 4, 29 janvier 1732.

⁷⁹ Ibid., 2P7-145, f° 180, 16 avril 1763.

⁸⁰ Ibid., 2P7-147, f° 142.

⁸¹ Ibid., 2P7-148, f° 33.

⁸² Ibid., 2P7-158, f° 117.

⁸³ Ibid., 2 P7-157, f° 292.

avril 1790, Pierre Duthoya revient également de Bilbao sur le *Zéphir*, tandis qu'en septembre, Théodore Mazurié se rend à son tour dans la ville basque⁸⁴. En juin 1790, Jean-Marie Creuzel, embarque, « *pour aller et revenir* », sur la *Marie-Françoise*, 65 tx, de l'armement Kerroz, qui va prendre du charbon en Angleterre⁸⁵. En octobre de la même année, Etienne Radiguet, fraîchement arrivé à Landerneau, se fait débarquer à Bordeaux par le *Coureur*, de l'armement Leyer⁸⁶. Par la suite, il fait régulièrement des déplacements, en Normandie, à Paris, à Bordeaux. En septembre 1791, Pierre La Caze se rend à Bordeaux sur la *Marie-Anne*, de l'armement Kerroz⁸⁷. La période révolutionnaire, si elle les complique ou les interrompt, ne marque pas de rupture avec ces pratiques, qui se poursuivent sous la Restauration.

Le voyage marque donc plutôt le début de la vie du négociant, lorsqu'il se forme, bâtit ou renouvelle ses réseaux, car la norme c'est « *la sédentarité des négociants et la gestion de leurs affaires par l'intermédiaire de correspondants* »⁸⁸. Le négociant installé, mobilisé par sa gestion au quotidien, fait donc appel à des commis qui voyagent à sa place.

b) Des commis voyageurs.

Le développement des affaires conduit les négociants à se faire assister de commis. Dans la terminologie de l'époque, un commis est une personne de confiance, investie de responsabilités et capable de représenter le négociant en tous lieux. Dès la période révolutionnaire, Etienne Radiguet s'attache les services de Joseph Goury et de René Poisson, qui se déplacent pour lui. En l'an XII, Radiguet note sur son brouillard « *Goury emporte avec lui 6 louis* »⁸⁹. En l'an XIV, celui-ci voyage à Bordeaux, où il descend chez madame Couture⁹⁰. Le 9 vendémiaire, Radiguet annonce à un correspondant lorientais : « *la présente vous sera remise par M. Goury, mon commis* »⁹¹. A la même période, Poisson est à Bordeaux⁹².

Dès le début de la Restauration, ce potentiel d'itinérants s'étoffe. La liste des correspondants de la maison de commerce Radiguet-Goury, classés par ville, comprend sept noms

⁸⁴ Ibid., f° 295.

⁸⁵ Ibid., 2 P7-158, f° 117.

⁸⁶ Ibid., f° 151.

⁸⁷ Ibid., f° 143.

⁸⁸ Arnaud BARTOLOMEI, « Commerce à distance et voyage d'affaires... », *op. cit.*, p. 82.

⁸⁹ ADF, 50 J 92, 19 vendémiaire an XII (12 octobre 1803).

⁹⁰ Ibid., 50 J 6, 3^{ème} complémentaire an XIV (25 septembre 1805).

⁹¹ Ibid., 9 vendémiaire an XIV (1^{er} octobre 1805).

⁹² Ibid., 18 vendémiaire an XIV (10 octobre 1805).

sous la rubrique « *Partout* ». L'un d'entre eux est espagnol. Un autre, B. Provost, reçoit une lettre de recommandation. Il peut s'agir là de représentants itinérants des négociants lander-néens, qui s'activent à développer leurs relations commerciales⁹³. En effet, « *le commis voyageur apparaît comme un des instruments employés par les fabricants de biens manufacturés pour contourner la coûteuse intermédiation proposée par les circuits négociants traditionnels et entrer directement en contact avec leur clientèle* »⁹⁴.

II) LES TECHNIQUES DE GESTION

Le négociant est appelé à mettre en œuvre un ensemble de techniques partagées par l'ensemble de leurs confrères. Elles supposent des connaissances comptables et reposent sur une finalité première : le profit. Elles ne connaissent guère d'évolution au XIX^e siècle⁹⁵.

A) LA GESTION AU QUOTIDIEN

L'activité quotidienne du négociant est centrée autour de son comptoir, le « *cœur même de l'entreprise* »⁹⁶ et des magasins où il stocke ses marchandises. Il travaille à la commission ou pour son compte, sans négliger les divers services qu'il peut rendre à sa clientèle.

1) Les méthodes de travail

a) *Le comptoir*

La vente des biens meubles de Barthélemy Kerroz, après son décès en juillet 1805, offre un regard sur l'équipement d'un comptoir de négociant⁹⁷. Celui-ci, installé au rez-de-chaussée de son hôtel particulier, rue du Commerce, à deux pas du port, est aménagé pour recevoir et servir la clientèle. Il est garni de neuf tables de magasin et dispose du matériel nécessaire aux opérations commerciales : des fûts, barriques et barils pour conditionner les marchandises, des toiles de lin et de chanvre, des ficelles pour les emballages, des mesures à grains et à sel, des

⁹³ Ibid., 50 J 5.

⁹⁴ Arnaud BARTOLOMEI, Claire LEMERCIER, Sylvia MARZAGALLI « Les commis voyageurs, acteurs et témoins de la grande transformation », *Entreprises et histoire*, 2012/1 (n° 66), p. 15.

⁹⁵ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille... op. cit.*, p. 717.

⁹⁶ *Idem.*, p. 717.

⁹⁷ ADF, 4 E 91/55.

balances. Une diversité de marchandises, traduisant celle de son commerce, sont présentes : du fer, du charbon, du vin, des toiles, des apparaux de navire, des cordages et filins, du bois... Le coffre-fort, vendu 36 francs, était sans doute à l'abri à l'étage, dans le cabinet du négociant. Si le cheval est absent de la vente, le négociant en possédait un pour ses déplacements, ainsi qu'une voiture de commerce pour les transports locaux. C'est au comptoir que se déroulent les opérations de préparation des expéditions, qui se font surtout par voie maritime. Les magasins des négociants, qu'il faut distinguer du comptoir, et où sont stockées les marchandises, sont nécessairement situés aux abords immédiats du port. A la fin du XVIII^e siècle, Barthélemy Kerroz en possède au moins quatre⁹⁸.

b) *Les collaborateurs*

Plusieurs de ces négociants, parfois même les plus importants, travaillent seuls. C'est semble-t-il le cas de Barthélémy Kerroz, qui tire plusieurs fois argument de ses occupations le retenant à Landerneau pour décliner des obligations extérieures à la ville. Ainsi, en 1780, alors qu'il est maire, il renonce à être député de la ville aux États de Bretagne, parce que « *ses affaires ne lui permettent pas d'accepter l'honneur que lui fait la communauté* »⁹⁹. Il emploie des domestiques, mais les deux qui sont à son service après 1783¹⁰⁰, reconnaissent ne pas savoir signer¹⁰¹. Elles ne peuvent donc l'aider dans sa gestion. On relève cependant, en général, « *dans les maisons importantes surtout, la présence de subordonnés salariés, rendus nécessaires par la lourdeur et la multiplicité des tâches* »¹⁰². Plusieurs négociants landernéens disposent donc de commis, c'est-à-dire dans le langage de l'époque, de directeurs ou fondés de pouvoir, à même de les suppléer dans la gestion de leurs affaires. En septembre 1736, lors de la visite des magasins des négociants pour la vérification des toiles, plusieurs d'entre eux se font remplacer. C'est son commis Gilbert qui signe en l'absence de Legris du Tailly. Le jeune Robert, futur négociant, signe également à la place de son oncle Jean Duthoya chez qui il apprend le métier¹⁰³. De même dans la plus vaste correspondance commerciale conservée, celle des Radiguet, la diversité des écritures montre l'intervention de plusieurs commis.

⁹⁸ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, *op. cit.*, p. 171.

⁹⁹ AML°, Registre des délibérations 1749-1788, f° 88.

¹⁰⁰ *Ibid.*, AC 15-54, rôles de capitation.

¹⁰¹ ADF, ADF, 4 E 91/22.

¹⁰² Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, *op. cit.*, p. 727.

¹⁰³ ADF, 16 B 581, 22-24 septembre 1736.

Mais le rôle personnel du négociant reste primordial et va de pair avec le secret des décisions. En frimaire an VIII, Etienne Radiguet, qui ne maîtrise pas l'espagnol, demande à un nouveau correspondant à Santander, « *si nous entrons en correspondance régulière, de m'écrire en langue française, n'aimant pas donner connaissance de mes affaires à personne* »¹⁰⁴. Et, lors de ses voyages, ses réponses sont différées jusqu'à son retour. D'autres négociants moins méfiants confient, en cas d'absence, leurs affaires à leur épouse ou à un commis, mais peu en disposent. Son collègue brestois Deville s'avère même très confiant puisqu'en son absence, c'est à Radiguet qu'il confie sa correspondance commerciale : « *Notre ami Deville me prie de répondre en son absence aux lettres qui lui seront adressées* »¹⁰⁵.

2) Le travail à la commission.

a) Le rôle du commissionnaire

Le rôle de commissionnaire a été trop longtemps méconnu, voire dévalorisé :

*« les commerçants de Landerneau étaient de simples commissionnaires qui achetaient dans la chambre de commerce des toiles de la maison de ville les pièces apportées par les paysans et les envoyaient à Morlaix ou les expédiaient directement en Espagne et au Portugal au XVIII^e siècle. Landerneau n'était guère qu'une annexe de Morlaix »*¹⁰⁶.

C'est pourquoi, selon Jean Tanguy, le négoce des toiles serait « *secondaire à Landerneau* »¹⁰⁷, ce qui ne semble pas correspondre à la réalité du trafic. Le rôle des commissionnaires est désormais mieux reconnu : « *la commission [...] exigeait un « capital » de relations et de réputation qui en faisait l'apanage des plus grands* »¹⁰⁸. Ainsi, tous les négociants landernéens ne travaillent pas à la commission. C'est le cas, par exemple, de François Guillou qui, sollicité par le basque Arriaga, lui a répondu, selon Radiguet, « *qu'il ne faisait pas la commission, qu'il se livrait entièrement à la manufacture qu'il vient d'établir et qu'il me livrerait volontiers les toiles que vous lui demanderiez et que je vous expédierais sous la commission d'usage parce que je le payerais à fur et à mesure de ses livraisons* »¹⁰⁹.

¹⁰⁴ Ibid., 50 J 2, 4 frimaire an VIII (25 novembre 1799).

¹⁰⁵ Ibid., 50 J 4, 7 prairial an XI (27 mai 1803), lettre à Darieu à Bayonne.

¹⁰⁶ Henri BOURDE de la ROGERIE, *Introduction...*, op. cit., p. CLXXXV.

¹⁰⁷ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p.62.

¹⁰⁸ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 127.

¹⁰⁹ ADF, 50 J 6, 17 vendémiaire an XIV (11 octobre 1805), lettre à Arriaga et fils à Bilbao.

Cette activité est loin d'être subalterne¹¹⁰ et elle n'est pas exclusive d'autres formes de commerce. On connaît le mot de Charles Lion, négociant à Honfleur en 1679, rapporté par Fernand Braudel : « *Je ne suis point marchand débiteur. Je ne suis pas marchand de morue. Je suis commissionnaire* »¹¹¹. De même, à Bordeaux, la plupart des transactions de la grande maison Schröder et Schyler (1763-1778), sont à la commission¹¹². Comme beaucoup de négociants landernéens, Barthélemy Kerroz la pratique. Le 15 juin 1809, Guillaume Méar de Coatbizien, verse à Gabriel Puluhen, héritier de son oncle, 124 livres « *pour ce qui restait à payer de son billet de commission* »¹¹³. En réciprocité, le commissionnaire est aussi commettant de ses correspondants à Bilbao, Bordeaux ou Libourne. Ainsi, le négociant bilbaïen Alexandre de Villabaso verse en 1813, à la succession de Barthélemy Kerroz, une somme de 465 livres tournois. Il retient pour sa commission et des ports de lettres, 12 livres 2s. 3d., ainsi que 5 livres « *pour courtage de la traite tirée sur lui* »¹¹⁴.

Etienne Radiguet s'en fait une spécialité. Il répète ses méthodes à ses commettants, comme à plaisir. Il pratique, écrit-t-il à Malaga, en l'an v, « *exclusivement la commission d'achats et vente en tout genre de marchandises, ne faisant absolument rien à forfait* ». En bon négociant, il offre à son nouveau contact le plus de services possibles : « *Ce sera avec plaisir que je recevrai la consignation de vos navires* »¹¹⁵. En l'an VIII, il explique à un nouveau correspondant espagnol :

« *j'achetterai pour votre compte les articles de notre fabrique à la commission de 2% net, provision en moins pour l'achat, soit en paiement sur Paris ou Bordeaux, accepté à 20 ou 30 jours de datte, ou en espèces à votre option. Tous les articles de notre fabrique s'achètent au comptant sans escompte. Un commissionnaire ne pourrait expédier à terme* »¹¹⁶.

Il réitère en fructidor an IV, auprès d'un négociant de Bourg en Gironde :

« *le commerce de vin que je fais [...] n'est que par commission pour des amis de Bordeaux à qui je fais le retour en productions de ce pays comme beurre, suif, toille blanche en toute largeur, cire et fil de lin [...] si vous voulez entrer en liaisons d'affaires avec moy et que pour cet effet vous m'adressiez pour chay 4 ou 5 tonneaux de bon vin rouge ordinaire pour votre compte, je vous enverray*

¹¹⁰ « *La commission est l'ordre qu'un négociant donne à un autre pour faire du commerce. Celui qui ordonne est le commettant ; celui à qui l'ordre est donné est le commissionnaire* », Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, T III, *Le temps du monde*, op. cit., p. 204.

¹¹¹ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, TII, *Les jeux de l'échange*, op. cit., p. 332.

¹¹² Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe...*, op. cit., p. 128.

¹¹³ ADF, 112 J 12.

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ Ibid., 50 J 2, 25 fructidor an v (11 septembre 1797), lettre à Elliot et Devreux à Malaga.

¹¹⁶ Ibid., 50 J 2, 4 frimaire an VIII (25 novembre 1799).

par retour du navire de nos denrées ou marchandises selon les qualités que vous m'indiquerez pour le ½ de votre envoy et l'autre moitié lors de la vente définitive. C'est ainsy que je traite depuis longtemps »¹¹⁷.

En fructidor an x, il précise à Madrid : « *Je n'exige de personne la provision d'avance, mais on me doit légitimement mes fonds au jour de la remise de facture »¹¹⁸. Et en vendémiaire il répond à l'offre de cuirs verts d'un négociant de Cadix : « *Je ne fais point d'affaires pour un compte particulier, mais bien par commission, je ne peux vous donner aucune offre directe [...] si donc il entroit dans votre intérêt de me commettre une petite partie à la vente, je vous promets tous mes soins à vous en tirer un débit prompt et avantageux »¹¹⁹. C'est une attitude de protection, pour ne pas dévoiler ses autres trafics.**

b) Des opérations sur ordre.

La commission c'est la réalisation d'opérations de vente et d'achat, voire de prêts de capitaux, opérées par les négociants, « *en exécution d'ordres transmis par leurs commettants »¹²⁰. Ces directives portent tant sur les quantités et qualités, que sur les prix. Elles peuvent être très précises, compliquant la tâche du commissionnaire. Ainsi, à la fin de l'année 1799, Etienne Radiguet tente de faire évoluer la position du négociant Boy de Lorient, dont il est le commissionnaire à Landerneau : « *Je vous disais qu'il était impossible d'obtenir à vos limites et qu'il fallait nécessairement augmenter de prix ou y renoncer. J'attends là-dessus vos déssisions mon ami et les retards qu'éprouvent les courriers ne laissent pas de préjudicier à vos intérêts, mais je n'en peux moins. [...] J'agirai selon vos intentions »¹²¹. En prairial an xi, il regrette les exigences exagérées du propriétaire de vins qu'il a en commission dans ses magasins : « *Il me donne ordre de ne vendre qu'autant que j'atteindrai la somme de 100F. J'ai honte de vous faire connaître ses prétentions auxquelles je dois tenir quoi qu'elles soient »¹²². En mai 1803, il demande à la maison Artiñado y Epalza, à Bilbao : « *il faut aussi m'accorder assez de latitude pour vos achapts »¹²³. Mais à Patto de Bayonne, il assure en****

¹¹⁷ Ibid., f° 216, 24 fructidor an iv (10 septembre 1796).

¹¹⁸ Ibid., 50 J 4, 19 fructidor an x (6 septembre 1802).

¹¹⁹ Ibid., 17 vendémiaire an xi (9 octobre 1802).

¹²⁰ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 452.

¹²¹ ADF, 50 J 2, 30 frimaire an VIII (21 décembre 1799).

¹²² Ibid., 50 J 4, 13 prairial an XI (2 juin 1803), lettre d'Etienne Radiguet à Gélébart de Saint-Pol-de-Léon.

¹²³ Ibid., 50 J 4, 3 mai 1803.

prairial an XI : « *Je reçois [...] votre lettre du 25 dernier. Je suivrai strictement les conditions qu'elle imposent dans l'exécution des offres et du remboursement que je pourrai avoir* »¹²⁴.

c) *Les conditions.*

La première est financière. Le travail à la commission exige que le négociant possède « *des capitaux importants, ou plus précisément des liquidités [...] pour régler sur le champ et parfois à l'avance, les toiles achetées aux fournisseurs* »¹²⁵. On trouve de fait des liquidités importantes chez tous les négociants. Marie-Josèphe Bohay-Rivière s'explique en avril 1759 :

« *il faut régler ses payment, et non point les établir comme sy nous devons vendre les effets qui y donne lieu au moment qu'ils arivent. Nous devons au moins faire attention **qu'il faut des sommes immenses** pour les frets et droits qui ne nous rentre pas même de bien long tems, ce qui fait que **nous sommes fort en avances pour tous ce que nous recevons**, par le seul article des fraix car **notre commerce nest pas comme les autres**, il nous faut donner, pour nous favoriser dans les ventes beaucoup de credit qui est de trois et quatre moix. Souvant de six, et d'une annéé* »¹²⁶.

Etienne Radiguet fait allusion à ces problèmes, en l'an x, dans un courrier à M^{elle} Bonnet d'Hennebont, qui commande 150 aunes de toiles : « *vous savez que ces articles s'achètent au comptant et que nous nous remboursons à remise de facture* »¹²⁷. En rémunération de ses services, le commissionnaire prélève une commission de 2% sur les transactions qu'il passe. « *Ces diverses opérations constituaient [...] un vrai travail de marchand, parce qu'impliquant intervention sur le marché, prise de décisions économiques en fonction d'une appréciation de la conjoncture* »¹²⁸. Le faible taux de commission et le délai de paiement nécessitent donc des disponibilités. En l'an iv, il écrit à Lannea à Cadix, qui lui a commandé des toiles : « *le deffaut de fonds m'empêche de pouvoir empletter le reste dans le moment* »¹²⁹. A leur tour, les commettants deviennent commissionnaires dans leur port. En l'an xi, Etienne Radiguet donne ainsi des ordres très précis à un correspondant marseillais, pour l'achat d'eau de vie : « *faites attention à ménager les frais, je ne m'en sortirai qu'avec perte de votre dernier envoy* »¹³⁰. Il donne aussi régulièrement des ordres d'achat pour des toiles et des cuirs.

¹²⁴ Ibid., 7 prairial an XI (27 mai 1803)

¹²⁵ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 433.

¹²⁶ ADG, 7 B 1521, Lettre à David et C^{ie} à Bordeaux, 13 avril 1759.

¹²⁷ ADF, 50 J 4, 19 fructidor an x (6 septembre 1802).

¹²⁸ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 452.

¹²⁹ ADF, 50 J 1, 6 fructidor an iv (23 août 1796).

¹³⁰ Ibid., 50 J 4, 21 ventôse an xi (12 mars 1803).

La seconde condition est d'avoir organisé « *un double réseau de correspondants « d'une part un réseau de fournisseurs [...] d'autre part, et surtout, un réseau de clientèle », c'est le « capital relationnel »*¹³¹. Les réseaux d'amis trouvent là une grande utilité. Il faut aussi convaincre de sa probité et de ses capacités. C'est ce à quoi s'emploie, Etienne Radiguet, en répondant à un négociant de Cadix : « *Si demain vous voulez donner mon adresse à quelques bonnes maisons de votre ville qui veulent de nos toilles, vous pouvez être persuadé d'avance que les soins que je mettrai à exécuter ponctuellement leurs commissions vous seront un tel garant qu'on ne vous fera jamais de reproches à ce sujet »*¹³². Ses lettres à ses nouveaux correspondants comportent toujours des mentions de ce genre. Ainsi à Artiñado y Epalza, à Bilbao, en mai 1803 : « *si je peux obtenir votre confiance [...] vous n'aurez point lieu de vous plaindre de ma manière de travailler »*¹³³. La solidité des contacts dans les autres villes est aussi un atout précieux pour prévenir les mésaventures financières et ces services sont réciproques : « *Je suis bien sensible, mon cher Carvallo, écrit Etienne Radiguet en vendémiaire an XIV, à l'assurance que vous me donnez que si vous croyez mes intérêts compromis avec quelqu'un vous m'en avertiriez, mais si en revanche je pouvois vous être utile à quelque chose, j'aime croire que vous me procurerez le plaisir de m'employer »*¹³⁴.

3) Des transactions plus risquées

Le négoce de Landerneau se distingue en s'engageant dans des opérations plus risquées, au-delà de la pratique plus confortable de la commission.

a) Le compte à-demi

Dans ce cas, gains et risques sont partagés entre les deux parties. En octobre 1792, Raymond Fontémoing, informé de chargements de grains pour Bordeaux à Pontusval, propose à Jean-Marie Duthoya, de faire avec lui « *de compte a demy quelques petites spéculations sur cet article »*. Il lui suggère l'intermédiaire de son « *ancienne commissionnaire, M^{me} V^{ve} Hardy, vous ne paraitriez point et ne pourriez point être en rien compromis »*¹³⁵. Cette tentative

¹³¹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 433.

¹³² ADF, 50 J 4, 17 vendémiaire an XI (9 octobre 1802).

¹³³ Ibid., 3 mai 1803.

¹³⁴ Ibid., 50 J 6, 7 vendémiaire an XIV (29 septembre 1805), lettre à Carvallo à Bilbao.

¹³⁵ ADG, 8 J 493, lettre de Raymond Fontémoing à Jean-Marie Duthoya, 29 octobre 1792.

semble infructueuse, car en août suivant, c'est à Barthélemy Kerroz qu'il fait une proposition identique¹³⁶, que celui-ci décline, car il ne pratique pas ce genre de négoce¹³⁷.

Le compte à demi est parfois un moyen efficace pour obtenir des commandes. Etienne Radiguet expédie par charrette, en l'an XI, 415 pièces de créés, « *de compte à ½ avec Gabaret de Bayonne* », pour un montant de 4 929 l¹³⁸. En vendémiaire de l'an XIV, à un moment où les cuirs sont « *fort rares* », il annonce au bordelais Sansaricq, « *je me proposais de vous en envoyer 4 balles de compte à ½ avec un ami qui quoique m'en ayant cédé intérêt, m'en a laissé la direction* »¹³⁹. Il est vraisemblable que « *l'ami* » en question ne soit autre qu'un de ses associés, ce qui permet au négociant landernéen de continuer à passer pour un commissionnaire. Car la pratique est risquée, puisqu'elle vient concurrencer directement les commettants. En conséquence, « *ces derniers ne devaient en aucun cas être mis au courant d'une telle pratique* »¹⁴⁰. Plusieurs opérations de ce type sont menées en 1816 et 1817, vers Bilbao et Santander, dont l'une le conduit à rappeler à son correspondant bilbaïen :

« *Il est convenu [...] que le secret reste inviolable entre nous car quoique nous fassions sur votre place, nous ne voudrions pas qu'aucun de nos correspondants put avoir le moindre soupçon de notre intelligence. Nous porterions seulement sur un peu de nos factures la commission d'achat pour la forme et pour éviter tout soupçon* »¹⁴¹.

Des précautions sont de rigueur, car des représailles peuvent tomber comme de décharger, « *les ballots du commissionnaire incriminé et de les laisser sur les quais sans les introduire en magasin. La marchandise ne pouvait alors être présentée à la vente* »¹⁴². La perspective de profits supplémentaires est une forte incitation à mener ce double-jeu.

b) Les envois à compte propre

S'ils sont tous commissionnaires, les négociants landernéens agissent aussi pour leur propre compte. C'est une de leurs spécificités, par rapport aux Morlaisiens. La pratique est bien établie. En 1778, une note établie à Rennes à l'intention de l'intendant, relative à

¹³⁶ Ibid., lettre à Barthélemy Kerroz, 23 août 1793.

¹³⁷ Ibid., 16 septembre 1793.

¹³⁸ ADF, 50 J 92, 18 messidor an XI (7 juillet 1803). Voir illustration 9-II, ci-dessous.

¹³⁹ Ibid., 50 J 6, 18 vendémiaire an XIV (10 octobre 1805), lettre à Sansaricq à Bordeaux.

¹⁴⁰ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 23.

¹⁴¹ ADF, 50 J 20, lettre à Dupeyron à Bilbao, 28 décembre 1816.

¹⁴² Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 23.

l'armement pour les Antilles, affirme que parmi eux « *il s'en trouve d'assez aisés pour prendre des intérêts dans ces chargemens et en expédier pour leur compte dans la suite* »¹⁴³.

En décembre 1761, le navire espagnol le *St-Joseph*, sur lequel six négociants landerneens ont chargé, est victime d'une avarie dans le port et une grande partie de la cargaison est « *avariée* ». Plusieurs balles de Julienne Daniel portent la marque « ID » et sur certaines de celles chargées par d'Hervé Duthoya il est inscrit « HD ». Il est très vraisemblable que les marchandises sont expédiées à Bilbao, par ces négociants, pour leur compte¹⁴⁴. D'autres cas semblables se rencontrent, les marchandises voyageant sous l'initiale des négociants. En décembre 1786, le *Zéphir*, sloup appartenant en propre à Barthélemy Kerroz, fait naufrage sur la côte du Port-Louis en allant à Bilbao. La cargaison est expédiée par cinq négociants de Landerneau. L'un d'entre eux, Duval Legris aîné « *déclare avoir chargé pour [son] propre compte* », 7 balles de peaux de génisse et de veau, « *le tout marqué marquées DGA n° 1 à 7* »¹⁴⁵. Il s'agit de toute évidence des initiales du négociant. Le maître de la barque était chargé de les commercialiser, « *pour le plus grand bien des intéressés* »¹⁴⁶. Et quoiqu'il en dise dans ses correspondances, Etienne Radiguet expédie aussi à son compte, comme par exemple pour Bordeaux en vendémiaire¹⁴⁷ et en floréal an xi¹⁴⁸, sur l'*Elorn*.

4) Les autres fonctions commerciales

a) La consignation.

La consignation est directement liée à la fonction de commissionnaire. C'est

*« la première fonction qu'avaient à assurer les commissionnaires [...] : réception des marchandises expédiées par leurs correspondants [...], leur entreposage en magasin pour un temps plus ou moins long et éventuellement leur transfert pour chargement sur un navire [...]. Ce travail de consignation était avant tout d'un travail technique, s'accompagnant de multiples tâches d'écriture commerciale et comptable. C'était un travail d'exécution qui n'impliquait guère de prise de décision économique »*¹⁴⁹.

¹⁴³ ADIV, C 628, note à l'intendant, décembre 1778

¹⁴⁴ ADF, 4 E 93/2.

¹⁴⁵ Ibid., 4 E 91/15.

¹⁴⁶ Ibid., déclaration de Pierre-Marie Duval Legris.

¹⁴⁷ Ibid., 50 J 92, 9 vendémiaire an xi (1^{er} octobre 1802).

¹⁴⁸ Ibid., 23 floréal an xi (13 mai 1803).

¹⁴⁹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 450.

Le consignataire peut vendre les marchandises, en respectant scrupuleusement les ordres reçus. Attentif à répondre aux demandes de ses correspondants, tout négociant installé pratique cette tâche. Barthélemy Kerroz travaille comme consignataire de maisons de vin bordelaises. Il reçoit, par exemple, en l'an III, « *par consignation et pour le compte du citoyen Bos* » une cargaison de vin qu'il stocke dans ses magasins et dont il procède à la vente¹⁵⁰. En l'an XI, Etienne Radiguet propose à une maison de Marseille : « *voulez-vous me faire des consignations en savon, huiles et eau de vie, je vous retire le parti le plus avantageux* »¹⁵¹.

La consignation concerne aussi les navires. En 1799, Radiguet écrit à Binard de Brest : « *Je me trouve dans le même embarras que vous relativement à la garde de deux navires que j'ai à ma consignation et M. Kerroz s'est trompé en vous disant que j'avais un gardien. Si je peux rencontrer un homme fidèle, soyez persuadé qu'avec bien du plaisir je l'engagerai à prendre soin du navire comme des miens* »¹⁵². Il assure aussi l'entretien de navires placés sous sa surveillance. En brumaire an VIII, il transmet à Duval aîné, de Bordeaux, le compte de carénage de son *Jonathan*, qui s'élève à 568F. Il se désole : « *ce navire peut encore soutenir 2 ans sans aucune réparation mais en vérité c'est un crime que de laisser sans naviguer* »¹⁵³. Deux mois plus tard, il s'inquiète de l'état du *Voyageur*, auprès de l'armateur malouin Le Fer, qui lui en a confié la garde : « *si ce navire reste encore un été dans ce port, il faudra le faire carenner du haut au bas* ». Le navire ne semble pas trouver pas d'acquéreur¹⁵⁴. C'est peut-être ce navire, jaugeant 172 tonneaux, que René Poisson, son commis, arme en 1801¹⁵⁵. En décembre 1803, les armateurs du sloop l'*Adolphe*, 20 tonneaux, de Porspoder, construit au Croisic en l'an VIII, le vendent 1 800 francs. Dans l'attente, il est « *désarmé au port de Landerneau [...] à la consignation du citoyen Barthélemy Kerroz* »¹⁵⁶.

b) La fonction de correspondant.

Rendant les services les plus divers à ses relations d'affaires, le négociant est souvent leur correspondant local. Ainsi, les marchandises récupérées du naufrage du *Saint-Jean-Baptiste* de Bilbao à Plouguerneau en 1778, sont mises en vente, « *à la poursuite et diligence*

¹⁵⁰ ADF, 4 E 91 21, 3 messidor an III (21 juin 1795).

¹⁵¹ Ibid., 50 J 4, 14 nivôse an XI (4 janvier 1803), lettre à la maison Latil, Merle et C^{ie} à Marseille.

¹⁵² Ibid., 50 J 2, 4^e journée complémentaire an VII (20 septembre 1799).

¹⁵³ Ibid., 3 brumaire an VIII (25 octobre 1799).

¹⁵⁴ Ibid., 3 nivôse an VIII (24 décembre 1799).

¹⁵⁵ SHD, Brest, 2P-7 23.

¹⁵⁶ Ibid., 4 E 91 32, 7 nivôse an XII (29 décembre 1803).

de Barthélemy Kerroz, négociant à Landerneau, correspondant des propriétaires »¹⁵⁷. En 1780, Goury est le correspondant du négociant Latour, de Tours, dans un différend financier qui l'oppose au négociant brestois Luslac, confronté à des difficultés et qui peine à payer ses dettes¹⁵⁸. Les Landerneens bénéficient de la réciprocité dans les ports avec lesquels ils ont des relations et où ils ont leurs propres correspondants. A Bilbao, Barthélemy Kerroz donne plusieurs fois procuration à Alexandre de Villabaso, ou à Thomas Manuel, en 1779¹⁵⁹. Au début de la Révolution, Jean-Marie Duthoya correspondant à Landerneau du Libournais Raymond Fontémoing, y défend ses intérêts, notamment auprès de ses créanciers. L'obtention d'un acte obligataire du négociant Guiavarc'h en octobre 1792 lui vaut ses « *biens sincères remerciements du bon service que vous m'avez rendu dans cette occasion* »¹⁶⁰. Les associés Robert et Oléa lui succèdent dans la fonction, qui s'avère donc indispensable. La prudence incite sans doute à diversifier les correspondants. En mars 1793, la *Félicité*, où le Libournais a chargé 15 tonneaux de vin blanc pour Dunkerque, est en relâche en rivière de Landerneau « *par les circonstances de la guerre* ». C'est à Barthélemy Kerroz, un de ses clients, que s'adresse Fontémoing, pour lui demander de faire retirer ses barriques du navire et de les transporter dans ses magasins à Landerneau : « *rien ne presse pour la vente. Vous prendrez le moment le plus favorable, vous laissant entièrement le maître de mes intérêts* »¹⁶¹. La confiance est telle que dans un nouveau courrier, il lui laisse une totale liberté dans la vente : « *Je ne vous fixe aucun prix et m'en raporte entièrement à ce que vous ferez* », et même dans sa rémunération, où il s'offre de payer « *comme de juste telle commission que vous jugerez à propos* »¹⁶².

Dans le naufrage du *Patriote*, en l'an III, charge est confiée au négociant Jacques Cotel de Saint-Valéry-en-Caux, de « *vendre ledit navire avec tous ses agrais et appareils, provisions et autres ustensilles [...] à telle personne que le constitué jugera à propos, pour telle somme qu'il jugera convenable* »¹⁶³. Mais comment comprendre que le Brestois Belbedat, destinataire en grande partie de la cargaison du *Saint-Jacques* de Landerneau, naufragé devant Penmarc'h en décembre 1744, transmette ses connaissances à Jean Robert, négociant

¹⁵⁷ Ibid., *Inventaire sommaire de l'Amirauté de Léon, série B, TIV*, fonds détruit, p. 108.

¹⁵⁸ Gaël COMBOT, *Les métiers de l'habillement à Brest et dans le Léon de la fin de l'Ancien Régime au début de l'Empire*, mémoire de master II dactyl, Brest, UBO, 2009, p. 51.

¹⁵⁹ ADF, 4 E 91 47, répertoire des actes 1764-1791. Les actes eux-mêmes ayant disparu, seule subsiste la mention au répertoire. On ignore donc l'objet de ces procurations.

¹⁶⁰ ADG, 8 J 493, lettre de Raymond Fontémoing, 29 octobre 1792.

¹⁶¹ Ibid., lettre à Barthélemy Kerroz 1^{er} mars 1793.

¹⁶² Ibid., 6 mars 1793.

¹⁶³ Ibid., 4 E 91/23, 6 germinal an IV (26 mars 1796).

landernéen, qui se charge désormais de l'affaire et confie à son tour le suivi à Michel Lamy de Pont-l'Abbé¹⁶⁴ ? Robert participe-t-il à l'armement du navire ou est-il correspondant du Brestois ? A moins qu'il dispose tout simplement de meilleurs réseaux commerciaux que celui-ci ?

5) Les techniques de gestion

« L'ordonnance du commerce faisait obligation de conserver les documents commerciaux : livres et registres, lettres reçues et copies de lettres envoyées. En cas de faillite, ces registres devaient être remis au greffe des tribunaux de commerce »¹⁶⁵. Cette dernière disposition semble avoir été peu respectée à Landerneau, car beaucoup de ces documents ont disparu. Avant même ses spéculations, la première préoccupation du négociant est bien de gérer ses fonds. Rares sont les lettres, dans l'immense correspondance de la maison Radiguet, où il n'est pas question de paiements, de transferts d'argent, ou d'escompte de traites.

a) Les livres

Illustr. 9-II. Extrait du brouillard d'Etienne Radiguet, 18messidor an XI (7 juillet 1803)

The image shows a handwritten ledger page with the following content:

RG
no 1 a 14
13969

18
Expédition de Coupure à 1/2 an (Fabarrus s.)
Bayonne Santa Charitas de Jb Gauré
en 115 jours de Nantes à 25% du %

n° 1	32	288
2	32	290
3	32	289
4	32	289
5	32	290
6	32	290
7	32	290
8	32	290
9	32	290
10	32	289
11	32	290
12	32	289
13	31	330
		115

3804 à 25% 1274-12
1000 à 10% 180
Embarras des papiers 65
à la date d'ici 10
11929/12

Source : ADF, 50 J 92.

¹⁶⁴ Ibid., B 4 355, lettre de Michel Lamy aux juges de l'Amirauté de Cornouaille, janvier 1745.

¹⁶⁵ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 722.

Barthélemy Kerroz ou Etienne Radiguet se plient aux règles commerciales en vigueur et utilisent les instruments rendus obligatoire par la réglementation : livres de compte, recueil des correspondances reçues et adressées... Ils pratiquent la comptabilité en partie double, « *sorte de langage international* »¹⁶⁶ entre négociants. Leurs transactions financières sont donc portées dans un grand livre et un journal. Etienne Radiguet utilise en outre un brouillard (Figure 9-IV). Le notaire Hacbeq, chargé de la succession de Barthélemy Kerroz, fait allusion à des documents comptables (journal, grand livre) qui ont disparu. Ainsi, il constate en 1813, lors de la liquidation de la succession, 6 500 F de créances irrécouvrables, parce que trop anciennes, ou que « *le grand livre n'est pas en ordre* »¹⁶⁷.

b) *La lettre de change*

Avec la lettre de change, « *le négoce réussit à éviter l'emploi du numéraire, grâce à l'utilisation généralisée des effets de commerce* »¹⁶⁸. Ainsi, Barthélemy Kerroz laisse à son décès 36 000F en « *effets, crédits et argent* »¹⁶⁹. La fonction de banquier s'impose donc. Plusieurs négociants landernéens s'en emparent. En 1732, Guillaume Legris Duclos et Vincent La Rue sont : « *négociants banquiers de cette ville* »¹⁷⁰. Plus tard les Mazurié, les Duthoya, Joachim Goury, parmi d'autres, exercent aussi la fonction. Le paiement par traite se généralise, mais il n'est pas sans risques d'impayés et Etienne Radiguet rencontre souvent des difficultés à faire accepter ses billets. Il commente l'arrestation, en l'an VIII, du fournisseur aux armées Ouvrard, qui possède une maison de commerce à Brest : elle « *vient dégrader la place de Brest et celles environnante, malheur à ceux qui ont beaucoup de papier* »¹⁷¹. Il cherche aussi à escompter ses effets de commerce dans les meilleures conditions. Il informe un correspondant marseillais, en frimaire de l'an XI, qu'il choisit Bordeaux comme lieu de remise d'un billet, « *cette place vous offrant moins de perte à la négociation* »¹⁷². Cependant, à la même époque, il désigne Paris comme place de paiement, à un nouveau commettant de Lisbonne¹⁷³. Pourtant, la proximité de Brest, selon ses négociants, en 1819, présente aussi un avantage financier : « *les capitaux qui se trouvent à Brest permettent généralement la*

¹⁶⁶ *Idem.*, p. 763.

¹⁶⁷ ADF, 112 J 12, 26 octobre 1813.

¹⁶⁸ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille... op. cit.*, p. 855.

¹⁶⁹ ADF, 3 Q 6 823, f° 626.

¹⁷⁰ *Ibid.*, 16 B 581, juin 1732.

¹⁷¹ *Ibid.*, 50 J 2, 26 pluviôse an VIII (15 février 1800).

¹⁷² *Ibid.*, 50 J 4, 11 frimaire an XI (2 décembre 1802).

¹⁷³ *Ibid.*, 21 frimaire an XI (12 décembre 1802).

négociation de papier à ¼ % de moins qu'à Morlaix »¹⁷⁴. La négociation des traites est elle-même un objet de commerce et de spéculation. En vendémiaire an XIV, Radiguet l'affirme sans ambages à Douyet de Bayonne : « *il faudra [...] laisser murir le papier* »¹⁷⁵.

c) Les disponibilités.

Même si dans les échanges entre négociants, « *les règlements évitaient le plus possible et, en réalité, à peu près complètement le numéraire* »¹⁷⁶, il en va tout autrement dans leurs relations avec les fournisseurs ruraux. Des fonds importants circulent. Le négociant doit donc avoir à sa disposition « *des capitaux importants, ou plus précisément des liquidités [...] pour régler sur le champ et parfois à l'avance, les toiles achetées aux fournisseurs* »¹⁷⁷. La situation devient même très préoccupante pendant la Révolution où les paiements de l'État se font en assignats, que le monde rural refuse. Etienne Radiguet doit donc disposer d'espèces métalliques, pour payer ses achats de toiles, car : « *on ne peut rien faire qu'au comptant* »¹⁷⁸.

Il s'avère âpre à obtenir le remboursement de ses achats de marchandises pour ses commettants. Il prévient Courteau de Cros, négociant à Malaga : « *Je vous réitère Monsieur que vous aurez à me tenir compte du retard de mes fonds jusqu'au prochain paiement* »¹⁷⁹. Aussi, lorsque son collègue Taylor lui demande, en frimaire an VIII, un délai pour le remboursement d'une dette de 60F, Etienne Radiguet tire argument, pour lui opposer un refus, du fait qu'il se trouve « *en ce moment à cours de fonds et ayant des paiements à faire [...]. Si les fonds ne rentrent pas, je suis donc obligé moi-même d'emprunter et vous savez que les fonds sont si rares aujourd'hui qu'il est impossible de s'en procurer à moins de 2% par mois* »¹⁸⁰.

B) LES PROFITS.

La fortune des négociants puise à plusieurs sources. Elle repose principalement sur des spéculations, terme qui revient incessamment dans les correspondances. Et c'est leur diversité qui assure la pérennité des maisons :

¹⁷⁴ Ibid., 1 Z 118, mémoire des négociants brestois au préfet du Finistère, 1819.

¹⁷⁵ Ibid., 50 J 6, 13 vendémiaire an XIV (5 octobre 1805).

¹⁷⁶ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille... op. cit.*, p. 819.

¹⁷⁷ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo..., op. cit.*, p. 433.

¹⁷⁸ ADF., 50 J 1, f° 218, lettre à Allègre et Ancel au Havre, 29 fructidor an IV (15 septembre 1796).

¹⁷⁹ Ibid., f° 207, lettre à Courteau de Cros à Malaga, 8 fructidor an IV (25 août 1796).

¹⁸⁰ Ibid., 50 J 2, lettre à Taylor, Landerneau, 30 frimaire an VIII (21 novembre 1799).

« le compte de pertes et profits se gonfle de bénéfiques de provenances multiples, et point uniquement du solde des ventes de marchandises. Les assurances, l'armement, les arbitrages bancaires, suivant les circonstances, prennent une place plus ou moins grande [...]. Il y a toujours une solution de remplacement »¹⁸¹.

1) Le produit des commissions.

Il est difficile de connaître précisément les profits dégagés par les négociants. Comme commissionnaires, ils perçoivent 2% du montant des achats et les ventes de marchandises qu'ils opèrent. Etienne Radiguet expédie à des négociants de Bilbao, en vendémiaire et pluviôse an XI, pour plus de 82 000 livres de marchandises sur le *Zéphir*¹⁸². Ses commissions dépassent 1 630 livres. Dans la même période, il charge au moins trois autres navires qui emportent pour 9 605 livres de toiles à Bordeaux, amenant une commission de 186 livres¹⁸³. En août 1803, il envoie cinq voitures pour Bordeaux et une pour Bayonne, qui emportent des toiles d'une valeur de 12 873 livres, générant une commission de 249 livres¹⁸⁴. C'est en sept mois un profit de plus de 2 000 livres et il ne s'agit là que d'une partie de ses activités. Cela donne cependant une idée des gains que peut percevoir un commissionnaire. Pour conserver ses commettants, il s'efforce de faire réussir leurs spéculations. C'est ce qu'Etienne Radiguet écrit en l'an IV à un nouveau correspondant de Bourg : « *Je vous offre de bien bon cœur mes services et vous pouvez compter sur mes soins à rendre notre correspondance réciproquement avantageuse* »¹⁸⁵. Il se targue, en vendémiaire an XIV, d'avoir « *procuré, à une maison de Blaye l'an dernier, 34% de bénéfice dans le court espace d'un mois* »¹⁸⁶.

La règle est le paiement à 30 jours, à réception de facture, les retards entraînant majoration. Les traites sont souvent escomptées, afin de trouver plus rapidement des ressources. Ces questions font l'objet de très nombreux courriers de relance du négociant, afin d'obtenir un paiement rapide. Il fait payer des agios sur les retards de paiement et refacture à ses commettants les pertes sur les négociations d'effets. Ainsi, en pluviôse an XI, il facture à Ybarondo y Menteira à Bilbao, 1% de commission supplémentaire pour un retard d'un

¹⁸¹ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille... op. cit.*, p. 425.

¹⁸² ADF, 50 J 92, 12 pluviôse an XI (1er février 1803).

¹⁸³ Ibid., 50 J 19 pluviôse, 30 ventôse, 23 floréal an XI (8 février, 14 mars, 13 mai 1803).

¹⁸⁴ Ibid., 21 thermidor et 13 fructidor an XI (9 et 31 août 1803).

¹⁸⁵ Ibid. 50 J 1, 24 fructidor an IV (10 septembre 1796), lettre à Leydet fils ainé à Bourg.

¹⁸⁶ Ibid., 50 J 6, 13 vendémiaire an XIV (5 octobre 1805), lettre à Lemonier à Libourne.

mois¹⁸⁷. Le 14 pluviôse, il facture 175 l. à Ottavaria, toujours à Bilbao, « *pour perte au recouvrement de ses traites sur Paris* » et 138 l. à Bengoechea, « *pour négociation de sa remise sur Gabarret [de Bayonne] et pour perte au recouvrement des traites sur lui à Bilbao, et Madrid, négociées à Paris* »¹⁸⁸. Le taux réel de profit est donc fonction de la vitesse de récupération des fonds engagés. La totalité de la marchandise, toiles et cuirs, étant payées au comptant et en espèces aux fabricants par le commissionnaire, le paiement à 30 jours par le commettant induit un délai de recouvrement rarement inférieur à deux mois, soit un taux annuel maximum de 12%. Le négociant malouin Magon de la Lande le confirme en écrivant en 1735 à un correspondant marseillais : « *Gagner 7 à 8% dans un an et courir des risques, ce n'est pas la peine de s'y mettre. [...] Tout commerce qui ne donne pas 11% dans 6 mois et dans un an après bien des risques sans faire assurer n'est pas à rechercher* »¹⁸⁹. Mais tout retard réduit la rentabilité.

On comprend dans ces conditions l'intérêt pour les négociants de se lancer dans l'armement maritime. L'armateur perçoit en effet une commission s'élevant aussi à 2% de la valeur totale engagée dans une campagne. « *Le plus clair du profit de l'armateur était sa commission sur la totalité de la mise hors* »¹⁹⁰. Si l'on reprend le cas du *Zéphir* en pluviôse an XI, il emporte une cargaison qui peut être évaluée à un minimum de 92 000 livres¹⁹¹, soit une commission brute de 1 844 livres, en un seul voyage, uniquement sur la cargaison, sans compter celle qu'il perçoit sur la mise hors. Un navire pouvant aller de 5 à 6 fois à Bilbao dans l'année, est ainsi rapidement amorti.

2) La vente à compte propre.

Sur les ventes de toiles, les profits moyens sont souvent estimés à 20%¹⁹². En août 1791, le négociant malouin Magon de la Blinais écrit à son correspondant Joseph Villard, à Cadix, au sujet d'une vente de toiles pour son compte se montant à 30 000 livres : « *cette vente pourra me donner autour de 9% de bénéfice.* »¹⁹³. A cette période troublée, où le numéraire,

¹⁸⁷ Ibid., 50 J 92, 12 pluviôse an XI (1^{er} février 1803).

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁸⁹ Cité par Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 326.

¹⁹⁰ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 90.

¹⁹¹ ADF, 50 J 92, 12 pluviôse an XI (1^{er} février 1803).

¹⁹² André CATROU, *Les élites consulaires de Vannes au XVIII^e siècle*, mémoire de master I dactyl., Lorient, UBS, 2005, p. 121.

¹⁹³ Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle »..., op. cit., p. 118.

conurrencé par les assignats, est difficile à trouver, le négoce se contente de profits inférieurs, qui restent cependant confortables. En l'an XI, Etienne Radiguet évoque « *un bénéfice de plus de 25%* » sur une opération non identifiée¹⁹⁴. Ces taux de profit sont à mettre en parallèle avec ceux du grand commerce. En 1770, le fret passager vers l'Amérique du Nord procure un bénéfice de 20%, « *supérieur au taux du commerce des produits coloniaux* », quant à la traite négrière, elle rapporte environ 10% de profit, dans la seconde moitié du siècle, aussi bien à Bristol qu'à Nantes ou Bordeaux¹⁹⁵. On comprend dans ces conditions le faible engagement du négoce landernéen dans ce type de spéculation, largement plus complexe et aléatoire et supposant la mobilisation de capitaux bien plus importants.

3) Le produit des placements immobiliers.

Tous les négociants cherchent à se constituer un patrimoine immobilier, à la fois pour mettre à l'abri des capitaux et y puiser en cas de nécessité, et pour accroître leurs revenus. On traite ici d'une classe particulière, étroite, de possédants enrichis par le négoce maritime, dans un siècle où la terre est « *le bien de production le plus considérable et le plus significatif* »¹⁹⁶. Si les négociants et armateurs possèdent des terres, le produit qu'ils en retirent, sans être négligeable, ne représente qu'une part minoritaire de leurs ressources. Le cas de Barthélemy Kerroz, qui laisse à son décès en juillet 1805 une fortune proche de 210 000F¹⁹⁷, l'illustre bien. L'ensemble de ses biens immobiliers, tel qu'il ressort de la déclaration de sa succession établie en l'an XIII¹⁹⁸ et du partage sous seing privé réalisé entre ses héritiers¹⁹⁹, comprend au minimum cinq maisons, trois magasins, 25 fermes ou métairies, de terres et de bois, ainsi que trois rentes foncières. Ils se situent principalement à Landerneau et aux environs immédiats, ainsi que sur les côtes du bas-Léon. L'ensemble de ces propriétés, dont le capital est estimé à 133 000F, lui procure une ressource annuelle supérieure à 6 000F, soit environ 5% du capital, ce qui dans une période troublée soutient la comparaison avec une activité commerciale beaucoup plus risquée. Mais le revenu de ses activités est très largement supérieur, comme le montre sa cotisation à l'emprunt forcé d'un milliard décidé par la Convention en mai 1793. Cette contribution au redressement financier de l'État concerne les revenus supérieurs à 400

¹⁹⁴ ADF, 50 J 4, 5 prairial an XI (25 mai 1803), lettre à Decouvrant de Morlaix.

¹⁹⁵ Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes...*, op. cit., p. 147 et 157.

¹⁹⁶ Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale ...*, op. cit., p. 474-475.

¹⁹⁷ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélémy Kerroz...*, op. cit., p. 241.

¹⁹⁸ Ibid., 3 Q 6823. Déclaration de succession du 8 vendémiaire an XIII (30 septembre 1805).

¹⁹⁹ Ibid., 3 Q 6779.

livres par an et se monte au $\frac{1}{4}$ du revenu de 1789, « *frais généraux et entretien familial déduits* »²⁰⁰. Kerroz, premier contribuable bourgeois de Landerneau verse 4740 l., soit 13,6% du montant total recueilli dans la ville²⁰¹. Cela correspond à un revenu annuel d'au minimum 19 000 livres, dont plus des 2/3 proviennent de son négoce. Et il est vraisemblable que la déclaration a été minimisée, comme c'est d'ailleurs le cas pour sa succession.

4) Les autres spéculations.

a) Les prêts d'argent

Même sans être banquiers, beaucoup de négociants prêtent de l'argent. En 1787, Julienne Daniel, fait enregistrer par acte notarié un prêt de 510 livres en principal, pour deux ans, à Jean Madec de Commana. Les intérêts n'étant pas mentionnés, ils ont pu faire l'objet d'un accord particulier²⁰². Barthélemy Kerroz accorde de nombreux prêts, dont les montants sont portés sur ses livres, mais l'état de liquidation de sa succession en 1813 fait apparaître que dix-huit d'entre eux, pour un total de plus de 2 300 livres, ne peuvent être récupérés, plusieurs bénéficiaires étant « *insolvables* » « *mendiants* », ou « *sans moyens* »²⁰³. En l'an XI, Etienne Radiguet prête 600 F à son collègue Bazin aîné « *pour 3 semaines ou un mois* », avec un intérêt de 3 F, soit 6% par an, ce qui peut être considéré comme faible par rapport aux taux de l'argent à cette époque, qui peuvent aller de 12 à 18%²⁰⁴.

b) Le trafic des piastres

Enfin, dans les échanges avec Bilbao, une partie des retours se font en piastres²⁰⁵, malgré l'interdiction imposée par les autorités espagnoles. C'est une autre source de profits, Les négociants se livrent de longue date à ce trafic. Ainsi, l'inventaire après décès d'Hervé Bernard Duthoya en 1779, fait état de « *15 piastres venues d'Espagne à 105 sols pièce* », soit 78 livres 15 sols²⁰⁶. Il semble particulièrement important dans la période révolutionnaire où la

²⁰⁰ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 123.

²⁰¹ ADF, 24 L 73.

²⁰² ADF, 4 E 91/16, 21 août 1787.

²⁰³ Ibid., 112 J 12, 26 octobre 1813.

²⁰⁴ Ibid., 50 J 92, 13 fructidor an XI (31 août 1803).

²⁰⁵ En l'an VI et l'an VII, Etienne Radiguet évoque à plusieurs reprises ce trafic, ADF, 50 J 2, f° 9, 28, 33, 55. En l'an XI, il paie des achats de *crées* en or et en argent, 50 J 92, 10 nivôse an XI (31 décembre 1802).

²⁰⁶ ADF, 16 B 650.

monnaie manque cruellement. En septembre 1799, Etienne Radiguet évoque la difficulté de se procurer cet argent espagnol à des prix abordables et fait état d'« *achats de piastres en participation* »²⁰⁷. En début novembre 1799, il est engagé avec le négociant brestois Chevallier – et sans doute Carbonnel de Paris – dans des spéculations sur l'argent espagnol : « *tu me dis que je suis crédité de 1 247 F 10, pour mon 1/3 aux piastres [...] il résulte donc que mon bénéfice net pour mon 1/3 est de 20 F 15* »²⁰⁸. La marge est inférieure à 2%, ce qui peut paraître faible, mais le Landernéen s'est contenté d'apporter un capital, sur une période vraisemblablement courte. Quelques jours plus tard, il informe le même Chevallier : « *Je te débite pour mon 1/3 de produit net de 720 piastres envoyé à Carbonnet, 50F* »²⁰⁹.

5) Les profits en temps de guerre

La baisse du trafic en temps de guerre ne signifie pas nécessairement l'appauvrissement du négoce, car « *ce qui compte [...] c'est la marge de profit sur les opérations effectuées qui, elle, n'est pas nécessairement orientée à la baisse dans de telles circonstances. Surtout en période de guerre, la spéculation sur les marchandises offre des profits plus élevés qu'en temps de paix* »²¹⁰. Marie-Josèphe Bohay-Rivière, comme Etienne Radiguet le confirment. La première écrit pendant la guerre de Sept ans : « *dans les tems de guerre on veut se maitre dans le cas, de ne pas manquer des marchandises* »²¹¹. Le second analyse au début des guerres révolutionnaires : « *Il n'y a guère que ceux qui ont des fournitures par entreprises avec la république qui puissent être favorisés et être dans le cas d'acheter* »²¹². C'est son cas et il promet au fabricant Le Roux de Saint-Thégonnec, auquel il passe commande : « *Je voudrais bien que tu en aurois une bonne quantité [...] Fais ce qu'il dépendra de toy pour men obtenir, nous partagerons le gâteau, cest a dire que je te donnerai 1% de commission* »²¹³. Pour que le négociant se contente de 1% de commission, les quantités demandées devaient en effet être gigantesques.

²⁰⁷ Ibid., 50 J 2, 4^e journée complémentaire (20 septembre 1799), lettre à Carbonnel à Paris.

²⁰⁸ Ibid., 11 brumaire an VIII (2 novembre 1799), lettre à Chevallier.

²⁰⁹ Ibid., 17 brumaire a VIII (8 novembre 1797), lettre à Chevallier.

²¹⁰ Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude...*, op. cit., p. 52.

²¹¹ ADG, 7 B 1251, lettre à Balthazard David et C^{ie}, négociants à Bordeaux, 13 avril 1759.

²¹² ADF, 50 J 1, f° 19, 2 août 1793, lettre à Bassac, Allègre et C^{ie} au Havre.

²¹³ Ibid., f° 53, 3 germinal an II (29 mars 1794), lettre à Le Roux à Saint-Thégonnec.

« Au total, le monde du négoce n'a pas subi de pertes irréparables, ce qui semble confirmé par la rapidité de la reprise après la chute du régime napoléonien »²¹⁴. La mutation du commerce maritime au XIX^e siècle, liée à la domination du Royaume-Uni et à la disparition de l'exclusif colonial français et espagnol lui pose en revanche de plus vastes problèmes.

Conclusion

Le négoce landernéen ne présente guère de particularités dans sa gestion au quotidien, par rapport à celui des autres places portuaires. Les objectifs sont identiques, les structures se ressemblent, les mêmes méthodes et techniques de gestion et de relations avec la clientèle sont mises en œuvre au quotidien. Les quelques exemples qui précèdent montrent au contraire que le monde du négoce landernéen a bien intégré les méthodes en vigueur ailleurs afin de maximiser les profits, ce qui demeure la préoccupation première de tout négociant.

²¹⁴ Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude...*, op. cit., p. 262.

CHAPITRE 10 : L'ARRIVÉE DE LA ROYALE OU LA CHANCE BRESTOISE.

Le choix de Louis XIII et Richelieu en 1631 de concentrer la flotte du Ponant au Havre, à Brest et Brouage et les grands travaux réalisés à Brest à partir de 1669¹, pour développer une marine de guerre, ont entraîné une forte demande d'approvisionnements. Cette décision a eu des conséquences fortes sur toute l'économie locale: « *Désormais, toute la ville et une partie de celles du Léon et des confins cornouaillais est tournée vers la réalisation des objectifs militaires et la satisfaction des besoins de la Royale* »². Elle fait véritablement naître la ville : « *C'est ce commerce d'approvisionnement de la Marine qui fait l'activité marchande du port de Brest* »³. Avec la confirmation de Brest comme grand port de guerre par Louis XIV, une force militaire imposante s'installe à la pointe de Bretagne. L'économie bretonne est désormais destinée en bonne part à satisfaire ses besoins. Landerneau bénéficie, sous plusieurs aspects, de cette implantation qui représente pour elle une véritable chance.

I) DE RICHELIEU A COLBERT : LE CHOIX DE BREST.

Si Brest a pu jouer un rôle militaire dès l'époque gallo-romaine, ou sous le règne des ducs de Bretagne, cela a davantage tenu à sa forteresse, maintes fois remaniée, qu'à sa situation maritime. Tout change à partir du XVII^e siècle, lorsque la monarchie saisit tout le profit qu'elle peut tirer du site dans ses opérations de guerre navale contre l'Angleterre⁴.

A) L'INITIATIVE DE RICHELIEU.

L'initiative du développement de la Marine Royale à Brest revient à Richelieu, en 1631. Son ministère « *marqua le premier choix délibéré de Brest comme port militaire de première place* »⁵. De gros travaux sont réalisés pour aménager et protéger le port et l'arsenal et notamment la construction des premiers magasins et des premiers remparts. En 1636,

¹ Roger LEPROHON, Jean TANGUY, « Naissance d'une ville (xvi^e-xvii^e siècle) », dans Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 52.

² Philippe JARNOUX et al., « Le port et sa ville au xviii^e siècle »..., op. cit., p. 75.

³ *Idem.*, p. 84.

⁴ Roger LEPROHON, Jean TANGUY, « Naissance d'une ville... », op. cit., p 67.

⁵ Alain BOULAIRE, *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse de doctorat dactyl., Paris-Sorbonne, 1988, p. 170.

l'arsenal fournit 16 vaisseaux et frégates. Au décès du cardinal en 1642, 56 navires sont ancrés dans le port⁶. Sous le gouvernement de Mazarin, l'activité décline : seuls 6 vaisseaux sont construits de 1647 à 1658⁷. Le développement du site est gelé. A la mort du Cardinal en 1661, « *la flotte royale ne comptait qu'une dizaine de vaisseaux en état de fonctionner, alors qu'à la même époque, la marine anglaise en comptait 157* »⁸. Cette affirmation parfois contestée paraît corroborée par le dénombrement de Colbert en 1664, qui ne recense que deux vaisseaux de guerre à Brest⁹. L'appareil administratif était également négligé : « *Un écrivain et un capitaine de port constituaient [...] tout le personnel administratif* »¹⁰.

B) LA RENAISSANCE DE BREST AVEC COLBERT.

1) Une nouvelle ville dédiée à la Marine.

Le début du règne personnel de Louis XIV, en 1661, marque un tournant. Décidé à affronter l'Angleterre, sur les conseils de Colbert, le souverain entreprend de « *posséder sur l'océan une marine à la mesure de sa gloire* »¹¹, qu'il fait construire essentiellement à Brest en y développant l'arsenal. C'est la traduction d'une « *ambition colbertienne de domination commerciale [...] prête à déboucher sur la guerre de Hollande* » (1672-1678) et dont l'instrument est « *une véritable machine maritime ayant pour but la prospérité commerciale et coloniale de la France, sous la protection d'une marine de guerre efficace* »¹². En janvier 1667, le chevalier de Clerville estime que la ville est « *totalelement dépourvue des ressources qu'exige la construction d'un grand arsenal* »¹³. Si « *sa véritable naissance date de 1667* »¹⁴, les différents envoyés de l'État dans les années 1660 concluent à la nécessité de développer l'habitat à Brest, afin de pourvoir la ville des services et du commerce nécessaires à la Marine. Il faut cependant attendre la visite de Seignelay, fils de Colbert et son futur

⁶ *Ibid.*, p. 168.

⁷ Morgane LE GRAND, *Brest au XVIII^e siècle, ou l'émergence d'une bourgeoisie négociante*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1998, p. 23.

⁸ Gaëtan LANNUZEL, *La marine et l'arsenal de Brest au temps de la Régence, 1715-1723*, mémoire de Master I dactyl., Brest, UBO, 2007, p. 8.

⁹ Philippe JARNOUX et al., « Le port et sa ville au XVIII^e siècle... », *op. cit.*, p.78.

¹⁰ Prosper LEVOT, « La marine française et le port de Brest sous Richelieu et Mazarin », *Bulletin de la Société Académique de Brest*, T I, 1858-1860, p. 23.

¹¹ Philippe HENWOOD-Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution...*, *op. cit.*, p. 11.

¹² Martine ACERRA, « Les projets d'arsenaux de Pierre Puget. 1671 et 1676 », dans Martine ACERRA (dir.), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995, p. 1

¹³ Igor GEILLER, *La marine royale à Brest de mai 1701 à mai 1704, missions et moyens*, TER dactyl., Brest, UBO, 2004, p. 15.

¹⁴ Philippe HENWOOD et Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution...*, *op. cit.*, p. 11.

successeur en tant que secrétaire d'État à la Marine, qui recommande d'en faire la plate-forme navale du Ponant, pour que l'acte de fondation du nouveau Brest soit pris, par les lettres-patentes de Louis XIV, en juillet 1681. Recouvrance est réunie à la rive gauche de la Penfeld. Un droit de bourgeoisie est confirmé à la ville, qui se voit dotée d'une nouvelle assemblée de communauté, organisée selon le principe de l'échevinage. Quatre foires annuelles sont créées, dont la foire Saint-Michel. Des droits d'octrois sont attribués à la ville, pour alimenter les finances municipales¹⁵. L'acte royal ne fait en réalité que prendre acte d'une situation : « *les dépenses considérables qui se font au dit lieu pour le maintien de nos forces navales, y ont apporté depuis 15 ans plusieurs marchands et artisans qui s'y sont habituez, en sorte que les commoditez de nostre service s'en sont accreus par leur industrie* »¹⁶. La démographie confirme aussi l'émergence de la ville à la fin des années 1660 :

« *Les premiers signes apparaissent dans les années 1670 : alors que jusque là la moyenne habituelle des baptêmes oscillait autour de 40 baptêmes annuels, en 1670, le cap des 100 est franchi et dans la décennie 1680, il faut compter, uniquement dans la paroisse des Sept-Saints, une moyenne de 200 baptêmes par an, la progression étant semblable à Recouvrance* »¹⁷.

2) Le développement de l'arsenal.

Cette dynamique brestoïse relève exclusivement de l'initiative de l'État, bien que des incertitudes demeurent sur le calendrier : « *nous ne savons pas pourquoi, en définitive, ni exactement, quand la décision a été prise en faveur, définitivement, de Brest* »¹⁸. Avec Colbert, toute l'organisation de la construction navale militaire change :

« *Jusques en l'année 1661, lorsque le Roy vouloit faire bastir quelque vaisseau, l'on fesoit un estat [...] de tout ce qui estoit nécessaire à la construction des vaisseaux. Cet estat estoit envoyé en Hollande, et l'ont remettoit de l'argent à quelque marchand qui achetoit le tout et l'envoyoit en France au lieu où Sa Majesté avoit résolu de faire bastir le dit vaisseau* »¹⁹.

Faute de navires, Richelieu avait obtenu en 1625 le prêt de 20 vaisseaux par les Hollandais²⁰. En fait, c'est son lointain successeur qui réalise le projet : « *Il faut attendre 1669, quand il devient ministre en titre de la marine, pour voir Colbert donner une vive*

¹⁵ Philippe HENWOOD, « Brest 1681... », *Cahiers de l'Iroise*, janvier-mars 1992, p. 2 et 3.

¹⁶ André LEVY, « Brest 1681-1789 ou la croissance d'une ville-champignon », *Cahiers de l'Iroise*, 1982, p. 5.

¹⁷ *Idem.*, p. 6.

¹⁸ Jean MEYER, « La Bretagne et la Marine... », *op. cit.*, p. 489.

¹⁹ Colbert dans « L'état de la marine », cité par René MEMAIN, *La marine de guerre sous Louis XIV*, Paris, Hachette, 1937, p. 574-575.

²⁰ P. LEVOT, « La marine française et le port de Brest... », *op. cit.*, p. 5.

impulsion aux travaux du port »²¹. La réalisation des infrastructures se fait lentement et se poursuit tout au long du XVIII^e siècle : « *Brest n'est d'abord qu'un port d'armement, ce n'est que vers 1680 que l'on assiste à l'essor de l'arsenal [...] le développement des infrastructures va s'accélérer sous la conduite de Choquet de Lindu à partir de 1742* »²². Une part importante des budgets de la Marine y est affectée²³. Même si « *une partie des dépenses est effectuée à partir de Paris par les trésoriers généraux de la Marine* »²⁴, ce sont cependant des sommes considérables qui sont injectées dans l'économie locale.

Au nom du mercantilisme, une priorité absolue est donnée en théorie aux marchandises du royaume. Les arsenaux doivent disposer de magasins bien pourvus : « *tout ceci visait à la plus grande autonomie possible, en particulier pour tous les produits dont la venue à Brest nécessitait des voyages par mer, donc soumis aux aléas de la guerre* »²⁵. On verra que ces principes séduisants n'ont pas résisté à l'impécuniosité dans lequel l'État s'est presque toujours trouvé, ni à l'obligation de se fournir à l'étranger en matériaux que le royaume ne peut fournir en quantité ou en qualité suffisantes, ainsi pour les mâtures, qui requièrent des sapins nordiques. Brest est évidemment très concernée. « *L'arrivage du bois du Nord dans ce port, transité par des armateurs hollandais, est signalé dans leur correspondance à partir de 1678* »²⁶. Cela confirme que l'essor de l'arsenal commence bien dans la décennie 1670-80.

3) La séparation des fonctions.

Dans sa volonté de rationalisation, Colbert opère, par les ordonnances de 1681 sur la marine marchande et de 1689 sur la Marine d'État, une séparation des ports selon leurs fonctions : « *La distinction entre leur partie militaire et leur partie civile se renforce. Les arsenaux se ferment et s'enferment, s'organisent très en marge des activités commerciales* »²⁷. Landerneau bénéficie ainsi, pour un siècle, d'un vaste champ d'action. Exclusivement dédié au négoce, il devient un des ports de ravitaillement de la Marine Royale et de l'arsenal.

²¹ Morgane LE GRAND, *Brest au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 18.

²² Gérard LE BOUÉDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales...*, op. cit., p. 206.

²³ Philippe JARNOUX, « Le poids des armes et le bruit du vent... », op. cit., p. 344.

²⁴ *Idem*, p. 345.

²⁵ Alain BOULAIRE, *Brest et la marine royale...*, op. cit., p. 332.

²⁶ Michel DUVAL, « Les relations maritimes entre les pays du nord de la Baltique et les ports bretons (1680-1770). Bois de marine et autres matériaux d'armement », dans *Charpiana, Mélanges offerts par ses amis à Jacques Charpy*, Fédération de Sociétés Savantes de Bretagne, 1991, p. 775 à 785.

²⁷ Jacques PAVIOT et Giulio ROMERO-PASSERIN, « Une mer, des terres », dans Alain CABANTOUS, André LES-PAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer, ...*, op. cit., p. 60.

II) DES OPPORTUNITÉS DE MARCHÉS POUR LANDERNEAU

La proximité de Brest offre à Landerneau d'immenses avantages dont ne dispose aucun autre port comparable en Basse-Bretagne. On a vu qu'à partir de l'installation de la Marine à Brest et grâce aux travaux de mise en défense du Goulet, réalisés par Vauban, le port de l'Elorn jouit d'une protection totale. Ses navires bénéficient en outre de celle du convoi qui lui assure l'assistance de navires de guerre. Le négoce dispose surtout d'un gigantesque marché à approvisionner, ce qui ne va pas sans soulever des difficultés.

A) LE CONTEXTE DES MARCHÉS MILITAIRES

Pour accomplir la mission assignée par l'État, Brest, qui ne dispose d'aucune ressource, doit drainer d'énormes quantités de marchandises, à travers des marchés dans lesquels les négociants landernéens savent s'intégrer en se pliant à des procédures contraignantes. Il est possible de classer ces marchandises en trois catégories principales : les fournitures navales, les fournitures militaires, les approvisionnements.

1) « Brest reçoit de partout et ne fournit rien ».

Création artificielle, entièrement dédiée au seul objectif militaire, Brest doit faire transiter l'essentiel de ses approvisionnements par mer.

a) *Une vocation militaire exclusive.*

La vocation militaire prédomine à Brest, qui n'est pas un port de commerce et qui n'a d'autre activité qu'en lien avec la Marine. Lorsque le chevalier de Clerville vient à Brest en 1667, pour étudier la possibilité d'aménagement du port, il conclut : « *Il n'y a presque point de marchands, point de tailleurs, point de cordonniers* »²⁸. Chertemps de Seuil, dépeint, dans son mémoire de 1670, la faiblesse extrême du commerce brestois et le manque de ressources, « *en manière que pour s'en pourvoir en temps de guerre il faudroit, les faisant venir du dehors, avoir des convois et estre le plus fort à la mer* »²⁹. En 1772, la situation n'a pas changé pour l'intendant de marine à Brest, qui confirme cette dépendance : « *Brest reçoit de*

²⁸ Philippe HENWOOD, « Brest 1681... », *op. cit.*, p.2.

²⁹ *Ibid.*, p. 3.

partout et ne fournit rien à personne, son territoire fournit à peine le nécessaire, le pain y est toujours très cher »³⁰. Elle reste vraie pour Vincent de Gournay en 1788 :

« Cette ville ne présente aucuns moyens avantageux pour le commerce au moins quand la France est en paix. Mais si l'on est en guerre, les affaires changent totalement de face : ce temps si funeste aux autres places donne à celle-ci une vigueur presque impossible à déterminer, c'est alors qu'elle offre aux spéculateurs les occasions les plus multiples et les plus avantageuses pour les opérations de tout genre »³¹.

Cette situation se maintient sur le long terme : *« tout atteste dans le Brest de la fin du XVIII^e siècle, la primauté de la fonction militaire et la suprématie de la marine »*³². Cela reste vrai au XIX^e siècle. Gibert Villeneuve, dans son *Itinéraire descriptif du Département du Finistère*, écrit à propos de Brest en 1828 : *« Pour le commerce extérieur, le pays n'exporte rien, ou bien peu de choses [...], dont l'embarquement se fait d'ailleurs aux ports voisins des lieux de production et de fabrication, comme Landerneau et Morlaix »*³³. La presse locale du XIX^e siècle le confirme : *« Brest [...] reçoit toutes ses marchandises de l'intérieur et n'exporte aucune espèce de denrée »*³⁴. Au milieu du XIX^e siècle, si l'on en croit un ancien préfet du Finistère : *« Brest est une ville industrielle et commerçante ; mais son industrie, quelle qu'en soit l'importance, n'a pour objet que la construction et l'armement des vaisseaux ; son commerce qui est également considérable dépend uniquement des besoins de la marine et de la localité »*³⁵. C'est là une grande de chance pour Landerneau, qui lui laisse l'espace nécessaire pour développer sa fonction commerciale propre.

b) Un besoin massif d'approvisionnements extérieurs.

Le trafic brestois est composé très majoritairement d'importations, pour ravitailler l'arsenal et la Marine et, au XVII^e siècle, la proche région est d'abord mise à contribution :

« l'approvisionnement de Brest, Rochefort et Toulon s'inscrit pour la quasi-totalité des fournitures dans un rayon régional. Brest obtient ses fournitures de Bretagne et des provinces ligériennes, encore peu de Normandie [...] l'ordonnance de la marine de 1689, trahit en elle-même cet enracine-

³⁰ Sylviane LLINARES, « Pouvoirs, travail et mentalités à Brest au XVIII^e siècle », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle...*, op. cit. p. 676.

³¹ VINCENT de GOURNAY, « Almanach général du commerce, (1788) », cité par René DURAND, « Le commerce en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, T XXXII, 1917, p. 461.

³² Philippe HENWOOD et Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution...*, op. cit., p. 12.

³³ Gilbert VILLENEUVE, *Itinéraire descriptif du Département du Finistère*, Paris, 1828, p. 67.

³⁴ *L'Armoricaïn*, 15 juillet 1837, cité par Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, op. cit., T I, p. 67.

³⁵ Auguste BILLARD, *Histoire des villes de France*, 1844, cité par Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, op. cit., T. I, p. 405.

*ment provincial pour garantir les approvisionnements de la flotte de guerre puisque son article 6 prévoit que des « affiches seront publiées et mises dans les Places publiques des Villes et Bourgs du voisinage des Arsenaux et autres lieux où les marchandises sont les plus abondantes... » pour annoncer aux marchands les appels d'offres que l'État passait chaque année ».*³⁶

Toute la Bretagne fournit des approvisionnements à l'arsenal, mais l'économie de la province n'y suffit pas, face au gigantesque programme de construction navale. En effet, sous le règne personnel de Louis XIV³⁷, 111 vaisseaux sont construits à Brest. Le mouvement se poursuit au XVIII^e siècle. L'arsenal « de 1740 à 1790, a vraisemblablement construit la moitié de la marine de guerre française »³⁸. La province produit peu de charbon, dans les mines de Montrelais en amont de Nantes et il est de qualité médiocre. Elle n'a pas de fer. Ses ressources en bois sont limitées. Seule la production de toiles est conséquente. Elle est l'œuvre d'un artisanat rural aux méthodes traditionnelles³⁹. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, qui voit l'arrivée du chemin de fer, le transport maritime demeure le plus rapide, le plus sûr et surtout le moins cher. Ainsi, en 1759, l'intendant de marine à Brest constate que « le prix de la voiture de Lannion à Landerneau n'excéderait pas 3 l. par quintal ; j'observe que le fret par mer revient à environ 30s. »⁴⁰. Pour un trajet maritime sensiblement plus long que par la route, le transport par navire revient donc deux fois moins cher.

c) La faiblesse initiale de l'armement et du négoce brestois

L'armement et le négoce brestois sont peu développés à la fin du XVII^e siècle. Ils semblent même en déclin : « la part des bateaux brestois diminue dans la seconde moitié du siècle »⁴¹. La ville ne dispose donc pas des capacités à répondre aux besoins de la Marine Royale lorsque celle-ci s'implante définitivement à Brest. Elle ne compte toujours qu'un négociant en 1720, quand Landerneau en a 14 en 1727⁴². Seuls quatre capités y dépassent 50 livres en 1720, 1730 et 1740, mais aucun n'est négociant. A Landerneau ils sont respectivement 5, 7 et 17 dans ce cas et en 1740, 6 dépassent les 100 l.⁴³ En 1751, le dixième

³⁶ David PLOUVIEZ, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces... », *op. cit.*, p. 56. Il s'agit de l'ordonnance du 15 avril 1689.

³⁷ Morgane LE GRAND, *Brest au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 23.

³⁸ Philippe HENWOOD et Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution...*, *op. cit.*, p. 16.

³⁹ Jean MARTIN, Yvon PELLERIN (dir.), *Du lin à la toile...*, *op. cit.*

⁴⁰ SHD, Brest, 1 E 531, f°57, lettre de l'intendant de marine à la cour, 17 septembre 1759.

⁴¹ Roger LEPROHON et Jean TANGUY, « Naissance d'une ville (XVI^e - XVII^e siècles)... », *op. cit.*, p. 66.

⁴² ADF, 16 B 581, 11 et 13 juin 1727.

⁴³ AML°, CC, rôles de capitation.

d'industrie, impôt à la charge des négociants, marchands et artisans, rapporte 373 l. à Brest. Par comparaison, les Landernéens en versent plus du double : 825 l. en 1749 et 745 en 1750⁴⁴. Les choses changent à Brest dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : « *Les négociants s'imposent dans la décennie 1770* ». Ils sont 12 en 1776, dont sept capités à plus de 100 l. et deux à plus de 196 l.⁴⁵ Leur nombre monte à 24 en 1789⁴⁶. En 1788, 44 capités paient plus de 50 l., dont une majorité de négociants, et plusieurs versent au-delà de 100 l.⁴⁷

Il est possible qu'à la fin du XVII^e siècle, les armateurs de l'Elorn soient plus à même, de proposer à la Marine leurs capacités de transport, d'autant que la place manque à Brest pour les navires de commerce qui doivent échouer sur la grève de Recouvrance. « *Ces conditions précaires expliquent sans doute en partie le faible tonnage des bateaux armés à Brest* »⁴⁸. D'énormes opportunités sont donc offertes, à la fin du XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle, à tous les négociants-armateurs des environs, au sein desquels les Landernéens ne sont pas les plus mal placés. Leurs navires sont souvent présents entre Bayonne et Brest. De mars 1740 à mai 1744, la *Marie-Anne*, 30 tx, de l'armement Duclos, vient sept fois de Bayonne avec des fournitures navales : résine, goudron, brai⁴⁹, fer, avirons, planches de pin, bûches de buis, bois dur utilisé pour la fabrication des poulies, mais également avec du sel et du vin. L'autre *Marie-Anne*, 36 tx, du même armement, fait quatre voyages à Bayonne, de décembre 1754 à juin 1755, dont trois pour rapporter à Brest « *des avirons pour les magasins de la marine* » (décembre 1754), « *prendre des avirons et du bray pour le service du Roy* » (janvier 1755), « *charger des avirons et du bray pour les magasins de la marine* » (mars 1755)⁵⁰. Les fournitures livrées directement à la Marine sont transportées « *pour le compte du roi* ». D'autres le sont « *pour le compte des marchands* ».

d) *Les approvisionnements militaires*

Sous l'Ancien Régime, « *la proto-industrie textile bretonne ne se mit pas au service de l'armée, à l'exception [...] des toiles à voiles vendues à la marine* »⁵¹. La situation change

⁴⁴ ADIV, C 4493.

⁴⁵ André LEVY, « Les Brestois et leurs activités », dans Yves LE GALLO (dir.), *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 104.

⁴⁶ Philippe JARNOUX et al. « Le port et sa ville ... », op. cit., p. 103-104.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 104.

⁴⁸ Roger LEPROHON et Jean TANGUY, « Naissance d'une ville... », op. cit., p. 70.

⁴⁹ Produit issu de la distillation de la résine et utilisé pour calfater les coques des bateaux.

⁵⁰ SHD, Brest, 2P7-144, f° 32.

⁵¹ Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne au XVIII^e siècle, Institution militaire et société civile au temps de l'intendance et des États*, Rennes, PUR, 2005, p. 319.

avec les guerres de la Révolution et de l'Empire. Il ne s'agit plus seulement de fournir la Marine à Brest, car d'énormes masses d'hommes sont à équiper.

« La guerre ouvre de nouveaux marchés, ainsi les fournitures aux armées et à la marine offrent des occasions à ceux qui savent en profiter et qui sont assez solides pour pouvoir attendre des paiements sans cesse retardés [...] L'approvisionnement des armées révolutionnaires a constitué un marché dont on mesure encore très mal l'ampleur, mais qui a indéniablement offert à certains la possibilité de constituer une fortune rapide »⁵².

Dès le mois d'août 1793, Etienne Radiguet annonce à un bordelais : *« j'ay une commission immense dans les basses qualités pour l'administration de l'habillement des troupes »*⁵³. Six mois plus tard, il confirme ses ventes de toiles : *« j'en ay envoyé beaucoup à l'administration de l'habillement et d'équipement des troupes de la République à Paris »*. Ce jour-là il s'adresse personnellement au ministre de la Guerre : *« le désir que j'ay d'être utile à ma patrie me porte à [...] t'offrir mes services, si tu juges à propos de les mettre en réquisition »* et il lui propose ses prix⁵⁴. Non sans opportunisme, les sentiments patriotiques sont utilisés comme arguments commerciaux. En germinal an II, à la demande du ministre, il adresse des échantillons de toiles à Paris et propose ses services pour la fourniture des troupes, *« il est plus juste quelle couvre le corps de nos braves volontaires que de rester en magasin jusqu'à la paix »*⁵⁵. En l'an III, alors qu'il est *« préposé pour la réquisition des toilles à chemises »*⁵⁶, il occupe une place privilégiée pour l'attribution des marchés.

La Marine manque de tout. C'est l'occasion de profits pour le négoce. En vendémiaire an IV, Etienne Radiguet propose au négociant Le Brethon, à Caen, *« une opération fructueuse, c'est de tacher de me procurer 7 à 8 pièces d'huile de lin ou de noix pour peinture ; figure toy mon amy qu'il n'y en a pas une chopine dans le port de Brest est qu'on est obligé de metre les navires en mer sans être peint ; j'y prend un inthérest de ½ avec toy, tu ne risque rien d'en envoyer »*⁵⁷. La présence de l'escadre espagnole à Brest de 1796 à 1799 est aussi une source d'affaires. En ventôse an IV, Radiguet s'en réjouit auprès du négociant Dubrocq à Bayonne, dans un contexte d'augmentation du prix des toiles depuis l'arrivée de cette flotte : *« je crois*

⁵² Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire... », *op. cit.*, p. 194-195.

⁵³ ADF, 50 J 1, f° 23, 13 août 1793, lettre à Cambon frères et Cie à Bordeaux.

⁵⁴ Ibid., 26 nivôse an II (15 janvier 1794), lettre d'Etienne Radiguet à Pache, ministre de la Guerre. Il est mal renseigné puisque ce ministre n'est plus en fonction depuis près d'un an. Sa demande est cependant transmise aux services.

⁵⁵ Ibid., 50 J 2, 3 germinal an II (23 mars 1794), lettre d'Etienne Radiguet à l'administration de l'habillement des troupes à Paris.

⁵⁶ Ibid., f° 111, 29 nivôse an III (18 janvier 1795), lettre aux administrateurs du district de Quimper.

⁵⁷ Ibid., 50 J 1, f° 157, 20 vendémiaire an IV (12 octobre 1795), lettre au négociant Le Brethon de Caen.

bien que cette hausse se soutiendra pendant tout l'hiver qu'il paroît que l'escadre séjournera à Brest »⁵⁸. Un an et demi plus tard elle est toujours là. Son besoin important en toiles d'habillement reste un des « motifs [qui] contribuent à les tenir à des prix élevés » et le correspondant à Paris du négociant landernéen est en relations avec « l'ambassadeur ou le chargé d'affaires espagnol, pour les fournitures de l'escadre »⁵⁹. En brumaire an VII, l'activité est toujours soutenue : « J'ai acheté beaucoup de toilles pour les armées »⁶⁰.

Les marchés militaires, compensent en partie la perte des débouchés extérieurs et génèrent de gros profits, qui permettent au négoce de se maintenir pendant la guerre. Mais en lui ouvrant la porte de Paris, c'est aussi un nouveau mode de relations qui débute et introduit une dépendance nouvelle par rapport à l'administration d'État. La centralisation des décisions oblige à un contact permanent avec les ministères, soit en direct, soit par des correspondants. Ce nouveau réseau s'avèrera précieux dans la reconversion du XIX^e siècle.

2) Les conditions des marchés de la Marine.

Le manque de données sous l'Ancien Régime rend difficile la mesure de l'importance prise par les négociants landernéens dans les marchés de la Marine. On peut supposer toutefois que la faiblesse souvent signalée du négoce brestois au XVII^e siècle et pendant la plus grande partie du XVIII^e, n'a pu que profiter aux négociants des ports voisins et, parmi eux, à ceux de Landerneau. La Marine manquant généralement de moyens, elle n'a de cesse de chercher à rationaliser ses achats, en mettant en place des procédures pour y parvenir.

a) Les procédures.

A la suite du règlement édicté par Colbert en 1674, l'organisation de la Marine dans les ports de guerre est séparée en deux compétences : la dimension militaire est confiée au commandant de la Marine, tandis que la gestion et l'administration relève de l'intendant de marine, assisté d'un Conseil de Marine à partir de 1776. Il est donc à ce titre responsable des approvisionnements et des marchés. Chaque année, en septembre :

⁵⁸ Ibid., f°175, 11 ventôse an IV (1^{er} mars 1796)

⁵⁹ Ibid., 50 J 2, f° 38 et 43, 2^e et 4^e journées complémentaire an VII (18 et 20 septembre 1799).

⁶⁰ Ibid., f° 115, 23 brumaire an VIII (14 novembre 1799).

« les intendants des ports faisaient établir un état des marchandises nécessaires pour le service de chaque arsenal. Des affiches indiquant les produits recherchés [...] étaient disposées dans les lieux publics des villes et bourgs proches des arsenaux. Les négociants et fabricants les plus entrepreneurs de la province étaient avisés personnellement des futures adjudications qui s'effectuaient chaque année en début d'octobre [...] à la bougie, au moins disant et à la troisième remise »⁶¹.

Cependant, l'énorme effort de construction navale engagé à partir du règne de Louis XVI élargit l'horizon des approvisionnements et accroît le rôle de l'administration centrale qui privilégie les contrats avec les grands entrepreneurs et financiers du royaume. La procédure d'adjudication auprès des fournisseurs locaux, *« est maintenue jusqu'à la Révolution française mais dès le XVIII^e siècle, elle n'est ni un moyen unique d'approvisionnement ni surtout un moyen majoritaire »*⁶². Face aux difficultés d'approvisionnement, des assouplissements sont introduits et *« de nombreux marchés dits de « gré à gré » vont fleurir [...] pour devenir la règle économique en matière d'approvisionnement des arsenaux »*⁶³, ce qui contribue à réintroduire le négoce local dans les fournitures de l'arsenal de Brest, notamment en temps de guerre. Mais même s'il ne parvient à s'attribuer qu'une part réduite de ces marchés, les montants en jeu sont si importants qu'ils constituent une part notable de leurs chiffres d'affaires. En effet, *« une part importante, souvent stratégique mais jamais majoritaire de l'approvisionnement, a été tenue par une cohorte de marchands locaux ou régionaux »*⁶⁴. Si l'on admet que, *« même au plus fort de la période dite des « marchés généraux », qui consistent à confier une large partie de l'approvisionnement à de grandes compagnies, de 15 % à 20 % de l'approvisionnement restait de la responsabilité de petits fournisseurs »*⁶⁵, cela représente pour le négoce landernéen des perspectives d'affaires séduisantes, surtout dans la seconde partie du XVIII^e siècle, où les budgets de la Marine connaissent un fort accroissement, directement lié aux conflits⁶⁶.

⁶¹ Catherine ABEGUILE-PETIT, *Marine et industrie en Bretagne. L'arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Rennes2-Haute-Bretagne, 2002, p. 86.

⁶² David PLOUVIEZ, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces... », *op. cit.*, p. 59.

⁶³ *Idem.*, p. 62

⁶⁴ David PLOUVIEZ, « L'État, la marine de guerre et les réseaux économiques en France au XVIII^e siècle », *HISTORIA*, Revista da FLUP Porto, IV Série, vol. 2, 2012, p. 65.

⁶⁵ *Idem.*, p. 66.

⁶⁶ Philippe JARNOUX, « Le poids des armes et le bruit du vent... », *op. cit.*, p. 344.

A partir du Consulat et de l'arrivée à Brest, en thermidor an VIII⁶⁷, de Joseph Caffarelli, premier préfet maritime, qui y reste jusqu'en octobre 1810, le Conseil de Marine devient Conseil d'administration de la Marine. C'est à compter de l'Empire, selon toute vraisemblance, que la Marine commence à partager les approvisionnements majeurs entre plusieurs fournisseurs. Cette pratique se poursuit au XIX^e siècle. En novembre 1841, le Conseil d'administration de la Marine à Brest se déclare convaincu de « *la nécessité de traiter par adjudications publiques pour les toiles en chanvre à fils multiples et de séparer en plusieurs lots une fourniture dont l'importance est considérable* »⁶⁸. Il semble aussi que des quotas soient attribués aux fournisseurs. Ainsi, en décembre 1844, une fourniture de 144 000 mètres de toiles à voiles en lin est partagée en quatre lots égaux de 36 000 mètres, dont deux sont attribués aux fabricants de Landerneau et de Morlaix, un autre l'étant à un Dunkerquois⁶⁹.

On assiste aussi à une centralisation des procédures à Paris, dès la chute de l'Ancien Régime. Elle s'accompagne d'une volonté de rationalisation. Sous la Restauration, des cahiers des charges sont mis en place. Ils laissent une chance aux concurrents écartés, en prévoyant que les adjudications ne deviennent définitives que dans la mesure où, « *dans les 30 jours qui suivent [...] il n'est pas fait [...] un rabais d'au moins 10% sur les prix du marché* »⁷⁰. Cette disposition peut évidemment être source de manœuvres. Après étude par les services du Commissariat de la Marine ou par les conseils d'administration des unités, les marchés sont soumis au Conseil d'administration de la Marine, qui les transmet pour approbation au ministre. Celui-ci dispose d'une certaine latitude, qui l'amène régulièrement à ordonner lui-même certains marchés, négociés directement avec des fournisseurs influents. A partir de la fin de l'année 1844, le passage de marchés de gré à gré est autorisé⁷¹.

b) Le cautionnement.

Pour garantir la bonne exécution des marchés, la Marine exige l'intervention d'un cautionnaire, présenté par l'adjudicataire⁷². Lors de la mise en place du nouveau règlement par Joseph Caffarelli, en l'an VIII, ce dispositif est maintenu⁷³. Le dépôt du cautionnement par le

⁶⁷ SHD, Brest, 3 A 12, f° 2, Conseil d'administration de la Marine, 29 thermidor an VIII (17 août 1800).

⁶⁸ Ibid., 3 A 42, 13 novembre 1841, f° 143.

⁶⁹ Ibid., 3 A 46, 17 mai 1845, f° 132-133.

⁷⁰ Ibid., 3 A 26, 10 mars 1825, f° 19 r°.

⁷¹ Ibid., 3 A 46, 22 novembre 1845, f° 315.

⁷² David PLOUVIEZ, « L'État, la marine de guerre... », *op. cit.*, p. 62.

⁷³ SHD, Brest, 3 A 12, Conseil d'administration de la Marine, 9 nivôse an X (30 décembre 1801), f° 87v° et 88r°.

fournisseur lui-même n'est mis en place qu'à partir de 1823. Il est exigé, initialement, « *dans le but d'obtenir une garantie pour la bonne exécution des grandes affaires et en éloigner les gens hasardeux* »⁷⁴. Puis, à partir de 1825, il s'étend à la quasi-totalité des marchés. La caution est « *calculée proportionnellement à celle totale des fournitures* »⁷⁵ et représente, semble-t-il, 33% du montant du marché, lorsqu'il est stipulé à l'avance. En effet, au cours d'un long débat du Conseil d'administration de la Marine sur les cautionnements, le 10 mars 1825, un exemple est cité : « *supposant la valeur des commandes de 30 000 francs [...] supposant aussi le cautionnement de 10 000 francs* »⁷⁶, accréditant ce taux. Une somme forfaitaire est sans doute exigée pour les marchés à commande⁷⁷. Le montant des marchés est rarement signalé dans les délibérations du Conseil. Lorsque les engagements sont totalement remplis, une « *mainlevée de cautionnement* » est décidée par le Conseil d'administration de la Marine de chaque port. En cas de mauvaise exécution, de retards dans les livraisons ou de qualité défectueuse des marchandises, la caution peut être saisie. Le fait est cependant assez rare et la saisie de 10% ne s'exerce en fait que sur la valeur des marchandises en retard. Un négociant ainsi sanctionné ne peut soumissionner à un nouveau marché qu'à condition de verser un cautionnement doublé⁷⁸. Ce n'est le plus souvent que par les décisions de mainlevée que l'on peut apprendre l'identité des adjudicataires. Mais ces opérations ne sont mentionnées dans les procès-verbaux du Conseil d'administration de la Marine qu'à partir de 1828⁷⁹.

c) *L'impératif de la qualité*

Le préfet maritime Caffarelli veut aussi renforcer les exigences des autorités navales quant à la qualité des marchandises fournies. Des commissions de contrôle sont créées. En octobre 1806, on examine « *une certaine quantité de charbon que la commission a trouvée si mauvaise qualité qu'elle a été obligée de la refuser* »⁸⁰. Les toiles sont pesées et font l'objet d'épreuves de résistance, ce qui permet d'opérer des comparaisons entre les fournisseurs et de définir des exigences précises qui leur sont imposées :

⁷⁴ Ibid., 3 A 26, f° 18 r°, séance du 10 mars 1825.

⁷⁵ Ibid., f° 17 v°.

⁷⁶ Ibid., f° 19 r°. Mais, pour Pierre-Antoine DESSAUX, « Enclave ou promotion de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle », dans Caroline LE MAO et al. (dir.) *L'approvisionnement des villes portuaires...*, op. cit., p. 315, « *un cautionnement d'environ 10% de la valeur estimée des contrats est demandée* », sans qu'il apporte plus de précisions sur l'origine de cette information.

⁷⁷ Lorsque la soumission porte sur des prix à l'unité dans une fourchette de quantités.

⁷⁸ Ibid., 3 A 39, 8 septembre 1838, f° 76 v° à 77 r°.

⁷⁹ Ibid., 3 A 29, année 1828.

⁸⁰ Ibid., 3 A 15, f° 35 r°, 25 octobre 1806.

« L'admission [...] de la toile [à voile] à 1 050 fils paroît la plus convenable comparativement à celle des autres manufactures, telle est aussi l'opinion du Conseil qui décide qu'il sera fait un échantillon de la toile dite mélis simple fort de 1 050 fils, qu'il sera déposé à l'Inspection et que l'entrepreneur sera contraint à s'y conformer, lors des commandes qui lui seront faites »⁸¹.

B) UN MARCHÉ SANS LIMITES

Les procès-verbaux du Conseil d'administration de la Marine à Brest⁸², relatent l'intégralité des marchés qui y sont passés, sachant que d'autres marchés relèvent directement de Paris. On ignore, le taux de marge que s'attribuent les négociants. Au fil des correspondances, émerge cependant le sentiment qu'il est confortable, notamment au cours des conflits.

1) Les fournitures navales

Souvent appelées *naval stores*, elles comprennent toutes les marchandises nécessaires à la construction et à l'équipement des navires.

a) Le bois.

C'est la matière première de base pour la construction navale et il en faut des quantités gigantesques. Les coques sont en chêne, les mâts en sapin et diverses autres qualités de bois sont nécessaires, pour le gréement ou les ornements. Il faut, au XVIII^e siècle, 160 000 m³ pour construire un vaisseau de 600 tonneaux, « moitié chêne [...] moitié autres essences »⁸³. Or, de 1740 à 1790, 140 vaisseaux, soit près de 3 par an en moyenne, sont lancés à Brest et au total, « de 1660 à 1790, 350 à 360 bâtiments ont été construits à l'arsenal »⁸⁴. Ces bois, et notamment les bois courbes, sélectionnés dans les forêts royales, viennent d'abord de Bretagne. Issus des forêts d'Huelgoat, de Poullaouen et du Crannou, beaucoup de ces bois transitent par Landerneau⁸⁵. Les charrettes qui les transportent occasionnent d'ailleurs des dommages considérables au quai de Cornouaille, où ils sont entreposés en attente de leur

⁸¹ Ibid., f° 48 r°, 19 janvier 1807,

⁸² Ibid., série 3 A. Ces procès-verbaux répertorient l'ensemble des marchés passés, mais les informations sont fréquemment incomplètes. Il manque soit le titulaire du marché, soit les quantités, soit le coût. L'établissement de statistiques précises est donc très difficile.

⁸³ Michel DUVAL, « Les bois de marine et la crise des armements à Brest pendant la guerre de Succession d'Autriche (1746-1748) », *Cahiers de l'Iroise*, n° 24, 1959, p. 204, n. 2.

⁸⁴ Philippe JARNOUX, et al. « Le port et sa ville au XVIII^e siècle... », *op. cit.*, p. 83.

⁸⁵ Pierre ROGER, « La vie économique du port de Brest au XVIII^e siècle », *Revue Maritime*, n° 184, 1962, p. 64.

embarquement pour Brest⁸⁶. Mais la forêt bretonne ne suffit pas. Les bois sont donc aussi importés du centre de la France par Nantes et pour les mâtures en particulier, de l'Europe du Nord⁸⁷ ou des Pyrénées, par Bayonne. Leurs navires n'étant pas adaptés au transport des mâts, les Landernéens ne figurent pas au premier plan de ce trafic, bien que certains bois soient cependant acheminés par mer jusqu'à Landerneau, en particulier des planches de sapins venant du sud de la France. Dans une requête de 1775 aux États de Bretagne, pour un nouveau financement des travaux portuaires, le maire Cosson évoque « *des quantités étonnantes de bois de construction pour le port de Brest, qui se déposent sur les quais [...] tous les étés chaque année, d'où les gabarres de sa Majesté viennent les prendre* »⁸⁸.

Quelques Landernéens fournissent directement l'arsenal en bois. C'est le cas de Drezen et Villart en 1756⁸⁹, ou de Bazin en 1789⁹⁰. En l'an IX, le négociant Rousseau, passe un marché pour la fourniture de « *treize cents myriagrammes*⁹¹ *de bois de gayac* », bois dur dont on fait les poulies et dont les magasins du port sont en état de « *disette totale* », au prix – jugé modéré — de 4,10 F le myriagramme, soit 5 330 F⁹². Il arrive aussi que les négociants livrent du bois œuvré, ainsi Etienne Radiguet, qui vend un canot de 13 pieds à peu près neuf et « *en très bon état* », en 1806, au prix de 195F⁹³. Les **gournables**, nécessaires à l'assemblage des pièces de bois, qui sont sans doute en chêne à l'époque, sont prises notamment à Nantes. Des navires landernéens, la *Marie-Michèle*, 20 tx, en février 1742, la *Thérèse*, 15 tx, en juin 1743, en ramènent à Brest depuis le port ligérien⁹⁴. Les Landernéens n'apparaissent plus dans les marchés de fourniture de bois à la Marine après la Restauration, même si plusieurs négociants, dont Poisson et Radiguet, poursuivent localement ce négoce, mais sans doute pour assurer la fourniture des charpentiers de la région.

⁸⁶ ADIV, C 4905.

⁸⁷ Pierrick POURCHASSE, *Le commerce du Nord...*, *op. cit.*

⁸⁸ AML°, DD, requête du Maire Cosson, 3 janvier 1775.

⁸⁹ SHD, Brest, 1 E 530, f° 277.

⁹⁰ Ibid., 1 E 233.

⁹¹ Mesure représentant 10 000 grammes, soit 10 Kg ; 1 300 myriagrammes font 13 tonnes.

⁹² SHD, Brest, 3 A 12, Conseil d'administration de la Marine, 28 ventôse an IX (19 mars 1801).

⁹³ Ibid., 3 A 15, f° 15 r° v°, 10 mai 1806.

⁹⁴ SHD, 2P7-140.

b) Le chanvre et le lin

Ces produits sont essentiels pour la Marine, qui en consomme 600 000 livres-pesant dans les années 1740⁹⁵. Elle s'en procure notamment auprès des négociants landernéens. Le **chanvre** sert à la fabrication des voiles fortes et des cordages. Le **lin** convient aux voiles plus légères, celles de petit temps. Dès l'époque de Louis XIV des mesures sont prises afin d'assurer un bon approvisionnement de l'arsenal. Elles offrent des bénéfices très avantageux aux fournisseurs de chanvre⁹⁶. Lors d'une visite de son magasin par le bureau de marque des toiles, en septembre 1736, le négociant Mazurié déclare « *soixante six pièces de toilles créées et [...] cinquante quatre de toile rousse, destinée pour les magasins du roy* »⁹⁷. On trouve peu de Landernéens dans les adjudications de la Marine qui, jusqu'à l'Empire, sont remportées par des fournisseurs du Trégor, de Rennes ou de Nantes⁹⁸. Dans les périodes de conflits, le chanvre transite cependant par Landerneau. En septembre 1756, l'intendant évoque un transport de chanvre de Lannion jusqu'à l'Elorn, d'où il est chargé sur les gabarres du roi⁹⁹. En 1762, la Marine en trouve à nouveau à Landerneau, où il est entreposé en magasin¹⁰⁰.

La Marine a également besoin de fil pour la manufacture de toiles à voiles installée à Brest, qu'il est décidé en 1772 de maintenir¹⁰¹ et où 24 métiers supplémentaires sont installés en 1780, en raison de « *l'immense approvisionnement de toiles à voiles à faire pour le service de l'année prochaine, exigeant de faire usage de toutes les ressources possible* »¹⁰². Le négociant landernéen René Bazin obtient le marché du fil à voiles écriu, pour 6 ans, en 1780¹⁰³, sans que les quantités en soient précisées. Le marché est renouvelé en 1785 et s'y ajoute cette année-là, du « *fil de chaîne buandé* », c'est-à-dire blanchi à la manière du Léon, pour lesquels il obtient, en raison « *d'une mauvaise récolte* »¹⁰⁴, une augmentation de prix (de 30 à 33s. pour le fil de chaîne buandé, de 17 à 19 s. pour le fil écriu). En février 1792, il fait, à 26 sols la livre, la meilleure offre dans une adjudication pour « *la fourniture de 12 000 livres*

⁹⁵ Catherine ABEGUILE-PETIT, *Marine et industrie en Bretagne ...*, op. cit., p. 87.

⁹⁶ Ibid., p. 76.

⁹⁷ ADF, 16 B 581, 24 septembre 1736.

⁹⁸ Catherine ABEGUILE-PETIT, *Marine et industrie en Bretagne ...*, op. cit., p. 87.

⁹⁹ SHD, Brest, 1 E 531, f°57, 17 septembre 1756.

¹⁰⁰ Ibid., 1 E 533, f° 139, 150, 165.

¹⁰¹ Ibid., 3 A 4, Conseil de marine, 19 septembre 1772.

¹⁰² Ibid., 3 A 6, Conseil de marine, 7 octobre 1780.

¹⁰³ Ibid., 16 décembre 1780.

¹⁰⁴ Ibid., 3 A 7, Conseil de marine, 15 et 29 octobre 1785.

de fil de lin écriu, à livrer moitié en mars, moitié en avril prochain »¹⁰⁵. Le marché porte donc sur 15 600 livres. L'année suivante sa soumission pour la livraison de 2 800 livres-pesant de chanvre écriu au prix de 11. 3s. la livre-pesant est acceptée¹⁰⁶.

Les guerres révolutionnaires sont favorables aux affaires des négociants landernéens et leur procurent de très gros marchés de fournitures. Etienne Radiguet s'y inscrit, mais il n'est pas le seul. A partir de 1793 de nouveaux opérateurs, les frères Thomas, interviennent sur les marchés. Ils emportent en mars 1793, la fourniture de « *vingt mille livres de fil à voiles à 2 fils, et de quarante mille livres de pareil fil à 3 fils [...] à raison de trente trois sols, six deniers la livre* »¹⁰⁷. C'est à nouveau une grosse commande atteignant 100 500 l.

Mais la dépréciation monétaire touche les négociants qui réclament des dédommagements. Le 25 pluviôse an V, René Bazin obtient satisfaction sur un marché du 5 février 1793, pour 50 000 livres de fil de chaîne buandé à 2 livres 1 sol la livre, achetés par lui à Dinan, et qui lui ont occasionné une perte de 11. à 1. 10 s. par livre-pesant. Le Conseil de Marine lui alloue « *une somme de vingt huit mille quatre cent quatre vingt sept francs six centimes, en assignats, pour dédommagement de ses pertes sur une fourniture de vingt quatre mille cinq cent livres de fil* ». Ce montant correspondant à la perte de 19 s. par livre de marchandise fournie¹⁰⁸. Il n'y a aucune trace de ce marché dans les délibérations du Conseil de Marine. S'agirait-il de celui passé le 6 mars 1793, par les frères Thomas, qui n'auraient alors été que des prête-noms ? Mais ce marché ne portait que sur des fils à un prix largement inférieur et non pas sur des fils buandés. Etienne Radiguet de son côté fournit les hôpitaux de la Marine en toiles. En prairial de l'an XI, écrit-il, « *ils ont suspendu leurs paiements. [...] J'étais à la veille de leur faire une fourniture majeure en toile et je me proposais malgré tout de ne pas exposer plus de 15 à 20 000F à la fois* »¹⁰⁹.

Ces fournitures se poursuivent au XIX^e siècle. En mars 1834, le négociant-fabricant René Poisson obtient pour 4 ans un marché de fourniture de **toiles à voiles**, dont le cautionnement

¹⁰⁵ Ibid., 3 A 8, 18 février 1792.

¹⁰⁶ Ibid., 3 A 9, 18 juin 1793.

¹⁰⁷ Ibid., 6 mars 1793.

¹⁰⁸ Ibid., 3 A 11, 25 pluviôse an V (13 février 1797).

¹⁰⁹ ADF, 50 J 4, 13 prairial an XI (2 juin 1803), lettre à Pouillot à Paris. On notera que les négociants entretiennent dans leurs comptes et leur correspondance, pendant une dizaine d'années environ, une confusion entre les francs et les livres, ce qui ne porte pas en conséquence, la parité étant établie.

s'élève à 9 000F¹¹⁰. La société Poisson, Heuzé, Goury, Radiguet lui succède en obtenant, en octobre 1838, la fourniture de ce type de toiles pendant deux ans et 4 mois, moyennant une caution de 16 000F¹¹¹. En mars 1841, elle est adjudicataire d'un marché de 30 000 mètres de toiles à voiles¹¹². Elle se permet même d'en livrer 2 200 mètres en excédent, qui sont acceptées¹¹³. En octobre, un lot de 10 000 mètres de toiles à voiles est « *concedé* », par décision ministérielle, aux fabricants Radiguet et Heuzé de Sizun. Il s'agit en fait de la fabrique que les Landernéens possèdent dans cette commune. Poisson, Heuzé, Goury et Radiguet sont également attributaires d'un autre lot de 10 000 mètres¹¹⁴. Poisson est retenu à nouveau en 1841, pour la fourniture d'une quantité réduite (5 440 mètres) de toiles à voile en chanvre¹¹⁵. En août 1842, la société landernéenne obtient directement du ministre, un marché de 60 000 mètres de toiles à voiles en chanvre (caution 14 400F¹¹⁶). Homon et Le Roux, futurs associés dans la Société Linière, en obtiennent 50 000 mètres¹¹⁷. En octobre 1844, 252 000 mètres de toiles à voiles en fils de chanvres sont répartis en 7 lots de 36 000 mètres. Les Landernéens s'en adjugent deux (caution 8 000F chaque lot)¹¹⁸. En décembre 1844, Poisson, Heuzé, Goury et Radiguet, sont adjudicataires d'un lot de 36 000 mètres de toiles à voiles en fils de lin, dans un marché de 140 000 mètres, réparti entre quatre fournisseurs (la caution se monte à 6 000F pour chacun d'entre eux)¹¹⁹. Il apparaît donc, la caution étant normalement proportionnelle à la valeur du marché, que les toiles de chanvres sont plus chères de 33% par rapport aux toiles de lin. Entre décembre 1847 et mars 1848, la Société Linière du Finistère livre pour 200 000F de toiles à voiles à la Marine à Brest et fait état d'un montant total de 775 000F en commandes militaires¹²⁰. Les quantités totales de ces commandes sont rarement mentionnées. Il est donc difficile de connaître la part qui revient aux fabricants landernéens. Cependant, en 1852, la Marine à Brest aurait acheté 122 000 mètres de toiles à voiles. La société landernéenne emporterait donc entre un tiers et la moitié des commandes brestoises.

¹¹⁰ SHD, Brest, f° 51 v°, Conseil d'administration de la marine, 3 A 39, 19 mai 1838, f° 51 v°.

¹¹¹ Ibid., 3 A 42, 10 avril 1841, f° 64. Le cautionnement s'élève à 16 000F.

¹¹² Ibid., f° 51, 20 mars 1841.

¹¹³ Ibid., f° 137 30 octobre 1841.

¹¹⁴ Ibid., f° 137, 30 octobre 1841 ; 2 cautionnements de 2 000F, (3A43 f° 49)

¹¹⁵ Ibid., 3 A 42, 22 mai 1841, f° 86.

¹¹⁶ Ibid., 3 A 44, f° 66 v°, 18 novembre 1843.

¹¹⁷ Ibid., 3 A 43, f° 113-114, 27 août 1842.

¹¹⁸ Ibid., 3 A 46, f° 325 à 327, 29 novembre 1845.

¹¹⁹ Ibid., f° 132-133, 17 mai 1845.

¹²⁰ ADF, 7 M 247, Lettre au Ministre de la Marine et des Colonies, 3 mars 1848.

Si les toiles à voile constituent l'essentiel des productions vendues par les Landernéens à la Marine, ils placent aussi des fabrications plus particulières. A partir d'octobre 1840, les négociants landernéens associés commencent à placer des **toiles à prélar**, toiles imperméabilisées, destinées à obturer les écoutilles et les panneaux de cales. Ils obtiennent, cette année-là, une première fourniture de 6 000 mètres, mais assurent leur livraison avec retard, ce qui entraîne une pénalité¹²¹. Puis ils sont adjudicataires d'un marché pluriannuel de 87 500 mètres, toujours en octobre 1840, pour une caution de 7 200F¹²². L'année suivante, ils obtiennent la fourniture de gré à gré de 4 000 mètres de cette toile¹²³. En 1843, la Marine leur en commande pour 16 000 mètres¹²⁴. En octobre 1844, une nouvelle fourniture de 25 000 mètres fait l'objet d'une caution de 2 600F¹²⁵. En 1848, ils sont adjudicataires de 30 000 mètres, pour lesquels une caution de 3 700F est exigée¹²⁶. En huit ans, en période de paix, le montant de la caution au mètre aurait donc augmenté de 50%. Ce qui signifierait une augmentation équivalente du produit. Cela paraît assez surprenant et introduit donc un doute sur le rapport théorique entre le taux de caution et la valeur de la marchandise.

En novembre 1840 et novembre 1842, les mêmes négociants sont retenus pour la fourniture de « *manches à eau sans couture* »¹²⁷. Le même type de fourniture – « *15 pièces de manches à eau en toiles sans couture* » – leur est demandée en novembre 1850, dans une convention additionnelle au marché du 17 juillet 1847, dont la caution était de 2 000F¹²⁸. Ces livraisons par les Landernéens de toiles, non-destinées à l'habillement, interviennent assez tardivement dans ce premier XIX^e siècle, mais elles apparaissent sensiblement plus importantes qu'au siècle précédent.

c) *Le fer et les métaux.*

Le fer est nécessaire à la construction et l'équipement des navires. Un vaisseau trois ponts emploie 150 tonnes de ferrures, autant de lest en fonte et 300 tonnes pour l'artillerie¹²⁹. De nombreuses fabrications de petite métallurgie sont réalisées à Brest : des boulets, des

¹²¹ SHD, Brest, 3 A 42, f^{os} 72 et 73, Conseil d'administration de la marine, 17 avril 1841.

¹²² Ibid., 3 A 44, f^o 43 v^o, 8 juillet 1843.

¹²³ Ibid., f^o 137, 30 octobre 1841.

¹²⁴ Ibid., 3 A 45, 11 mai 1844, f^o 79 et 3 A 46, 4 octobre 1845, f^o 265.

¹²⁵ Ibid., 3 A 46, f^o 270, 11 octobre 1845.

¹²⁶ Ibid., 3 A 51, f^o 46, 13 février 1849.

¹²⁷ Ibid., f^o 66v^o, 67 r^o, 18 novembre 1843.

¹²⁸ Ibid., 3 A 52, f^o 477, 26 novembre 1850, f^o 451 et 17 décembre 1850.

¹²⁹ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie...*, op., cit., p. 29.

ferrures, dont des fers plats et courbes remplaçant parfois les bois en période de pénurie dans la charpenterie navale, des petites ancres, de l'outillage. On travaille le cuivre, pour la protection des coques, et le plomb, notamment pour les gueuses de lestage.

La matière première vient de la récupération sur les navires démolis, du recyclage de vieux canons, de vieilles ancres... et surtout d'importations. Conformément aux ordres de Colbert de privilégier le marché intérieur, on fait venir le fer du Berry. Selon Igor Geiller, « grâce à l'importance de la métallurgie en France, la marine n'a pas besoin de recourir aux importations »¹³⁰. Cette affirmation un peu rapide vaut peut-être pour le XVII^e siècle et le début du XVIII^e siècle et expliquerait les quantités réduites de fer chargées pour Landerneau à Bilbao. Mais la situation change avec la guerre de Succession d'Autriche. Les importations landernéennes triplent, atteignant un sommet dans les années précédant la guerre d'Indépendance américaine. Des forges sont installées à la Villeneuve, au fond de la Penfeld à Brest, en 1768¹³¹. A partir de 1774, des expérimentations sont lancées pour la fabrication d'acier, pour lequel toutes les matières premières ne peuvent convenir. Il est donc impératif d'employer du métal de qualité supérieure, auxquelles seules les importations peuvent pourvoir. Ce fer de qualité ne peut provenir que du Pays basque ou de Suède.

Les Landernéens figurent parmi les fournisseurs de fer. En mars 1756, l'intendant de marine reçoit, « par un particulier de Landerneau une partie de fer d'Espagne, 100 à 110 milliers, quarré et plat et de belles propositions pour le service actuel [...] la qualité de ceux d'Espagne est reconnue bien supérieure à ceux de Berry [...] j'en ai réglé le prix [...] à 173L. le millier »¹³². Cet approvisionnement en fer du Berry fait pourtant l'objet d'un marché pluriannuel, mais le titulaire est défaillant : « le sieur la Chaussade a trop fait sentir l'impossibilité où il se trouvait d'accomplir en entier les demandes de fer qui lui ont été précédemment faites »¹³³. Ce fournisseur, Babaud de la Chaussade, industriel à Guérigny dans le Nivernais, fabrique des ancres et des pièces en fer pour la Marine¹³⁴. Ce sont donc les landernéens Paul Drézen et Joseph Villart, qui livrent du fer espagnol et parviennent à concurrencer efficacement un grand financier proche du pouvoir royal qui figure parmi « les

¹³⁰ Igor GEILLER, *La marine royale à Brest...*, op. cit., p. 89.

¹³¹ Catherine ABEGUILE-PETIT, *Marine et industrie en Bretagne...* op. cit., p. 292.

¹³² SHD, Brest, 1 E 150, f°158.

¹³³ Ibid., f° 250.

¹³⁴ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie...*, op. cit., p. 50 et *Actes du colloque Nivernais et marine*, Guérigny, Les amis du vieux Guérigny, 2010.

très grands fournisseurs de la marine »¹³⁵. Le fer de Bilbao débarqué à Landerneau est surtout utilisé dans les forges brestoises, « *pour diverses productions nécessaires à la construction ou à la réparation navale (clouterie, cercles de mâts), mais aussi pour certains travaux d'artillerie comme celle des fameux boulets ramés* »¹³⁶. En l'absence de hauts fourneaux à Brest, les importations concernent des fers semi-ouvrés.

Le métal livré à Brest est parfois déjà ouvré. Ainsi Bazin passe-t-il, en 1779, un marché « *pour fourniture pendant 6 années de la **menue clouterie*** »¹³⁷. Il est renouvelé en 1787, sans que le négociant obtienne l'augmentation de prix souhaitée¹³⁸. Mais sa demande d'un meilleur prix pour le marché annuel des clous lisses et demi-lisses, bien que jugée « *considérable* », est acceptée, à cause du « *besoin urgent de ces deux espèces de clous et de la disette totale des fers de dimensions convenables pour leur fabrication dans les ports* »¹³⁹. La capacité des négociants landernéens à entreposer des marchandises indispensables à la Marine leur permet de profiter de l'imprévision des autorités maritimes, largement due à l'impécuniosité de l'État, qui n'investit le plus souvent dans les travaux de la flotte que pendant les périodes de guerre. C'est la qualité du service rendu qui leur permet de conserver leurs marchés sur la longue durée, comme le montre l'exemple de Bazin. Au début de 1789, il adresse à la Marine deux traites, « *pour menus clous* », d'un montant total de 5 076 livres¹⁴⁰. Le 16 fructidor an IX, il obtient le renouvellement de son marché pour l'an X, le Conseil d'administration de la Marine décidant que « *ce négociant ayant été chargé de la fourniture des clous jusqu'à présent, s'en étant bien acquitté, a obtenu à prix égal la préférence* »¹⁴¹.

Le fer ne vient pas que du pays Basque. A deux reprises, le négociant Bazin livre à la Marine de l'**acier** de Suède. En 1781, il s'agit de « *3 000 livres [...] à 35 livres le quintal* »¹⁴², pour 1 050 livres-tournois. Un nouveau marché est conclu en 1793, pour 2 087 livres-pesant à « *deux livres, deux sols, neuf deniers la livre* », soit plus de 4 460 livres-tournois. En onze ans, le prix de la livre d'acier est multiplié plus de six fois. Les conditions de la guerre sont devenues très différentes. Le négociant landernéen vend aussi de l'outillage de précision, en

¹³⁵ David PLOUVIEZ, « L'État, la marine de guerre... », *op. cit.*, p. 70.

¹³⁶ Boulets destinés à détruire les mâts et pour lesquels le fer neuf est préféré au vieux fer recyclé, Olivier CORRE, *Brest, base du Ponant...*, *op. cit.*, p. 564.

¹³⁷ SHD, Brest, 3 A 4, Conseil de Marine, 27 février 1779.

¹³⁸ *Ibid.*, 3 A 7, Conseil de Marine, 13 janvier 1787.

¹³⁹ *Ibid.*, 3 A 7, Conseil de Marine, 7 juillet 1787.

¹⁴⁰ *Ibid.*, 1 E 233, f° 15 et 163.

¹⁴¹ *Ibid.*, 3 A 12, Conseil d'administration de la Marine, 16 fructidor an IX (31 août 1801).

¹⁴² *Ibid.*, 3 A 6, Conseil de Marine, 10 novembre 1781.

l'espèce 278 paquets de « *limes carlettes d'Allemagne* », « *rondes* », « *demi-rondes* », pour 3 livres 3 sols le paquet, soit 875 livres¹⁴³. Sous la Monarchie de Juillet, un Bazin est titulaire depuis 1834, d'un marché de fourniture de « *dez* »¹⁴⁴. En 1839, il propose de les remplacer par des produits en cuir de sa fabrication, mieux adaptés et moins chers que les dés en fonte précédemment employés. Le marché est important, car il concerne 175 850 réas de poulies. L'écart de prix est considérable : 879 250F pour la fonte, 117 819F pour le cuir¹⁴⁵.

Les vaisseaux sont lestés de gueuses de fer ou mieux de **plomb**. C'est encore Bazin, qui, en 1786, décroche un gros marché « *pour fournir dans l'espace de six années au Port de Brest 1 200 milliers pesant de plomb en saumon, sur le pied de 200 milliers par an et à raison de 30.10. le quintal* »¹⁴⁶, soit 61 000 l. par an. La provenance de cette marchandise n'est pas connue, mais elle pourrait avoir été extraite dans les mines du Huelgoat ou de Poullaouen.

d) *Les produits résineux.*

Les produits résineux, **goudron**, **résine** et **brai**, servent à calfater les navires et garantir leur étanchéité. Il est nécessaire d'en disposer à bord pour les réparations en cours de croisière. Issues des Landes, ces matières sont essentiellement embarquées à Bayonne, ou à Bordeaux, d'où les navires landernéens les rapportent régulièrement à Brest. On retrouve ainsi sur ce trafic, les deux *Marie-Anne*, de 30 et 40 tx, de l'armement Duclos, la première en mars et août 1741, octobre 1742 et décembre 1743¹⁴⁷, l'autre en mai et novembre 1744¹⁴⁸. La *Marie-Catherine*, 36 tx, de l'armement Febvrier, ramène de Bayonne à Brest, en juillet 1748 « *50 milliers de bray pour le compte de sa majesté* »¹⁴⁹. En 1758, le ministre de la Marine se réjouit : « *Je compte qu'il vous aura été aisé de vous assurer de 42 milliers de bray sec arrivés à un négociant de Landerneau par un navire espagnol* »¹⁵⁰. En 1762, l'intendant de marine se procure à nouveau du brai auprès de Landernéens¹⁵¹. La *Marie-Françoise* charge à Bayonne le 17 mai 1773, une cargaison comprenant « *du bray gras, du bray sec, du*

¹⁴³ Ibid., 3 A 9, Conseil de Marine, 24 août 1793.

¹⁴⁴ Un dé est placé au centre du réa (partie mobile) d'une poulie, afin de le protéger contre l'usure de l'axe.

¹⁴⁵ SHD Brest, 3 A 40, Conseil d'administration de la Marine, 28 décembre 1839.

¹⁴⁶ Ibid., 3 A 7, Conseil de Marine, 23 septembre 1786.

¹⁴⁷ Ibid., 2P7-140.

¹⁴⁸ Ibid., 2P7-141.

¹⁴⁹ Ibid., 2P7-142.

¹⁵⁰ Ibid., 1 E 155, 11 décembre 1758.

¹⁵¹ Ibid., 1 E 162, F° 28, 11 janvier 1762.

goudron »¹⁵². Sous le Consulat et l'Empire, les besoins sont toujours importants et suscitent l'intérêt des négociants landernéens dont le port continue à rendre ses services à la Marine. En vendémiaire an X, le brick *Cirus*, 82 tx, d'Isigny, quitte Landerneau « *avec un chargement de goudron et de planches pour la République* »¹⁵³. Quatre ans plus tard, Etienne Radiguet confie à son collègue Gabarret de Bayonne ses craintes de perdre une opportunité : « *si l'on pouvait recevoir ma cargaison de rezine, bray et goudron et quelques planches, on ferait une bonne affaire, mais le tout est de la recevoir* »¹⁵⁴.

e) *Le charbon.*

Les besoins en combustibles sont également très importants. Le **charbon de terre**, et en particulier celui du pays de Galles, a la préférence de la Marine, notamment pour les travaux de fonderie dans ses forges. En 1754, le ministre autorise la commande de 5 à 6 000 barriques de charbon « *anglais* », à « *4 livres 10 s la barrique* »¹⁵⁵, tandis que le charbon français coûte 6 l. 5 s. L'année suivante, un Landernéen est autorisé à « *faire venir une cargaison de 5 à 600 barils de charbon de terre d'une nouvelle mine d'Angleterre* »¹⁵⁶. En 1787, Bazin, qui semble être le fournisseur landernéen le plus assidu de la Marine dans cette marchandise, assure « *une fourniture de 40 barriques de charbon de terre d'Angleterre, en rocher, à 10 L. la barrique* »¹⁵⁷, ce qui pour les autorités navales « *paraît être d'un prix modeste* »¹⁵⁸. L'approvisionnement devient difficile à partir du début des guerres révolutionnaires. Mais la Paix d'Amiens voit, dès les préliminaires, le retour du charbon britannique¹⁵⁹.

Les difficultés d'approvisionnement sous l'Empire conduisent les Landernéens à proposer du **charbon de bois** en remplacement de la houille. Le négociant Camescasse, fournisseur habituel, se voit renouveler dans son marché à la fin de l'an XI. « *Le prix demandé ne différant en rien de celui du précédent marché* », soit « *8F30 la barrique comble [...], le Conseil trouve avantageux de continuer au Cⁿ Camescasse une fourniture qu'il a faite avec beaucoup*

¹⁵² Ibid., 2P7-148, f°23.

¹⁵³ Ibid., 2P7-163, f° 23, 22 vendémiaire an X (14 octobre 1801).

¹⁵⁴ ADF, 50 J6, 15 vendémiaire an XIV (7 octobre 1805), lettre à Gabarret à Bayonne.

¹⁵⁵ SHD, Brest, 1 E 147, f° 209.

¹⁵⁶ Ibid., 1 E 148, f°433.

¹⁵⁷ Ibid., 3 A 7, Conseil de marine, 22 juillet 1787.

¹⁵⁸ Ibid., 3 A 95, Conseil de Marine, 21 juillet 1787.

¹⁵⁹ Ibid., 3 A 12, Conseil d'administration de la Marine, 23 vendémiaire an X (15 octobre 1801).

de soin dans les années précédentes »¹⁶⁰. Celui-ci fait au préfet maritime, le 12 frimaire an XII, une nouvelle offre de « huit à dix mille barriques de charbon de bois, en sus des besoins ordinaires, pour suppléer à la pénurie de charbon de terre », les livraisons se faisant par gabarres de Landerneau jusqu'à la Villeneuve à Brest. Le commissaire de marine s'interroge sur « l'avantage ou le désavantage d'user de charbon de bois en place de toute ou de partie de charbon de terre dans les forges », avant d'émettre un avis réservé car le négociant n'a pas encore tenu tous ses engagements antérieurs, « de nous livrer 3 à 4 000 barriques nécessaires pour le service ordinaire et sur lesquelles nous n'avons pu obtenir que 200 environ »¹⁶¹. Il est suivi par le Conseil d'administration qui décide, le 18 frimaire, « qu'il ne traitera avec lui pour aucun objet d'approvisionnement jusqu'à ce qu'il ait satisfait pleinement aux conditions de son premier marché »¹⁶². Il s'y conforme vraisemblablement, car le 25 messidor an XII, son marché est renouvelé pour les fournitures de l'an XIII¹⁶³.

La **tourbe** carbonatée, proposée par le Landernéen Robert en fructidor an XII, est un autre substitut au charbon, « dans un moment de pénurie extrême pour la fabrication de clous de deux pouces et demi et au-dessous »¹⁶⁴. Il offre deux cents barriques, à 7F50 pièce, « lesquelles n'ont été fabriquées que d'après l'invitation qui lui en a été faite, invitation qu'il a considérée comme un ordre ». La tourbe sèche et non préparée ne convient pas aux travaux de métallurgie en raison de son trop faible pouvoir calorifique. Elle servirait mieux aux cuisines. Et le prix n'est pas en sa faveur. Mais, « considérant [...] que c'est d'après les ordres du Ministre qu'on a recherché à faire exploiter ce genre de combustible et que le Préfet avait écrit à ce sujet dans les Communes voisines », le Conseil décide d'accepter l'offre¹⁶⁵.

2) Les fournitures militaires

Elles servent à l'équipement des vaisseaux. En 1756, l'intendant de la marine informe le ministre que « 50 qx de poudre sont arrivés sans encombre de Landerneau par la route »¹⁶⁶. On ignore si des Landernéens ont vendu des armes à la Marine, mais certains navires en ont transporté. Ainsi, la *Marie-Jeanne*, 25 tx, transporte en février 1768, une pièce de canon pour

¹⁶⁰ Ibid., 3 A 13, Conseil d'administration de la Marine, 2^{ème} jour complémentaire an XI (19 septembre 1803).

¹⁶¹ Ibid., 12 frimaire an XII (4 décembre 1803), pièce 29.

¹⁶² Ibid., 18 frimaire an XII (10 décembre 1803).

¹⁶³ Ibid., 3 A 102, Conseil d'administration de la Marine (an XII-1806).

¹⁶⁴ Ibid., 3 A 102, lettre du chef du génie maritime au préfet maritime, 17 fructidor an XII (4 décembre 1804).

¹⁶⁵ Ibid., 3 A 14, Conseil d'administration de la Marine, 20 pluviôse an XIII (9 février 1805).

¹⁶⁶ Ibid., 1 E 530, f° 347, 4 août 1756.

Bordeaux¹⁶⁷. Le brick *Utile*, 80 tx, charge à Nantes des affûts pour Brest en mai 1782¹⁶⁸. Des canons fabriqués dans l'estuaire de la Loire, aux établissements militaires d'Indret, viennent aussi par mer jusqu'à la Penfeld. En revanche le contenu des cargaisons des bâtiments affrétés « *pour le service du roy* », n'est que rarement porté sur les rôles d'équipages. Pendant la guerre de Sept ans, le négociant Legris Duclos fournit 6 pierriers au corsaire le *Postillon* de Morlaix, dont les comptes sont liquidés en 1765¹⁶⁹.

La Marine consomme beaucoup d'avirons qu'elle achète dans le Sud. En juin 1741, la *Marie-Anne* en ramène 160 traques¹⁷⁰ de Bayonne¹⁷¹. Le 16 juillet 1759, le ministère approuve l'achat à Barthélemy Kerroz de « *la cargaison d'avirons qui lui est venue par un navire espagnol [...] je consens que vous en fassiez faire tout de suite le paiement dont l'objet est seulement de 3 069 livres* »¹⁷². Les conditions servent de référence, en septembre suivant : « *Je conviens que vous fassiez acheter les 600 avirons qui sont venus par un navire espagnol à un négociant de Landerneau, et je consent qu'il en soit payé au prix du dernier marché avec le S. Kerroz qui est avantageux* »¹⁷³. En mai 1785, le *Zéphir*, 25 tx, de l'armement Kerroz, apporte à nouveau à Brest un chargement d'avirons, pris à Saint-Sébastien¹⁷⁴.

3) Les approvisionnements.

Ils sont destinés tant aux équipages des navires, qu'au personnel à terre ou aux forçats du bagne. Les sources prérévolutionnaires sont muettes pour beaucoup de ces approvisionnements, à l'exception notable du vin qui est de loin la marchandise la plus importante.

a) La literie.

Le négociant Bazin, très présent sur les marchés de la Marine, est choisi comme fournisseur de « *vingt mille aulnes de toiles à matelas de trente six pouces de laize à livrer dans le premier semestre de 1793 [...] au prix de trente cinq sols l'aulne* », soit 35 000 l. Les

¹⁶⁷ Ibid., 2P7-147, f° 41.

¹⁶⁸ Ibid., 2P7-152, f° 9.

¹⁶⁹ ADF, B 4 256.

¹⁷⁰ Une traque contient normalement trois avirons.

¹⁷¹ SHD, Brest, 2P7-140.

¹⁷² Ibid., 1 E 15, f°103.

¹⁷³ Ibid., f° 291.

¹⁷⁴ AMB, HH 25, f° 104, 19 mai 1785.

frères Thomas emportent en février 1793, deux adjudications, de « *quinze mille aulnes de toile rousse à draps de quarante quatre pouces de laize* », et de « *trente à trente cinq mille aulnes de toile rousse à draps de trente pouces de laize* », soit, entre 146 000 et 161 000 l.¹⁷⁵ En vendémiaire an IX (septembre 1800), Rousseau jeune, négociant à Landerneau, obtient des marchés « *pour l'approvisionnement en **crin torqué**¹⁷⁶ pour l'an IX, pour le prix de 2F66 le kilogramme* »¹⁷⁷, soit une réduction de 20 cts sur le marché précédent, qu'il a donc obtenu pour l'an VIII. Il est à nouveau adjudicataire en fructidor an IX, pour l'an X, à 2F80 le kg¹⁷⁸ et en l'an X pour l'an XI, avec une légère augmentation du prix, que la Marine considère comme « *raisonnable* »¹⁷⁹. Six mois plus tard, il demande la résiliation du marché étant dans « *l'impossibilité d'en remplir les conditions sans opérer sa ruine, parce que le prix stipulé est devenu inférieur à celui du commerce* ». Le Conseil d'administration de la Marine propose de lui permettre « *de passer ultérieurement un nouveau traité fondé sur le prix du commerce* »¹⁸⁰. A la fin de l'an XI, il est retenu pour la même marchandise à 3F45 le kg, prix de son précédent marché¹⁸¹. Il en va de même le 25 messidor an XII (14 juillet 1804), pour l'an XIII¹⁸², et sans doute les années suivantes. En effet, le marché est à nouveau reconduit en septembre 1822. A son décès, sa veuve est autorisée à poursuivre la fourniture¹⁸³.

Le 9 vendémiaire an X, le même négociant remporte la fourniture de toile à matelas et paille : « *Rousseau ayant offert les conditions les plus raisonnables et ses prix étant moindres que ceux des précédents marchés a obtenu la préférence* »¹⁸⁴. Le même jour, un autre négociant landernéen, Duchemin aîné, enlève un marché de fourniture de toiles à draps « *ces toiles étant de très bonne qualité et la conclusion de la paix ne pouvant que les faire renchérir, le conseil adopte les chiffres du C[itoyen] Duchemin* »¹⁸⁵.

Ce n'est qu'à la fin de la Monarchie de Juillet que l'on retrouve d'autres fournisseurs landernéens pour ce type de marchandise. C'est même le premier contrat pour la Société

¹⁷⁵ SHD, Brest, 1 E 15, 21 février 1793.

¹⁷⁶ Servant « *pour la composition des matelas* », SHD, Brest, 3 A 9, Conseil de marine, 6 mars 1793, f° 30^{vo}.

¹⁷⁷ SHD, Brest, 3 A 12, Conseil d'Administration de la Marine, 29 vendémiaire an IX (21 octobre 1800).

¹⁷⁸ Ibid., 3 fructidor an IX, (21 août 1801).

¹⁷⁹ Ibid., 1^{er} jour complémentaire an X (18 septembre 1802).

¹⁸⁰ Ibid., 3 A 13, 2 floréal an XI (22 avril 1803).

¹⁸¹ Ibid., 2^{ème} journée complémentaire an XI (19 septembre 1803).

¹⁸² Ibid., 3 A 102, (an XII-1806).

¹⁸³ Ibid., 3 A 25, f° 39 v°, 3 juin 1823.

¹⁸⁴ Ibid., f° 75 r°, 9 vendémiaire an X (1^{er} octobre 1801).

¹⁸⁵ Ibid., f° 77 v°.

Linière du Finistère, qui obtient le 19 décembre 1846, un marché de toiles rurales à draps, à matelas et à chemise¹⁸⁶. C'est un marché considérable, « *commun aux ports de l'Océan* », Brest, Cherbourg, Lorient et Rochefort, qui porte sur 109 300 mètres¹⁸⁷, essentiellement pour des toiles rurales à draps et à matelas. Il est d'une durée de trois ans, de 1847 à 1849. Pour le seul port de Brest la livraison de toiles prévue en 1847 s'élève à près de 20 000 mètres. Et il en va sans doute de même pour les années suivantes¹⁸⁸. En 1848, un marché de « *6 000 mètres de toiles à draps d'officier pour les hôpitaux* » (la caution étant de 5 500F)¹⁸⁹, puis un second marché, de « *52 000 mètres de toiles diverses nécessaires aux hôpitaux maritimes de Brest et de Toulon* », leur est attribué¹⁹⁰, ainsi que la même année, la fourniture de 2 000 paires de draps de lit pour le 1^{er} régiment d'infanterie de marine (avec une caution 1 000F)¹⁹¹.

b) *Les tenues et les équipements individuels*

1°) Les produits textiles.

L'habillement du personnel requiert des quantités importantes de chemises et de pantalons. En 1793, 12 000 chemises sont adjugées aux frères Thomas de Landerneau, à six livres quinze sols pièce, un gros marché de 81 000 l.¹⁹² Bazin fournit l'année suivante « *6 000 chemises de toile blanche [...] à raison de 9 livres chaque* »¹⁹³, soit 54 000 l. et « *12 000 culottes longues en toile pour marine [...] et 3 000 pour mousses*», pour un montant total de 84 450 l.¹⁹⁴ Ces vêtements sont vraisemblablement fabriqués dans l'atelier que ce négociant a installé sur le port et dont Etienne Radiguet fait état en l'an II¹⁹⁵. A partir de 1823, la société Radiguet-Goury est choisie pour fournir de la toile bleue pour la confection des pantalons des troupes de marine, puis des pantalons. Trois petits marchés sont emportés en mars 1823 et janvier 1824, grâce à la qualité reconnue des toiles et à leur prix¹⁹⁶. En 1825, Poisson et C^{ie}, décroche un marché pour la fourniture de toiles bleues à chemises pendant trois ans. Aucun

¹⁸⁶ Ibid., 3 A 48, f° 301, 13 juillet 1847.

¹⁸⁷ Ibid., 3 A 50, f° 512.

¹⁸⁸ Ibid., 3 A 50, f° 156.

¹⁸⁹ Ibid., 3 A 52, f° 322, 13 août 1850.

¹⁹⁰ Ibid., f° 329.

¹⁹¹ Ibid., f° 428.

¹⁹² Ibid., 3 A 9, Conseil de Marine, 5 février 1793.

¹⁹³ Ibid., 3 A 10, 6 floréal an II (15 avril 1794).

¹⁹⁴ Ibid., 22 prairial an II (10 juin 1794).

¹⁹⁵ ADF, 50 J 1, f° 257, lettre d'Etienne Radiguet à Carbonnel à Paris, 11 pluviôse an V (30 janvier 1797).

¹⁹⁶ SHD, Brest, 3 A 25, f° 23 r°, 82 r°, 84 r°, Conseil d'administration de la Marine, 1823-1824.

montant n'est stipulé, mais il est exigé du fournisseur un cautionnement de 3 000F¹⁹⁷. Un différend s'élève en 1827, car ce type de marchandises a provisoirement été retiré du service et le négociant estime que le contrat n'a pas été rempli. En 1825 également, la société Radiguet- Goury obtient un petit marché pour des toiles bleues, pour un montant de 400F¹⁹⁸.

Dès lors, les Landernéens ne cessent de décrocher des marchés de toiles d'habillement pour la Marine et le bagne qui en dépend. En 1837, Poisson et C^{ie} fournit de la toile rousse à vareuses et à pantalons pour les hôpitaux de la Marine¹⁹⁹, et pour la Marine elle-même (caution 7 000F)²⁰⁰. En 1839, la même société livre des toiles rousses pour la confection des pantalons du bagne²⁰¹ et l'association des quatre négociants landernéens, obtient des marchés de toile grise pour doublure (caution 4 000F)²⁰² et de toile blanche à chemises (caution 8 000F)²⁰³. Elle fait fabriquer des chemises pour les troupes par ses ouvriers²⁰⁴. En mars 1842, les Landernéens fournissent des toiles à vareuses et à pantalons pour les forçats (caution 1 610F)²⁰⁵. En octobre 1843, ils sont retenus pour de la toile blanche à pantalons²⁰⁶. En février 1844, ils fournissent 2 500 mètres de toiles à pantalons et vareuses pour les forçats²⁰⁷ et en novembre 1845, 1 600 mètres de toile à vareuse²⁰⁸. Un nouveau marché de toile rousse à vareuses est attribué en octobre 1847 à la Société Linière du Finistère²⁰⁹, qui passe, en 1848, un marché de 52 000 m de toiles pour les hôpitaux de Brest et de Toulon²¹⁰.

Forts de leur succès auprès de la Marine, les Landernéens s'intéressent aux fournitures pour l'armée. En mars et avril 1839, la société Radiguet-Goury s'adresse directement au ministre de la guerre pour lui proposer des toiles avec « *la ferme conviction qu'elles pourront parfaitement convenir à la confection* » de chemises pour les hôpitaux militaires²¹¹. En 1849,

¹⁹⁷ Ibid., 3 A 26, f° 18 r°, 10 mars 1825.

¹⁹⁸ Ibid., 3 A 26, f° 23 v°, 31 mars 1825.

¹⁹⁹ Ibid., 3 A 42, f° 45, 6 mars 1841.

²⁰⁰ Ibid., 3 A 44, f° 76 v°, 16 décembre 1843.

²⁰¹ Ibid., 3 A 40, f° 93 v°, 30 novembre 1839.

²⁰² Ibid., 3 A 44, f° 68 v°, 25 novembre 1843.

²⁰³ Ibid., f° 73 v°, 9 décembre 1843.

²⁰⁴ AML°, 1 S 32, f° 314, lettre à Brochard Le Gost à Paris, 31 décembre 1839.

²⁰⁵ SHD, Brest, 3 A 50, f° 497, Conseil d'administration de la Marine, 3 octobre 1848.

²⁰⁶ Ibid., 3 A 50, f° 139.

²⁰⁷ Ibid., 3 A 45, f° 28, 27 février 1844.

²⁰⁸ Ibid., 3 A 46, f° 315, 22 novembre 1845.

²⁰⁹ Ibid., 3 A 51, f° 488, 27 décembre 1849.

²¹⁰ Ibid., 2 L 1-1.

²¹¹ AML°, 1 S 32, lettre au ministre de la Guerre, 20 avril 1839. Le mot « *parfaitement* » est souligné dans la lettre. Les deux courriers au ministre sont rédigés de Paris à un mois d'intervalle, ce qui laisse supposer la présence d'un bureau de la société dans la capitale.

les marchés militaires, représentent la part principale de l'activité de la Société Linière, avec 1,2 millions de francs sur un chiffre d'affaires total compris entre 1,8 et 2 millions de francs²¹², soit entre 60 et 70%. Cette part semble rester constante.

Des ateliers landernéens sont spécialisés dans la fabrication des couvre-chefs militaires. Le négociant Frédéric-Auguste Duval, recensé comme fournisseur de coiffures militaires à l'Annuaire de Brest de 1835²¹³, soumissionne en décembre 1833 pour la fourniture de 6 000 shakos aux troupes de marine, à Brest, Lorient et Landerneau, cette dernière place devant absorber les $\frac{3}{4}$ de la commande. Grâce à un rabais substantiel de 21% sur le prix de base, il décroche ce marché pour 5 ans. Mais le ministère décide de remplacer les shakos par des casquettes. Duval demande donc une indemnisation et l'autorisation de fournir les casquettes, ce que le Conseil d'administration de la Marine à Brest est disposé à demander au ministre de lui accorder²¹⁴. Cette décision a du être reportée, car en mai 1839, le fabricant-négociant Vacheront est titulaire d'un marché général pour la fourniture de shakos (caution 2 000F). La durée de ce marché pourrait également être de 5 ans, puisque la mainlevée de caution n'est décidée qu'en juin 1845²¹⁵. Et ce mois-là, précisément, Vacheront emporte un marché de 400 shakos destinés aux compagnies de gardes-chiourmes²¹⁶. En avril 1846, il est à nouveau titulaire d'une fourniture de shakos, pour les troupes d'infanterie et d'artillerie de marine²¹⁷.

2°) Les cuirs.

Landerneau est aussi une ville de tanneurs et de cordonniers, qui produisent pour la Marine. Dès le début des guerres révolutionnaires, chaque homme de troupe étant équipé de deux paires de chaussures, les tanneries et les cordonneries sont particulièrement sollicitées. A plusieurs reprises les autorités maritimes brestoises permettent aux Landernéens de se procurer des cuirs²¹⁸ ou des produits nécessaires à la tannerie²¹⁹. Ces marchandises sont

²¹² ADF, 7 M 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

²¹³ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère, 1835*, p. 245.

²¹⁴ SHD, Brest, f° 150 v° à 153 v°, Conseil d'administration de la marine, 3 A 36, 19 décembre 1835.

²¹⁵ Ibid., 3 A 46, f° 172-173, 28 juin 1845.

²¹⁶ Ibid., 3 A 47, f° 190, 14 juin 1846.

²¹⁷ Ibid., 3 A 52, f° 415, 15 octobre 1850.

²¹⁸ SHD, Brest, 3 A 9, Conseil de marine, 2 germinal an II (22 mars 1794).

²¹⁹ ADF, 24 L 49.

issues de prises. Le 11 pluviôse an XI, Etienne Radiguet note sur son brouillard : « *Réglé avec Marie-Jeanne Cornec, pour solde de ses cuirs pour la guerre [...] 928. 15. 6* »²²⁰.

En 1838, la société Radiguet-Goury livre des souliers au dépôt local des troupes de marine. Un certain nombre sont refusés, pour non-conformité à l'échantillon²²¹. La société porte le différend devant les autorités brestoises qui lui donnent deux mois pour assurer le remplacement des marchandises défectueuses²²². Le fabricant Vacheront s'impose comme fournisseur de produits en cuir. En 1839, il obtient un premier marché pour des havresacs (caution 2 500F)²²³. En 1840 il se voit attribuer la fourniture de 1 000 seaux à incendie en cuir (caution 500F)²²⁴ et en janvier 1842, 13 équipements complets de sapeurs, pour des troupes stationnées à la Guadeloupe (caution 200F)²²⁵. Un nouveau marché de seaux à incendie lui est confié en novembre 1842. La caution s'élevant à 1 000F, il peut s'agir de 2 000 seaux²²⁶. En décembre 1843, il s'adjudge un marché de souliers et de demi-bottes (caution 5 000F)²²⁷. En janvier 1844, il reçoit la commande de 4 000 paires de guêtres en cuir pour le 1^{er} régiment d'infanterie de marine (caution 1 280F) et en mai celle de 300 havresacs²²⁸. Il conclut de nouveaux marchés en 1845 : pour la fourniture de 1 000 havresacs, en février²²⁹ ; en mars pour 2 000 cocardes²³⁰ ; et en décembre pour 1 400 seaux à incendie²³¹. En novembre 1846, il emporte un marché de fourniture de souliers²³² et 1848, de garde-feux en cuir (caution 3 300F)²³³. La Marine achète également du cuir non ouvragé. En décembre 1845, Vacheront signe un marché de fourniture de « *cuirs et peaux du pays* », (caution 3 300F)²³⁴.

²²⁰ Ibid., 50 J 92, 11 pluviôse an XI (31 janvier 1803).

²²¹ SHD, Brest, 3 A 39, 8 septembre 1838, f° 75.

²²² Ibid., f° 90 v°, 20 octobre 1838.

²²³ Ibid., 3 A 46, f° 172-173, 28 juin 1845.

²²⁴ Ibid., 3 A 43, f° 110, 13 août 1842.

²²⁵ Ibid., f° 10, 6 janvier 1842.

²²⁶ Ibid., 3 A 46, f° 218, 16 août 1845.

²²⁷ Ibid., 3 A 48, f° 226, 8 juin 1847.

²²⁸ Ibid., 3 A 45, f° 148, 27 septembre 1844.

²²⁹ Ibid., 3 A 46, f° 130, 17 mai 1845.

²³⁰ Ibid., f° 26221 décembre 1847.

²³¹ Ibid., 3 A 50, f° 308.

²³² Ibid., 3 A 51, f° 492, 27 décembre 1849.

²³³ Ibid., f° 192, 29 mai 1849.

²³⁴ Ibid., 3 A 47, f° 316, 3 novembre 1846.

c) *Les vivres.*

Il faut aussi nourrir le grand nombre d'hommes amassés à Brest. Les procès-verbaux du Conseil d'administration de la Marine ne mentionnent la fourniture de produits alimentaires qu'à partir de la fin de l'Empire et surtout de la Restauration, mais ils étaient probablement déjà fournis sous l'Ancien Régime. Dans les années 1812-1816, les frères Camescasse fournissent sel, lard, beurre, froment²³⁵. L'aîné est installé à Landerneau et son cadet exerce à Brest et il n'est pas toujours possible de les distinguer, d'autant qu'ils travaillent ensemble²³⁶. Toutefois, c'est bien le Landernéen qui est retenu en juin 1815, pour la fourniture de froment.

Au début de la Restauration, plusieurs négociants landernéens : Bazin-Drant, Poisson, Radiguet-Goury, Mazurié, fournissent du blé pour les subsistances de la Marine²³⁷. Sous la Monarchie de Juillet, Poisson est le plus important d'entre eux et remporte l'adjudication de nombreux marchés. De décembre 1837 à mai 1841, il fournit au moins 43 000 quintaux, en 12 livraisons²³⁸, ce qui correspond à un peu plus de 1 000 qx en moyenne par mois et peut représenter entre 300 000 et 350 000F de chiffre d'affaires total. Il fournirait donc dans cette période plus du tiers des besoins de la Marine en blé. Ces approvisionnements, notamment destinés à fabriquer du biscuit de mer, sont liés aux fluctuations des récoltes. En 1839, la Marine en a acheté 30 000 qx, « *mais toujours par petites portions, et qu'un marché n'était pas terminé qu'il fallait déjà le renouveler par urgence* »²³⁹. Aussi, profitant de la circonstance favorable de récoltes abondantes, le Conseil d'administration de la Marine propose-t-il en 1840 « *de faire acheter à des époques rapprochées jusqu'à 20 000 quintaux métriques de blé qui formeront l'approvisionnement de prévoyance dont la nécessité a été reconnue* »²⁴⁰.

d) *Le vin.*

Avec le développement des escadres et de la guerre sur mer, les besoins sont énormes et grandissants. Ce besoin de vin s'explique notamment par la mauvaise conservation de l'eau

²³⁵ Ibid., 3 A 17, janvier 1812 et 1814 et 3 A 18, juin, novembre 1815, février, novembre 1816,

²³⁶ Ibid., 3 A 18.

²³⁷ ADF, 8M49.

²³⁸ SHD, Brest, 3 A 38, 30 décembre 1737, f° 181, 3 A 39, 20 octobre 1838, f° 90 r°, 1^{er} décembre 1838, f° 99 v° et 100 r°, 3 A 40, 9 mars 1839, f° 17 r°, 16 mars 1839, f° 19 r° et 24 v°, 8 octobre 1839, f° 85 v°, 7 décembre 1839, f° 95 v°, 3 A 41, 7 novembre 1840, f° 199, 3 A 42, 3 avril 1841, f° 60, 5 juin 1742, f° 93.

²³⁹ Ibid., f° 74 v° 21 septembre 1839.

²⁴⁰ Ibid., 3 A 41, f° 153, 8 août 1840.

potable dans des barriques de bois, où elle croupit rapidement. Bernardin de Saint-Pierre note ainsi dans le journal de son voyage à l’Ile de France : « *Après quinze jours de navigation l’eau puisée à Lorient commence à se putréfier* »²⁴¹. Les Landernéens font, depuis longtemps déjà, commerce avec Bordeaux. Au XVIII^e siècle, les conditions sont profondément modifiées,

*« sous l’influence de deux grands ports : Lorient et Brest, qui dorénavant captent la majorité des importations [...]. L’approvisionnement de la Compagnie des Indes et de la marine royale offre enfin un nouveau marché aux négociants en vins de Bordeaux. Pour autant, les petits ports, tels Landerneau, Quimper, Vannes [...] continuent de prendre part à ce commerce »*²⁴².

En réalité, Landerneau profite de l’opportunité de la présence de la Marine à Brest pour développer ses importations et pour offrir du fret à ses armements. Les barques de l’Elorn ravitaillent bien sûr leur port, mais le vin représente la principale marchandise vendue à Brest. La Marine devient même le premier client des négociants landernéens. Ce marché est cyclique et dépend directement de la situation militaire. Lorsqu’en temps de guerre les armements battent leur plein, les commandes affluent. D’octobre 1706 à septembre 1707, en pleine guerre de Succession d’Espagne (1702-1713), Brest reçoit, pour le ravitaillement de la flotte, 10 577 tonneaux de vin de Bordeaux, soit 53,5% des achats bretons²⁴³. Au début de la guerre de Sept ans, Marie-Josèphe Bohay-Rivière informe la maison David, son principal fournisseur bordelais : « *Les ordre sont venue avant-hier pour l’armement de 13 gros vaisseaux cest armements pourra vous donner quelques ordre* »²⁴⁴. Et en 1759 elle peut annoncer : « *le Roy vient de menlever 60 barriques de vin payable dans deux mois et ou j’ai bien gagné* »²⁴⁵. Elle se montre très intéressée par la conjoncture militaire, qui influe directement sur son négoce.

Fig. 10-I. Départs de navires landernéens de Bordeaux, 1748-1749.

	1748		1749 (10 mois)	
	navires	tonneaux	Navires	tonneaux
Vin et eau de vie	10	386	6	311
Alcools et autres marchandises	4	116	1	18
Total	14	502	7	329
Navires landernéens vers d’autres ports	3	93	2	62

Source : ADG 6 B 309.

²⁴¹ Cité par Yves OGER, « Le problème de l’approvisionnement en eau potable et sa conservation à bord des navires au fil des siècles », *Bull. de la Sté. Polym. du Morbihan*, T. 116, 1990, p.212.

²⁴² Hiroyasu KIMIZUKA, « Le commerce de vin dans l’évêché de Vannes au XVIII^e siècle », *BMSPM*, T. CXXXVII, 2011, p. 66.

²⁴³ Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest...*, op. cit., p. 64.

²⁴⁴ ADG, 7 B 1251, Lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière, à B. David et C^{ie} à Bordeaux, 2 mars 1759.

²⁴⁵ Ibid., 19 novembre 1759.

Mais au retour de la paix, le trafic décline. Ainsi, on constate en 1749, une diminution sensible des départs de Bordeaux pour Landerneau²⁴⁶, par rapport à l'année précédente, qui a vu la fin de la guerre de Succession d'Autriche, avec la signature du traité d'Aix la Chapelle en octobre. Le nombre de navires passe de 14 (dont 9 extérieurs au port) à 7 (dont 3 extérieurs) et le tonnage de 502 tx à 329. Ce sont les cargaisons mixtes, comprenant à la fois de l'alcool et d'autres marchandises, savons ou résine, qui baissent le plus, passant de quatre navires à un seul et de 116 tx à 18 tx seulement, alors que les cargaisons entièrement composées de vin ne diminuent que de 386 à 311 tx (Figure 10-I). Cela montre bien qu'une partie du vin et des autres marchandises, chargés pour Landerneau sont bien destinés aux approvisionnements de la Marine, dont les besoins baissent considérablement en temps de paix.

Le vaisseau de 74 canons, navire-type français de la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec un équipage de 700 hommes, charge pour une campagne de 6 mois, près de 150 tonneaux de vin²⁴⁷. Il est inconcevable de lever l'ancre, surtout pour une campagne de plusieurs mois, sans que le chargement en vin ne soit fait. Marie-Josèphe Bohay-Rivière l'assure en mai 1759 : « *Sy le flotte avoit retardée, le ministre avoit donné ordre de prendre les vin chez les marchand, afin daprovionner les vaisseaux mais la flottes est arivéz à propos* »²⁴⁸. De même, l'escadre de renfort aux troupes engagées dans la guerre d'Indépendance américaine patiente trois semaines, en 1780-81, en attendant la flotte du vin venant de Bordeaux, dont la marche est retardée par les Anglais. L'élève-chirurgien Fournier de Mézière en témoigne le 17 décembre 1780 : « *On attend avec impatience la flotte de M. de Guichen qui protège un convoi considérable de bateaux marchands ; il y en a qui disent qu'elle est bloquée. Ce qui serait bien malheureux* »²⁴⁹. Le vin destiné à la flotte, est régulièrement déchargé à Brest par les navires landernéens. C'est le cas, par exemple, en janvier 1748, du *Saint-Budoc*, avec 35 tonneaux de vin et en novembre du *Saint-Vincent-François*, avec 32 tonneaux²⁵⁰.

Ce trafic direct avec la Marine disparaît au XIX^e siècle, or Landerneau continue à recevoir des quantités considérables de vin de Bordeaux. La ville et son arrière-pays ne

²⁴⁶ Même si les données ne portent que sur dix mois en 1749.

²⁴⁷ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 122.

²⁴⁸ ADG, 7 B 1251, Lettre de Madame Bohay-Rivière, à B David et C^{ie} à Bordeaux, 28 mai 1759.

²⁴⁹ François OLIER, « Les renoueurs du Roy à Brest, pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1780) », *Les Cahiers de l'Iroise*, n°137, janvier-mars 1988, p. 41.

²⁵⁰ ADG, 6 B 309.

peuvent raisonnablement les consommer²⁵¹. Il est donc vraisemblable qu'une part importante de cette fourniture passe par l'intermédiaire de négociants brestois pour ravitailler la Marine, mais rien ne permet de l'assurer.

e) *Le chauffage et l'éclairage*

Le petit bois sert au chauffage et à la cuisine, à terre comme sur les vaisseaux. En 1761, un « *particulier de Landerneau* » propose la fourniture de « *tout le bois de corde nécessaire pour les casernes, au prix de 11L., argent comptant* »²⁵². En mars 1793, le négociant Leyer passe un marché de fourniture de 286 926 fagots et 1321 cordes de **bois de chauffage**, au prix de 3 l. 2 s. la corde ou le cent de fagots. Le bois étant pris dans les forêts domaniales, le prix couvre simplement la façon et le transport. Comme d'usage pour les fournisseurs de l'État, le négociant est payé en assignats, dont la dépréciation lui cause un préjudice par rapport aux nouveaux adjudicataires des marchés. Il a également fourni 5 768 pieds cubes de bois de construction et palissades pour lesquels il n'a pas été payé. Sous l'Empire, le négociant Comescaze est recommandé par le ministre, pour des fournitures de bois de chauffage, mais il n'est pas possible d'affirmer qu'il s'agisse du Landernéen²⁵³. Sous la Restauration, des marchés de fourniture de bois de chauffage de mars 1832 à décembre 1834, sont passés avec Mazé, pour le dépôt des troupes de marine à Landerneau²⁵⁴.

En 1793, Bazin est retenu pour la fourniture de « *cinq cent livres de **bougie** blanche et cinq cent autres livres de cierges de différentes grandeurs* »²⁵⁵, au prix de 3 l., 13 s., 3 d. la livre. C'est un marché de 3 662 l. Mais c'est le fabricant landernéen Belhommet frères qui, sous la Monarchie de Juillet, remporte logiquement les adjudications de bougies stéariques blanches. C'est le cas en juin et novembre 1842, pour près de 7 tonnes de marchandises. Il s'agit cependant de montants financiers peu considérables, le montant des cautions pour les trois marchés s'élevant au total à 2 350F²⁵⁶. En octobre 1843, la société Belhommet remporte une nouvelle adjudication pour des bougies stéariques (caution 800F)²⁵⁷.

²⁵¹ Voir Chapitre 6.

²⁵² SHD, Brest, 1 E 160, f° 285, 13 mars 1761.

²⁵³ Ibid., f° 118 v°, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 16, 23 septembre 1811.

²⁵⁴ Ibid., 3 A 33 f° 80.

²⁵⁵ Ibid., Conseil de Marine, 3 A 9, 5 février 1793.

²⁵⁶ Ibid., 3 A 44, f° 19, 51, 78, Conseil d'administration de la Marine, avril septembre et décembre 1843.

²⁵⁷ Ibid., 3 A 48, f° 17, 12 janvier 1847.

La décision de l'État, à fin des années 1660, de faire de Brest un grand centre de construction navale, offre au négoce landernéen de grandes opportunités, en assurant un fret retour aux barques qui exportent les produits bretons. C'est donc une masse de fournitures, d'une grande diversité, qui sont acheminées vers le port militaire. Leur nature évolue. Au XVIII^e siècle, les Landernéens fournissaient surtout du vin, du bois et des fournitures navales, fer, résineux et, dans une moindre mesure, charbon. Au XIX^e siècle les livraisons de toiles, en quantités très importantes et d'équipements confectionnés en produits toiliers et en cuir dominant. Il est difficile de mesurer la part réellement prise par ces négociants dans les marchés de la Marine. Ils sont en outre souvent contraints de passer par des intermédiaires brestois. L'accès à ces marchés alléchants n'est donc pas sans présenter de difficultés.

III) GRANDEUR ET SERVITUDES DU SERVICE DE BREST

Les négociants du XVIII^e siècle le répètent à l'envi, surtout pour solliciter des subsides pour aménager le port : Landerneau rend à la Marine des services inestimables. La réciproque est vraie : l'économie landernéenne doit sans doute assez largement à la Marine son essor au XVIII^e siècle, même si l'effet n'a pas été immédiat et si le négoce landernéen ne s'est emparé que progressivement, à partir du début du XVIII^e siècle, des nouvelles opportunités offertes par ces fournitures qui l'enrichissent. Cette dépendance à l'égard des marchés militaires, qui se renforce au XIX^e siècle, est aussi une source de problèmes, d'autant que le contexte de guerre quasi-permanente constitue un répulsif efficace pour des marchands prudents.

A) LE POSITIONNEMENT DIFFICILE DES NÉGOCIANTS LANDERNÉENS

Cette position privilégiée n'est cependant pas dépourvue d'inconvénients ou de difficultés diverses : une dépendance accrue s'installe, tandis que les retards de paiement fragilisent les comptes des négociants.

1) Une dépendance accrue.

Sur une période longue, les fournitures à la Marine sont pour le négoce landernéen un vecteur majeur d'activité et donc de profits. L'état des sources ne permet malheureusement pas d'en chiffrer l'importance. On peut penser cependant que la majeure partie du vin, du fer,

des matières résineuse ou du charbon, qui constituent les cargaisons de retour et contribuent à la rentabilité de l'armement local, est destinée à la Marine et à l'arsenal. On voit mal effet comment le marché local serait à même d'absorber de telles quantités de marchandises.

A la fin du XVIII^e siècle, avec la contraction progressive des marchés extérieurs, le négoce change de clientèle et la dépendance à l'égard de l'État s'accroît. Face aux difficultés de la navigation et du transport par terre, les fournitures militaires tendent à remplacer les exportations de cuirs et de textiles. Cette dépendance est préoccupante, car les marchés sont très fluctuants. Les procès-verbaux des Conseils de Marine à Brest, qui révèlent les adjudications passées avec les négociants locaux sont conservés de 1772 à l'an II (1794), puis à partir de l'an IV (1796). Les commandes ne sont vraiment soutenues qu'en période de guerre, lorsque l'arsenal manque de tout. En temps de paix, les Landernéens obtiennent peu de marchés, qui sont largement attribués aux Brestois. Bazin n'apparaît qu'en 1779, au début de la guerre d'Indépendance américaine, comme fournisseur de petits clous, de fil à voile, puis, dans les années suivantes, d'une variété de marchandises : bougies, charbon d'Angleterre²⁵⁸, acier de Suède. Il parvient à conserver ses marchés sur la durée et est le plus présent des Landernéens dans les fournitures directes. Sous la Révolution et surtout l'Empire, cette tendance se renforce. L'année 1793, qui marque le début des guerres révolutionnaires, s'avère particulièrement favorable pour les affaires des négociants de Landerneau.

Le retour provisoire de la paix, en 1801, produit un effet paradoxal : on assiste à une hausse des prix et donc à des demandes de révision des marchés par les négociants. Le Conseil d'administration de la Marine s'en émeut le 2 floréal an XI : « *les exportations considérables de toutes les denrées du cru français, que l'état de paix a permis de faire, et que les circonstances font augmenter encore, accroissent chaque jour leur valeur* »²⁵⁹. Au XIX^e siècle, la perte des marchés extérieurs contraint le négoce landernéen à se replier sur les marchés militaires qui constituent désormais l'essentiel de son activité.

2) Les retards de paiement.

En permanence à cours de finances, l'État a toujours été mauvais payeur, ce qui est très dommageable pour la trésorerie des négociants, mais entache aussi la crédibilité du « *grand*

²⁵⁸ Ibid., 3 A 7, Conseil de Marine, 7 juillet 1787.

²⁵⁹ SHD, Brest, 3 A 13, Conseil d'administration de la Marine, 2 floréal an XI (22 avril 1803).

corps ». La Marine est réputée « *pour ses énormes retards de paiement, vice majeur du système de ravitaillement français* »²⁶⁰. Les marchés passés auprès des négociants procurent de nombreuses marchandises indispensables, mais, relève le Conseil d'administration de la Marine en l'an IX, « *on ne tient leur exécution comme assurée qu'autant que les paiements s'effectueroient avec régularité* »²⁶¹. L'État se sert parfois d'expédients. Les assignats en constituent un. En nivôse an X, profitant des circonstances, la Marine met en vente, sur décision du ministre, « *des bâtiments dont le retour à la paix rend la conservation inutile au service* ». Dans la discussion qui s'en suit au Conseil de Marine de Brest, il est proposé de les céder au négoce, afin de régler partiellement en nature les dettes de l'État. En considérant :

« *la situation particulière des négociants de Brest, tous créanciers du Gouvernement pour des sommes considérables, [...] les acquéreurs des navires [...] acquitteront le montant de leurs acquisitions, un quart au comptant, et les trois autres quarts dans l'espace d'un mois en récépissés des fournitures faites et payables au port de Brest pendant l'an dix. La première condition [...] a pour objet de procurer des fonds effectifs afin de venir au secours des fournisseurs qui n'auront pas pu participer aux ventes. La seconde, en autorisant les acheteurs à se liquider avec des créances authentiques et légitimes [...] tend à empêcher l'agiotage de déprécier ces titres, et procure au Gouvernement la facilité d'acquitter une portion des dépenses qu'a entraînée l'expédition de St-Domingue* »²⁶².

La situation, s'est aggravée à un point tel, que le Conseil d'administration de la Marine fait valoir, le 24 brumaire an XIV, que « *les retards apportés dans les paiements altèrent le crédit de la marine et combien il est instant que le gouvernement prenne en considération ces arriérés, afin de rappeler la confiance qui ne peut renaître que par la plus scrupuleuse exactitude dans les paiements* »²⁶³.

Les difficultés permanentes d'approvisionnement fournissent aux négociants de réelles opportunités, lorsqu'ils sont en mesure d'entreposer des marchandises dans l'attente de conditions favorables, qui ne manquent pas de se produire au début de chaque guerre. Dans ces

²⁶⁰ Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution...*, op.cit., p. 83.

²⁶¹ SHD, Brest, 3 A 12, f°39v°, Conseil d'administration de la Marine, 28 ventôse an IX (19 mars 1801).

²⁶² Ibid., 3 A 12, f° 88 v°, 19 nivôse an X (9 janvier 1802). Partie de Brest en décembre 1801, l'expédition de Saint-Domingue, conduite par le général Leclerc, beau-frère de Napoléon Bonaparte, a pour but de rétablir l'autorité française et l'esclavage sur l'île, en réprimant la révolte menée par Toussaint Louverture. Le navire le *Recouvré*, appartenant au négociant brestois Riou de Kerhallet, est affrété pour transporter « *les chevaux et les bagages du train d'artillerie* » (3 A 12, 9 nivôse an X – 30 décembre 1801). Selon Victor SCHOELCHER, *Vie de Toussaint-Louverture*, Paris, Paul Ollendorf éditeur, Paris, 1889, p. 351, Toussaint Louverture, capturé par les troupes françaises est conduit en France et débarque à Landerneau, le 25 thermidor an X (13 août 1802), avant d'être conduit en captivité.

²⁶³ Ibid., 3 A 14, f° 128 r°, Conseil d'administration de la Marine, 24 brumaire an XIV (15 novembre 1805).

circonstances, le poids de la nécessité l'emporte sur la discussion des prix. C'est particulièrement vrai pendant les guerres révolutionnaires et impériales. Le 15 frimaire an VII (5 décembre 1798), le Conseil de Marine alerte le Directoire sur :

« la situation du port de Brest et l'état de disette et de détresse dans lequel il se trouve [...]. Il ne reste plus d'eau de vie dans les magasins, l'approvisionnement en grains et en farines diminue sensiblement et la présence continuelle de l'ennemi dans ces parages et les périls de la navigation dans cette saison inspirent les plus justes inquiétudes pour l'avenir ; la sûreté des vaisseaux peut d'un instant à l'autre être compromise faute de câbles et de chanvres pour les remplacer ; le port est dépourvu de charbon de terre, de brai gras et sec et d'une foule d'autres objets d'une consommation indispensable et journalière ; en un mot le dénuement est tel que, faute de matières premières, il faut fréquemment employer les ouvriers des forges et ceux de la corderie en qualité de journaliers ».

Le Conseil sollicite donc du ministre la création d'une procédure dérogatoire de passation des marchés et surtout l'envoi des fonds nécessaires, en l'assurant *« que le commerce certain d'être exactement payé de ses avances, trouvera dans son industrie et son activité les moyens de satisfaire avec célérité aux principaux besoins du port »*. Les négociants brestois sont les premiers invités à *« faire connaître les matières et les munitions navales qu'il leur serait possible de fournir dès à présent, ou dans un laps de temps déterminé mais court »*²⁶⁴.

Ces problèmes de paiement sont récurrents. En octobre 1839, les dirigeants de la société de commerce landernéenne reçoivent du ministère de la Marine et des Colonies, l'assurance que *« dorénavant les paiements de nos livraisons de toiles à voiles au port de Brest, nous seraient faits avec régularité »*. Mais en janvier 1840, ils informent le ministre de nouveaux retards. La situation semble s'être récemment dégradée car *« ce n'est que depuis depuis 6 mois environ que les paiements de nos fournitures restent en souffrance, et qu'avant cette époque, ils nous étaient régulièrement faits, dans la quinzaine qui suivait les livraisons »*²⁶⁵.

En mars 1848, la Société Linière du Finistère lance un véritable cri d'alarme au gouvernement provisoire de la République :

« Nous avons épuisé toutes nos ressources. [...] Et cependant il nous faut 15 000F par semaine pour la paie de nos ouvriers et les dépenses courantes. Nos

²⁶⁴ Ibid., 3 A 11, Conseil de Marine, 15 frimaire an VII (5 décembre 1798).

²⁶⁵ AML°, 1 S 32, f° 365, 28 janvier 1840, lettre de la Société Linière au ministre de la Marine et des Colonies.

seuls débiteurs sont les départements de la Marine et de la Guerre. [...] Nous allons être forcés de fermer nos établissements si le Ministre n'ouvre pas un crédit »²⁶⁶.

La Marine à elle seule doit plus de 200 000 F, pour des toiles à voiles livrées à Brest depuis décembre 1847, ainsi que 150 000 F, « *en route et dans les magasins des différents ports, en expectative de recette* » et la valeur des fournitures pour l'habillement. Au total, « *nous pourrions porter à plus de 450 000 F le chiffre de notre découvert* »²⁶⁷. Le commissaire du gouvernement provisoire — nouveau nom du préfet — intervient auprès du ministre, « *tant dans l'intérêt de 2 000 ouvriers menacés de se trouver sans travail, que dans celui de l'ordre qui pourrait être gravement compromis* »²⁶⁸. Le 26 mars, le directeur de la Société Linière peut annoncer qu'un premier crédit a été débloqué au port de Brest²⁶⁹.

L'extrême centralisation administrative rajoute aux difficultés. Sauf rares exceptions, dues à l'urgence, tous les marchés doivent être revêtus de l'approbation ministérielle avant d'être exécutoires, ce qui rallonge la durée de la procédure, les négociants hésitant à s'engager avant l'accord définitif. Les fournisseurs landernéens, considèrent ainsi en 1841, que « *la tardive approbation de leur marché par le ministre, les ayant laissés dans le doute sur les intentions de Son Excellence, ne leur a pas permis de faire en temps opportun l'achat des matières nécessaires à la fabrication de leur produit* » et donc de respecter les dates de livraison prévues²⁷⁰. L'argument est peut-être fallacieux et il est d'ailleurs rejeté par le Conseil d'administration de la Marine à Brest, mais il intervient de façon récurrente.

3) Les difficultés de la navigation.

a) L'insécurité causée par les conflits.

Un autre facteur limitant la passation de marchés de fournitures réside dans les difficultés de la navigation pendant les guerres, qui ralentissent ou empêchent la livraison des bois nécessaires à la construction maritime, mais aussi les autres ressources. Les pièces de bois les plus importantes ne peuvent être transportées que par mer, dans de grands navires adaptés,

²⁶⁶ ADF, 7M247, lettre au citoyen commissaire du Gouvernement provisoire de la République, 19 mars 1848.

²⁶⁷ Ibid., lettre de la Société Linière au Ministre de la marine et des colonies, 3 mars 1848.

²⁶⁸ Ibid., lettre du commissaire du gouvernement provisoire à Quimper au ministre de la Marine, 24 mars 1848.

²⁶⁹ Ibid., lettre de la Société Linière au commissaire du gouvernement, 26 mars 1848.

²⁷⁰ SHD, Brest, 3 A 42, f° 72-73, Conseil d'administration de la Marine.

dont ne disposent pas les armateurs landernéens. Un très long rapport du Conseil d'administration de la Marine, étudié lors des séances des 1^{er}, 8 et 21 ventôse an IX, évoque en détails la situation, qui peut se résumer ainsi : « *L'état de dénuement auquel le port de Brest est réduit ne permet pas plus de compter sur ses ressources que sur celles de son territoire épuisé* ». Les cinq vaisseaux en construction ne peuvent être achevés, faute de bois, de fer et de cuivre. Il manque aussi des chaloupes, des cordages, des barriques et une infinité de marchandises pour mettre en état et équiper les 18 vaisseaux dont la construction est envisagée à Brest par le gouvernement. Or :

« les croisières nombreuses que l'ennemi tient constamment établies sur toute l'étendue de nos côtes rend pour nous les chances de la navigation tellement défavorables que les plus petits navires naviguant de cap en cap sont continuellement exposés au danger d'être pris et toujours bloqués dans leurs fréquentes relâches [... Le Conseil regrette] l'abandon du projet que les États de Bretagne avaient conçu d'un canal de communication entre la Loire et la baie de Brest²⁷¹ [...] que rien maintenant ne peut remplacer pour l'apport des bois de construction »²⁷².

La présence des corsaires anglais rend plus dangereuse et ralentit surtout beaucoup la navigation des navires de commerce, qui passent difficilement. Le voyage du Bordelais à la pointe de Bretagne peut prendre plusieurs mois, alors qu'une semaine suffit en temps de paix dans de bonnes conditions. Ainsi, le sloup de 73 tx, la *Marie-Françoise*, appartenant à Radiguet-Goury, quitte Libourne le 4 décembre 1810, avec une cargaison de 64 tx de vin et 3 barils de prunes pour Landerneau et Brest. Le 7 février 1811, soit plus de deux mois plus tard, le navire ne se trouve encore qu'aux abords de Belle-Isle, lorsqu'il est pris par un corsaire anglais²⁷³. Le *St Jean*, 51 tx, du même armement, quitte Bordeaux pour Brest le 8 mai 1811, avec 42 tx et une barrique de vin rouge, 11 tx et une barrique de vin blanc. « *Après avoir relâché dans plusieurs ports* », il n'est encore qu'au Croisic le 11 juillet et il est pris dans la journée par une péniche anglaise, au large du Morbihan²⁷⁴.

²⁷¹ Les travaux de construction du canal de Nantes à Brest, qui commencent timidement en 1806 et sont repris en 1811, ne s'achèvent qu'en 1841 (Loïc ABED et Jacques SIGOT (dir.), *Bretagne - Le canal de Nantes à Brest*, Montreuil-Bellay, Éditions C.M.D, 1998, p. 19 et 31.

²⁷² SHD, Brest, 3 A 12, f° 32, 34 et 36, Conseil d'administration de la Marine, 1^{er}, 8 et 21 ventôse an IX (20, 27 février et 12 mars 1801).

²⁷³ Ibid., 3 A 17, f° 28 v°, Conseil d'administration de la Marine, 1^{er} septembre 1812.

²⁷⁴ Ibid., 3 A 150, 1811, pièce 24.

b) *La mise en place d'une noria routière depuis Quimper*

Cette situation récurrente conduit la Marine à envisager, dès 1801, une vaste opération de transfert par route, prévoyant la mise en place d'une véritable noria de 500 charrettes tirées par 2 000 chevaux au départ de Nantes²⁷⁵. Trop ambitieux, ce projet ne voit pas le jour. En revanche, une liaison terrestre, de « 20 voitures de roulage »²⁷⁶ quotidiennes, est créée entre Quimper et Port-Launay, où des gabarres chargent ensuite les marchandises jusqu'à Brest. En 1807, ces dispositions s'avèrent insuffisantes, car :

« la navigation depuis Lorient jusqu'à Quimper étant absolument interrompue par la présence continuelle de l'ennemi dans la baie de Concarneau, il se trouve que plusieurs chargements destinés pour Quimper, sont retenus depuis longtemps sur la rade de Port-Louis [...] aucun capitaine ne voulant s'en charger à quelque prix que ce soit. Dans cette circonstance, il ne leur reste d'autre moyen que de faire décharger leurs barques à Lorient et de faire transporter par terre leur chargement ».

Il s'agit notamment de charbon venant de Montrelais, en amont de Nantes, à 220F l'hectolitre, transporté en barriques de deux hectolitres. Le prix de transport du tonneau (contenant huit hectolitres) passe de 10F par la mer à 80F par voie de terre. Les négociants demandent donc une indemnité supplémentaire de 10F par hectolitre. Un millier de barriques de vin sont également retenues à Lorient « pour les mêmes motifs »²⁷⁷. La Marine transige à 8F de l'hectolitre, avant de se rétracter, puisqu'un négociant, titulaire d'un marché de fourniture de charbon « a trouvé le moyen de faire rendre à Quimper une certaine quantité de ce combustible, en employant de petites barges »²⁷⁸, dont la taille rend possible une navigation à proximité immédiate de la côte, hors de portée des navires ennemis. Les négociants sont donc invités à employer le même mode de transport et leur demande d'indemnisation est rejetée.

c) *La limitation imposée du trafic dans la rade de Brest.*

Au retour de la paix, une contrainte supplémentaire s'ajoute, avec la prétention de la Marine à Brest, de contrôler et sans doute de limiter, pour des raisons de sécurité, le développement du trafic commercial maritime dans la rade. L'obligation de quarantaine imposée aux

²⁷⁵ Ibid., 3 A 12, f^{os} 36^{ro} à 43^{ro}. Conseil d'administration de la Marine, 21 ventôse 1801 (12 mars 1801).

²⁷⁶ Ibid., 3 A 14, f^o 28^{ro}, Conseil d'administration de la Marine, 27 floréal an XII (17 mai 1804). Cela suppose un parc de 60 charrettes.

²⁷⁷ Ibid., 3 A 15, f^o 57, 21 mars 1807.

²⁷⁸ Ibid., f^o 61 r^o, 4 avril 1807.

navires entrants, en renchérissant les coûts d'exploitation, constitue un puissant moyen de dissuasion. « *En 1850 [...] on met quinze à vingt jours avant de commencer le débarquement des cargaisons dont le transport n'a souvent exigé que vingt-quatre heures. Il n'est pas rare de voir une cinquantaine de navires sur rade qui attendent un mois avant d'entrer dans le port* »²⁷⁹. Elle est aggravée par une réglementation qui « *impose que Brest soit le seul port de l'arrondissement pour l'importation de machines étrangères* »²⁸⁰. Cette situation conduit les dirigeants de la Société Linière en 1846, à préférer le port de Morlaix, distant de 34 km, plutôt que celui de Landerneau, pour acheminer les machines destinées à la nouvelle manufacture.

B) LES PROBLÈMES D'ACCÈS AUX MARCHÉS DE LA MARINE.

L'obstacle principal que rencontrent les négociants landernéens pour accéder aux marchés de la Marine est dressé par le système de favoritisme et d'ententes qui préside à leur passation. Dès le XVIII^e siècle, ces négociants sont assez rarement cités dans les correspondances de la Marine traitant des marchés. Sous la Révolution, ils sont peu retenus dans les adjudications brestoises. En l'an III et en l'an IV, par exemple, aucun n'apparaît dans les procès verbaux²⁸¹. Leur absence apparente signifie-t-elle vraiment qu'ils ne fournissent pas de marchandises à Brest ? La réponse à cette question est évidemment négative. Leur présence se remarque surtout pendant les périodes de guerre, lorsque l'urgence absolue face au manque de fournitures conduit les autorités du port de Brest à traiter directement avec eux. En temps ordinaire, il semble bien que, déjà, les négociants brestois jouent les intermédiaires obligés et monopolisent les marchés. Il faut des efforts considérables avant que les négociants landernéens, qui ont réussi à se placer en position dominante et à écarter progressivement la concurrence, ne parviennent à s'imposer sur ce marché, dans le deuxième tiers du XIX^e siècle.

1) Les ententes entre négociants brestois.

Ces pratiques sont anciennes. Dès le XVIII^e siècle, « *des ententes préalables avaient lieu avant les adjudications, dévoilant l'important réseau de sociabilité et d'entraide tissé par les fournisseurs de la marine* »²⁸². Elles ne sont mises en évidence que tardivement. Lors de la

²⁷⁹ Louis DELOURME, *Le vieux Brest à travers ses rues*, Brest, 1946, p. 204.

²⁸⁰ Yves BLAVIER, *La Société linière du Finistère...*, *op. cit.*, p. 73.

²⁸¹ *Ibid.*, 2Q 55.

²⁸² David PLOUVIEZ, « L'État, la marine de guerre... » *op. cit.*, p. 61.

vente, en l'an II, de peaux vertes issues de prises, le Conseil de Marine, constate que, malgré la qualité de la marchandise, aucune offre ne dépasse le Minimum²⁸³, fixé à 24 l., le Maximum atteignant 32 l.. « Craignant qu'il n'exista une coalition entre les concurrents pour forcer à la cession de ces peaux au plus bas taux, ce qui causerait un préjudice aussi considérable qu'évident à la République [...il] a été d'avis unanime de renvoyer l'adjudication » et de lui faire plus de publicité²⁸⁴. C'est un succès. Le 2 germinal, « l'affluence des concurrents [est] considérable », parmi lesquels deux Landernéens : René Bazin, le plus gros acheteur, avec 800 peaux et Jeanne Abgrall, épouse de Jean-François Le Bescond, tanneur à Keranden, avec 100 peaux. Riou-Kerhallet de Brest, emporte 700 peaux. Plusieurs tanneurs de Lampaul s'adjugent 900 peaux au total. L'appel à concurrence ouvert a permis d'attirer des acheteurs extérieurs à Brest et de dépasser légèrement le minimum, puisque les enchères s'établissent de 24 l. cinquante centimes à 25 l.²⁸⁵

Il est clair que la faible présence directe des négociants landernéens aux marchés s'explique principalement par les ententes entre Brestois. La Marine s'en émeut. Le 28 octobre 1809, le Conseil, examinant les adjudications pour l'année 1810, « remarque avec peine que les rabais y sont fort peu nombreux et au contraire les augmentations énormes [...], malheureusement fort peu de négociants étrangers au port étaient venus faire des offres et les négociants de la ville, la plupart liés d'intérêt [...] se sont partagés les fournitures ». Les Brestois, sûrs de leur monopole, se permettent même de modifier les cahiers des charges, ainsi en 1809 pour des planches de bois, alors même que ce conditionnement ne convient pas à la Marine : « on a été obligé de diminuer les dimensions pour obtenir des offres du commerce ; le Conseil se prononce fortement contre l'adoption de ces nouvelles dimensions »²⁸⁶.

Des Landernéens sont pourtant fournisseurs de la Marine. En l'an v, Etienne Radiguet affirme que « la maison Bazin [...] est bondée de cuirs »²⁸⁷. On sait aussi qu'il fabrique des gilets et des pantalons sur le port de Landerneau qu'il livre à la Marine²⁸⁸. Le négociant Rousseau intervient aussi, mais de façon plus limitée. En vendémiaire an IV, Radiguet fournit de l'huile de peinture²⁸⁹. Au début de la Restauration, les principales maisons landernéennes

²⁸³ Nous sommes dans une période de prix encadrés, institués par la loi du 29 septembre 1793.

²⁸⁴ SHD, Brest, 3 A 9, Conseil de marine, 18 ventôse an II (9 mars 1794).

²⁸⁵ Ibid., 2 germinal an II (22 mars 1794).

²⁸⁶ Ibid., 3 A 16, f° 18, Conseil d'administration de la Marine, 28 octobre 1809.

²⁸⁷ ADF, 50 J 1, f° 255, Le 6 pluviôse an V (25 janvier 1797).

²⁸⁸ Ibid., f° 256.

²⁸⁹ Ibid., f° 157, 20 vendémiaire an IV (12 octobre 1795).

qui fournissent des grains à la Marine sont liées à des maisons brestoises, comme l'indique un état dressé par le sous-préfet de Brest en octobre 1817, à propos des maisons Radiguet-Goury et Poisson : « ces deux maisons expédient à l'étranger en tems ordinaires, mais maintenant on les croit associés avec les fournisseurs de la marine »²⁹⁰. Mazurié est également associé à un Brestois. Le négociant Cheneveux « est le commissionnaire du sieur Labiche [de Brest] munitionnaire de la guerre »²⁹¹. Ces marchés n'apparaissent pas dans ceux qui sont examinés par le Conseil de Marine, parce qu'ils passent par l'intermédiaire des Brestoises.

2) Des essais infructueux de moralisation des marchés.

Lorsqu'au début du Consulat, le préfet maritime Louis-Marie-Joseph Caffarelli, arrive à Brest, il trouve « l'arsenal dans un état de dénuement complet, un désordre effrayant, le pillage organisé sur une vaste échelle »²⁹². Sa prise de fonctions se traduit par une forte reprise en main de l'administration de la Marine : la tenue des registres est dès lors très sensiblement mieux soignée, les réunions s'estompent, alors qu'elles semblaient incessantes précédemment. Lors de sa première séance le préfet maritime :

« engage instamment les chefs du service à s'occuper des vues d'amélioration ou de perfection dont ils auront jugé susceptibles les différentes parties de l'administration qui leur est respectivement confiée ; il leur recommande en même tems, de lui présenter leurs idées sur l'harmonie des rapports qui doit constamment régner entr'eux, afin que, par un concert unanime de volontés et d'intentions, tous s'empressent de concourir efficacement à la prospérité de la marine »²⁹³.

Au-delà de la délicatesse du style, le ton est donné. Et conjointement, pour les Landernéens, les marchés, qui leur échappaient complètement sous le Directoire, reprennent. Il y a urgence, car le port manque de tout : « il est une foule d'objets dont les magasins du port entièrement épuisés indiquent la nécessité de s'occuper, sans plus différer, de leur approvisionnement », note le Conseil le 19 fructidor an VIII²⁹⁴.

²⁹⁰ Ibid., 8M49. Tableau des négociants du département du Finistère qui s'occupent du commerce des grains, 7 octobre 1817.

²⁹¹ Ibid.

²⁹² A. DONEAU, *La marine française et ses arsenaux*, s.d., p. 76, cité par Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer...*, op. cit., p. 57.

²⁹³ SHD, Brest, 3 A 12, Conseil d'administration de la Marine, 29 thermidor an VII (17 août 1800).

²⁹⁴ Ibid., f° 7r°, 19 fructidor an VIII (6 septembre 1800).

C'est pour remédier à ces inconvénients, que Caffarelli met en place en nivôse an X un nouveau système, remplaçant les adjudications à la bougie, précédemment de règle, par des soumissions sous pli fermé, après publication par affiches, jugée plus susceptible d'éviter les ententes²⁹⁵. Pour obtenir des marchés, l'ensemble des négociants proposent des rabais sur leurs soumissions précédentes. C'est le cas, en vendémiaire an IX, pour un marché de crin torqué, passé par Rousseau jeune, dont le prix baisse de 7,5%. Le Conseil d'administration de la Marine s'en réjouit et « *fait des vœux pour que le rétablissement de la confiance et du crédit public permette de traiter avec des fournisseurs qui, à l'exemple du C^m Rousseau, livrent leurs marchandises à des prix modérés* »²⁹⁶. Quatre mois plus tard, les négociants Duchemin et C^{ie}, de Landerneau, offrent à leur tour du fil à coudre, avec un rabais de près de 22%²⁹⁷. Dans le même temps, certains négociants brestois proposent des augmentations de prix que la Marine, consciente de « *l'urgence et de l'immensité des besoins* »²⁹⁸, ne peut refuser. Malgré la pénurie, la Marine n'est cependant pas disposée à acheter à n'importe quel prix. Elle rejette ainsi en vendémiaire an XII, l'offre du landerneen Le Guen de vendre « *des planches de sapin du pays, des billes de sapin et des bois de chaloupes, à des prix très élevés* » et lui propose d'acquérir ses bois de chaloupes, « *au prix de 1F20 la pièce rendu à Brest, ou à celui d'un franc livrable à Landerneau* »²⁹⁹.

La situation n'évolue guère après Waterloo. En 1816, la commission d'adjudications du port de Brest, dans sa séance du 15 juillet, ayant constaté des prix injustifiés :

« a aussi remarqué que pendant le cours de l'adjudication il ne s'est pas présenté, pour concurrents, d'étrangers à la ville de Brest ou des environs et elle a vu également avec peine que divers marchands présents aux séances ne mettaient jamais au rabais ».

Depuis plusieurs années, la commission soupçonne des manœuvres. Elle préconise donc, sans obtenir de meilleurs résultats :

*« d'en revenir aux soumissions cachetées, seul moyen de détruire cette connivence qui existe entre certains négociants de ce pays qui s'arrangent entre eux pour se faire adjuger les matières et les marchandises sur lesquelles ils ont calculé d'avance le bénéfice qu'ils doivent en retirer »*³⁰⁰.

²⁹⁵ Ibid., f° 87v° et 88r°, 9 nivôse an X (30 décembre 1801).

²⁹⁶ Ibid., f°, 29 vendémiaire an IX (21 octobre 1800).

²⁹⁷ Ibid., 8 ventôse an IX (27 février 1801).

²⁹⁸ Ibid., 9 nivôse an IX (30 décembre 1800).

²⁹⁹ Ibid., 3 A 13, 15 vendémiaire an XI (8 octobre 1803).

³⁰⁰ SHD, Brest, 3 A 107, Conseil d'administration de la Marine, 15 juillet 1816.

Sous la Monarchie de Juillet, les pratiques persistent. Yves Le Gallo évoque des fraudes dans les fournitures, au détriment des fournisseurs non-bretois³⁰¹. Il estime que « *l'essentiel du corps bretois du Commissariat [est] étroitement associé à l'activité négociante et commerciale de la ville* »³⁰². A plusieurs reprises, les adjudications ne sont attribuées qu'à des Bretois, du fait de l'administration elle-même, qui par exemple en octobre 1818, ne met en concurrence que « *divers marchands de la ville pour obtenir les conditions les plus avantageuses* »³⁰³, ce dont il est permis de douter. De même, le cautionnement fausse les conditions de la concurrence, au détriment des soumissionnaires extérieurs, puisque, profitant de la latitude laissée par le ministre, on ne l'applique qu'aux fournisseurs inconnus ou à ceux dont la solvabilité est douteuse³⁰⁴. Ainsi en janvier 1826, le Conseil d'administration de la Marine, qui conclut un marché avec Suchet de Toulon, « *croit indispensable d'exiger de ce fournisseur, qui n'est pas encore connu de l'administration du port, la garantie de cautionnement de 12 000F* »³⁰⁵. Ces pratiques ne peuvent avoir qu'un effet négatif sur les prix proposés.

Le Landernéen René Poisson est victime de ce procédé, pour un de ses premiers marchés avec la Marine, en 1825, alors que le bretois Bouet est exonéré du cautionnement³⁰⁶, ce qui crée une inégalité de concurrence. Plusieurs administrateurs mettent en avant les effets pervers d'un tel système, qui va à l'encontre de « *l'intérêt du roi* ». L'exigence d'une caution, « *a du écarter beaucoup de concurrents* », parce qu'elle suppose « *de puissants capitaux* ». Elle présente aussi le risque d'un renchérissement des offres, car on peut craindre « *que les fournisseurs n'ajoutent à leurs prix les sacrifices que leur impose le cautionnement* »³⁰⁷. Le conseil considère donc que « *quand la condition du cautionnement a été insérée dans un cahier des charges, et que l'adjudication a été faite à cette condition, son maintien ne doit nullement dépendre du nom de l'adjudicataire* »³⁰⁸. Mais le ministre, dans l'attente d'une décision du Conseil d'Amirauté, confirme la possibilité pour les Conseils d'administration « *de n'exiger le cautionnement en argent, que des adjudications qui ne paraîtraient pas offrir d'ailleurs les garanties suffisantes de leur exactitude à remplir leurs engagements* »³⁰⁹.

³⁰¹ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie ...*, op. cit., T. I, p. 174-175.

³⁰² *Ibid.*, p. 237.

³⁰³ SHD, Brest, f° 64 r°, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 20, 13 octobre 1818.

³⁰⁴ *Ibid.*, 3 A 26, f° 18 v°, 10 mars 1825.

³⁰⁵ *Ibid.*, 3 A 27, f° 28, 31 janvier 1826.

³⁰⁶ *Ibid.*, 3 A 26, f° 18 r°, 10 mars 1825.

³⁰⁷ *Ibid.*, f° 18 r° et v°.

³⁰⁸ *Ibid.*, f° 19 r°.

³⁰⁹ *Ibid.*, 3 A 27, f° 8, 19 janvier 1826.

Dans ses carnets, Jean-François Brousmiche décrit un climat propice au favoritisme. Il évoque ainsi, à l'occasion de son départ à la retraite, la personnalité d'Ubraye, commissaire général de la Marine à Brest de 1833 à 1844 : « *Ce bon, ce joyeux convive, si recherché des viveurs [...] va se voir bientôt à l'index de ce beau monde, de ces fournisseurs par lesquels il était festoyé. La bourse de quelques uns s'ouvrait encore quelquefois pour lui* »³¹⁰. Quant à Monge, ancien agent de l'administration de la Marine, devenu fournisseur du port, « *il avait pour associé son ami Belleville, autre commis de la marine, qui resta dans les bureaux pour soigner les intérêts communs : l'un recevait ce que l'autre fournissait* »³¹¹. On comprend mieux dans ces conditions que le haut négoce brestois se soit trouvé très largement favorisé dans l'accès aux marchés de la Marine, d'autant que ses relations étroites, notamment au plan matrimonial, avec les sommets de la hiérarchie maritime ont été clairement établies³¹².

3) La montée en puissance progressive des négociants landernéens et de leurs alliés.

Le bilan des marchés de fournitures, au vu des comptes-rendus du Conseil d'administration de la Marine, et même si le nom des titulaires n'est pas toujours indiqué, est clair : de 1816 au début de 1823, aucun négociant landernéen n'apparaît. Il est vrai que le marché espagnol leur reste encore ouvert. Entre 1823 et 1838, les noms de négociants landernéens sont assez rares. Cela ne veut pas dire qu'ils soient absents mais, dans ce cas, ils interviennent surtout par l'intermédiaire de leurs correspondants brestois. Pour que la situation change après 1838, et qu'ils s'imposent, parfois en situation dominante sur certaines fournitures comme les toiles à voiles, il faut une véritable stratégie de conquête, mise en place par Jean-Isidore Radiguet et ses associés. Ils parviennent, dès la fin des années 1830 et dans la décennie suivante, à se positionner comme des fournisseurs majeurs, appréciés pour leurs prix et la qualité de leurs productions et bénéficient d'égards.

En octobre 1844, un marché de fourniture de toiles à voiles en lin est partagé en 7 lots de 36 000 mètres chacun. Les Finistériens s'en adjugent 4 : un pour la société Poisson, Heuzé, Goury et Radiguet, un autre pour la maison Radiguet-Goury, un pour Homon-Desloges et le dernier pour Le Roux³¹³. Or ces négociants sont déjà alliés. Lorsqu'en 1845, des retards inter-

³¹⁰ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, op. cit., T. II, p. 153.

³¹¹ *Idem.*, p. 195.

³¹² *Ibid.*, T. I, p. 288 et ss.

³¹³ SHD, Brest, 3 A 46, f^{os} 325 à 327, Conseil d'administration de la Marine, 29 novembre 1845.

viennent sur un marché de 36 000 mètres de toiles à voiles en lin, le Conseil d'administration de la Marine, contre le commissaire général qui juge infondées les explications des fournisseurs, juge que « *la marine peut user d'indulgence, dans cette circonstance, à l'égard de MM. Poisson, Heuzé, Goury et Radiguet* » et propose de ne pas appliquer la retenue prévue de 10% sur les marchandises non livrées³¹⁴. Puis les négociants obtiennent des délais pour assurer leur livraison³¹⁵. En novembre de la même année, 4 lots de 1 600 mètres de toile à vareuses sont attribués de gré à gré pour le service des chiourmes. Les associés de la Société Linière du Finistère — qui vient d'être créée — concourent séparément et s'adjugent 3 lots, le quatrième étant attribué « *à titre d'essai* » aux fabricants Joubert et Bonnaire d'Angers³¹⁶.

4) Les tentatives de contournement.

Prendre pied dans les marchés de la Marine, qui vont absorber, au XIX^e siècle, l'essentiel de leur activité, suppose pour les Landernéens de développer une batterie de moyens.

a) *Les soutiens extérieurs*

Des marchés sont régulièrement passés à Paris et renouvelés directement par le ministre³¹⁷. Il est donc essentiel d'y être présent. Sous la Révolution, René Bazin délègue déjà son frère Joseph, qui y séjourne en 1795-1796 et cherche à négocier avec le ministère de la Guerre une manière de « *contourner le blocus anglais et reprendre le commerce avec Bilbao en utilisant des neutres* », mais ses démarches échouent suite au refus du ministre³¹⁸. Etienne Radiguet y possède aussi des correspondants. Ses relations avec Paris se développent, par exemple avec le négociant Carbonnel, son intermédiaire avec le ministre de la Marine, comme on l'a vu, qui lui achète des toiles et négocie ses traites sur le marché parisien³¹⁹.

Faisant jouer leur réseau de relations, les Landernéens contournent en partie le système d'ententes locales qui paraît bien installé. En septembre 1808, le Conseil d'administration de la Marine de Brest reçoit l'ordre du ministre « *de passer marché avec M. Camescasse pour la fourniture, pendant trois ans, du charbon de bois et bois de chauffage nécessaire au service*

³¹⁴ Ibid., f^os 210-211, 9 août 1845.

³¹⁵ Ibid., f^os 324 et ss, 29 novembre 1845.

³¹⁶ Ibid., f^o 315, 22 novembre 1845.

³¹⁷ Ibid., 3 A 15, f^o 30, Conseil d'administration de la Marine, 6 septembre 1806.

³¹⁸ Dominique DERRIEN, *L'Industrie et le Commerce du cuir...* op. cit., p. 406.

³¹⁹ ADF, 50 J 1, f^o 243, lettre à Cardonnel, 15 nivôse an V (4 janvier 1797).

des vivres », ce qui rencontre l'hostilité de l'instance locale³²⁰. Quatre ans plus tard, le Conseil examine à nouveau « *une soumission, faite directement à son Excellence [le ministre], par le sieur Camescasse, pour la fourniture des légumes verts, fins et communs, nécessaires au service des hôpitaux pendant 1813* ». La veuve Meunier, titulaire du marché pour 1812, accepte de souscrire au rabais proposé par Camescasse. Le Conseil propose de mettre en présence les deux concurrents et d'attribuer le marché « *à celui qui aura offert le dernier rabais* »³²¹. Les autorités locales, apparaissent donc réticentes à accepter d'être court-circuitées. Or, elles se plaignent dans le même temps des pratiques anticoncurrentielles des négociants de la place. Le même scénario se reproduit en 1816, avec le Landernéen Thomas, agissant pour Camescasse, dans une fourniture de charbon de bois que le ministre propose de retenir, en raison du rabais qu'il a proposé à l'issue de l'adjudication. Les autorités locales de la Marine à Brest déplorent cette pratique qu'utilisent la plupart des négociants : « *ces rabais après coup montrent sans doute de part et d'autre un excès de finesse peu louable [...], le Conseil voit avec peine la continuation de cette manière peu franche d'opérer* »³²². Le marché est relancé et trois plis cachetés sont reçus, Thomas s'est désisté et c'est le brestois, d'origine landernéenne, Jean Camescasse qui obtient ce marché, soumis à des contraintes particulièrement strictes³²³.

Sous la Monarchie de Juillet, certains marchés sont encore directement ordonnés par le ministre depuis Paris. Ainsi en 1842, la société de commerce landernéenne obtient la fourniture de 60 000 mètres de toiles à voiles en fil de chanvre et l'alliance Homon-Le Roux se voit accorder 50 000 mètres « *de mêmes toiles* ». Le procès-verbal du Conseil d'administration de la Marine à Brest précise que « *ces soumissions ont été rédigées par suite des ordres formels de Monsieur le Ministre* » et qu'en conséquence, « *il les revêt de son approbation* »³²⁴. En 1849, les dirigeants de la Société Linière du Finistère veulent le renouvellement d'un marché tri-annuel de toiles rurales, passé avec le ministre en 1846, pour la confection de draps et de chemises. Le négociant Guillaume Le Roux, conseiller général³²⁵, et le directeur de la Société qui ajoute : « *cette demande sera également appuyée par plusieurs membres du Conseil Général* »³²⁶, sollicitent l'appui du préfet du Finistère qui refuse de s'engager.

³²⁰ Ibid., 3 A 15, f° 116 v°, Conseil d'administration de la Marine, 15 septembre 1808.

³²¹ Ibid., 3 A 17, f° 35 v°, 17 novembre 1812.

³²² Ibid., 3 A 18, f° 118 v°, 13 juillet 1816.

³²³ Ibid., f° 120 v°, 27 juillet 1816.

³²⁴ Ibid., 3 A 43, f° 113-114, 27 août 1842.

³²⁵ ADF, 7 M 247, lettre de Le Roux au Préfet du Finistère, 7 novembre 1749.

³²⁶ Ibid., lettre de Heuzé au Préfet du Finistère, 8 novembre 1749.

b) Les correspondants brestois

La nécessité de se placer sur les marchés de la Marine contraint la société landernéenne à se lier au négoce brestois qui en maîtrise l'accès. En 1828, est donc formée, avec les maisons Guilhem, Bersolle et Tétiot, une société « *qui se compose des 3 principales maisons de Brest et de nous, sous la raison Guilhem et C^{ie}. Elle s'occupe principalement des fournitures à la Marine et aux régiments* »³²⁷. Dès l'été, la nouvelle société, devient par contrat pour cinq ans, fournisseur officiel du ministère de la Marine, pour les cinq ports militaires (Brest, Lorient, Cherbourg, La Rochelle et Toulon)³²⁸. Cela peut expliquer que les noms des Landernéens soit assez rares dans les marchés passés de 1823 à 1838. Ces contrats portent sur des quantités considérables. Ainsi, en 1830, 177 220 mètres de toiles blanches et 35 909 mètres de doublures sont livrés aux cinq ports³²⁹. Partout leurs toiles transitent par d'autres négociants.

On ignore la durée de vie de cette société bresto-landernéenne. La montée en puissance de la société landernéenne et la qualité reconnue de sa production permet aux négociants locaux, à la fin de la décennie 1830, qui est aussi celle où se noue une alliance de fabricants, de trouver une certaine autonomie et de diversifier leurs intermédiaires. Dès 1832 le groupe Radiguet-Goury a pour correspondant et « *associé* » le brestois Chauchard, qui intervient avec succès auprès de la Marine, pour obtenir le paiement plus rapide d'une livraison de « *fournitures de casernement* »³³⁰. Les liens ne sont pourtant pas coupés avec leurs premiers associés. En 1844, Guilhem est leur correspondant dans un marché de toiles à voiles pour la Marine³³¹. En 1846-1848, Bersolles et Balligon figurent comme correspondants de la Société Linière³³², qui cite Guilhem comme « *correspondant à Brest et banquier de notre société* »³³³. Les associés landernéens se conforment donc aux pratiques en vigueur.

Le problème reste entier sous le Second Empire, comme le relève Jean-Noël Marlier : « *il est étonnant de constater le nombre important de marchés issus de la seule ville de Brest,*

³²⁷ ADF, 50 J 36, lettre à Deville à Toulouse, 26 août 1828, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 96.

³²⁸ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op. cit.*, p. 99.

³²⁹ *Idem.*, p. 100.

³³⁰ SHD, Brest, Conseil d'Administration de la Marine, 3 A 33, 23 août 1832.

³³¹ *Ibid.*, 3 A 46, f° 132, 17 mai 1845.

³³² *Ibid.*, 3 A 50, f° 512, 3 octobre 1848.

³³³ ADF, 7 M 247, lettre au commissaire du Gouvernement provisoire de la République, 14 mars 1848.

qui n'a rien à offrir si ce n'est la compétence de ses négociants »³³⁴. Par le système de la représentation, passage quasi obligé pour pouvoir placer ses marchandises, les négociants brestois s'assurent du contrôle sur les marchés : « Michel contrôle la toile, le fer, les fibres textiles, le bois. Kerroz n'obtient que des accessits [...] mais son portefeuille ne repose que sur une ou deux entreprises, comme en matière de toile avec la Société Linière du Finistère³³⁵. Se sentant forts d'avoir su mettre au point des produits de qualité à prix compétitifs et regrouper les principaux fabricants de toiles, les dirigeants landernéens croient pouvoir traiter directement avec la Marine. Ils finissent par être contraints de céder : « Les tissages font d'une manière générale confiance à l'expertise des frères Michel, à l'exception de la Société Linière du Finistère, qui met du temps à s'y rallier »³³⁶.

Une autre alternative est l'installation à Brest de négociants landernéens, afin de s'intégrer au réseau des fournisseurs brestois et mieux obtenir des marchés. Sous l'Ancien Régime, Guillaume Duthoya, Louis Branda, Charles-Marie et Georges Febvrier, le font. A la Restauration, on trouve un Mazurié, un Camescasse, soumissionnant aux marchés de la Marine, ce dernier en association avec son frère demeuré à Landerneau³³⁷.

c) L'alliance des fabricants.

Pour obtenir des marchés, les négociants landernéens organisent leur propre système d'entente entre fabricants, afin d'écarter la concurrence ou de bénéficier de prix avantageux, par exemple en se communiquant leurs prix à l'avance. Dès 1830, Radiguet et Poisson de Landerneau, Le Roux de Landivisiau, présentent des soumissions pour des toiles provenant de la même fabrication et qu'ils feignent de mettre en concurrence. La commission des marchés de la Marine se laisse flouer en affirmant que « ces nouveaux produits de fabrication rurale du Finistère pourraient soutenir la comparaison avec les toiles déjà livrées par les fabricants de Landerneau »³³⁸. C'est d'autant plus vrai que ces produits sortent des mêmes ateliers.

Des réunions sont organisées pour se partager au préalable les adjudications. En mars 1839, les Landernéens apprennent que la Marine manque de certaines catégories de toiles. Ils

³³⁴ Jean-Noël MARLIER, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine...*, op. cit., p. 295.

³³⁵ *Idem.*, p. 500.

³³⁶ *Ibid.*, p. 508.

³³⁷ SHD, Brest, 3 A 18, f° 118V°, Conseil d'administration de la Marine, 13 juillet 1816.

³³⁸ *Ibid.*, 3 A 31, f° 277, 30 octobre 1830.

proposent immédiatement aux fabricants Rennais V^{ve} Marc, Porteu et Petiot, une entente afin de faire monter les prix : « *ne livrons donc pas et rendons les besoins plus urgents, nous tirerons bon parti de la fausse position que l'administration s'est créée, en reculant comme elle l'a fait les deux adjudications, et en nous restreignant autant le chiffre*³³⁹. *S'il y a des marchés d'urgence [...] nous pourrions nous entendre pour un échange de Nos* »³⁴⁰.

Dix jours plus tard, ils leur proposent de s'accorder avec deux autres fabricants, dont Homon et Le Roux (respectivement de Morlaix et de Landivisiau), pour se partager, à raison d'un quart chacun, un marché de 30 000 mètres de toiles à prélaris pour Toulon, « *si l'une de nos 4 maisons devenait adjudicataire. Ce serait, nous le croyons, le meilleur moyen pour maintenir les prix* ». A défaut, l'accord pourrait être conclu à deux seulement et pourrait être étendu à la fourniture de 8 000 mètres de la même toile pour Rochefort³⁴¹. La pratique est généralisée : deux jours plus tard c'est à Homon-Desloges que s'adressent les Landernéens au sujet du partage d'un marché de toiles à voiles³⁴². La démarche est réitérée en août suivant, où la maison landernéenne offre aux deux fabricants léonards « *de soumissionner d'accord et de partager toutes les fournitures de toiles [...] qui seraient adjudgées d'ici le 1^{er} janvier 1841, dans la proportion d'un tiers pour vos maisons et deux-tiers pour la nôtre* »³⁴³. Le partage de la production est également recherché, chacun se chargeant de la fabrication du type de toile lui convenant le mieux, ainsi avec le Rennais Petiot en août 1839 : « *nous ferons avec vous un échange de nos fins contre des gros nos pour faciliter vos livraisons* »³⁴⁴. Même lorsqu'ils sont réunis dans la Société Linière, ils soumissionnent séparément aux marchés de la Marine. En janvier 1846, Homon, Desloges d'une part, Le Roux d'autre part, sont titulaires de marchés de fourniture de toiles à voiles en chanvre et en lin³⁴⁵.

L'organisation est parfaitement rodée et les Landernéens la dévoilent sans crainte. Les fabricants de toiles à voiles sont « *réunis en société* » et se partagent les marchés, chacun fournissant aux autres, moyennant commission, les meilleures de ses productions. Les relations dans les ministères permettent d'agir sur les conditions des marchés, modifiées si

³³⁹ C'est-à-dire les quantités proposées en marché.

³⁴⁰ AML°, 1 S 32, Correspondance de la société Radiguet-Goury-Poisson-Heuzé, f° 12, lettre à Vve St-Marc, Porteu et Petiot à Rennes, 13 mars 1839.

³⁴¹ Ibid., f° 24, 23 mars 1839.

³⁴² Ibid., f° 26, lettre à Homon-Desloges à Morlaix, 25 mars 1739.

³⁴³ Ibid., f° 182, lettre à Homon-Desloges et Le Roux, 22 août 1839.

³⁴⁴ Ibid., lettre « (confidentielle) », à Petiot aîné à Rennes, 24 août 1839.

³⁴⁵ SHD, Brest, f°s 323-324, 3 A 52, 13 août 1850.

besoin. Des procédés techniques sont mis au point, tel le calandrage, qui permet que « *les toiles médiocres qui seraient rebutées [...] reçoivent par cette opération, une amélioration apparente de qualité* » et soient reçues³⁴⁶. Ces manœuvres sont secrètes, comme l'écrivent Radiguet-Heuzé, aux Morlaisiens : « *nous ne pouvons pas paraître dans cette affaire, puisque c'est vous qui avez acheté la part de M. Dutérain* ». Et ils adressent leurs consignes à leurs collègues, qui agissent en prête-noms³⁴⁷. Même si le système d'entente sur les prix et les fournitures est bien élaboré et le secret soigneusement gardé, un certain amateurisme les irrite: « *Il faudrait peu de soumissions ; 2 ou 3 suffiraient et celles des non-adjudicataires ne devraient pas suivre à 1 ou 2% près, comme cela se pratique ordinairement et très maladroitement, celle de l'adjudicataire* »³⁴⁸.

La méfiance règne aussi. A la fin de l'année 1839, à l'occasion d'une adjudication de toiles pour les hôpitaux du ministère de la Guerre, un nouveau mode d'arrangements est décidé par les fournisseurs lillois et parisiens :

*« Cet arrangement qui place chacun en considération des risques qu'il a voulu courir et de son plus ou moins d'aptitude à fabriquer l'article à fournir, consiste à tirer au sort un adjudicataire ou plusieurs, suivant l'importance et de refaire entre soi une adjudication sérieuse dont le résultat donnerait l'adjudicataire réel et à chacun la part que lui assigne le rabais qu'il a cru convenable de faire »*³⁴⁹.

On est face à un véritable système organisé de contournement de la procédure des marchés, dont l'adjudicataire et le prix imposé à l'administration sont décidés au préalable par les fournisseurs. La Société Linière prétend décliner cette proposition en se drapant dans la dignité et l'honneur : « *Nous sommes bien décidés à nous tenir en dehors de tous les arrangements qu'on voudra tenter. [...] Restons donc libres de part et d'autres et plaçons-nous chacun dans une position nette, qui ne puisse autoriser personne à penser que nous ayons pu nous entendre pour cette fourniture* »... tout en suggérant à mots couverts un partage des lots et en menaçant de soumissionner sur l'ensemble, en s'appuyant sur la perfection de leurs toiles³⁵⁰. La véritable raison est en effet la volonté d'éliminer ceux que les Landernéens appellent les « *fournisseurs-mendiants* », les « *plantes parasites* »³⁵¹, les

³⁴⁶ Ibid., f° 330, lettre à Le Roux, Homon et Desloges, 10 janvier 1840.

³⁴⁷ Ibid., f° 44, lettre à Homon-Desloges à Morlaix, 6 avril 1839.

³⁴⁸ Ibid., f° 189, lettre à Petiot aîné à Rennes, 27 août 1839.

³⁴⁹ Ibid., f° 324, lettre à Homon, Desloges et Le Roux, 5 janvier 1840.

³⁵⁰ Ibid., f° 315, lettre à Brochard et Le Gost à Paris, 31 décembre 1839.

³⁵¹ Ibid.

« *frelons qui mangent le miel* »³⁵², profitant d'un accord avec les industriels efficaces pour retirer leur part des marchés.

Conclusion

L'arrivée de la Marine à Brest à la fin du XVII^e siècle constitue pour le négoce landerneen une véritable chance qui lui permet de développer ses activités à l'abri d'une rade désormais inviolable. Elle offre aussi la perspective de marchés immenses, tant pour les productions régionales que pour les marchandises d'importation. La présence à Landerneau d'un groupe de négociants-armateurs permet de valoriser ces atouts, mais cette chance n'est saisie que progressivement, peut-être à cause de la grande fluctuation de ces marchés, soumis au rythme des guerres. Landerneau devient le port d'entrepôt de Brest pour un grand nombre d'approvisionnements : bois, produits résineux, fer, charbon et surtout vin, son négoce prenant une part importante au ravitaillement de la Marine et de l'arsenal. Pendant la Révolution et l'Empire, les fournitures militaires permettent de compenser partiellement les difficultés rencontrées par le commerce maritime. Au XIX^e siècle, la perte des marchés extérieurs pour les toiles et les cuirs bretons, amène les Landerneens à se transformer en industriels, afin de pouvoir se placer sur les marchés de fournitures à la Marine, qui finissent par constituer l'essentiel de leurs débouchés. Les exigences de qualité posées par le donneur d'ordre conduisent à engager une réelle modernisation de la production toilière qui se traduit à Landerneau par une mutation profonde. La mainmise du négoce brestois sur les marchés oblige aussi les intervenants extérieurs à imaginer leur propre système d'ententes. Mais progressivement s'installe une dépendance à l'égard des commandes militaires qui porte en germe les difficultés que génère toute mono-activité.

³⁵² Ibid., f° 324, lettre à Homon, Desloges et Le Roux, 5 janvier 1840.

CHAPITRE 11 : LE PASSAGE À L'INDUSTRIE

Dès la Révolution, face à la demande d'équipement des armées, des négociants landernéens s'engagent dans la production. Au début du XIX^e siècle, même s'ils espèrent reprendre leur trafics dans les conditions d'avant la Révolution, ils doivent prendre en compte les profondes mutations qui sont intervenues. Confrontés à l'alternative du déclin ou de la reconversion, et poussés par la nécessité, le principal groupe marchand landernéen doit imaginer puis mettre en œuvre une stratégie nouvelle afin de poursuivre ses activités. Elle aboutit à la création en 1845 de la Société Linière du Finistère et de sa filature industrielle.

D) LES CONDITIONS.

La mise en évidence de la Société Linière du Finistère ne doit pas occulter l'existence dans la ville, dès le début du XIX^e siècle, d'un véritable tissu industriel. Les négociants en toiles y trouvent un contexte local favorable à leur reconversion.

A) UN ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL FAVORABLE.

La mutation du négoce landernéen vers la production industrielle au début du XVIII^e siècle est favorisée par l'existence d'un tissu industriel et par un réel esprit d'innovation.

1) Landerneau, la ville industrielle du Finistère.

La chose peut paraître étrange aujourd'hui, mais Landerneau abrite dès la Restauration, un vrai pôle de production industrielle civile dans le Finistère, avec lequel aucune autre ville du département ne rivalise.

a) Les prémices de l'Ancien Régime.

Dès avant la Révolution, quelques ateliers artisanaux de fabrication de toiles, de cuirs, de papiers, de bougies et chandelles, sont installés dans la ville, en concurrence avec le secteur rural, sans doute pour répondre à la diversité des demandes des correspondants et commissionnaires des ports de destination, dont témoigne l'extrême variété des marchandises constituant les cargaisons. Le lien doit être fait avec les besoins du commerce maritime.

Cependant, l'essentiel de la production des crées et des cuirs reste l'apanage des paroisses rurales. La tentative de suppression des corporations par Turgot en 1776¹ ne porte pas à conséquences à Landerneau, où elle aurait pu permettre le développement de l'industrie urbaine. Mais les structures sont en place et les négociants trouvent sans doute avantage à passer par l'intermédiaire des *fabricants*. Certains ont peut-être déjà compris qu'ils pouvaient retirer de la fabrication des profits supplémentaires s'ajoutant à ceux du négoce. Il faut cependant attendre la période révolutionnaire pour voir un réel développement de la production urbaine.

b) Le tournant révolutionnaire.

La Révolution, à la fois par la baisse du commerce maritime, en raison des guerres, et par l'explosion du marché des fournitures aux armées, marque un tournant. La disparition des règles strictes de l'économie encadrée au début de la Révolution, en particulier avec le décret d'Allarde en mars 1791, qui instaure la liberté d'entreprendre², ne peut qu'inciter les négociants à s'engager dans une plus grande intégration de la production. On voit donc fleurir à cette époque, à leur initiative, des ateliers de fabrication urbains, travaillant surtout la toile et le cuir. Ces productions sont en bonne partie destinés à répondre aux énormes besoins d'équipements, suscités par la formation des armées révolutionnaires, dont les effectifs sont sans comparaison avec ceux de l'armée d'Ancien Régime, surtout à partir de la levée en masse, décrétée par la Convention en 1793, qui fait passer les effectifs de 200 000 hommes en février à plus de 800 000 en décembre. Les négociants toiliers trouvent là une compensation aux pertes de marchés dues aux difficultés des transports maritimes et à l'entrée en guerre de l'Espagne (1793-1795).

Le négociant René Bazin est, au début de la Révolution, le plus actif, en développant des initiatives industrielles. Il achète en 1791 le couvent des Récollets, bien national, pour y installer une tannerie. Mais l'établissement est réquisitionné par l'administration en 1793 pour créer une boulangerie militaire, évacuée en 1796³. Il ne semble pas qu'il relance son initiative. Après un échec dans la production de papier, il se lance dans le textile. Etienne Radiguet, af-

¹ Pierre LEON, « La réponse de l'industrie », dans Fernand BRAUDEL et Ernest LABROUSSE (dir.), *Histoire économique et sociale de la France...*, op. cit., p. 226.

² Jean-Michel GAILLARD, André LESPAGNOL, *Les mutations économiques et sociales au XIX^e siècle (1780-1880)*, Paris, Nathan, 1984, p. 9.

³ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir...*, op. cit., p. 406.

firme aussi, en l'an v, que « *Bazin aîné a une entreprise de gilets et pantalons, au port* »⁴. Il obtient de la Marine, en 1794, d'importants marchés de fourniture de chemises et de culottes longues pour un montant total de 138 450 l.⁵. Il est possible que cet atelier n'ait eu qu'une durée de vie limitée car, selon le sous-préfet de Brest en 1811, à propos de la production de toiles, « *il n'existe cependant aucune manufacture pour cet objet dans ce canton comme dans tout les autres de l'arrondissement* »⁶. Pourtant, une autre manufacture de toiles aurait été établie par le négociant François Guillou, sans doute depuis le début de l'année 1805. Son existence est attestée par des lettres d'Etienne Radiguet quelques mois plus tard⁷. Michel Bazin-Drant, cousin de René Bazin et marié à Landerneau en 1797, se lance dans la minoterie, notamment avec le grand moulin de la Roche-Maurice.

Au début de la Révolution, le marchand Nicolas Simon fait fonctionner une fabrique de savon et de chandelles « *depuis plus de 6 semaines* »⁸, mais il se plaint du manque de suif et demande aux administrateurs du district de Landerneau de l'aider à s'en procurer à Brest. Cette fourniture intéresse aussi l'armée. Deux mois plus tôt, le bataillon d'infanterie républicaine de Brest lui a passé commande de 200 livres de savon⁹.

La tannerie est également très présente. Une enquête de l'an II recense 14 tanneries¹⁰, mais peut-être concerne-t-elle tout le canton, car la statistique industrielle de 1808 pour la ville elle-même, ne compte que 5 tanneurs, occupant une douzaine d'ouvriers¹¹. En 1811, 6 tanneurs, employant 14 ouvriers, produisent au total 3 000 peaux de veau et 7 000 peaux de vache et de bœuf par an. Un autre travaille à proximité, à Pencran. L'état des manufactures, dressé par l'administration préfectorale pour 1811, évoque l'existence de 11 tanneries, employant 21 ouvriers¹². Sans doute couvre-t-elle aussi tout le canton. Une papeterie existe aux Justisou à Plouédern, avec 4 ouvriers¹³. Deux fabriques de chandelles sont en activité dans la ville, la plus importante, appartenant à Barthélemy Bazin et Noël Belhommet et fonctionnant

⁴ ADF, 50 J 1, f° 257, lettre d'Etienne Radiguet à Carbonnel à Paris, 11 pluviôse an v (30 janvier 1797).

⁵ SHD, Brest, 3 A 10, Conseil de Marine, 6 floréal an II (15 avril 1794) et 22 prairial an II (10 juin 1794).

⁶ ADF, 1 Z 119, rapport du sous-préfet de Brest, 28 décembre 1811.

⁷ Ibid., 50 J 6, 17 vendémiaire an XIV (11 octobre 1805), lettre à Arriaga et fils à Bilbao; 19 vendémiaire an XIV, lettre à Duruthy J^{ne} et C^{ie} à Bayonne.

⁸ Ibid., 24 L 49, lettre aux administrateurs du District de Landerneau, 11 prairial an II (30 mai 1794).

⁹ Ibid., lettre du conseil d'administration du 1^{er} bataillon du 1^{er} régiment d'infanterie républicaine, 5 germinal an II (25 mars 1794).

¹⁰ Georges-Michel THOMAS, « Note pour servir à l'histoire de la tannerie dans le Finistère », BSAF, T LXX, 1943, p. 46.

¹¹ ADF, 6 M 1029.

¹² Ibid.

¹³ Ibid., 1 Z 119, rapport du maire Le Bourg au sous-préfet de Brest, 9 décembre 1811.

depuis 1802, en produit 15 000 kg par an, avec 5 ouvriers¹⁴. La fabrique de savon de Rousseau, installée depuis 1805 ou 1806, produit de 24 000 à 30 000 kg par an¹⁵.

c) *Le développement après la chute de l'Empire.*

L'évolution se poursuit dès le début de la Restauration et le développement industriel est manifeste. Landerneau paraît être la ville industrielle de l'arrondissement de Brest, sinon du département tout entier. Dès 1822, l'existence d'une fabrique de machines à vapeur y est attestée. Son directeur, Vanner, passe avec la Marine, à Brest, un marché pour « *la fourniture et la pose d'une machine de la force de huit chevaux, destinée à élever les eaux nécessaires au service de l'hôpital* »¹⁶. Le sous-préfet de Brest, répondant, en 1825, à une enquête sur l'activité industrielle, écrit au préfet du Finistère :

*« Je ne vois que la commune de Landerneau et quelques communes environnantes qui offrent des industries capables de compter et de fournir des produits ailleurs qu'à la consommation locale.[...] Quant à la ville de Brest, à l'exception de quelques négociants qui font le commerce des deux mondes, je ne connais que la sortie annuelle d'environ 25 à 30 000 kilog. de chandelle fabriquée dans cette ville qui sont expédiés au dehors »*¹⁷.

La liste des manufactures landernéennes et environnantes est en effet impressionnante et confirme que la ville abrite la plus importante concentration industrielle du département du Finistère. C'est ce que constate Gilbert Villeneuve en 1828 :

*« Landerneau a changé tout à coup son mode d'existence commerciale : de place de commission et d'entrepôt qu'il était, il s'est fait ville manufacturière, et, depuis 1814, beaucoup d'usines ont été élevées par le courage, les sacrifices d'estimables négociants, dont la constance et les efforts obtiennent décidément le succès le mieux mérité »*¹⁸.

Le textile prédomine, avec les fabriques rurales de toiles blanches et écruës, la manufacture de toiles à carreaux et de fils de Poisson aux Capucins¹⁹, rassemblant 1 200 métiers dans le canton. S'y ajoutent la blanchisserie du Leck, « *où l'on cylindre et apprête à chaud et à froid les tissus de fils* » et deux fabriques de chapeaux de feutre. Le sous-préfet cite

¹⁴ Ibid., rapport du maire de Landerneau, 22 décembre 1811.

¹⁵ Ibid., rapport du sous-préfet de Brest, 28 décembre 1811.

¹⁶ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 29 août 1822, f° 69 r°.

¹⁷ ADF, 6 M 1029, lettre du sous-préfet, 18 février 1825.

¹⁸ Gilbert VILLENEUVE, *Itinéraire descriptif du Département du Finistère*, Paris, Delaunay, 1828, p. 56.

¹⁹ Selon Pol de COURCY, *Notice historique sur la ville de Landerneau...*, op. cit., p. 105, cette manufacture y était toujours installée en 1842.

aussi une minoterie, la fabrique de savon de Belhommet, qui produit 200 tonnes de chandelles et 40 tonnes de savon en 1824²⁰, une autre de chandelles, mais peut-être est-ce l'atelier du négociant Le Même, qui fait faillite en 1823²¹. Dans *Voyage dans le Finistère*, écrit de 1829 à 1831, le brestois Jean-François Brousmiche fait le même constat : « *Nulle autre ville du Finistère n'est plus avancée que Landerneau dans la carrière industrielle ; de grandes usines y sont ouvertes à la population ouvrière* »²². Observateur attentif, Émile Souvestre le confirme en 1833, « *l'industrie manufacturière est presque nulle dans le Finistère ; les seules fabrications qui aient quelque importance sont celles de la toile, du papier, des produits chimiques, des toiles imperméables et l'extraction des plombs aux mines de Poullaouen et de Huelgoat* »²³. Il cite deux établissements landernéens : celui de l'ingénieur Frimot « *où on s'occupe de la confection des machines à vapeur* »²⁴ et, pour les toiles, le « *grand établissement [qui] s'est déjà formé [...] par les soins de MM Poisson et cie* »²⁵.

La progression se poursuit sous la Monarchie de Juillet. En 1833, la ville possède : une usine de fabrication de machines à vapeur, une manufacture de toiles et sa blanchisserie, deux fabriques de chandelles, trois minoteries, deux brasseries, deux fabriques de chapeaux et de toiles vernies²⁶ et la tannerie de Gilbert Phelep²⁷. Cette année-là, un jeune Lorrain de 23 ans, Vacheront, crée une autre tannerie et une fabrique d'équipements militaires à la Petite-Palud, qui produit en 1841 entre 450 et 500 000F. Vers 1860, l'établissement occupe 150 hommes, 80 femmes et 5 enfants²⁸. Landerneau accueille également deux chantiers navals, dont le plus connu est le chantier Queffurus, installé rive gauche à la sortie du port. Créé en 1820, il très actif jusqu'à la fin du XIX^e siècle²⁹.

2) La recherche d'innovations.

Ces négociants et industriels sont à la pointe du progrès technique, en particulier en matière d'utilisation de la force mécanique.

²⁰ ADF, 6 M 1029.

²¹ Ibid., 63 U 21/7, tribunal de commerce de Brest, 30 août 1823.

²² Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère...*, op. cit., p. 75.

²³ Émile SOUVESTRE, *Le Finistère en 1836...*, op. cit., p. 223.

²⁴ Ibid., p. 228.

²⁵ Ibid., p. 224.

²⁶ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1846, p. 103.

²⁷ Émile SOUVESTRE, *Le Finistère en 1836...*, op. cit., p. 229.

²⁸ Claude RIOUAL, *Évolution des industries de Landerneau de la seconde moitié du XIX^e siècle à nos jours*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1979, p. 50-51.

²⁹ AML°, dossier de l'exposition « Ville et machines ».

a) *Le passage précoce à la force mécanique.*

Dès le premier quart du siècle de nouveaux procédés de fabrication sont en usage à Landerneau. On y recourt assez précocement à la force mécanique, comme l'indique le sous-préfet de Brest en 1825, évoquant l'industrie de son arrondissement :

« on ne tisse qu'à la navette ordinaire, excepté dans la manufacture de M. Poisson et C^{ie} où on emploie la navette volante. Ce n'est que dans les divers établissements de ces messieurs qu'on trouve de ces mécaniques pour tisser les toiles et calicots, tant par le procédé ancien que par le chlore »³⁰.

Les industriels landernéens recherchent les innovations et veillent à leur promotion. Des productions landernéennes sont admises à l'exposition industrielle de Paris en 1834, dont les toiles de Poisson, qui obtiennent une médaille d'argent³¹ et les chandelles produites par Belhomme. En 1844, cette société, déjà présente à l'exposition de Brest dix ans plus tôt avec des chandelles, propose de nouveaux produits : le savon d'oléine et les bougies stéariques. Ils sont remarqués par la commission de recherche et de classification qui les transmet « au jury départemental avec invitation de les diriger sur Paris »³², où l'entreprise obtient une médaille, grâce à ses innovations³³. La Chambre de commerce de Brest relève en 1852, que « le succès obtenu dans la décomposition du suif pour en extraire la stéarine et l'oléine donne aujourd'hui lieu à d'importantes affaires »³⁴. L'attribution, en 1849, à la Société Linière du Finistère de la médaille d'or de première classe pour les toiles de marine, à l'exposition industrielle de Paris vient couronner de ces efforts³⁵. La présence de la Marine à Brest, dont on ne dira jamais assez à quel point elle est une arme savante, n'a pu que contribuer à l'esprit d'innovation, tant ce milieu, peuplé de hautes compétences scientifiques, est animé d'un mouvement permanent de recherche d'améliorations techniques.

b) *L'influence de l'ingénieur Frimot.*

L'une des initiatives les plus originales, bien que fugace, revient à l'ingénieur Frimot, qui est, selon le préfet maritime de Brest, « le premier français qui ait conçu et réalisé l'idée

³⁰ ADF, 6 M 1029, Lettre du sous-préfet de Brest, 18 février 1825.

³¹ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1835, p. 181.

³² Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, op. cit., T. II, p. 90.

³³ Société d'émulation de Brest, « L'industrie linière dans le Finistère », *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1846, p. 151.

³⁴ Yves BLAVIER, *Les industries du bassin de l'Elorn au XIX^e siècle*, DEA dactyl., Brest, UBO, 1989, p. 43.

³⁵ Société d'émulation de Brest, « L'industrie linière dans le Finistère »..., op. cit., p. 153.

d'établir dans le voisinage d'un grand port militaire une usine consacrée à la fabrication des machines à vapeur »³⁶. Ancien élève de Polytechnique et de l'école des Ponts et Chaussées, Jacques Frimot, né en 1790 en Basse-Normandie, est nommé ingénieur des Ponts-et-Chaussées à Landerneau en 1820. Parallèlement, il se consacre à l'invention et, dès 1822, à la fabrication, dans son usine de Landerneau, de machines destinées au fonctionnement des pompes d'assèchement des cales de radoub, ou à la propulsion des navires de la Marine, mais aussi à la mise en œuvre des roues de moulins³⁷. En 1825, Frimot réussit à convaincre le ministre et obtient en novembre un marché pour « *la fourniture d'une machine à vapeur, suivant un nouveau système, et destinée à l'épuisement des bassins de Pontaniou* »³⁸.

En 1831, il installe des machines expérimentales sur des navires, mais, meilleur inventeur que gestionnaire, son entreprise connaît des difficultés financières. L'amiral préfet maritime affirme « *l'impérieuse nécessité de venir au secours de l'usine de Landerneau pour lui donner les moyens [...] de parvenir à l'achèvement des machines de l'Ardeur, que la marine devrait autrement désespérer de recevoir jamais* », d'autant que Frimot a perçu plus de 417 000F d'avances³⁹. L'usine, bâtie sous la forme d'un phalanstère offre un grand nombre d'emplois : « *Dans le deuxième semestre de 1831, lorsque les ateliers se trouvaient dans leur plus grande activité, le nombre des ouvriers étaient de 140* »⁴⁰. En 1832, face à une situation financière dégradée, la Marine prend des hypothèques pour tenter de récupérer ses avances qui se montent à 435 000F⁴¹. L'usine cesse ses activités et l'arsenal embauche quelques uns de ses ouvriers. Frimot fait état, le 17 juillet, de ses ateliers « *qu'une urgente nécessité m'oblige à fermer incessamment* »⁴². En septembre l'usine de Landerneau ne compte plus que « *huit ou dix ouvriers que M. Frimot se proposait de congédier sous un mois* »⁴³. Il siège par ailleurs un temps au conseil municipal. Il est vraisemblable qu'il a eu une influence positive sur la modernisation des fabriques de la ville. L'usine, reconvertie dans la fabrication de matériel agricole, est reprise par son jeune frère. C'est celui-ci qui est choisi comme concepteur

³⁶ SHD, Brest Conseil d'administration de la Marine, 3 A 32, 30 mai 1831.

³⁷ AML°, dossier de l'exposition « Ville et machines ».

³⁸ SHD, Brest, 3 A 26, f°78 v°, 10 novembre 1825.

³⁹ Ibid., 3 A 32, 30 mai 1831, f° 127.

⁴⁰ ADF, 1 M 156.

⁴¹ SHD, Brest, 3 A 33, 14 août 1832.

⁴² AML°, 2F industrie.

⁴³ SHD, Brest, 3 A 34, 27 avril 1833.

des plans du bâtiment de la nouvelle filature de la Société Linière du Finistère à Landerneau, dont les travaux commencent au début 1845⁴⁴.

3) La suppression de la manufacture de toiles du port de Brest.

Des manufactures de toiles à voiles sont fondées, sous l'Ancien Régime, dans les ports militaires. A Brest, des forçats de la chiourme y travaillent. Les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances et la fabrique est plusieurs fois remise en cause. En 1828 une commission statue à nouveau sur son avenir. Le constat est sévère : « *Les produits [...] sont inférieurs à ceux du commerce et n'ont jamais pu supporter la comparaison, par l'effet inévitable des malfaçons, [...] les machines, métiers et ustensiles sont pour la plupart hors de service et sans valeur* ». On ne peut donc vraiment considérer que cet atelier représente une réelle concurrence. Mais sa disparition est un véritable encouragement à la production privée : « *le commerce fournira à plus bas prix et de meilleure qualité tout ce qui se faisait dans cet établissement* »⁴⁵. Le Conseil d'administration de la Marine se prononce pour une suppression avant le 1^{er} juillet 1829. Voilà donc un nouveau marché qui s'offre opportunément aux fabricants et leur ouvre plus encore celui des fournitures d'habillement pour la chiourme, sur lequel les négociants landernéens peuvent désormais s'engager avec succès.

L'ensemble de ces initiatives crée dans la ville un climat propice au développement de l'industrie, mais celui-ci est également rendu nécessaire par l'évolution de la conjoncture qui rend plus difficile l'exercice de l'activité négociante traditionnelle.

B) UNE RECONVERSION OBLIGÉE

A l'issue de la période révolutionnaire, les négociants landernéens se trouvent confrontés à un ensemble de difficultés. La concurrence étrangère se développe sur les marchés extérieurs, qui se ferment progressivement. Leur activité principale de négoce extérieur et donc d'armement maritime s'étiole irrémédiablement. Dans le même temps, les exigences de la clientèle en matière de qualité et de prix se font plus pressantes.

⁴⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 36.

⁴⁵ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 29, f° 207, 20 décembre 1828.

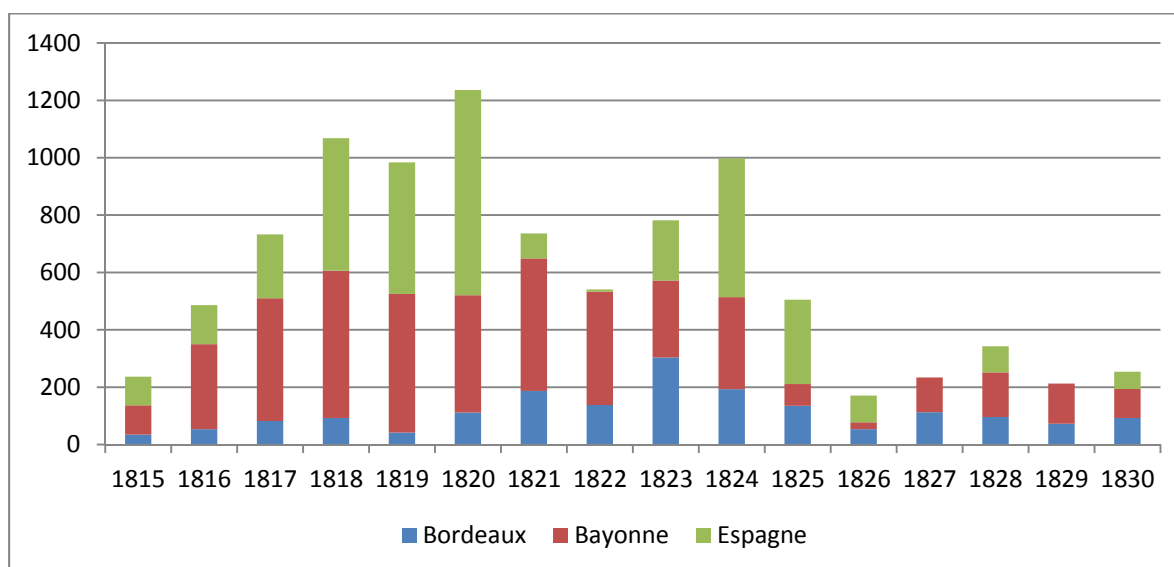
1) Le poids de la conjoncture.

A la sortie de la tourmente, en 1815, l'euphorie qui s'empare du commerce maritime est fugace et les négociants sont rapidement ramenés à la réalité. Un ensemble de difficultés conjoncturelles vient en effet les placer dans une situation très inconfortable, car « *les fluctuations de la conjoncture internationale remettent en cause les positions acquises* »⁴⁶.

a) La contraction des marchés extérieurs

En 1815-1820, le rééquipement de l'armée française à la chute de l'Empire, mais aussi l'approvisionnement des armées d'occupation offrent des débouchés aux manufactures de toiles. Mais, « *à partir de 1820, les fournitures aux armées cessent d'être un marché d'appoint* »⁴⁷. Même si, à la fin de 1822, l'équipement du corps expéditionnaire européen et celui de l'armée légitimiste espagnole, contribuent à la reprise des exportations de Landerneau vers Bilbao, qui passent de 800 à 1 000 ballots en 1823-1824⁴⁸, ce n'est qu'un feu de paille. Mais cette expérience n'est pas inutile car elle familiarise la société de commerce landernéenne avec les conditions particulières présentées par les marchés militaires.

Fig. 11-I. Envois de toiles par la société Radiguet-Goury, 1815-1830 (en balles)



D'après Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., Annexe 1. L'auteur précise que les données pour les années 1815-1818 sont incomplètes.

⁴⁶ Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration...*, op. cit., p. 22.

⁴⁷ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 87.

⁴⁸ *Idem*, p. 89.

Les mesures restrictives du gouvernement libéral espagnol en 1820 et la coupure des liens avec les colonies d'Amérique du sud, ferment ce marché, malgré les vains espoirs suscités à Bordeaux par l'indépendance de Saint-Domingue en 1825⁴⁹. La progression des envois de toiles, est stoppée en 1821 et s'effondre après 1825 (figure 11-I). Pour les dirigeants de la Société Linière la crise est bien le principal moteur de la mutation vers l'industrie :

« *Quand les débouchés ont manqué en Espagne, l'industrie toilière [...] a reçu son arrêt de mort. A cette époque, nous prîmes des tisserands qui allaient forcément manquer de travail et les occupâmes à la fabrication de produits nouveaux et spéciaux aux services de l'administration de la marine* »⁵⁰.

Selon Jean-Isidore Radiguet en 1828, les problèmes de fabrication et la « *rareté des demandes nous ont forcé vers la fin de 1827 de porter [la] fabrication sur les toiles propres à l'habillement des troupes de marine* »⁵¹. Les rôles d'équipages montrent que les relations commerciales maritimes se distendent avec l'Espagne et cessent après 1831⁵². La recherche de nouveaux débouchés devient impérative. De fait, ce n'est qu'en mars 1823 que la maison Radiguet signe son premier marché avec la Marine, sous la Restauration. Il ne s'agit encore que d'une livraison de « *peu d'importance* », la fourniture de toile bleue pour pantalons, pour les 5 compagnies d'artillerie de marine, qui revêt un caractère d'urgence, peut-être en raison de l'expédition d'Espagne. Mais le négociant ne manque pas d'atouts : « *l'échantillon mis sous les yeux du conseil est de bonne qualité, le prix est au-dessous du maximum fixé* »⁵³. La perspective est donc ouverte pour de nouvelles commandes et une reconversion complète vers l'approvisionnement de la Marine. D'autres, s'y sont déjà positionnés depuis plusieurs années, tel le négociant Guillaume Le Roux, de Landivisiau, futur associé de la Société Linière, qui emporte en décembre 1819 une fourniture de toiles de Morlaix pour chemises d'officiers, serviettes, draps et matelas, pour les années 1820 à 1823⁵⁴.

b) La montée des concurrences.

Dès la fin du XVII^e siècle, la fermeture du marché anglais, conséquence directe de la politique mercantiliste de Louis XIV, s'était traduite par le développement de la production de toiles de lin en Irlande et en Silésie. Ces marchandises étaient venues concurrencer les toiles

⁴⁹ *Ibid.*, p. 25.

⁵⁰ AML°, F 2, Rapport de la Société Linière au maire de Landerneau, 1er juin 1848.

⁵¹ ADF, 50 J 35, 30 juin 1828, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, *op.cit.*, p. 86.

⁵² SHD, Brest, 2 P 7-167 à 181.

⁵³ SHD, Brest, 3 A 25, 20 mars 1823, f°23 r°.

⁵⁴ *Ibid.*, 3 A 21, 14 décembre 1819, f° 116 r°.

bretonnes sur leur principal terrain d'exportation : l'Espagne. Bien que réputées de qualité inférieure, les toiles silésiennes, proposées à des prix inférieurs, connaissaient un certain succès sur ce marché. Il ne s'est pas démenti aux XVIII^e et XIX^e siècles. Au début du XIX^e siècle, les avancées techniques de la Révolution industrielle se font sentir, avec l'apparition du tissage et du filage mécanique dès 1820 en Angleterre. Dans les années 1823-1825,

« la Belgique, la Silésie, l'Ecosse et l'Irlande commencèrent à se montrer sur les marchés avec des tissus notablement améliorés dans leur composition et avantageusement modifiés quant à leurs moyens de production par la mise en pratique des nouvelles découvertes de la science, soit dans l'art de blanchir, soit dans les diverses transformations de la matière première »⁵⁵.

Il devient de plus en plus difficile aux Bretons de résister en matière de prix. « Pour nos toiles, à l'exception de Bilbao qui va toujours son train, nous ne voyons pas moyen de lutter [...] avec la Silésie dans l'intérieur de la péninsule »⁵⁶, écrit Etienne Radiguet en 1825. Or, il envoie encore en moyenne, dans les années 1824-26, un bateau par trimestre à Bilbao. Mais « la concurrence devint tellement désastreuse pour les tissus bretons, que tous les marchés étrangers leur furent à la fois fermés. De ce moment date la décadence si rapide de la fabrication rurale des toiles »⁵⁷. La concurrence interne se manifeste également, l'arsenal de Brest se ravitaillant chez de nombreux fournisseurs dispersés sur un large territoire.

Des fabricants traditionnels cherchent à améliorer la qualité de leurs produits, pour obtenir des marchés. En octobre 1830, Le Roux de Landivisiau propose à la Marine de nouveaux échantillons qui sont acceptés⁵⁸. En 1842, une nouvelle pièce de toile rurale pour hamac et sac de marins qu'il présente, est jugée « supérieure à celle qui servait précédemment d'échantillon ». Elle est donc « admise, comme type de fourniture à effectuer par ce négociant »⁵⁹. En 1831, des fabricants de Fougères offrent de la toile pour chemises de forçats à des prix inférieurs à ceux des Finistériens. Elle est également retenue⁶⁰. Les marchés portent le plus souvent sur quelques milliers, voire quelques dizaines de milliers de mètres de toiles. En 1839, la maison landernéenne reconnaît la qualité de ses concurrents les plus proches :

« Oui, la maison Le Roux progresse, il faut le reconnaître, pour les toiles à voiles et voilà pourquoi nous sommes et serons forcés de compter avec elle.

⁵⁵ Société d'émulation de Brest, « De l'industrie linière dans le Finistère », *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1850, p. 145. Voir ANNEXE XIV.

⁵⁶ ADF, 50 J 32, 15 novembre 1825.

⁵⁷ Société d'émulation de Brest..., 1850, *op. cit.*, p. 146.

⁵⁸ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 31, 30 octobre 1830.

⁵⁹ *Ibid.*, 3 A 43, 19 février 1842, f° 31.

⁶⁰ *Ibid.*, 3 A 32, 5 mars 1831.

*Lorsqu'il s'agira d'un article que nous croirons qu'elle ne pourra pas convenablement fabriquer, comme celui des toiles à tentes, nous irons sans elle*⁶¹.

Les concurrents des fabricants landernéens obtiennent parfois des marchés beaucoup plus conséquents. En juillet 1841, la société Droulon frères, de Fougères remporte l'adjudication de 408 109 kg de « *toiles rurales à draps, à chemises et à matelas* », dont la caution se monte à 14 000F⁶². Le 12 novembre de la même année, la société Vatar et Champion, de Rennes est retenue pour la livraison de 474 872 mètres de « *toiles rurales pour voilures et autres usages* », ce qui les oblige à déposer une caution de 53 000F⁶³. Ce sont des quantités considérables qui viennent concurrencer directement les productions finistériennes.

c) Les exigences croissantes de la marine.

Sous la Restauration, la Marine à Brest renforce ses exigences sur la qualité des fournitures. Les moyens financiers étant comptés, elle s'attache à obtenir les meilleurs prix possibles. Cependant, le Conseil d'administration de la Marine est réservé sur la fragilité et l'irrégularité de qualité des toiles rurales, provenant des différents fournisseurs, pour la confection des voiles. Dans sa séance du 23 septembre 1824, il débat des épreuves de force qui permettent de juger de la résistance des toiles et qui mettent en évidence la qualité inférieure des productions issues de la fabrication manuelle. Constatant que, dans ce procédé, « *les fils ne pouvant toujours être de la même grosseur, il doit y avoir dans la même pièce des parties plus ou moins forte [...]. Demander maintenant d'une manière uniforme à toutes les manufactures la même force, serait demander l'impossible à plusieurs* »⁶⁴. Le Conseil en vient donc, pour pouvoir recevoir les toiles rurales, à proposer au ministre de renoncer aux épreuves de force. C'est le moment où sont présentés par les Landernéens les premières toiles tissées avec du fil mécanique, qui sont d'emblée supérieures. Ces exigences pèsent donc lourd dans la décision d'industrialiser la fabrication des toiles, seule en mesure d'offrir la régularité souhaitée.

La demande des armées en toiles fortes blanches les conduit à préférer les toiles *plougastels* et « *porte un coup funeste aux autres types de toiles, et en premier lieu aux*

⁶¹ AML°, 1 S 32, f° 207, lettre à Vve Marc Porteu et Petiot à Rennes, 14 septembre 1834.

⁶² SHD, Brest, 3 A 44, f° 13.

⁶³ Ibid., f° 10.

⁶⁴ Ibid., 3 A 25, f° 137 v°.

traditionnelles créées »⁶⁵, mais aussi aux toiles à carreaux, dont la fabrication cesse à Landerneau dès 1827. Leur largeur insuffisante ne convient pas à la Marine : « *une ordonnance royale va paraître pour le rejet de cette espèce de toile pour les besoins de la Marine Royale, ce qui va lui porter un coup funeste* »⁶⁶. La société Radiguet-Goury prend donc « *l'initiative de convoquer l'ensemble des acteurs de la filière* », au marché de Landivisiau, le 27 juin 1827. Il est décidé lors d'une seconde rencontre, le 4 juillet, « *de porter la largeur des plougastels de 25 à 27 pouces* » et de solliciter l'agrément du ministère⁶⁷. C'est sans doute la première rencontre organisée par les négociants landernéens pour organiser la filière toilière.

Les toiles landernéennes sont plus facilement reçues. Ainsi, en 1841, alors même que les conditions du marché, préconisant une égalité de poids entre les fils de trame et ceux de chaîne, ne sont pas respectées, le Conseil d'administration de la Marine reconnaît « *l'excellente qualité des toiles soumises à son examen* » et décide d'admettre 62 pièces initialement rebutées. Il fait observer que cette décision « *est également basée sur l'empressement que MM. Poisson et C^{ie} ont mis à déférer aux demandes de M. le Commissaire aux approvisionnements qui tendait à faire arriver des toiles à Brest dans les meilleurs délais possibles* »⁶⁸. La tendance générale au XIX^e siècle est à la baisse des prix industriels, grâce aux gains de productivité, que l'artisanat s'avère incapable de mettre en œuvre. La fabrique rurale ne peut donc concurrencer les productions de l'industrie, condamnée à une course permanente aux volumes, ce qui pose le problème des débouchés.

Ainsi, sur les trois plans de la qualité, du prix et des délais de livraison, le choix de la production mécanisée s'avère gagnant pour le groupe de Landerneau.

2) Le déclin du commerce maritime à Landerneau.

La perte des débouchés extérieurs malgré les efforts des Radiguet pour trouver de nouveaux marchés conduit à la perte de puissance de l'armement maritime landernéen.

⁶⁵ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op.cit., p. 91.

⁶⁶ ADF, 50 J 34, lettre à Lousteau à Bayonne, cité par Yohann KEROUEDAN, op.cit., p. 92.

⁶⁷ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op.cit., p. 93.

⁶⁸ SHD, Brest, 3 A 42, 10 juillet 1841, f° 105.

a) *Un armement maritime en repli.*

On l'a vu, malgré des conditions militaires très favorables, puisque les relations avec l'Angleterre se sont apaisées et qu'aucun conflit naval ne trouble la période, l'armement maritime landernéen reste très modeste dans cette première moitié du XIX^e siècle, aussi bien en tonnage total qu'en nombre de navires. Loin d'atteindre le potentiel du siècle précédent, il est supplanté par l'armement brestois qui se réserve le ravitaillement de la Marine. L'activité portuaire elle-même, qui sous l'Ancien Régime s'inscrivait dans des réseaux de commercialisation internationale des productions de son arrière-pays et d'importation de fournitures navales, se réduit fortement dès la Restauration, après la fermeture du marché espagnol, malgré des activités de tramping parfois lointaines, de la Méditerranée à la Baltique, et la persistance d'un trafic de vin. L'armement local est en outre peu sensible aux évolutions qui commencent à se faire jour et se caractérisent par l'augmentation de la taille des navires et la mise en place de lignes régulières⁶⁹. La fin de la politique de l'exclusif colonial assèche aussi le débouché bordelais et bayonnais pour les toiles bretonnes destinées aux Antilles.

L'armement landernéen ignore enfin, comme beaucoup d'armements au commerce, y compris dans les plus grands ports, le passage à la vapeur. Il est étonnant que ces innovateurs, capables d'employer très tôt la force mécanique pour moderniser la production toilière, ne mettent pas à profit l'existence à Landerneau d'une usine de fabrication de machines à vapeur dont certaines équipent les navires de la Marine, à partir du début des années 1830⁷⁰ — pour compenser les difficultés de remontée de l'Elorn par les voiliers. Peut-être ne disposent-ils pas d'exemples prouvant l'efficacité de ce type d'innovation, comme c'est le cas pour le textile. Pourtant, dès 1839, le steamer le *Morlaisien* est régulièrement affrété par la société pour ses expéditions⁷¹. Même si l'activité d'armement maritime se poursuit au XIX^e siècle, il apparaît clairement que le haut négoce local cesse de s'y intéresser et d'y investir, faute de profit suffisantes. On a vu que la société Radiguet-Goury, longtemps premier armateur landernéen, cède son dernier navire en septembre 1843, au moment où elle prend sans doute la décision d'investir l'essentiel de ses capitaux dans la grande industrie toilière. Mais, individuellement, certains membres de la société continuent à armer. Ainsi, Goury est associé à Provost dans

⁶⁹ Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français...*, op. cit., p.57 et ss.

⁷⁰ SHD, Brest, 3 A 32, Conseil d'administration de la Marine, 30 mai 1831, f° 130.

⁷¹ AML°, 1 S 32, correspondance de la maison de commerce Radiguet-Goury, par exemple, f° 193, lettre à Bostrow au Havre, 2 septembre 1839.

l'armement du brick-goélette *Almais*, 94 tx, qui navigue à partir de 1844⁷². Poisson poursuit également des activités d'armement.

b) *Le déclassement du port.*

Il est remarquable que dès l'Empire, la présence de négociants landernéens dans les fournitures de la Marine se raréfie. Il est vrai que la décision de transférer à Anvers la construction navale entraîne l'atonie du port de Brest, qui pour Napoléon 1^{er}, « *semblait stratégiquement mal placée et difficile à ravitailler* »⁷³. C'est sans doute aussi la période où, en conséquence, le système d'ententes interne au négoce brestois, joue le plus à son profit. Mais la situation ne s'améliore guère au début de la Restauration. Malgré la reprise des constructions de navires à partir de 1820, année où 200 ouvriers supplémentaires sont engagés à l'arsenal⁷⁴, pratiquement aucun négociant landernéen n'apparaît dans les marchés examinés par le Conseil d'administration de la Marine au cours des années 1817 à 1822⁷⁵. Il faut attendre 1823 pour que Jean-Isidore Radiguet obtienne un marché de fourniture de toiles⁷⁶. Depuis la chute de Napoléon 1^{er}, cette maison se montre très active pour se réimplanter sur le marché espagnol. Lorsqu'il se ferme, elle se replie donc sur les marchés de la Marine où elle parvient à se faire retenir, grâce à la qualité de ses productions de toiles. En revanche, la part des Landernéens paraît marginale pour les fournitures navales, sauf, partiellement et sans doute de façon indirecte, pour le vin. Le négoce brestois est en effet devenu une réalité et même sans rien produire — contrôle étroitement les marchés. La perte des débouchés extérieurs se traduit donc par la baisse d'activité portuaire de Landerneau, qui passe de près de 30 000 tonnes en 1840 à un peu plus de 19 000 en 1850⁷⁷, malgré le percement du chenal, supposé renforcer son attractivité en supprimant les dangereux méandres à l'entrée du port.

C'est donc la contrainte qui motive le passage du négoce à l'industrie, car l'investissement négociant dans l'industrie est rare : « *C'est seulement lorsqu'il y a problème [...], que des négociants, qui appartiennent souvent à de nouvelles générations, décident de*

⁷² SHD, Brest, 2 P 7-216.

⁷³ Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer...*, op. cit., p. 57.

⁷⁴ SHD, Brest, 3 A 22, f°65 v°, 4 juillet 1820.

⁷⁵ Ibid., 3 A 19 à 24.

⁷⁶ Ibid., 3 A 25.

⁷⁷ ADF, 6 M 979 et 4 S 139.

s'orienter délibérément vers d'autres voies »⁷⁸. L'impasse dans laquelle se trouve le négoce landernéen le place devant l'alternative du déclin irrémédiable ou de la reconversion.

C) LA PRISE DE CONSCIENCE DES ANNÉES 1820.

Face aux difficultés, les négociants landernéens mettent en place une stratégie, qu'ils présentent comme délibérée. Ils opèrent très tôt une reconversion complète, en prenant directement en charge la production et en faisant le choix audacieux de la mécanisation de la fabrication, ce que les autres manufactures rurales sont incapables de faire. Ils y sont contraints par les exigences de ce qui devient leur marché principal : la fourniture aux armées.

1) Un contexte national favorable

Si l'initiative landernéenne est originale en Bretagne, elle s'inscrit dans le mouvement d'industrialisation de la production textile française au début du XIX^e siècle, marqué par :

*« d'une part, l'émergence précoce de grosses unités de production [...] utilisant des moyens mécaniques pour la filature, le salariat moderne [...] ; d'autre part, la persistance dans le tissage [...] d'un immense secteur traditionnel dominé par le marchand-fabricant qui se pérennise. Mais le négoce ne maîtrise-t-il pas à l'occasion aussi les formes modernes d'industrie »*⁷⁹.

Cette description correspond en tous points à la situation landernéenne.

2) La création de la société de commerce Poisson, Heuzé, Goury, Radiguet.

Au lendemain de la fermeture du marché espagnol, en 1821, la décision est prise de créer la « *société de commerce* » Poisson, Heuzé, Lourmand, Radiguet et Goury⁸⁰. Elle est annoncée à un correspondant bordelais : « *Nous venons de former une société sous la raison Poisson et C^{ie} pour l'exploitation de la fabrique à carreaux, fils d'épreuve pour l'usage des colonies et du commerce intérieur de la France* »⁸¹.

⁷⁸ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoce maritimes...*, op. cit., p. 239.

⁷⁹ Louis BERGERON, « Négoce et industrie : transfert d'hommes et de capitaux en France dans la première moitié du XIX^e siècle », dans Louis-Michael CULLEN et Paul BUTEL, *Négoce et industrie en France et en Irlande aux XVIII^e et XIX^e siècles, Actes du colloque franco-irlandais d'histoire – Bordeaux mai 1978*, Paris, CNRS, 1980, p. 106.

⁸⁰ Claude GESLIN, *La Bretagne des blancs et des bleus...*, op. cit., p. 358 et AML°, III F2, juin 1848, Industrie.

⁸¹ ADF, 50 J 28, lettre à Balguerie, Darget et C^{ie} à Bordeaux, 20 septembre 1822, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op.cit., p. 94.

En fait, elle se lance dès l'origine dans la production, avec un atelier de tissage aux Capucins, une blanchisserie au Leck, et des fabriques dans les communes rurales voisines : Ploudiry, Sizun, Commana. A partir de 1824, la société vend des pantalons de toile bleue⁸², qu'elle faisait peut-être fabriquer, peut-être dans l'atelier de René Bazin, qui fait faillite en 1823⁸³. Elle développe progressivement ses activités : « *En 1831 cette société occupe 300 ouvriers, tisserands et blanchisseuses, auxquels s'ajoutent les services de 200 fileuses et de 25 métiers répartis dans les paroisses rurales* »⁸⁴ et ce sont ses marchandises qu'elle vend, principalement à la Marine. Ces négociants se connaissent bien. Sous l'Empire déjà, Goury et Poisson travaillaient pour Radiguet⁸⁵. La société landernéenne soumissionne pour des quantités croissantes. En 1842, elle fournit à la Marine « *60 000 mètres de toiles à voiles en fils de chanvre indigène faits à la mécanique* »⁸⁶. En 1846, elle fabrique annuellement « *250 000 à 300 000 yards de toiles à voiles pour le Gouvernement et le commerce* »⁸⁷.

2) L'intervention du négoce dans la production.

En 1850, la Société d'émulation de Brest publie, dans *l'Annuaire de Brest et du Finistère*, une étude très documentée sur *L'industrie linière dans le Finistère*⁸⁸. L'article n'est pas signé. Mais la précision des informations, le contenu même de l'analyse, la proximité idéologique et peut-être surtout le ton extrêmement laudateur du texte, y compris sur les relations sociales dans l'entreprise, laisse à penser qu'il a été, sinon rédigé, du moins très largement inspiré par les dirigeants de la Société Linière elle-même. Ainsi, à titre d'exemple, le document publié par la Société d'émulation évoque le choix des fondateurs de l'entreprise landernéenne d'éviter « *autant que possible les agglomérations d'ouvriers, source continuelle de malaise et d'embarras pour les villes* »⁸⁹. Ce texte est très proche du passage du rapport du directeur Heuzé au préfet du Finistère, en juillet 1849, selon lequel les fondateurs « *avaient compris [...] que les agglomérations d'ouvriers dans les villes pouvaient, à des périodes de chômage ou de crise politique, causer les plus graves désordres* »⁹⁰.

⁸² SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 25, f° 82 r° et 84 r°, janvier 1824.

⁸³ ADF, 63 U 21/7, tribunal de commerce de Brest, 9 août 1823.

⁸⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 12.

⁸⁵ ADF, 50 J 6, f° 22.

⁸⁶ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 43, 27 août 1842, f° 113.

⁸⁷ AML°, 1 S 33, lettre à Olgivie, 13 mars 1846.

⁸⁸ Société d'émulation de Brest, « L'industrie linière dans le Finistère »..., 1850, op. cit., p. 144 à 154. ANNEXE XIV.

⁸⁹ *Idem*, p. 152.

⁹⁰ ADF, 7 M 247, statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

Le grand intérêt de cette étude de 1850 est de présenter l'existence d'une stratégie sur le long terme, élaborée dès le début des années 1820 par le groupe fondateur. Bien que le texte évoque des « *plans préconçus* », on ne peut exclure l'hypothèse d'une rédaction a posteriori, d'une sorte de réécriture de l'histoire, destinée à justifier des choix empiriques et à s'assurer la confiance de l'État, client prédominant de la Société. L'étude démontre cependant que, loin d'être un événement ponctuel, quelle que soit son importance par ailleurs pour le tissu local, la création de la Société Linière du Finistère en 1845 est bien l'aboutissement d'un long processus, engagé un quart de siècle plus tôt.

Le premier tournant est en effet marqué par la crise toilière du début des années 1820. Même si les négociants interviennent déjà dans la fabrication, celle-ci reste encore très largement le fait de l'artisanat rural, qui s'engage dans une impasse. Face à la concurrence, « *les Bretons restaient stationnaires, et même rétrogradaient en n'opposant à cette concurrence que des diminutions de prix obtenues par des altérations dans les qualités, erreur funeste qui, achevant bientôt de mettre leurs tissus en complet discrédit, leur fit fermer tout débouché extérieur* »⁹¹. Le risque d'« *anéantissement* » de l'industrie linière et donc la disparition programmée du négoce, exigeait une réaction. « *Le commerce, jusque là simple intermédiaire entre le fabricant rural et le consommateur national ou étranger, jugea indispensable d'intervenir [...] Trois maisons de Landerneau se dévouèrent et entreprirent cette réforme* »⁹². L'objectif, dans cette première phase, était « *de relever, de soutenir l'industrie rurale, en la régularisant et en l'améliorant, et non de la supplanter en la concentrant dans les villes, comme on s'est longtemps cru à le faire croire* »⁹³.

L'auteur de l'étude, procède là à un plaidoyer pro-domo, sans doute pour répondre à certaines critiques, mais qui ne correspond pas à la réalité, car on a vu que très tôt la société de commerce développe à Landerneau des ateliers de production industrialisée, employant plusieurs centaines de salariés, même si elle maintient une fabrication dans quelques communes rurales : « *la fabrique de toiles de MM. Poisson et Heuzé-Lourmand employait en 1831 environ trois cents ouvriers. [...] Ces mêmes fabricants occupaient à la campagne 25 métiers et 200 fileuses. [...] Une blanchisserie, attenante à leur fabrique, employait à la même époque*

⁹¹ Société d'émulation de Brest, « L'industrie linière dans le Finistère », *op. cit.*, p. 146.

⁹² *Idem*, p. 146-147.

⁹³ *Ibid.*, p. 147.

vingt-cinq ouvriers »⁹⁴. En 1840, la blanchisserie du Leck traite 200 tonnes de fil et 350 000 mètres de toile. La fabrique, qui emploie 2 355 salariés dans ses divers établissements, utilise 175 tonnes de chanvre et 110 de lin et produit 525 000 mètres de toiles, pour une valeur de 903 500F⁹⁵. Est-ce encore du tissage rural, dès lors que les tisserands, qui au XVIII^e siècle travaillaient à domicile, sont de plus en plus regroupés dans des fabriques, ont dû adopter les nouveaux processus de fabrication et ont progressivement été installés dans les bourgs de Ploudiry, Sizun et Commana, le long d'une route commode avec Landerneau ? La société a surtout implanté dans la ville plusieurs établissements industriels et constitué une véritable « *agglomération d'ouvriers* », alors qu'elle prétendait viser un objectif inverse.

La réussite de cette stratégie représente une chance incroyable pour Landerneau. Elle s'explique parce que les négociants se chargent eux-mêmes de la relance de la production toilière. Grâce à leurs réseaux et — pour un temps — à leurs navires, ils contrôlent et assurent directement sa commercialisation. Ils investissent donc leurs capitaux, qui ne sont pas médiocres. La seule participation du groupe fondateur — 1 million de francs — atteint en 1845 la somme totale recherchée en vain dans les Côtes-du-Nord quelques années auparavant. Et ils savent mobiliser leurs réseaux pour doubler rapidement ce capital initial. C'est une situation profondément différente par rapport à la manufacture des *bretagnes*, dépendant trop de négociants extérieurs au territoire de production et de ce fait plus indifférents à son avenir⁹⁶.

3) Le pari de la qualité industrielle.

Dès avant la création de la Société Linière, le groupe Radiguet se préoccupe de la baisse de qualité des toiles, tant au plan de la blancheur, qu'à celui des largeurs, ce qui rebute la clientèle extérieure⁹⁷. Sauf à la perdre complètement, d'autres modes de production s'imposent. Le passage à la fabrication industrielle permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité et de proposer les meilleurs prix à la clientèle. A l'occasion des premiers marchés décrochés, par l'un ou l'autre des négociants qui composent ce groupe, les éloges s'élèvent, ainsi en 1823-1824 : « *jusqu'à présent, les fournisseurs n'ont point présenté de toiles de si bonne*

⁹⁴ *Annuaire du Finistère*, État de l'Industrie dans l'arrondissement de Brest en 1835.

⁹⁵ *Ibid.*, 6 M 1030, statistique industrielle du Finistère, 1840.

⁹⁶ Jean-Yves ANDRIEUX, « L'industrie linière du teillage en Bretagne-Nord (vers 1850-vers 1950) : proto-industrialisation résistante ou industrialisation défailante? », *ABPO*, T. 97, n°3, 1990, p. 388.

⁹⁷ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, *op.cit.*, p. 79.

qualité ni d'un prix si avantageux »⁹⁸. En 1830, une comparaison est effectuée à Brest : « *La commission a reconnu que les produits de la manufacture de MM. Poisson étaient bien supérieurs, sous le rapport de la qualité et de la confection, aux toiles rurales d'Ille-et-Vilaine : elle n'hésite pas à proposer l'emploi de ces nouvelles toiles* ». Elle propose même l'adoption de certains échantillons, ce qui est un avantage appréciable, car des toiles landernéennes vont désormais servir de référence dans les marchés. En 1839, les Landernéens se vantent auprès du ministre de la Guerre que leur société a « *fourni depuis 20 ans des toiles à la Marine et que c'est elle qui a fabriqué les échantillons types de presque toutes celles actuellement employées pour l'habillement des troupes et les approvisionnements de ce département* »⁹⁹. Les prix proposés sont aussi à l'avantage des Landernéens¹⁰⁰.

Tout le processus de fabrication doit être revu. « *Il fallait retoucher presque toutes les manipulations de la matière, depuis son peignage jusqu'aux dernières préparations des tissus fabriqués ; il fallait de plus remplacer les moyens surannés et imparfaits par ceux que la marche du temps et les progrès de la science indiquaient comme préférables* »¹⁰¹. Seules la fabrication mécanique et l'utilisation de la vapeur permettent d'atteindre ces objectifs. Le blanchiment des fils et le lustrage des toiles constituent la première étape. Dès 1817, les fabricants landernéens s'efforcent de jouer sur l'apparence des toiles :

« *N[ous] avons pris le parti de faire lustrer en plein les toiles à carreaux. Plusieurs de nos amis n[ous] y ont engagés par l'expérience qu'ils ont faite, ayant fait lustrer en plein de mauvaises pièces qu'ils ont vendu de préférence aux bonnes non lustrées* »¹⁰².

Mais outre son caractère factice, le lustrage à la main est long et fastidieux. Il faut donc l'améliorer : « *pour optimiser cette pratique primordiale [...], les Radiguet et Goury fondèrent en 1822, une blanchisserie situé au Leck* »¹⁰³, à Landerneau. Son équipement comprend « *un cylindre à chaud, une presse hydraulique et un séchoir à la vapeur* », pour l'apprêt des toiles, ce qui permet aux créés « *de rivaliser de blancheur avec les bretagnes* »¹⁰⁴. Le blanchiment mécanique permet des gains de productivité, car il est beaucoup moins long que la

⁹⁸ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 25, F° 23 r°, 82 r°, 84 r°.

⁹⁹ AML°, 1 S 32, lettre au ministre de la Guerre, 19 mars 1839.

¹⁰⁰ SHD, 3 A 31, f°102, 24 avril 1830.

¹⁰¹ Société d'émulation de Brest, « L'industrie linière dans le Finistère »... 1850, *op. cit.*, p. 147.

¹⁰² ADF, 50 J 20, lettre à Faure à Bordeaux, 2 avril 1817, cité par Yohann KEROUEDAN, *op. cit.*, p. 83.

¹⁰³ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, *op. cit.*, p. 84.

¹⁰⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, *op. cit.*, p. 45.

méthode traditionnelle¹⁰⁵. La récupération de cette étape de la fabrication, précédemment assurée sous le contrôle des fabricants, est en fait le début de l'intégration de la production. En outre, le nouvel établissement ne se contente pas du blanchiment des fils, mais procède aussi à celui des toiles, ce qui représente « *une innovation technique majeure* » par rapport aux traditions de la manufacture rurale¹⁰⁶. Les innovations se poursuivent, avec l'introduction du chlore, dès 1824, pour parfaire le blanchiment¹⁰⁷.

Déjà, l'atelier de tissage de Poisson, créé en 1818 aux Capucins, « *pour répondre aux énormes demandes de toiles à carreaux* » venant d'Espagne¹⁰⁸, utilise la navette volante, tandis que le fil commence à être fabriqué mécaniquement. Ceci contredit une affirmation selon laquelle la filature mécanique, mise au point par Philippe de Girard en 1810, constituait « *une découverte prématurée, [...] puisqu'elle ne fut appliquée en France, après un détour en Angleterre, que dans les années 1830* »¹⁰⁹. Un atelier de broyage des chanvres est également implanté à la Palud¹¹⁰. On est déjà dans une production à caractère industriel.

La phase de teillage est à son tour mécanisée. Elle se développe surtout après 1845, où la Société Linière installe dans plusieurs établissements, souvent d'anciens moulins, dont Pont-Pol, près de Morlaix¹¹¹ et à la filature de Landerneau, des ateliers équipés de machines de teillage mécanique (*scutching machines*), importées d'Irlande. Les conséquences sont rapides : « *L'invasion de la Filature mécanique a réduit progressivement la filature à la main, mais pour livrer aux machines à filer des lins de Bretagne qui n'étant pas à moitié rouis conserveraient une dureté qui se refusait aux préparations nécessaires, il fallait absolument employer des moyens plus énergiques* ». C'est la justification du teillage mécanique qui leur restitue « *une valeur qu'ils perdaient en grande partie par le teillage à la main* »¹¹².

L'objectif de qualité suppose une grande rigueur tout au long du processus de fabrication. Les salariés de la société y sont soumis. Kérébel, responsable de l'atelier de tissage de Sizun reçoit, en mai 1839, de sévères remontrances : « *Il faut bien vous mettre dans l'idée,*

¹⁰⁵ Elie GAUTIER, *Tisserands de Bretagne...*, op. cit., p. 83.

¹⁰⁶ Johann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 84.

¹⁰⁷ Catherine ABEGUILE, *Landerneau, une ville de Bretagne à l'ère industrielle...*, op. cit., p. 45.

¹⁰⁸ Johann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles ...*, op. cit., p. 85.

¹⁰⁹ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie...*, op. cit., p. 234.

¹¹⁰ ADF, 6 M 1030, statistique industrielle du Finistère, 1840.

¹¹¹ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 40.

¹¹² ADF, 7 M 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

une fois pour toutes, que vous devez habituer vos tisserands à se prêter aux changements que nous sommes forcés d'apporter à la fabrication [...]. Vous aurez soin de leur dire bien haut [...] ce que vous voulez ». Ils exigent des dimensions et des poids précis et d'une propreté parfaite des toiles. Kérébel est rendu personnellement et pécuniairement responsable de toute malpropreté des toiles ou des locaux. Le courrier se conclut par une mise en garde : « *Nous sommes résolus à tenir la main à ce que nos observations ne restent pas stériles, à ce que nos ordres soient dorénavant ponctuellement exécutés* »¹¹³. En janvier 1840, Reilly est nommé à la tête de la fabrique de Commana. Dans une longue lettre, des consignes extrêmement précises lui sont adressées, qui se concluent par un avertissement sans ambiguïté :

*« Enfin, Monsieur, vous êtes chargé d'une belle gestion et il ne dépend que de vous d'étendre et d'améliorer en même tems la fabrication, nous comptons donc, nous vous le répétons, sur votre activité, votre bonne volonté et votre intelligence pour la direction de notre nouvelle succursale. PS. guerre à mort aux ouvrières sales et peu soignées »*¹¹⁴.

Mais deux mois plus tard, il reçoit à son tour une volée de reproches, à cause de malfaçons, de défaut de surveillance et de malpropreté : « *vous n'avez pas répondu, dans plusieurs rapports, à la bonne opinion que je m'étais faite de vous* ». Et la menace tombe :

*« Nous attendrons encore un mois pour mieux former notre opinion sur le degré d'aptitude que vous pouvez avoir pour la direction que nous vous avons confiée mais mettez vous bien dans la tête qu'il ne s'agit plus aujourd'hui de continuer les errements de Sizun ; que nous préparons des contre-mâîtres, et que nous ne chargerons de la gestion de nos établissements que ceux qui en seront dignes »*¹¹⁵.

3) La maîtrise des approvisionnements en fils.

L'impératif de qualité n'est pas simplement un argument commercial pour décrocher des marchés. Il inspire le quotidien de l'entreprise, décrit dans les correspondances. Il s'applique aussi aux fournitures de matières premières. La difficulté d'obtenir des fils de qualité constante à un prix raisonnable représente, à la lecture des lettres des années 1829-1840¹¹⁶, un véritable défi. La Bretagne qui n'en produit plus suffisamment et dans la qualité recherchée, n'est plus en mesure de répondre de façon satisfaisante à la demande. La société doit donc en faire venir d'Écosse ou des filatures industrielles du Nord de la France. Ainsi, en 1839, elle achète du fil à Dundee et Aberdeen, qu'elle fait venir par bateau au Havre ou à

¹¹³ AML°, 1 S 32, f° 79, lettre à Kérébel, 21 mai 1839.

¹¹⁴ Ibid., f° 372, lettre à Reilly à Commana, 31 janvier 1840.

¹¹⁵ Ibid., f°s 451-452, lettre à Reilly à Commana, 1^{er} avril 1840.

¹¹⁶ AML°, 1 S 32.

Dunkerque¹¹⁷. Mais, même en provenance d'Écosse, la qualité n'est pas toujours au rendez-vous. Ainsi, en mai 1839, les dirigeants de la société, mécontents des fils adressés par un fournisseur de Dundee, lui demandent « *de suspendre tous achats pour notre compte jusqu'à nouvel ordre* »¹¹⁸. Ils manifestent une grande exigence l'égard des filateurs : « *notez toujours que nous ne pouvons employer que des fils d'étoupe de très bonne qualité* »¹¹⁹.

Des difficultés sont rencontrées avec la douane française, pour des fils d'étoupes. L'administration « *veut nous faire payer les droits comme lins et ils sont en litige à Dunkerque* »¹²⁰, alors que la société considère ces fils comme de la matière première. Il semble aussi que la logique protectionniste en vigueur soit heurtée par ce flux d'importations qui fait l'objet d'un étroit contrôle. Les dirigeants landernéens protestent auprès du Directeur Général des Douanes : « *La législation actuelle sur les fils et toiles de provenance étrangère est funeste à l'Industrie linière en France, nous ne le savons malheureusement que trop, nous qui employons plus de 1500 ouvriers, avons fait jusqu'ici des efforts ruineux pour les conserver* »¹²¹. Mais le 29 mai 1839, le Jury chargé de l'examen des marchandises étrangères et prohibées, fait saisir des balles de fil écossais dans le port du Havre.

Cette situation constitue une motivation profonde à une évolution et ne peut que conduire les négociants-fabricants landernéens à intégrer à son tour la phase de filature du lin dans leurs activités. C'est donc sans doute à la fin des années 1830 que la décision de passer à la filature industrielle à grande échelle est prise, « *moyen certain, radical mais d'une difficile application, autant par l'immense capital qu'il exigeait, que par son étrangeté, relativement aux connaissances spéciales et à l'expérience acquise des hommes appelés les premiers à s'en servir* »¹²². Mais la nécessité d'assurer un contrôle total sur leur approvisionnement en matière première passe par là.

4) L'échec de la modernisation des *bretagnes*.

Les méthodes des manufactures rurales sont restées traditionnelles et les techniques nouvelles, expérimentées ailleurs avec succès, ne pénètrent pas un artisanat resté fidèle aux

¹¹⁷ Ibid., 18 mai 1839, f° 77.

¹¹⁸ Ibid., f° 77, lettre à Newall à Dundee, 18 mai 1839.

¹¹⁹ Ibid., f° 314, lettre à Hopwood et C^{ie} à Boulogne, 31 décembre 1839, souligné dans le texte.

¹²⁰ Ibid., f° 137, lettre à Milde Cruden à Aberdeen, 12 juillet 1839.

¹²¹ Ibid., f° 151, lettre au Directeur Général des Douanes à Paris, 25 juillet 1839.

¹²² Société d'émulation de Brest, « L'industrie linière dans le Finistère »... 1850, *op. cit.*, p. 147.

pratiques d'Ancien Régime. La réussite de l'opération landernéenne doit être mise en parallèle avec l'échec des initiatives engagées dans les Côtes-du-Nord. La manufacture des *bretagnes* dominait largement celle des *crées* dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et triomphait à l'exportation. Au début du XIX^e siècle, elle connaît comme les *crées* et pour les mêmes raisons, des difficultés de débouchés, notamment en Espagne : « *entre 1824 et 1826, la production de l'arrondissement de Loudéac a chuté de 50% et dans le même temps, le prix de l'aune est passé de 2F à 1,60F [...] plus du tiers de la population* » de Quintin connaît la crise¹²³. Les exportations tombent de 3 000 balles en 1825 à 1 000 en 1826¹²⁴. Le défaut de qualité est une raison majeure de cette perte de débouchés intérieurs. La société de commerce landernéenne qui, en 1840, s'efforce de supplanter les toiles d'Ille-et-Vilaine dans les marchés de la marine, affiche en termes peu amènes, son objectif de « *faire mettre de côté ce prestige des Toiles Rurales qui n'a plus de valeur que pour les encroutés* »¹²⁵.

Pourtant les élus du conseil général de ce département, ne restent pas passifs. Au contraire, ils « *s'attaquent aux racines du mal dès 1823* »¹²⁶. La crise est donc bien perçue sans retard et ils décident « *d'équiper le département d'une usine à filer comprenant 4 000 broches* »¹²⁷, soit sensiblement de la même importance que la filature de Landerneau à ses débuts, 22 ans plus tard. Plusieurs grandes entreprises extérieures à la Bretagne sont successivement sollicitées, mais elles s'avèrent dans l'impossibilité de rassembler les capitaux nécessaires auprès d'investisseurs locaux, malgré une prime offerte par le conseil général. Le projet doit être abandonné et, en 1841, des membres du conseil général concluent : « *ce ne sont pas les bonnes méthodes qui manquent à la fabrication, ce sont les capitaux* »¹²⁸. Il s'en fallait d'un million de francs, qui n'a pu être réuni en 1839, lorsque les fondateurs de la Société linière du Finistère en ont facilement rassemblé le double six ans plus tard, sans intervention des pouvoirs publics.

Le plus étonnant dans cet échec c'est qu'à aucun moment personne, pas plus l'administration préfectorale, que le conseil général qu'elle régent, ou les dirigeants de la manufacture, ne songe à entrer en contact avec les Landernéens, alors même qu'ils poursui-

¹²³ Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes de 1760 à 1860.. », *op. cit.*, p. 209.

¹²⁴ Idem., « Les toiles bretagnes dans le commerce franco-espagnol... », *op. cit.*, p. 58.

¹²⁵ AML°, 1 S 32, f° 363, lettre à Homon et Desloges à Morlaix, 27 janvier 1840.

¹²⁶ Jean-Yves ANDRIEUX, « L'industrie linière du teillage... », *art. cit.*, p. 389.

¹²⁷ Idem, p. 391.

¹²⁸ ADCA, 1 N 27, cité par Jean MARTIN, « La manufacture des toiles bretagnes du XVII^e au XIX^e siècle », dans Jean MARTIN et Yvon PELLERIN (dir.), *Du lin à la toile...*, *op. cit.*, p. 262.

vent une démarche parallèle, faites de voyages dans les mêmes pays, d'adoption de la méthode flamande pour la culture de lin, d'importation de machines anglaises pour mécaniser la production. Les frontières départementales se sont avérées bien étanches.

D) L'ÉLIMINATION DE LA CONCURRENCE.

Leur mise à l'écart par le principal client qu'est la Marine, signifie pour les manufactures rurales bretonnes, ou les petits industriels, l'arrivée de grosses difficultés et souvent la disparition. Elle provient à chaque fois de l'impossibilité de suivre, aussi bien au plan de la qualité qu'à celui du prix, la cadence imposée par le groupe landernéen, très tenté par l'accession à une position monopolistique.

1) La disparition progressive des manufactures rurales.

Déjà mis à mal par la crise de la production toilière et incapable de résister à l'avance technique de la société landernéenne et à ses prix, le tissage rural perd peu à peu du terrain. Cette disparition s'opère en deux temps : les tisserands de Locronan dans la décennie 1820-1830, la manufacture des *bretagnes* et les autres toiles rurales, dans la suivante. Bien que la Société Linière affirme avec aplomb que « *nous n'avons jamais fabriqué de produits qui fussent en concurrence avec ceux des petits fabricans de campagne* »¹²⁹, il est clair qu'elle porte une responsabilité dans leur disparition, sans doute inéluctable et qu'elle souhaite.

a) Les causes généralement retenues.

Plusieurs auteurs ont étudié la fin du tissage des toiles de lin en Bretagne, évoquant « *son effondrement définitif et douloureux au début du XIX^e siècle* »¹³⁰. C'est vrai pour les manufactures rurales, mais c'est très anticipé pour ce qui concerne la fabrication industrielle. Plusieurs d'entre eux font état de l'incapacité de la manufacture à se reconverter. Jean Martin évoque ainsi « *un impossible passage d'une proto-industrie au stade industriel* »¹³¹. Mais cela ne peut valoir pour la Bretagne dans son ensemble, car ce serait faire l'impasse sur une aventure léonarde qui s'est tout de même étendue sur les trois derniers quarts du XIX^e siècle !

¹²⁹ AML°, F 2, rapport au maire de Landerneau, 1^{er} juin 1848.

¹³⁰ Jean-Yves ANDRIEUX, « L'industrie linière du teillage... », *op. cit.*, p. 384.

¹³¹ Jean MARTIN, « La manufacture des toiles bretagnes... », *art. cit.*, p. 231.

Diverses causes sont proposées pour expliquer la disparition de la manufacture des *breagnes*. Il y a des raisons techniques, tenant à l'« *imperfection des méthodes utilisées* », qui ne permettent d'élaborer qu'un « *produit fruste et obsolète* », difficile à écouler. L'« *indifférence du pouvoir central* » est aussi mise en avant. Une analyse plus poussée du contexte socio-économique fait apparaître la « *pastoralisation de l'économie bretonne au XIX^e siècle* », où « *le contrôle marchand était exercé de l'extérieur par les négociants malouins ou autres ; les marchands intermédiaires [...] n'eurent à aucun moment la capacité de dynamiser la manufacture ni par leurs initiatives, ni par leurs capitaux* ». Les difficultés du transport¹³², ou la concurrence des toiles silésiennes ou irlandaises, interviennent parmi des raisons du déclin. Enfin, sont évoqués la « *dispersion des lieux de culture [...] et] de transformation* »¹³³, la multiplicité d'intermédiaires, le manque d'initiative de la part des fabricants et des négociants, car « *la plupart des marchands n'ont pas voulu ou pas pu se décider à devenir des industriels* »¹³⁴. En définitive, la manufacture des Breagnes serait tombée « *parce que ceux qui la dirigeaient, ayant fait fortune, n'ont pas voulu subir les embarras de la transformation de la filature et du tissage à la main en procédés mécaniques* »¹³⁵. Il est vrai que les ports d'exportation étant extérieurs à la manufacture, une partie des capitaux nécessaires à sa modernisation le sont aussi et ne s'y investissent pas.

Tout cela est fondé, mais il sera dit que trop de raisons n'en font aucune. Ce qui, en tout cas, a étonnamment, échappé à l'analyse, c'est l'existence en Bretagne même, d'une initiative industrielle qui a su imposer ses productions, en offrant sur le dernier marché ouvert aux toiles bretonnes, celui des fournitures à la Marine et plus largement aux armées, des produits imbattables, aussi bien pour leur prix que pour leur qualité. L'incapacité de la manufacture rurale à supporter cette concurrence a largement entraîné sa disparition rapide.

b) L'abandon des toiles à voiles de Locronan par la marine.

Les toiles de Locronan sont jugées en 1822, par le conseil de marine, « *de qualité très inférieure, et [...] l'usage parait s'être introduit de leur préférer presque qu'exclusivement les*

¹³² Jean-Yves ANDRIEUX, « L'industrie linière du teillage... », *art. cit.*, p. 386 à 388.

¹³³ Jean MARTIN, « La manufacture des toiles breagnes... », *op. cit.*, p. 255 à 260.

¹³⁴ *Idem*, p. 262.

¹³⁵ J. GESLIN de BOURGOGNE et A. de BARHELEMY, *Anciens évêchés de Bretagne*, 1844, cités par Elie GAUTIER, *Tisserands de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 73.

toiles rurales d'Ille-et-Vilaine »¹³⁶. Cependant la Marine, qui souhaite le maintien de la fabrique de Locronan, afin de bénéficier de la sécurité d'approvisionnement présentée par une production de proximité, considère que « *les tisserands de Locronan sont susceptibles d'améliorer considérablement leurs fabrications à en juger par la belle qualité des toiles qui se font dans les environs de Brest, à Plougastel et à Landerneau* »¹³⁷. De fait les nouveaux échantillons fournis, par le syndic des tisserands de Locronan en juillet 1824, « *ont soutenu avantageusement la comparaison avec les toiles de même espèce de Rennes. Mais les prix demandés par Locronan étant beaucoup plus élevés [...] il n'y a pas possibilité de donner priorité à ses produits sur ceux de Rennes* »¹³⁸. La Marine se contente donc désormais de commandes réduites à ce centre de production, dont l'avenir est définitivement compromis. Cela entraîne, au milieu des années 1820, la disparition de cette petite manufacture toilière. Le maire, interrogé en 1834, confirme que « *l'une des causes du dépérissement de la fabrique de Locronan est le rejet de ses produits par le port de Brest* »¹³⁹.

c) *L'effondrement des bretagnes et des autres toiles rurales.*

Le déclin de la manufacture des *bretagnes*, et des toiles rurales bretonnes, était engagé avant la Révolution. Elle subit comme les *crées*, après 1820, l'impact de la Révolution espagnole et de l'émancipation des colonies d'Amérique latine. Les exportations de *bretagnes* passent de 10 millions de francs en 1750-1775, à 5 millions en 1825 et 1,5 million en 1835¹⁴⁰, « *l'année 1840 marquant d'ailleurs la fin des grandes exportations de toiles à l'étranger* »¹⁴¹. Dans l'arrondissement de Loudéac, les ventes chutent brutalement de 2,4 millions d'aunes en 1824, à 1 million en 1826¹⁴². Ne restent plus que le marché intérieur et celui des fournitures militaires, très concurrentiels, où, sur injonction du ministère, les manufactures rurales sont très présentes. Déjà attaquées par les industriels landernéens, les exigences de qualité et de prix formulées par les autorités navales leur portent un coup fatal.

¹³⁶ SHD, Brest, 3 A 25, 11 septembre 1823, f° 53 v°.

¹³⁷ Ibid., 20 novembre 1823, f° 63 v°.

¹³⁸ Ibid., 8 juillet 1824, f° 119 v°.

¹³⁹ A. DUCHATELIER, *Recherches statistiques sur le département du Finistère...*, op. cit., 1835, p. 63.

¹⁴⁰ Elie GAUTIER, *Tisserands de Bretagne...*, op. cit., p. 69.

¹⁴¹ Roger TOINARD, « L'agonie de la manufacture et ses conséquences », dans Jean MARTIN et YVON PELLERIN (dir.), *Du lin à la toile...*, op. cit., p. 275.

¹⁴² Elie GAUTIER, *Tisserands de Bretagne...*, op. cit., p. 41.

Dès 1842, des « *alarmes [...] s'étaient répandues [...] à propos de la substitution des fils mécaniques aux fils à la main* »¹⁴³, pour le tissage des toiles à voiles. A la fin de la Monarchie de Juillet, en janvier 1848, le Conseil d'administration de la Marine étudie le maintien des épreuves de force, considérant que « *ces toiles sont en majeure partie affectées à la voilure des bâtiments à vapeur* ». La conclusion prend le contrepied de la tutelle : « *il faudra peut-être pour obtenir une fabrication tout-à-fait régulière [...] substituer à l'usage des fils filés à la main, l'emploi des fils faits à la mécanique, c'est-à-dire faire disparaître de cette fourniture le caractère de ruralité que le ministre tenait par-dessus tout à lui conserver* »¹⁴⁴. Cela conduirait à exclure des approvisionnements « *les produits ruraux du département d'Ille-et-Vilaine, de quelques parties du département des Côtes-du-Nord et peut-être du Morbihan et de la Loire-Inférieure pour lesquels Son Excellence, dans sa dépêche du 6 octobre 1842, montrait une grande sollicitude* »¹⁴⁵. La direction des mouvements du port considère aussi que la toile rurale, « *telle qu'elle est fabriquée maintenant est impropre à la confection des voiles* ». Bien qu'il soit conscient de la portée de ces décisions pour l'avenir des fabrications rurales, le conseil brestois, considérant « *l'impossibilité pour les ouvriers qui se livrent isolément à la confection de la toile de Bretagne d'offrir des produits réunissant les conditions demandées par les commissions de Brest et de Toulon* », recommande de ne plus employer pour la voilure des bâtiments, « *que des toiles de manufactures* », c'est-à-dire fabriquées selon des procédés mécaniques. Toutefois, il reste possible de s'approvisionner en toiles rurales pour d'autres usages¹⁴⁶. C'est donner là un avantage incontestable aux productions landernéennes.

Cette décision de 1848 condamne ce qui reste de la manufacture des *bretagnes*, faute pour elle d'avoir pris le tournant industriel. Il est significatif que, dans cette délibération du Conseil d'administration de la Marine, le Finistère soit le seul des cinq départements bretons dont la production ne soit pas présentée comme menacée. Or, elle y est, dès cette époque, totalement aux mains de la Société Linière. Le pari de la qualité et de la mécanisation, engagé par les associés de Landerneau dès 1821, s'est donc avéré un choix judicieux, qui les place en avance sur les autres fabricants bretons et en mesure de s'imposer. Il est peut-être risqué d'en tirer des extrapolations démographiques, mais force est de constater que sur ce plan, le Léon a

¹⁴³ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 50, 4 janvier 1848, f° 5.

¹⁴⁴ *Ibid.*, f° 4.

¹⁴⁵ *Ibid.*, f° 5.

¹⁴⁶ *Ibid.*, f° 7.

beaucoup mieux résisté que le département des Côtes-du-Nord, qui a connu au XIX^e siècle un exode rural massif, directement lié à l'effondrement de la production toilière¹⁴⁷.

2) La mise à l'écart des petits industriels.

Les Landernéens mènent une vraie guerre économique, plaçant leurs concurrents industriels dans une situation de plus en plus inconfortable. La lutte est rude et la détermination est totale, comme le montre la consigne brutale donnée à Heuzé, gérant de la société, avant une réunion de la commission des effets et fournitures de l'armée à Paris, en 1825 : « *Nous voulons que la concurrence soit tout-à-fait détruite et que ni directement ni indirectement on puisse faire acheter des toiles des fabriques de la Bretagne* »¹⁴⁸.

La Marine achète ses toiles de lin et de chanvre à diverses manufactures : Strasbourg, Beaufort, Agen, Rennes, Dinan¹⁴⁹. En 1827, « *une quantité considérable de toiles à voiles* » fournies par les manufactures d'Agen, d'Angers et de Beaufort sont rebutées. Les fabricants se défendent en faisant état de « *l'impossibilité [...] de se conformer rigoureusement aux échantillons types* »¹⁵⁰. La commission chargée, sur intervention du ministre, de procéder à un nouvel examen des marchandises conclut que, « *sur 541 pièces, elle en a trouvé à peine 33 susceptibles d'être reçues* ». Le Conseil d'administration unanime, confirme donc la décision de rejet de ces toiles, considérant que les défauts de qualité causent des inconvénients qui « *deviennent plus graves encore lorsqu'il s'agit d'objets tels que les toiles à voiles qui intéressent essentiellement la vie des hommes et la conservation des vaisseaux armés* »¹⁵¹.

A la fin du premier XIX^e siècle, la qualité des toiles de la concurrence est fréquemment mise en cause et les fournisseurs pénalisés. En 1842, certaines se voient appliquer une réduction de prix de 25%¹⁵². D'autres sont fréquemment rebutées. En 1849, de nombreuses toiles livrées par la V^{ve} Laborde d'Agen, sur un marché de 1846, sont rebutées¹⁵³. Le mois suivant, celles fournies par Trudelle et Leclerc d'Angers subissent un réexamen par la commission

¹⁴⁷ Roger TOINARD, « L'agonie de la manufacture... », *art. cit.*, p. 273 à 301.

¹⁴⁸ ADF, 50 J 32, lettre à Heuzé à Landerneau, 25 juillet 1825, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op. cit.*, p. 98.

¹⁴⁹ SHD, Brest, Conseil d'administration de la Marine, 3 A 25, f° 137 v°.

¹⁵⁰ *Ibid.*, 3 A 28, f° 55.

¹⁵¹ *Ibid.*, 3 A 28, f° 116 et 118.

¹⁵² *Ibid.*, 3 A 434, 10 décembre 1842, f° 159,

¹⁵² *Ibid.*, 3 A 51, 10 avril 1849, f° 118,

¹⁵³ *Ibid.*, 3 A 214.

spéciale qui « *maintient le rejet, soit pour défaut d'épuration, soit pour infériorité à l'échantillon* »¹⁵⁴. En mars 1850, le commissaire général de la marine à Brest expose devant le Conseil d'administration, la « *position exceptionnelle dans laquelle se trouvent sept [...] fournisseurs* » de toiles à voiles, « *titulaires de marchés passés le 8 janvier 1846 [...]. Ces fournisseurs n'ont pu encore par suite de nombreux rebuts qu'ils ont éprouvés en 1849, compléter les commandes qui leur avaient été faites* ». Les conditions d'acceptation des toiles sont devenues plus rigoureuses, conduisant certains fournisseurs à « *présenter [...] jusqu'à 8 fois des toiles en remplacement d'autres rejetées* ». La menace de « *résiliation de leurs marchés avec saisie d'une partie de leur cautionnement* » pèse sur eux¹⁵⁵.

En revanche, les marchandises que fournissent les Landernéens, par la société de commerce puis la Société Linière du Finistère, emportent les marchés, non seulement brestois, mais aussi des autres ports de guerre, Toulon¹⁵⁶, Rochefort et Cherbourg. En 1848 et 1850, l'entreprise s'offre même le luxe de présenter, à trois reprises, aux autorités de la Marine, des échantillons de fabrications nouvelles. Une commission est chargée, à l'automne 1848, de comparer les échantillons de toiles à hamac du fabricant Porteu de Rennes à ceux que la Société Linière a livrés au port de Cherbourg. La conclusion est sans appel : « *les nouveaux échantillons sont supérieurs aux autres* ». En outre, un gérant de la Société, présent aux épreuves, fait savoir « *que les toiles pourraient être livrées, d'après le nouveau type, à des prix inférieurs ou peu différents de ceux du marché actuel* ». En conséquence, le Conseil d'administration de la Marine à Brest « *émet l'avis que l'échantillon présenté par la Société linière du Finistère doit être adopté comme type de la première fois* »¹⁵⁷. En août 1850, suite à une expertise demandée par le préfet maritime sur de nouvelles toiles à voiles : « *La commission à l'unanimité émet l'avis que les toiles présentées par la Société Linière sont supérieures aux échantillons servant actuellement à la réception des toiles à voiles en fils de lin* »¹⁵⁸. En octobre, il s'agit de nouvelles toiles à pré-lart. Après examen la commission considère « *qu'il y aurait avantage pour la marine à adopter l'échantillon en lin* »¹⁵⁹.

¹⁵⁴ Ibid., 1^{er} mai 1849, f° 142.

¹⁵⁵ Ibid., 3 A 52, 5 mars 1850, f° 94.

¹⁵⁶ Ibid., 3 A 50, f° 329.

¹⁵⁷ Ibid., 3 A 51, 27 février 1849, f° 63.

¹⁵⁸ Ibid., 3 A 52, f° 324, 13 août 1850.

¹⁵⁹ Ibid., f° 391, 8 octobre 1850.

Les produits landernéens servent, depuis longtemps déjà, de référence dans les principaux marchés de la Marine. Émile Souvestre l'affirme en 1833 : « *Ce sont les MM Poisson qui sont devenus adjudicataires de presque toutes les fournitures de toile à voile pour le port de Brest, et la plupart des échantillons de la fourniture totale des ports de France ont été pris dans les pièces sorties de leur manufacture* »¹⁶⁰. Leur avance technique permet aux Landernéens de proposer des produits moins chers, de meilleure qualité, livrés le plus souvent sans retard et donc d'évincer progressivement leurs concurrents dans les fournitures de la Marine. Il leur arrive cependant de voir leurs toiles refusées. C'est le cas en décembre 1849, où 5 pièces de toiles rousses à vareuses sont définitivement rebutées¹⁶¹. Mais provenaient-elles de leurs ateliers ruraux ? Il est possible, par ailleurs, que les références obtenues par la Société Linière dans ses marchés avec la Marine, lui servent pour obtenir des fournitures des toiles à voiles aux navires de commerce. En tout cas, elle dispose par exemple, dans les années 1880, d'un dépositaire à la Seyne-sur-Mer, qui vend des toiles aux chantiers navals¹⁶².

3) Les alliances commerciales : « l'association des voiliers ».

La conquête des marchés par les Landernéens passe aussi par des ententes, souvent conflictuelles avec la concurrence, qui peuvent même déboucher sur de véritables alliances.

a) Des ententes obligées

On l'a vu, les dirigeants de la Société landernéenne offrent à leurs concurrents, surtout bretons, du commerce ou de la production, de s'allier pour mieux se placer dans les marchés militaires. Ils semblent les premiers à comprendre la nécessité d'ententes. Mais, plus ou moins licites, elles sont mal respectées par des concurrents plus traditionnalistes, qui s'en tiennent souvent au mode de fabrication rurale. Ce n'est qu'après une sorte de guerre de nerfs, faite aussi bien de propositions que de menaces, qu'un accord, peut-être à minima, est conclu avec leurs concurrents les plus proches de Morlaix et Landivisiau. Plusieurs éléments conduisent ceux-ci à s'allier. Leurs toiles sont souvent de moindre qualité que celles qui sont fabriquées avec du fil mécanique et pour se placer sur les marchés de l'État, ils doivent parfois s'en procurer à Landerneau. Ils sont aussi dans l'obligation de recourir aux installations

¹⁶⁰ Émile SOUVESTRE, *Le Finistère en 1836...*, op. cit., p. 224.

¹⁶¹ Ibid., 3 A 51, 27 décembre 1849, f° 488.

¹⁶² Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 222.

mécaniques des industriels de Landerneau pour améliorer leurs produits, en se pliant à leurs conditions et en recevant au passage une leçon de savoir-faire humiliante : « *nous ne pouvons que maintenir nos conditions pour le cylindrage des toiles à doublures. Celles de vos derniers envois étaient séchées à moitié et il a fallu les passer 2 fois sur le rouleau de cuivre, pour les sécher convenablement, et les empêcher de piquer une fois emballées* »¹⁶³. Enfin, les réseaux d'influence et de relations commerciales des Landernéens, indispensables pour décrocher des marchés, sont également beaucoup plus développés que les leurs.

b) *Les réticences morlaisiennes*

C'est donc contraints et forcés que Le Roux, Homon et Desloges, s'accordent avec les Landernéens. Le premier fabrique à Landivisiau. Il représente le rare cas d'un descendant d'une famille de fabricants ruraux, c'est-à-dire d'un *julod*, qui ait investi son capital dans l'industrie textile. Les seconds sont négociants et fabricants à Morlaix. Ils sont également armateurs, investissant dans 8 navires entre 1826 et 1850¹⁶⁴. Malgré leur alliance avec les Landernéens, ils ne sont pas avares de reproches, qui émaillent leur correspondance. Cela leur vaut, en juin 1839, une réplique cinglante :

« Moins heureux que vous, Messieurs, nous n'avons pas trouvé dans nos débuts, une alliance qui nous eût épargné les voies si pénibles d'une industrie nouvelle, qui nous ait fait admettre sans lutte, sans tracasseries, dans l'association des Voiliers. Vous n'avez sans doute pas oublié que, pour y parvenir, il nous a fallu changer le système de fabrication, le faire adopter par l'administration, en un mot gagner nos éperons, tandis que vous êtes entrés de plan, non seulement sans aucun sacrifice, mais encore avec notre appui et avec des avantages aussi incontestables qu'inespérés ».

Devant la demande de leurs partenaires « *d'annulation de nos traités* », les Landernéens menacent : « *songez aux conséquences fâcheuses que peut entraîner une rupture !!!* »¹⁶⁵. Le mois suivant de nouvelles récriminations s'élèvent, qui reçoivent une nouvelle mise au point : « *c'est à nous, et à nous seuls (et non à de prétendus amis) que vous êtes redevables d'être entrés dans une confrérie qui vous a déjà présenté de grands avantages, et tout cela pour arriver à nous déclasser en demandant l'annulation des traités passés* »¹⁶⁶. Le différend vient de ce que le groupe Homon-Desloges-Le Roux n'a qu'une demi-part dans l'association, alors

¹⁶³ AML°, 1 S 32, f° 362, Lettre à Homon et Desloges à Morlaix, 27 janvier 1840.

¹⁶⁴ Anthony LOZAC'H, *Les Morlaisiens et leur port de commerce...*, op. cit., p. 48.

¹⁶⁵ AML°, 1 S 32, f° 106-107, lettre à Le Roux, Homon et Desloges, 17 juin 1839.

¹⁶⁶ Ibid., f° 130, lettre à Le Roux, Homon et Desloges, 7 juillet 1839.

que les autres partenaires ont une part entière, ce qui indique la proportion de toiles qu'ils peuvent obtenir dans les adjudications. En définitive, ils ne peuvent se passer de la coopération avec la société landernéenne, ni de son avance technique. Celle-ci ne se prive d'ailleurs pas de leur faire sentir leur faiblesse en leur demandant « *que dans les arrangements qui pourraient survenir, vous n'éleviez que des prétentions en rapport avec les forces productives de vos établissements* »¹⁶⁷. L'alliance est donc poursuivie.

C'est une première étape dans l'organisation de la production et du négoce des toiles finistériennes. De leur côté, Homon et Desloges et Le Roux, qui se présentent individuellement à certains marchés de la Marine, savent également s'allier entre eux pour soumissionner. Ils obtiennent en octobre 1839 l'adjudication de « *50 000 mètres de toiles à voiles à fils simples ½ blancs* », pour laquelle ils doivent verser un cautionnement de 10 000F¹⁶⁸. En novembre 1840, ils emportent ensemble un marché de fourniture de 12 000 mètres de toiles à fils simples, pour la confection de hamacs et de sacs de marins¹⁶⁹. En 1842, ils se partagent un marché de 50 000 mètres de toiles à voiles en chanvre, ce qui les place dans une position voisine de la Société de commerce landernéenne, qui en obtient 60 000 mètres¹⁷⁰. Mais les apparences sont trompeuses, car celle-ci fournit en fait une partie des marchandises.

c) Les « arrangements »

On l'a vu, les arrangements entre négociants-industriels, sur le dos de l'administration, n'ont qu'un but : obtenir les meilleurs avantages. Ils relèvent plus de la paix armée que de véritables ententes, comme le traduit une correspondance témoignant d'une réelle brutalité :

*« pour que des arrangements tels que ceux qu'on nous propose puissent réussir, il faut être certain qu'il ne se trouvera pas de faux-frères. [...] Vous nous dites que vous êtes assurés de tous les soumissionnaires. Eh bien ! amortissez-nous pour un chiffre déterminé, sinon, pas d'arrangements possibles. [...] Lorsque nous connaissons dans nos concurrents, un fabricant capable de fournir, et de bien fournir surtout, l'article en adjudication, nous serons les premiers à lui offrir une association ; ainsi, comme vous le voyez, nous ne sommes pas comme quelques désappointés le disent de mauvais coucheurs, mais nous voulons et nous devons choisir nos camarades de lit »*¹⁷¹.

¹⁶⁷ Ibid., f° 330, lettre à Le Roux, Homon et Desloges, 10 janvier 1840.

¹⁶⁸ SHD, Brest, Conseil d'administration de la marine, 24 octobre 1840, 3 A 41, f° 193.

¹⁶⁹ Ibid., f° 226, 21 novembre 1840.

¹⁷⁰ Ibid., 3 A 43, f° 113 et 114, 27 août 1842.

¹⁷¹ AML°, 1 S 32, f° 364, lettre à Brochart et Le Gost à Paris, 28 janvier 1840.

Sûrs de leur supériorité tant pour les prix que pour la qualité de leur marchandise, ils se permettent de pronostiquer : « *comme il n'y a pas d'impunité à espérer dans de mauvaises fournitures, les gâcheurs finiront tot ou tard par se dégouter* »¹⁷². Ils visent en fait le monopole sur les fournitures.

4) La recherche du monopole

Grâce à leur réputation, les Landernéens influent sur les conditions des marchés, pour défavoriser leurs concurrents. Ainsi, à propos de la fourniture de toiles de tentes au ministère de la Guerre en 1839, ils affirment à leurs correspondants de Dunkerque : « *Si nous avons provoqué dans le cahier des charges l'insertion de la clause qui n'accorde que des délais assez rapprochés pour les livraisons, c'était à la seule fin d'en écarter la concurrence* »¹⁷³.

Cette volonté d'imposer leur monopole les conduit à exiger, de certains de leurs fournisseurs de fil, des refus de vente à leurs concurrents,

*« afin qu'ils se trouvent dans l'impossibilité d'exécuter leurs fournitures, et que nous puissions passer des marchés d'urgence et à leur folle enchère. Nous tenons tellement à ce que vous ne fournissiez pour personne que, si [...] vous croyiez devoir ne pas obtempérer à nos désirs, vous nous mettriez dans la nécessité de cesser avec votre maison des relations qui ont de l'avenir et de rechercher un filateur qui comprît mieux les avantages que nous pouvons présenter à cette nouvelle industrie »*¹⁷⁴.

La transparence de cette stratégie, dans une correspondance qui pourrait être communiquée aux autorités, témoigne de la tranquille assurance d'un groupe dominant. La rupture est annoncée lorsqu'à la suite de l'échec de la maison landernéenne à un marché, les filateurs dunkerquois s'empressent de faire des offres de services à la concurrence. La menace est immédiate et les Landernéens annoncent « *chercher des filateurs qui comprennent mieux et qui nous permettront, une fois nos rapports bien établis, de marcher tranquillement et sans oscillations* »¹⁷⁵. Elle n'est finalement pas mise à exécution, faisant sans doute partie d'une stratégie de négociation pour obtenir de meilleures conditions de prix et de livraison.

¹⁷² Ibid., f° 365.

¹⁷³ Ibid., f° 106-107, lettre à Le Roux, Homon et Desloges, 17 juin 1839.

¹⁷⁴ Ibid., f° 176, lettre à Malo, Dickson et C^{ie} à Dunkerque, 17 août 1839.

¹⁷⁵ Ibid., f° 197, lettre à Malo, Dickson et C^{ie} à Dunkerque, 8 septembre 1839.

Une lettre « *confidentielle* » à Petiot, négociant-fabricant à Rennes, en 1839, au sujet d'un marché de 100 000 mètres de toiles à voiles, dont la moitié pour Brest, vient confirmer ce sentiment de puissance : « *nous avons la conviction qu'il n'y a que vous et nous qui puissions fournir* » et les Landernéens proposent un arrangement aux Rennais pour se partager le marché et la fabrication et s'accorder sur les prix. Ils proposent enfin de « *dégôûter* » un concurrent réfractaire aux ententes « *de sa stratégie dissolvante* », en cassant les prix¹⁷⁶.

La guerre commerciale est féroce en cette année 1839, où les Landernéens s'indignent : « *par la plus singulière anomalie qui se puisse imaginer, ce sont les Petits qui font la guerre aux Gros* », non sans laisser paraître une certaine inquiétude : « *plus nous allons et plus il faudra élargir les rangs et il est grand temps qu'on fasse une adjudication pour 4 ou 5 ans pour nous guérir de cette fièvre* »¹⁷⁷. Ils attaquent à leur tour leurs partenaires, par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce de Morlaix. Ils souhaitent son aide « *pour combattre l'espèce de monopole que quelques maisons de Rennes voudraient exploiter à leur profit, en couvrant leurs intérêts particuliers d'une tendre sollicitude pour les fabriques rurales [...] d'Ille-et-Vilaine* », et proposent que la fourniture des toiles rurales destinées à la Marine, « *soit partagée en autant de lots qu'il y a d'espèces différentes* », ce qui éviterait « *de passer par la filière des Grandes Compagnies* »¹⁷⁸. L'argument surprend, car il est à l'exact opposé de celui défendu quelques mois plus tôt contre la concurrence. Tout comme fait sourire, l'assurance donnée au ministre de la Guerre que la concurrence, dont on a vu comment elle est organisée, « *doit tourner à l'avantage du service du Trésor* »¹⁷⁹.

5) Un défi industriel audacieux.

La phase de production mécanisée en atelier n'était qu'une étape. Il s'agit désormais de passer réellement au stade industriel, ce qui représente une réelle originalité dans une Bretagne où la production de toiles rurales s'effondre dans la première moitié du XIX^e siècle. Confrontés aux mêmes difficultés, les négociants landernéens relèvent le défi, ce qui n'a pas été le cas dans le département voisin. Les Landernéens savent mener, au contraire, une expérience de reconversion industrielle dans la fabrication de toiles, qui s'étend sur les trois-quarts du XIX^e siècle. Il est pour le moins curieux que l'ouvrage collectif, placé sous la direction de Jean

¹⁷⁶ Ibid., f° 189, lettre à Petiot aîné à Rennes, 27 août 1839.

¹⁷⁷ Ibid., f° 193, lettre à Vve St-Marc, Porteu et Pétiot aîné à Rennes, 3 septembre 1839.

¹⁷⁸ Ibid., f° 311, lettre à la Chambre de Commerce de Morlaix, 28 décembre 1839.

¹⁷⁹ Ibid., f° 312, lettre au Ministre de la Marine, 28 décembre 1839.

Martin et largement consacré, en 2008, à la disparition de la manufacture des *bretagnes* dans les Côtes-du-Nord¹⁸⁰, n'y fasse pas la moindre allusion, alors qu'en 1851, la filature de Landerneau possède « 5 000 broches, ce qui fait d'elle l'une des plus grandes filatures françaises »¹⁸¹. Elle en détiendra 6 000 en 1866¹⁸². Qu'il s'agisse d'une exception en Bretagne ne justifie pas de la passer sous silence.

II) LA CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ LINIÈRE DU FINISTÈRE.

La création en 1845 de la Société Linière du Finistère apparaît donc en fait comme l'aboutissement d'un long processus, commencé dès les premières années de la Restauration, au cours duquel ces marchands de toiles se sont progressivement engagés dans la production industrielle, pour pouvoir conserver leur activité négociante. Tout en conservant le contrôle de l'entreprise grâce à leurs capitaux, ils parviennent drainer les contributions de nombreux souscripteurs, sur un territoire assez large. Le cas est suffisamment rare en Bretagne dans la première moitié du XIX^e siècle, pour mériter une analyse détaillée.

A) L'ACCUMULATION DU CAPITAL

Selon Denis Woronoff, la création d'un établissement industriel tel qu'une grande filature, vers 1840, « exige environ 600 000F »¹⁸³. C'est cinq fois plus que les initiateurs du projet landernéen envisagent initialement. Le projet prévu à l'origine pour 7 000 broches¹⁸⁴, nécessite un capital de 3 millions de francs. La réunion de ces capitaux techniques et financiers considérables s'opère en plusieurs étapes.

1) La concentration des ateliers

Dans un premier temps, la société Radiguet-Goury-Poisson-Heuzé délaisse progressivement l'artisanat rural pour regrouper les tisserands dans de grands ateliers à Landerneau et dans les communes proches : Ploudiry, Sizun et Commana, en plein cœur de l'ancienne zone de production des *crées*. Dès le début de la Restauration, l'ancien couvent des

¹⁸⁰ Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes de 1760 à 1860... », *op. cit.*

¹⁸¹ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, *op. cit.*, p. 50.

¹⁸² AML°, 2 F.

¹⁸³ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie...*, *op. cit.*, p. 260.

¹⁸⁴ AML°, 1 S 33, Correspondance de la Société Linière du Finistère, f° 2, 12 mai 1845.

Capucins, racheté par René Poisson, à l'issue de l'Empire, accueille 103 métiers, tandis que 113 sont situés dans les ateliers ruraux. Des ateliers de teillage mécanique, de blanchiment, utilisant des techniques nouvelles nécessitant l'emploi de cylindres à chaud et à froid, de peignage manuel du lin et du chanvre, sont créés à Landerneau¹⁸⁵.

Les Landernéens comprennent que, pour répondre aux exigences de la Marine en matière de qualité, de régularité et de prix, pour résister à la concurrence extérieure et s'imposer sur les marchés, il faut passer à un stade supérieur. « *Dès les années 1840, ils souhaitent créer une filature moderne, mécanisée, qui permettrait de concentrer la production et la rendre plus rentable* »¹⁸⁶. En avril 1845, ils annoncent leur décision de la construire à Traon-Elorn à Landerneau et prévoient de « *produire annuellement 5 à 600 000 kg* » de fil¹⁸⁷.

Le groupe landernéen est assez uni pour apporter à la nouvelle société, l'ensemble des ateliers textiles que ses membres possèdent individuellement ou en commun. C'est, en avril 1845, la base du capital fixe : « *nous joignons nos 4 établissements de tissage et notre blanchisserie à la Filature* »¹⁸⁸. Ils parviennent à convaincre leurs partenaires de Landivisiau et Morlaix, qui possèdent aussi des blanchisseries et des ateliers de tissage, de les rejoindre. En effet, l'adjonction « *de 2 autres établissements de tissage* » est également prévue.

2) Le contrôle du capital financier.

Le changement d'échelle et la masse d'investissements envisagés exigent la mobilisation de capitaux importants que, par prudence, les fondateurs souhaitent trouver au-delà du groupe familial, sans trop élargir géographiquement le cercle des souscripteurs. Contrairement à ce qui se produit dans d'autres ports¹⁸⁹, le financement est en effet étroitement contrôlé par le groupe marchand local et le siège social reste implanté dans la ville pendant toute la durée de vie de la société. Landerneau n'innove guère quant à l'origine des capitaux : « *l'accumulation primitive qui précède l'entrée en industrie est presque naturellement issue de la marchandise, le père de l'entrepreneur, ou ce dernier lui-même, est*

¹⁸⁵ Claude RIOUAL, *Évolution des industries à Landerneau...*, op. cit., p. 61.

¹⁸⁶ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 15.

¹⁸⁷ AML°, 1 S 33, Correspondance de la Société Linière du Finistère, f° 1, 25 avril 1845.

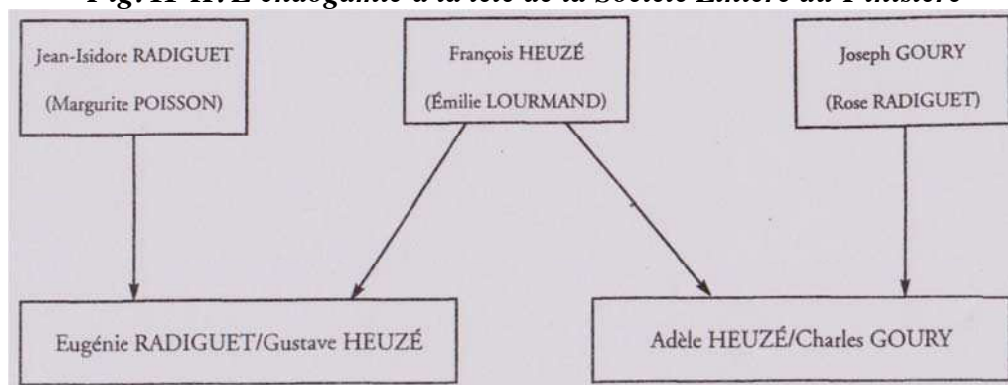
¹⁸⁸ Ibid., 30 avril 1845.

¹⁸⁹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoce maritimes...*, op. cit., p. 230 à 235.

passé par là »¹⁹⁰. Mais à la différence des plus grands ports, et c'est un fait remarquable, ils ne proviennent ni des profits dégagés par le commerce colonial, ni de la traite des Noirs. La Société Linière du Finistère est officiellement fondée le 25 septembre 1845, à l'initiative de la société de commerce landernéenne, avec un capital de 3 millions de francs, somme considérable pour l'époque. Il est réparti en 3 000 actions de 1 000F mais, « sur la demande des gérants 2 000 actions seulement ont été émises »¹⁹¹, en 1845 « et mille resteront en réserve pour être réparties entre les Souscripteurs [...] au prorata de leur intérêt, ou négociées au profit de la Société »¹⁹², ce qui est le moyen de s'assurer le contrôle de la société.

a) Un investissement familial

Fig. 11-II. L'endogamie à la tête de la Société Linière du Finistère



Source : Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 20.

La majorité des capitaux de la Société Linière appartient aux fondateurs landernéens, qui forment une famille élargie. « C'est une constante du système industriel français que la collecte des capitaux à l'intérieur du réseau familial. L'homogamie socioprofessionnelle consolide ou prépare des relations financières et commerciales »¹⁹³. Les liens matrimoniaux au sein du groupe dirigeant ont bien été mis en évidence¹⁹⁴. Les Heuzé sont alliés familialement aux Radiguet et aux Goury, tandis que Joseph Goury a épousé la sœur de Jean-Isidore Radiguet, lui-même époux de Marguerite Poisson. L'homogamie se poursuit à la génération suivante. Gustave (1821-1898), fils de François Heuzé, appelé à succéder à son

¹⁹⁰ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie...*, op. cit., p. 267.

¹⁹¹ ADF, 7 M 247, statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

¹⁹² AML°, 1 S 91, « Prospectus de la Société Linière du Finistère pour la filature mécanique du chanvre et du lin, le tissage et le blanchiment des toiles et fils », 22 août 1845. Il s'agit en fait du prospectus de lancement de la souscription. Voir ANNEXE XV.

¹⁹³ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France...*, op. cit., p. 95.

¹⁹⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 20.

père à la direction de la Société Linière, épouse en 1849, Eugénie Radiguet, fille de Jean-Isidore. Parmi les témoins, figurent Charles Goury et Charles Homon, associés dans l'entreprise¹⁹⁵. Sa sœur Adèle Heuzé s'unit à Charles Goury, fils de Joseph (Figure 11-II).

b) *Les associés finistériens*

La Société linière du Finistère est d'abord « *la fusion de trois maisons de toiles qui apportent leurs biens à la nouvelle entreprise* »¹⁹⁶. La première accumulation se fait à partir de l'activité négociante et productive et la société de négoce landernéenne apporte principalement son capital technique. Un renforcement de l'alliance avec le groupe Homon-Desloges-Le Roux est recherché. L'hypothèse que les facteurs, qui à la fin des années 1830 conduisent les Landernéens à prendre la décision de créer une filature industrielle, ont été perçus par eux très en amont, éclaire la lente et difficile intégration des autres fabricants léonards dans le processus. Cette volonté farouche de réunir tous les fabricants léonards dans la même société témoigne du très grand pragmatisme des négociants landernéens, armés du principe de réalité. Ils souhaitent contrôler totalement la production toilière finistérienne et mettre fin à la concurrence de leurs partenaires. Ils ont aussi besoin de leurs capitaux techniques et financiers. Malgré l'aversion réciproque qu'éprouvent les dirigeants des deux groupes et qui transparaît dans une lettre écrite à Landerneau en septembre 1839 : « *nous n'avons aucunes sympathies pour ces maisons, mais nous ne pouvons pas non plus résister à l'évidence* »¹⁹⁷, ils doivent s'unir. Cette alliance n'est donc pas un mariage d'amour, mais le fruit de la nécessité. La méfiance persiste dans les échanges de courriers après la création de la société en 1845.

L'apport en capital fixe des Landernéens concerne plusieurs établissements situés dans la ville (blanchisserie et ateliers d'apprêt au Leck, atelier de tissage aux Capucins, unité de broyage des chanvres à la Palud) et dans des communes voisines (ateliers de tissage de Plourdiry, Sizun et Commana). L'ensemble est évalué à 213 791F. Le morlaisien Homon possède deux blanchisseries à Plourin-Morlaix et deux ateliers de tissage, à Saint-Sauveur et Landivisiau. Le landivisien Guillaume Le Roux apporte une blanchisserie et un atelier de tissage. Ces ateliers font travailler 180 métiers¹⁹⁸. La valeur des biens s'élève pour Homon à 80 532F et pour Le Roux à 42 585F. Ils contribuent donc à 36,54% des immobilisations de la nouvelle

¹⁹⁵ *Idem*, p. 19.

¹⁹⁶ *Ibid.*, p. 228.

¹⁹⁷ AML°, 1 S 33, f° 207, lettre à Vve Marc, Porteu, Pétiot à Rennes, 14 septembre 1839.

¹⁹⁸ Georges-Michel THOMAS, *Chroniques du vieux Landivisiau*, Brest, 1971, p. 191.

société, ce qui est appréciable et justifie l'intérêt des Landernéens. L'ensemble de ces apports : 336 909F en biens immobiliers, auxquels s'ajoutent les stocks, représente au total un capital technique de 685 222F¹⁹⁹. Mais on n'en connaît pas la répartition.

Cette alliance constitue une bonne affaire pour les Landernéens et s'apparente d'ailleurs plus à une absorption, tant il apparaît que l'initiative leur appartient. Et ils le font bien sentir à leurs associés dès que l'occasion se présente. C'est le cas en juin 1846, lorsque Homon fait part de son mécontentement au sujet des travaux d'aménagement de l'établissement de Pont-Pol qui lui appartenait avant la fusion : « *quant à l'approbation du devis de Pontpol, nous vous ferons observer que le siège de la société, la Direction et la majorité des gérans se trouvant à Landerneau, tous les actes y doivent être signés par le Directeur et un gérant* »²⁰⁰. On leur fait comprendre sans ambages où se tient le pouvoir : les réunions « *ne peuvent avoir lieu que rarement hors de Landerneau, jusqu'à ce que la filature soit en bonne marche* »²⁰¹. Les statuts prévoient qu'un des associés sera « *plus particulièrement chargé de la direction des établissements* »²⁰². Le choix se porte sur François Heuzé, qui dirigeait déjà la société de commerce avant 1845. La maîtrise effective est donc aux mains des Landernéens, « *la seule participation permise aux actionnaires est le comité de surveillance* »²⁰³. Celui-ci est composé de cinq membres qui doivent « *posséder au moins dix actions nominatives et être domiciliés dans le Finistère* » et il n'a qu'un rôle consultatif²⁰⁴. On peut s'étonner que les autres Finistériens aient acceptés des conditions qui les mettent délibérément à l'écart. Sans doute comprennent-ils qu'ils n'ont guère le choix.

Le groupe fondateur se réserve la moitié des actions et apporte de l'ordre de 315 000F en numéraire, vraisemblablement au prorata de leurs apports en capital technique, mais aucune indication ne permet de l'assurer. C'est sans doute loin de mobiliser leurs capacités financières, mais la prudence régnant, comme toujours chez les négociants, l'ouverture à d'autres investisseurs n'est envisagée que de façon maîtrisée. Pour contrôler le capital et la société, « *les gérants de la Société linière veulent vendre le reste à leurs parents ou alliés* »²⁰⁵. Par prudence, 1 000 actions sont conservées en réserve, l'émission étant donc limitée à 2 000

¹⁹⁹ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 24.

²⁰⁰ AML°, 1 S 33, f°^s 111 à 113, lettre à Homon à Morlaix, 29 juin 1846.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² ADF, 7 M 247, Statuts de la Société linière du Finistère.

²⁰³ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 26.

²⁰⁴ *Idem*.

²⁰⁵ *Ibid.*, p. 28.

actions. Plusieurs membres de leurs familles se portent acquéreurs dans la souscription publique, ce qui renforce leur position. La constitution du capital est originale. La société est « *en nom collectif à l'égard de Messieurs Heuzé, Radiguet, Homon, Goury et Le Roux, et en commandite à l'égard des autres porteurs d'actions* »²⁰⁶. C'est donc « *à la fois une affaire familiale et une commandite* »²⁰⁷. Une autre préoccupation est que l'actionnariat soit recruté dans un environnement géographique proche du siège.

Cette volonté de maîtriser les initiatives se retrouve aussi d'une certaine mesure dans les relations avec les autorités, régulièrement sollicitées, mais soigneusement tenues à l'écart de l'information. A deux reprises au moins, en 1844 et 1845, les dirigeants de la société de commerce refusent au maire de Landerneau les éléments statistiques sur leurs activités, que celui-ci sollicite à la demande du sous-préfet : « *quant à la valeur des matières et à celle des produits fabriqués annuellement, ces messieurs, de même que les autres industriels de cette commune, sont peu jaloux d'en faire connaître le chiffre exact* »²⁰⁸.

3) La structure de l'actionnariat en 1845.

On ignore la répartition du capital financier dans le premier lot de 1000 actions. Celle de la seconde tranche est, en revanche, beaucoup mieux connue, grâce à un registre de souscription²⁰⁹. Celui-ci débute au 1^{er} octobre 1845 avec l'action 1003. Mais la souscription est en fait ouverte depuis le mois d'août. Le 28 de ce mois, les Landernéens annoncent fièrement à leur partenaire Le Roux de Landivisiau que, sur 1 000 actions émises dans la deuxième tranche, « *près de 600 se trouvent déjà placées* », avant même l'ouverture officielle²¹⁰. A la mi-septembre, ils avisent un correspondant de Rouen que 1 800 actions ont été placées au total²¹¹. Le succès est donc immédiat et la société constitue facilement son capital. L'essentiel des actions (865) est vendu avant la fin novembre. Les dix premières sont souscrites par le négociant landernéen Pierre-Marie Le Jeune, lié au groupe Radiguet. Cependant, toutes les professions ne sont pas connues. En outre, 32 pages ont été soigneusement arrachées à la fin du registre, qui contient 948 actions souscrites. Si 2000

²⁰⁶ ADF, 63 J 225, Statuts de la Société Linière du Finistère, art. 5.

²⁰⁷ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 25.

²⁰⁸ ADF, 1 Z 119, lettre d'Ameline de Cadeville, maire de Landerneau, au sous-préfet de Brest, 2 avril 1845.

²⁰⁹ AML°, 1 S 91, registre de souscription d'actions de la Société Linière du Finistère.

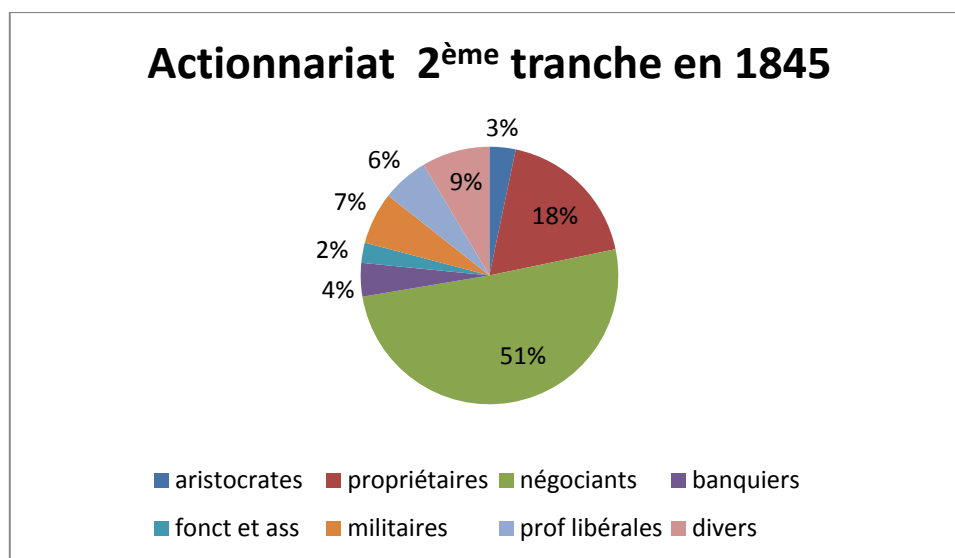
²¹⁰ AML°, 1 S 33, Correspondance de la Société Linière du Finistère, f°4, 28 août 1845.

²¹¹ Ibid., f° 10, 16 septembre 1845. Ce chiffre comprend les 1 000 actions détenues par les fondateurs.

actions l'ont été au total en 1845, il en manquerait donc une cinquantaine. Sur les 119 bulletins remplis, le nombre de souscripteurs s'élève au total à 104, certains ayant souscrit à plusieurs reprises. L'analyse montre que beaucoup d'actionnaires de la Société Linière sont proches des fondateurs, aussi bien socialement et professionnellement, que géographiquement.

a) *L'origine sociale et professionnelle.*

Fig. 11-III. - Répartition sociale de l'actionnariat de la SLF en 1845 (en parts)



Source, AML°, 1 S 91.

Le nombre d'actions par porteur variant de 1 à 60, il a paru judicieux de classer les souscripteurs en quelques catégories et d'examiner l'importance de l'investissement financier de chacune plutôt que son poids numérique respectif (Figure 11-III.). Les négociants — leurs familles et quelques dirigeants d'industrie — sont à la fois les plus nombreux (31 personnes) et ceux qui souscrivent le plus. Cette catégorie dépasse, avec 480 actions, la moitié de la seconde tranche (50,47%). C'est dans leur milieu professionnel et surtout auprès de leurs relations commerciales, que les fondateurs de la Société Linière ont été les plus convaincants. Cependant, peu de négociants landernéens sont présents dans l'actionnariat (quatre seulement, dont deux liés familialement aux fondateurs, pour 51 actions au total et les deux autres, liés amicalement, pour 20 actions²¹²) et aucun des plus importants de la ville. Aucun autre

²¹² Le premier, Pierre-Marie Le Jeune, négociant à Landerneau, épouse en 1835 Anne Andrieu, fille de négociant landernéen. Parmi les quatre témoins figurent René Poisson, Joseph Goury et François, tous « *négociants et amis des contractants* ». Le second, Prosper Guillou, est témoin au mariage d'Emilie Heuzé en 1841. D'autres liens familiaux se manifestent : Charles Le Jeune, frère de Pierre-Marie, négociant à Brest, souscrit 25 actions et son

industriel local n'apparaît non plus. Rien ne permet de déterminer s'ils ont été évités, ou s'ils se sont désintéressés de l'initiative de leurs collègues. En revanche, plusieurs maisons brestoises investissent : Bazil et Kerroz (30 actions), Chauchard (10) et Guilhem (20). Il s'agit de trois correspondants de la société de commerce pour les fournitures de toiles à la Marine et le dernier est leur banquier.

Les propriétaires suivent, avec 175 actions, soit 18,40%. Avec les aristocrates, tous propriétaires, qui ne sont que 9 avec 31 actions en 1845, soit 3,25% du total, les tenants de la propriété foncière comptent pour près de 30% des acheteurs et portent plus d'une action sur 5. Leur nombre est appelé à grandir au fur et à mesure de l'intérêt qu'ils portent au développement de l'agriculture bretonne et donc aux revenus tirés de leurs propriétés rurales. La plupart recherchent sans doute un placement de leurs disponibilités financières. On compte parmi eux, le vicomte Théodore Hersart de la Villemarqué²¹³, plus connu comme auteur du *Barzaz Breiz*, mais dont la présence ne laisse pas d'étonner dans cet aréopage capitaliste, compte-tenu de ses positions par ailleurs fortement anti-bourgeoises et anti-urbaines.

La présence de propriétaires fonciers, membres de l'Association Bretonne peut étonner. Les préoccupations de la plus vieille association bretonne portent à la fois sur l'histoire et la langue bretonne, et sur le progrès agricole. Son implication traduit le souci de trouver des débouchés à l'agriculture bretonne, dont la fabrique toilière traditionnelle est désormais condamnée. Les liens semblent assez forts avec les dirigeants de la Société Linière. Joseph Goury est adhérent et participe au Congrès de Brest en 1856. Un intérêt commun les réunit, celui de l'amélioration des pratiques agricoles impulsée par Landerneau. Le point est fait au congrès de Brest sur « *la question des lins et des chanvres* ». Le rapporteur, Querret, producteur de lin et de semences, « *sur sa terre du Cosquerou* » près de Morlaix, affirme : « *aujourd'hui, les filatures mécaniques, tout en détruisant le commerce des tissus liniers bretons provenant de la filature à la main, offrent aux lins des débouchés de plus en plus avantageux* ». Mais la production est insuffisante : « *la Société linière de Landerneau, malgré des sacrifices et des efforts intelligents, n'a pu se procurer jusqu'ici, dans la région bretonne, qu'une partie très faible de l'approvisionnement de filasse de lin dont elle a besoin* »²¹⁴. La

fils Charles, avoué, en acquiert 5. Le premier épouse Zoé Poisson, fille de René en 1821 et l'autre Marie-Pauline Radiguet en 1843 (AML°, registres de mariages).

²¹³ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère ...*, op. cit., p. 31.

²¹⁴ *Association Bretonne*, Congrès de Brest 1856, « La question des lins et des chanvres », p. 63.

Bretagne ne fournit que 500 tonnes sur les 1 500 utilisées par la Société²¹⁵. Sur sa proposition, le Congrès adopte donc une résolution : « *L'association Bretonne encourage, par tous les moyens qui sont en sa puissance, l'amélioration et la propagation de la culture des chanvres et des lins dans les terres privilégiées de Bretagne où cette culture est possible* »²¹⁶. La participation de certains de ses membres au capital de la Société Linière va donc dans le sens de leur intérêt.

Est-ce seulement pour attirer ces capitaux extérieurs que la Société Linière valorise son rôle dans les améliorations agricoles? Elle souhaite accroître son autonomie dans ses approvisionnements de matière première. Elle espère ainsi obtenir, en 5 ans, la livraison de 1 000 tonnes de lin en bois, « *qui rendront environ 200 000 kg de lin teillé, pas tout-à-fait le quart des approvisionnements annuels nécessaires à l'alimentation de notre filature. [...] Nous n'avons jamais séparé, dans notre esprit, l'amélioration de la culture du lin dans le Finistère, de notre industrie particulière de filature et de tissage et nous avons toujours crû, au contraire, qu'elles devaient se prêter un mutuel appui* »²¹⁷. Ces perspectives ne peuvent que séduire l'aristocratie foncière repliée sur ses terres et qui a besoin d'en améliorer la rentabilité.

Chacune des autres catégories compte pour moins de 10%. Les militaires (6,52%), surtout des officiers de marine, témoignent des relations professionnelles nouées par les négociants landernéens avec ce milieu. Quelques hauts fonctionnaires et assimilés (2,52%) ou membres de professions libérales (5,78%) ont ensemble 79 parts soit 8,3%. Deux banquiers parisiens, sans doute ceux de la société, souscrivent chacun 20 actions (4,21%). Enfin près de 8% vont à des personnes diverses dont la profession ou le statut ne sont pas indiqués.

b) Une ouverture extérieure limitée

En observant la répartition géographique des parts, trois pôles se dégagent : Brest, Paris et Landerneau (Fig. 11-IV.). L'actionnariat est d'abord finistérien. Près des trois-quarts des souscripteurs proviennent de ce département. Ils souscrivent 593 actions, approchant les deux-tiers des parts (62,55%). Mais ils sont quasiment tous léonards : seules 3 actions sont achetées

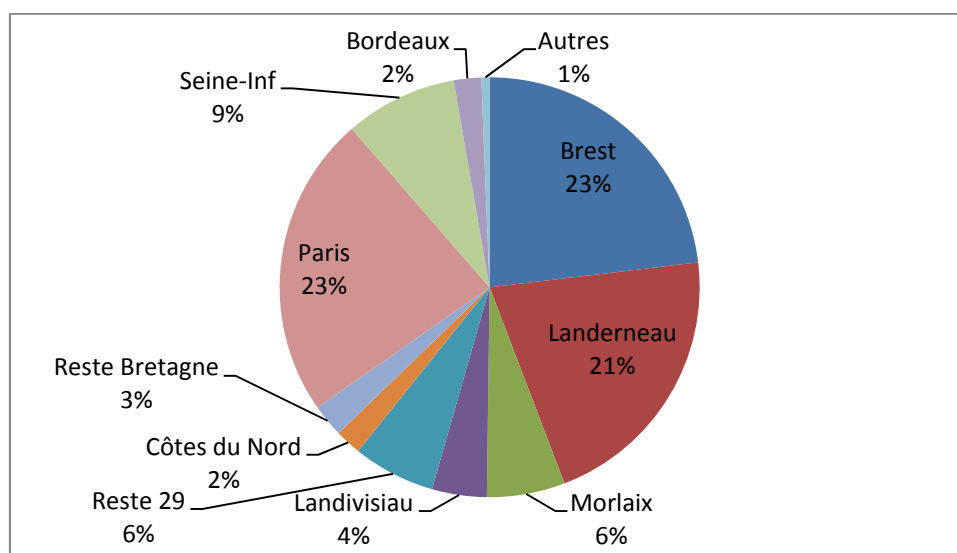
²¹⁵ *Idem*, p. 68.

²¹⁶ *Ibid.*, p. 67.

²¹⁷ ADF, 7 M 247, statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

à Quimper. Cela répond au choix des fondateurs de conserver le contrôle étroit de leur nouvel outil industriel. Le souhait initial est d'ailleurs de ne réunir que des capitaux provenant des deux principaux départements toiliers bretons. Ils multiplient ainsi les barrières, en établissant par exemple une répartition des 1 000 actions du deuxième lot entre les différentes villes. Les déposants sont fermement invités à ne pas dépasser les quotas qui leur ont été attribués, afin d'éviter une trop grande dispersion des porteurs. Des augmentations de quotas pourront être acceptés « *lorsque nous connaissons le résultat des souscriptions dans les diverses localités où elles ont été ouvertes* »²¹⁸. Il s'agit de toute évidence d'éviter de dépasser le seuil de 1 000 actions au-delà duquel des risques pourraient peser sur le contrôle de la société.

Figure 11-IV. Répartition géographique des actions en 1845 (en parts).



Source : AML°, 1 S 91.

Les Landernéens, acquièrent 200 actions, soit plus de 21% de la souscription publique. Plusieurs d'entre eux sont liés familialement ou professionnellement avec les fondateurs. L'Écossais Eastwood, directeur des travaux de la société, qui intervient aussi bien à Landerneau qu'à Pont-Pol, près de Morlaix²¹⁹, en achète 60, et Kérébel, directeur de la fabrique de toiles de Sizun, en acquiert 10, ce qui relativise l'implication des autres habitants de la ville, sachant que plusieurs membres des familles fondatrices landernéennes ont également souscrit 38 actions. Ces proches détiennent donc ensemble 54% de l'investissement local. L'autre branche des fondateurs a également diffusé les actions de la société à Morlaix, qui est encore

²¹⁸ AML°, 1 S 91, registre de souscription d'actions de la Société Linière du Finistère, f° 7, 28 août 1845.

²¹⁹ Ibid., f° 85, 26 avril 1846.

une grande ville et où 57 d'entre elles seulement (6,01%) trouvent preneurs, alors qu'une répartition provisoire envisageait d'y placer 100²²⁰. C'est sans doute le témoignage de réticences locales, voire de rancœurs. En revanche 40 actions (4,22%) sont placées dans la petite ville de Landivisiau, où l'associé Le Roux a mieux convaincu. A Brest, 27 personnes acquièrent 219 actions, soit 23,10%, alors que la répartition initiale n'en attribuait que 150 à la ville²²¹. C'est bien sur là que l'on trouve le plus d'officiers de marine : trois capitaines de vaisseaux, quatre capitaines de corvette, mais aussi six négociants, parmi les plus importants, ainsi que des professions libérales. On peut y voir le témoignage de la pénétration de la société landernéenne dans le milieu de la Marine d'État.

Fig. 11-V. Souscriptions d'actions dans les Côtes-du-Nord.

VILLES	Répartition prévue	Souscriptions
Guingamp	20	5
St-Brieuc	20	2
Quintin	10	
Pontrieux	10	
Lannion	10	12
Tréguier	10	
TOTAL	80	19

Source : AML°, 1 S 33, 1 S 91.

En revanche, l'ouverture au département des Côtes-du-Nord échoue, alors qu'on y compte cinq des onze villes où sont ouverts des bureaux de souscription²²². La Société n'y trouve que 5 actionnaires, et 19 actions (2%), quand elle prévoyait d'y placer 80. Le quota n'est rempli qu'à Lannion (Fig. 11-V). Ce désintérêt éclaire l'échec du département, quelques années plus tôt, à rassembler le capital nécessaire à la création d'une filature mécanique²²³. Quelques actions sont dispersés à travers la Bretagne surtout dans les ports : St-Malo, Lorient, Nantes, St-Brieuc, Lannion et à Rennes. Les investisseurs bretons détiennent donc 636 actions, soit 67,08% de la seconde tranche du capital. Comme les 1 000 premières actions appartiennent toutes aux fondateurs, la Bretagne détient plus de 84% du capital.

²²⁰ Ibid., f° 4, 26 août 1845.

²²¹ Ibid., f° 3, 26 août 1845.

²²² Voir ANNEXE XV.

²²³ Jean MARTIN, « La manufacture des toiles bretagnes... », *op. cit.*, p. 262.

Les fondateurs ont sans doute été contraints à un certain élargissement, pour tenir compte des demandes de leurs financeurs et de leurs clients extérieurs à la Bretagne, dont ils ne pouvaient se passer. A la fin août 1845, ils s'adressent à deux maisons parisiennes. Au banquier Blacque ils indiquent :

« Notre intention était d'abord de n'avoir de souscripteur que dans les départements du Finistère et des Côtes-du-Nord, mais plusieurs de nos plus forts intéressés nous ayant fait observer qu'il conviendrait que les actions de notre Société fussent cotées à la Bourse de Paris, nous avons décidé que nous ouvririons une souscription chez vous [...] et nous avons compris dans le tableau de répartition chacune de vos maisons pour 150 actions »²²⁴.

A Cohin frères ils précisent :

« Nous étions d'avis [...] de n'admettre que des souscripteurs Bas-Bretons, mais plusieurs de nos plus forts intéressés ont pensé qu'il conviendrait de placer à Paris une certaine quantité d'Actions, afin de pouvoir les faire côter à la Bourse et d'en avoir toujours le cours légal »²²⁵.

Hors Bretagne, deux localisations attirent l'attention : Paris et la Basse-Seine. Les relations d'affaires à Paris se traduisent par un apport notable de 221 actions (23,31%) souscrites par 14 investisseurs dont 5 négociants pour 145 actions. Parmi ces derniers, les frères Cohin qui, avec leur gérant Millescamp, souscrivent 120 actions. L'inventaire après-décès de Jules Cohin, décédé à Paris en 1846²²⁶, fait état de « *participations dans de multiples filatures et tissages de lin et de chanvre, dans des usines mécaniques de type anglais* », dont celle de Landerneau²²⁷. Cette société, bien que concurrente des Landernéens, est un des quatre dépositaires de leurs actions dans la capitale²²⁸. En Seine-Inférieure, dix actionnaires souscrivent 82 actions²²⁹. Il s'agit de négociants de Rouen et Le Havre, de manufacturiers de Rouen et Maromme, ville industrielle voisine, alliés aux frères Cohin, qui cherchent aussi à moderniser l'industrie textile normande : « *à la fin de la Monarchie de Juillet, on s'y équipe de métiers mécaniques pour remplacer le textile rural déclinant* » ; ces négociants et industriels trouvent « *une identité de vue* »²³⁰ avec les Bas-Bretons. Ces participations montrent l'existence de relations étroites avec le monde manufacturier de la Basse-Seine.

²²⁴ AML°, 1 S 33, Correspondance de la Société Linière du Finistère, f° 7, 30 août 1845.

²²⁵ Ibid., f° 8, 30 août 1845.

²²⁶ Serge CHASSAGNE, « Encore la proto-industrie ou vingt ans après », *ABPO*, vol. 107/2, p. 8. Jules Cohin aurait acquis 25 actions de la Société Linière.

²²⁷ Louis BERGERON, « Négoce et industrie... », *op. cit.*, p. 107.

²²⁸ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, *op. cit.*, p. 29.

²²⁹ AML°, 1 S 91.

²³⁰ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, *op. cit.*, p. 32 et 33.

Enfin deux négociants bordelais souscrivent 20 actions. Six actions sont souscrites à Metz, par Raoul Goury, d'origine landernéenne qui s'y trouve en garnison.

B) LA MISE EN ŒUVRE

1) La construction de la filature de Traoñ-Elorn.

Le choix de Landerneau comme site d'implantation de la nouvelle manufacture est lié à l'énergie. Un site aurait été prospecté dans la région morlaisienne, mais seule l'Elorn dispose d'un débit suffisant pour alimenter les turbines destinées à apporter l'énergie aux machines²³¹. Les fondateurs annoncent au mois de mai 1845 qu'ils viennent d'acheter :

« à 800 mètres de Landerneau une propriété de 7 hectares dans laquelle on trouve une force hydraulique de 40 chevaux en moyenne. [...] Nous pourrions traiter d'une autre chute de 60 chevaux à 300 mètres de distance de la nôtre, et nous ferions alors arriver les eaux par un canal, jusqu'à notre établissement, ce qui nous donnerait une force totale de 100 chevaux ».

L'utilisation de l'énergie hydraulique *« présenterait une économie considérable »*²³². On peut penser toutefois que les initiateurs, résidant à Landerneau où ils poursuivent des activités de négoce, ont voulu bâtir leur nouvel outil dans leur environnement proche, ce qui en facilite la surveillance, selon la pratique commune des négociants, qui veillent à s'éloigner le moins possible de leurs affaires. Cela est d'autant plus plausible que très rapidement il est fait appel à la vapeur pour compléter l'apport en énergie motrice. En 1849, une machine à vapeur de 80 chevaux fonctionne déjà à côté de la turbine hydraulique de 180 chevaux²³³.

Selon François Heuzé, directeur choisi par les actionnaires dès la création de la Société Linière, la première pierre est posée le 20 mars 1845²³⁴, c'est-à-dire 6 mois avant la création officielle de la Société. L'affirmation est un peu curieuse, car à cette date les terrains n'étaient pas achetés et il annonçait le 1^{er} octobre 1845 : *« Hier nous avons arrêté les plans des édifices etc., et nous pensons pouvoir mettre en adjudication les travaux de maçonnerie et de charpente à la fin de ce mois »*²³⁵. Est-ce pour établir la primauté des Landernéens ?

²³¹ *Idem*, p. 36.

²³² AML°, 1 S 33, correspondances de la Société Linière du Finistère, f° 2, 22 mai 1845.

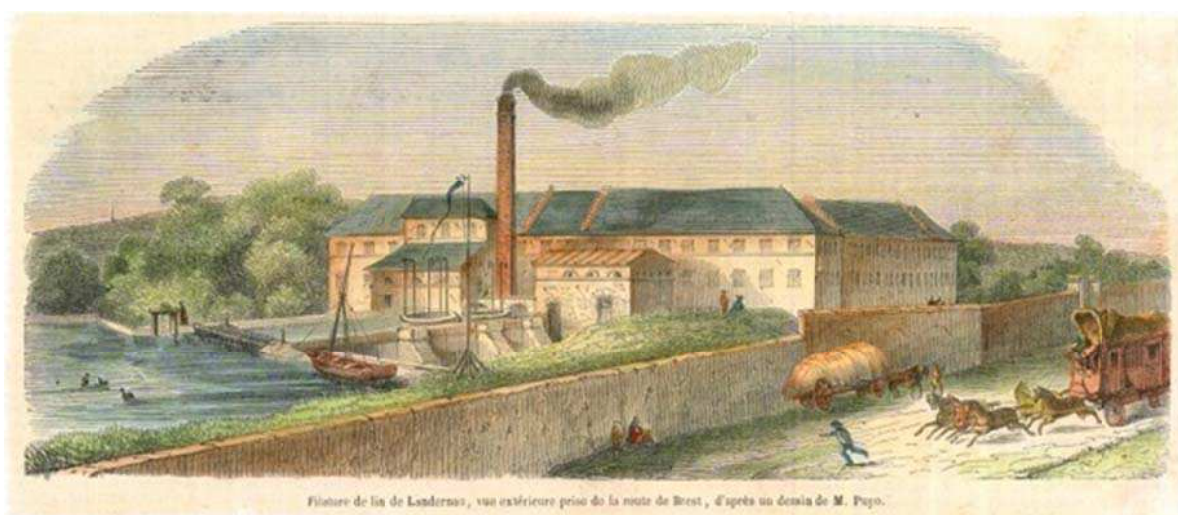
²³³ ADF, 7 M 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

²³⁴ *Ibid.*, lettre de Heuzé au Préfet du Finistère, 31 juillet 1849.

²³⁵ AML°, 1 S 33, f° 13, lettre de Heuzé à Cohin frères, 1^{er} octobre 1845.

Les autorités s'intéressent à l'avancement des travaux de l'usine, dont les plans sont établis par Frimot le jeune²³⁶. L'entreprise Prigent et Quéinnec de Landerneau obtient l'adjudication des travaux de construction et verse un cautionnement de 15 000F²³⁷. François Heuzé répond le 26 août 1846 à l'interrogation du préfet du Finistère : « *Les travaux de construction [...] ont marché avec activité [...] tous les bâtiments sont édifiés jusqu'au premier étage et celui du côté sud, dit de la Peignerie nous sera livré le 20 septembre prochain* »²³⁸. A cause de retards, notamment dans la livraison des matériaux de construction, les travaux ne s'achèvent que fin 1847. Les machines, toutes de conception anglaise, sont achetées en Grande-Bretagne, en Irlande²³⁹ et dans l'est de la France²⁴⁰ (Figure 11-VI).

Illustr. 11-I. La filature de la Société Linière du Finistère à Landerneau en 1849



Source : dessin de M. Puyo, publié dans l'*Illustration*, vol. XIV, n°348, 27 octobre 1849. Ville de Landerneau, Service du patrimoine historique. La filature de la Société Linière du Finistère est située à la sortie est de Landerneau, le long de la grand route, empruntée par une diligence lancée à pleine vitesse. Derrière le mur, on distingue l'étang de retenue et la vanne d'alimentation de la turbine hydraulique, ainsi que la cheminée d'évacuation des fumées de la machine à vapeur.

2) Le démarrage de l'activité.

Le travail commence avant la fin des travaux: « *le 4 novembre 1846 fut filé le premier paquet de fil* ». La Société déclare en 1848 disposer de 1 217 métiers à tisser manuels, dont

²³⁶ ADF, 7 M 247, lettre de Heuzé au Préfet du Finistère, 31 juillet 1849. Voir le plan de l'établissement en ANNEXE XVI.

²³⁷ AML°, 1 S 33, f°85, 26 avril 1846.

²³⁸ ADF, 7 M 247, lettre au Préfet du Finistère, 26 août 1846.

²³⁹ AML°, 1 S 33, f° 4, lettre de Heuzé à Homon, 26 août 1845.

²⁴⁰ Ibid., f° 34, lettre à Schlumberger à Guebwiller, près Mulhouse, 23 novembre 1845.

plus d'un millier à la campagne²⁴¹. Les objectifs de production sont atteints progressivement. Au 1^{er} juin 1848, en un an et demi, 500 tonnes de fil, la prévision d'une année, ont été produites. Un an plus tard, la filature n'occupe encore que 235 ouvriers, dont 50 Écossais. Le tissage manuel domine pour des raisons techniques. La société emploie 1400 tisserands, dont « 500 à Landerneau et dans ses succursales de Landivisiau, Ploudiry, Saint-Sauveur, Sizun et Commana²⁴² et 900 dans les campagnes environnant ces 5 communes », essentiellement parce que « jusqu'ici tous les Établissements de tissage mécanique pour toiles de lin et de chanvre, ont donné, tant en France qu'en Angleterre, de très mauvais résultats, qui sont dus à l'excessive dépense d'achat du matériel et d'entretien des machines »²⁴³. C'est avant l'arrivée de nouveaux progrès, grâce auxquels des métiers à tisser mécaniques seront installés, notamment à Landerneau, où 400 sont recensés en 1870²⁴⁴. La Société Linière établit aussi une fabrique de draps de laine à Quintin, qu'elle espère équiper de 200 métiers. Dans l'ensemble de ses installations, la société emploie 2410 ouvriers en fin 1849²⁴⁵.

Dès sa création l'entreprise dépend des commandes militaires. En 1848, elle travaille à 70% « pour la Marine et la Guerre » et à 30% seulement « pour le commerce »²⁴⁶. Elle fournit à la Marine des toiles à voiles en chanvre et en lin, des vareuses, des chemises, des pantalons, des prélaris²⁴⁷, des manches à eau et à l'Administration de la Guerre, des toiles à tentes de soldats et d'officiers, des sacs de campement²⁴⁸. Elle produit en 1849 près de 2 millions de francs de marchandises et dégage un bénéfice de 261 960F. Les actionnaires perçoivent un dividende de 7%²⁴⁹, supérieur à l'intérêt minimum prévu de 5%.

3) L'amélioration des méthodes de culture et de préparation du lin.

Les dirigeants de la Société Linière ne se limitent pas à rechercher l'amélioration des conditions de fabrication des toiles. La nécessité de disposer d'une matière première de qualité les conduit à s'intéresser à l'amélioration des méthodes de culture et à s'impliquer

²⁴¹ Ibid., 2 F, rapport au maire de Landerneau, 1^{er} juin 1848.

²⁴² L'annexe de Commana est ouverte en janvier 1840, AML°, 1 S 32, f° 372, lettre à Reilly, 31 janvier 1840.

²⁴³ ADF, 7 M 247, statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

²⁴⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 52.

²⁴⁵ Société d'émulation de Brest, « De l'industrie linière dans le Finistère »..., art. cit., p. 151.

²⁴⁶ AML°, 2 F, rapport au maire de Landerneau, 1^{er} juin 1848.

²⁴⁷ Toiles imperméables de protection.

²⁴⁸ AML°, 2 F, rapport au maire de Landerneau, 1^{er} juin 1848.

²⁴⁹ ADF, 7 M 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, Note de Heuzé au préfet du Finistère. 31 juillet 1849.

dans les structures d'encouragement. Ils s'impliquent ainsi fortement dans le Comice agricole de Landerneau, présidé, en 1846, par M. de Goesbriant, propriétaire à Saint-Urbain, et dont Goury est vice-président et Radiguet secrétaire²⁵⁰. Leur principale préoccupation porte sur la qualité des lins produits par l'agriculture régionale et ils s'efforcent d'en améliorer la culture. Pour y parvenir, il est indispensable de changer les modes de production. Il est donc décidé de proposer aux paysans des primes d'encouragement, prises sur les fonds des actionnaires (900F) et sur ceux du Ministère du Commerce (2 000F). Malgré le soutien de l'Association Bretonne, les changements proposés ne vont pas sans susciter des réticences :

« Ainsi que nous en avons pris l'engagement, nous avons fait venir 6 garçons de ferme flamands des environs de Bergues, département du Nord [...]. Il faut malheureusement le dire, les cultivateurs [...] ont montré peu d'empressement à réclamer leur services, mais comme ils ont tous reconnu que les lins ensemencés par les Flamands avaient une supériorité incontestable sur ceux cultivés d'après leur système, nous sommes aujourd'hui convaincus qu'ils accepteront les modifications dont la nécessité leur a été démontrée »²⁵¹.

Cette initiative reçoit une aide de 9 000F du Conseil Général du Finistère en 1846²⁵².

Dans cette recherche d'améliorations, les dirigeants de l'entreprise landernéenne s'inspirent de l'exemple de l'Irlande, où des progrès *« pour ainsi dire merveilleux »*, ont été enregistrés en cinq ans, précisément grâce à l'intervention de flamands et l'application de nouvelles méthodes. Heuzé se rend personnellement en 1845 dans le comté d'Antrim pour en juger. Et il témoigne : *« L'Irlande n'avait jusqu'en 1840 que des lins de très médiocre qualité »*. Elle produit des lins de grande qualité et en exporte désormais. Pour lui, *« la valeur intrinsèque des lins [...] est due plutôt à l'habileté de la culture et aux bons procédés de rouissage qu'à la richesse des terrains »²⁵³*. Cette expérience est décisive pour faire venir des Flamands en Bretagne. Et c'est aussi d'Irlande qu'est importée une machine à teiller (*« scutching machine »*), installée dans l'atelier de Pont-Pol, près de Morlaix, en 1847²⁵⁴.

Il s'agit d'obtenir une matière première convenant aux besoins industriels. Les premiers résultats sont encourageants : *« Ces échantillons, teillés par les Flamands, donnent, en général, un lin nerveux et souple et de couleur grisâtre, qui conviendra parfaitement à la filature »*

²⁵⁰ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1846, p. 192.

²⁵¹ ADF, 7 M 247, lettre de Heuzé, directeur de la Société Linière, au préfet du Finistère, 26 août 1846.

²⁵² Ibid., Statistique des établissements de la Société linière du Finistère, 31 juillet 1849.

²⁵³ Ibid., lettre de Heuzé, directeur de la Société Linière, au préfet du Finistère, 26 août 1846.

²⁵⁴ Ibid.

mécanique »²⁵⁵. Le filage manuel ne permet pas en effet d'obtenir la régularité requise dans la qualité de la marchandise. En conséquence, les toiles rurales « *n'ont pas de mesure standard et la qualité ainsi que les matières varient de trop* »²⁵⁶. La Société Linière édite donc un prospectus bilingue, diffusé auprès des agriculteurs du Finistère — « *Avis d'al labourerien douar eus ar Finister* » — pour les inciter à se faire conseiller par les Flamands :

« *Ar re-man a zisco, en eur bratica anezi en tyes al Labourerien memes, o feçon evid tenna, dic'hreunia hag eogui al Lin ; feçon pehini e devez eun avantach doubl da rêi greun demeus a eur galite güelloh, ha da furnissa Lin convenapl da veza braaeet ha tillet gand an dorn, heb caout recur d'ar feçon fall pehini a impliger hirio generalamant evit brousta, hag a rent al lanfez re dister evit an nederez mecanic* »²⁵⁷.

4) Les limites.

On sait que l'aventure industrielle de la Société linière du Finistère n'a pas connu d'équivalent en Bretagne. Cet isolement relatif n'était sans doute pas de bon augure pour la pérennité de l'entreprise, qui n'a pas survécu au XIX^e siècle, à cause de la perte de débouchés. Les malversations du notaire de la société, M^e Jean-Baptiste Bellamy, maire de Brest, qui prend la fuite en 1887, ne font qu'aggraver la situation²⁵⁸. Une interrogation demeure : pourquoi, face au déclin de l'industrie du lin, les dirigeants landernéens n'ont-ils pas engagé une seconde mutation, pourtant moins audacieuse que le passage à la production industrialisée des toiles de lin, celle du coton, dont à l'époque les perspectives étaient bien plus prometteuses ? Or le coton était déjà travaillé sous l'Ancien Régime, dans la partie est de la France et même à Nantes²⁵⁹. Les responsables de la Société Linière étaient pourtant en contacts réguliers avec les industriels britanniques du tissage, comme avec les fabricants de machines à Dundee, Leeds, Newcastle, ou bien avec les manufacturiers du textile du Nord de la France qui travaillaient également le coton. L'approvisionnement par mer depuis l'Amérique du Nord n'aurait sans doute pas rencontré de difficultés majeures.

²⁵⁵ Ibid., lettre de Heuzé, directeur de la Société Linière, au préfet du Finistère, 26 août 1846.

²⁵⁶ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 172.

²⁵⁷ ADF, 7 M 247. Traduction de ce texte en breton : « *Avis aux agriculteurs du Finistère* ». « *Ceux-ci enseigneront, en la pratiquant chez les Cultivateurs mêmes, leur méthode pour l'arracher, l'égrainer et rouir le Lin ; méthode qui a le double avantage de donner des graines de meilleure qualité et de fournir du Lin susceptible d'être broyé et teillé à la main, sans avoir recours au moyen défectueux que l'on emploie aujourd'hui généralement pour le brisage et qui rend la filasse impropre pour la filature mécanique* ». Voir ANNEXE XVII. On ignore de quelle manière il a pu être diffusé dans les campagnes.

²⁵⁸ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 223-224.

²⁵⁹ Pierre LEON, Charles CARRIERE, « La montée des structures capitalistes », dans Fernand BRAUDEL-Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, T II, op. cit., 1970, carte des centres cotonniers de France (1785-1789), p. 240.

Conclusion

On assiste donc, dès le début du XIX^e siècle, à Landerneau, à un véritable basculement de stratégie économique, que représente le passage du négoce à l'industrie. Témoignant d'un remarquable opportunisme économique, le principal groupe marchand de la ville décide, fait unique en Bretagne, de passer du négoce à la fabrication industrielle des toiles, court-circuitant la manufacture rurale. Menée de façon progressive, cette reconversion « *qui ne s'est jamais réalisée dans les autres fabriques rurales de Bretagne* »²⁶⁰, revêt un caractère quelque peu étonnant. Face à l'échec d'autres régions bretonnes, et d'abord de Morlaix mais aussi de la manufacture des *bretagnes*²⁶¹, elle permet le maintien d'une activité toilière à Landerneau pendant tout le siècle. Bénéficiant d'un environnement industriel favorable, elle apparaît plutôt comme le fruit des nécessités imposées par les circonstances, que comme celui d'une volonté initiale délibérée. Elle traduit cependant la mise en place d'une véritable stratégie destinée à surmonter le risque de disparition de la production toilière en Bretagne et montre que, malgré une très longue période de guerre, le principal groupe négociant landernéen a pu dégager des capacités de capitalisation.

Les dirigeants de la Société Linière ont en effet su réunir les clés de la réussite : mise en œuvre des techniques nouvelles permettant d'offrir le meilleur rapport qualité-prix et d'éliminer la manufacture rurale, concentration des capitaux, monopolisation de la production par association-absorption des principaux concurrents industriels voisins. La mise en œuvre de cette stratégie s'accompagne de méthodes brutales aussi bien à l'égard de leurs partenaires que de leurs collaborateurs. L'amélioration de la qualité et la réduction des coûts pour emporter les marchés supposaient une révolution dans les techniques de production et donc de gros investissements, nécessitant la mobilisation de capitaux importants. En négociants avisés, ils s'assurent du contrôle juridique et financier de la société, avant d'aller rechercher ailleurs le reste des fonds. Ailleurs, c'est-à-dire notamment dans l'aristocratie foncière bretonne, renvoyée dans ses terres par la Révolution de Juillet, et dont tout ou presque les sépare – sauf les intérêts bien compris.

²⁶⁰ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op. cit.*, p. 102.

²⁶¹ Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes de 1760 à 1860... », *op. cit.*, p. 177 à 218.

En agissant comme moteur du développement urbain, le passage à l'industrie provoque une profonde mutation urbaine à Landerneau. Ces négociants devenus industriels parviennent ainsi à relancer durablement l'économie de la ville, menacée par la perte des débouchés traditionnels et par le déclin de l'activité maritime.

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE.

Malgré une conjoncture très heurtée, marquée pendant le long XVIII^e siècle par la « Seconde guerre de Cent Ans » (1688-1815), dont l'intensité s'accroît pour s'achever en guerre continentale dans l'Europe entière, le négoce landernéen parvient à tirer son épingle du jeu. Tout en conservant son autonomie par rapport à Brest, grâce à l'exportation des productions de son arrière-pays, il sait profiter de « *la chance brestoïse* » offerte par les gigantesques marchés de fournitures proposés par la Marine. Le dynamisme du négoce landernéen, pratiquant un commerce actif, est rarement pris en défaut tout au long de la période. L'initiative ne manque pas aux négociants, parmi lesquels émergent des leaders, tel Barthélemy Kerroz dans la seconde partie du siècle, grâce auquel s'établit un véritable monopole landernéen à Bilbao, qui permet de contrôler le fructueux marché du fer basque vers la Basse-Bretagne. La baisse du marché des *crées* est elle-même compensée par la croissance de celui des cuirs. Enfin, ce sont les navires landernéens qui assurent l'essentiel de l'approvisionnement en vin de la ville, qui contrôle ainsi son marché. Etienne Radiguet, en pleine tourment révolutionnaire, recherche inlassablement de nouveaux contacts à l'étranger, et particulièrement en Espagne, pour développer ses affaires. L'armement local n'hésite pas — avec les mêmes désillusions qu'ailleurs — à investir dans la course. Sous le Consulat, afin de couvrir à meilleur compte les risques de la navigation le négoce landernéen prend l'initiative de créer une « *chambre d'assurance solidaire* ». Quelques uns, même, recourent à la contrebande ou la fraude. Ces efforts inlassables aboutissent à la captation, effective à la fin de l'Empire, du marché des *crées* par Landerneau au détriment de Morlaix, ce que l'on peut considérer comme l'épilogue de la lente émancipation du port de l'Elorn par rapport à son opulente voisine à la gloire éteinte. Mais le retour à la paix après Waterloo ne permet pas au négoce local de retrouver l'importance atteinte à la fin de l'Ancien Régime. Ces 22 années de guerre et de blocus ont fortement ébranlé le commerce maritime breton et la ville ne fait pas exception.

Landerneau demeure toujours un port d'importance modeste, le terme de « *port secondaire* » étant sans doute plus adapté que celui de « *petit port* ». La flottille dépasse rarement le nombre de vingt unités. La jauge totale reste le plus souvent en-dessous de 1 000 tonneaux. Le tonnage moyen des navires passe de 25 tx au début du XVIII^e siècle à 53 tx à la fin de l'Ancien Régime, pour dépasser 70 tx au milieu du XIX^e siècle et le port n'arme qu'exceptionnellement des navires d'importance supérieure à une centaine de tonneaux. Sa

fonction principale pendant toute la période considérée demeure le cabotage sur les côtes occidentales de l'Europe, même s'il est possible de repérer quelques incursions en Méditerranée ou dans les mers du Nord. Jamais l'armement landernéen ne peut – ou ne veut vraiment, malgré ses demandes réitérées – s'engager directement dans l'armement colonial, et encore moins sur la route des Indes ou de l'Asie.

Cette prédilection pour le cabotage ouest-européen est sans doute la seule option possible pour les armateurs de la ville, aux moyens malgré tout limités, auxquels il offre de bonnes conditions de sécurité et de rentabilité. Car l'investissement initial dans les barques léonardes est très largement inférieur à celui que requiert l'armement de navires transocéaniques, la rotation de leurs navires est rapide, le coût de la mise hors réduit et le temps de récupération des fonds plus court. C'est là que l'armement landernéen trouve ses profits. S'il est extrêmement difficile d'apprécier les quantités de toiles partant vers le Sud, on sait qu'à partir du milieu du siècle, le cuir exporté par Landerneau représente des volumes et surtout des valeurs considérables. Il est également établi que Landerneau se livre à un trafic important de vin de Bordeaux, destiné en bonne partie à la Marine à Brest. Par ailleurs, les quantités de fer ramenées de Bilbao supportent la comparaison avec les importations de ce métal par Nantes.

Cette audace est cependant tempérée. Ainsi, il est permis de s'interroger sur l'absence d'investissement des négociants dans la construction navale, alors même que le site le permet, aussi bien par la configuration du port que par l'abondance des matières premières, et que la construction navale constitue avec l'industrie textile, l'un des « *deux secteurs de pointe de l'époque* »¹. Cela aurait permis au négoce landernéen de compléter sa maîtrise sur l'ensemble de la filière. Faut-il donc considérer qu'il a par trop intégré la position de port oblique ? De même, si les négociants landernéens engagent quelques incursions dans le grand commerce, et revendiquent hautement et longuement le privilège de commercer directement avec les Antilles françaises, ils se concentrent finalement sur le domaine plus sûr et peut-être plus lucratif du cabotage ouest-européen. Ce faisant, ils se consacrent à l'exportation de productions bretonnes et alimentent le marché colonial en textiles et en produits de l'agriculture, notamment cuirs et beurre. Et ils savent profiter de la proximité brestoise pour tirer profit de l'approvisionnement de l'arsenal et de la Marine. Faut-il y voir de la timidité — ce que pourrait conduire à penser le fort repli de l'armement landernéen à chaque période de guerre — ou

¹ Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme...*, *op. cit.*, p. 59.

plus simplement une juste appréciation des risques, de leur capacité d'agir et des sources de profits possibles ?

Avec la fermeture du marché espagnol et du débouché vers ses anciennes colonies, dans les années 1820-1823, le négoce landernéen est confronté à un véritable problème de survie. Contrastant avec l'attitude des Morlaisiens, confortablement installés dans le commerce passif, les Landernéens mettent en œuvre, dès le début des années 1820, une stratégie délibérée de reconversion industrielle. L'objectif n'est plus d'exporter vers des marchés extérieurs désormais incertains, mais de proposer à la Marine et en second lieu aux armées, des produits textiles à qualité garantie, en constante amélioration et à des prix imbattables, écrasant la concurrence des autres bassins toiliers bretons, qui disparaissent l'un après l'autre. Cet ambitieux projet est rendu possible par le recours à la mécanisation, Landerneau faisant ainsi très tôt son entrée dans ce que l'on n'appelle plus désormais la « *révolution industrielle* ». C'est donc la nécessité qui a conduit à cette reconversion. Elle ne s'est sans doute pas fait sentir avant la seconde décennie du XIX^e siècle, parce que les profits dégagés par le commerce maritime suffisaient jusque là à nourrir l'appétit du négoce landernéen.

Cette stratégie de reconversion trouve son aboutissement – mais son aboutissement seulement – dans la création en 1845 de la Société linière du Finistère, première grande société capitaliste de la ville, qui crée la seule grande entreprise industrielle de production textile en Bretagne, à Traoñ-Elorn à Landerneau et devient le premier employeur privé dans le département, dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Tout en marquant une singularité par rapport à la tendance où dans les ports « *sauf exception, le négoce reste replié sur l'armement et la commission* », les Landernéens s'inscrivent dans un mouvement qui touche les pays développés du monde occidental, où « *le négoce de type ancien, en plus d'un cas, s'est montré capable, et souvent à travers les mêmes dynasties, de modifier ses structures et ses méthodes pour s'adapter à l'évolution industrielle sans en perdre le contrôle* »².

Il convient maintenant de s'attacher à mieux connaître les acteurs de ce monde négociant qui portent l'économie de la ville, leurs motivations et leurs aspirations et l'effet de leur activité sur l'image et la structuration de la ville.

² Louis BERGERON, « Négoces et industries... », *op. cit.*, p. 111.

SOMMAIRE DU TOME I

INTRODUCTION	7
PREMIÈRE PARTIE : LES CONDITIONS	21
CHAPITRE 1 : LES ORIGINES DE LANDERNEAU	23
ET DE SON COMMERCE MARITIME	
A) Des origines anciennes	23
B) Une fonction portuaire et commerciale précoce	32
C) L'armement landernéen à la fin du XVII ^e siècle	49
CHAPITRE 2 : LES CONDITIONS MATÉRIELLES	55
I) Un port adapté aux conditions du XVIII ^e siècle.....	55
A) Le site	55
B) Les capacités d'accueil portuaire	63
II) Les infrastructures.	66
A) Les aménagements portuaires	66
B) Un port d'entrepôt.	83
C) Les limites.	90
CHAPITRE 3 : LES CONDITIONS NAUTIQUES :.....	95
I) Le droit des gens de mer.	95
A) Les ordonnances de Colbert.	96
B) Les marins.	100
II) Les navires.....	111
A) Le type.....	111
B) Les chantiers de construction.	115
C) Le conditionnement des marchandises.....	120
III) La navigation.	125
A) Les itinéraires.	125
B) Les pertes de navires et de cargaisons.....	137
CHAPITRE 4 : LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES.....	145
I) Une économie ouverte : des productions exportables.....	145
A) Les toiles et textiles	145
B) Les cuirs	167
C) Les autres marchandises	172
II) Les importations.	175
A) Les marchandises importées	175
B) Les réexportations	183
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE	185

DEUXIÈME PARTIE : LES STRATÉGIES	187
CHAPITRE 5 : LA CONJONCTURE LONGUE.....	189
I) Le temps des conflits (1688-1815).	190
A) La guerre économique.....	190
B) La « Seconde guerre de Cent Ans »	196
C) L'activité fluctuante de l'arsenal de Brest	201
II) Le temps des crises.....	204
A) Les crises de subsistance et sanitaires.....	205
B) Les crises du négoce et de la production toilière	205
C) Le choc révolutionnaire.....	212
D) Les bouleversements du XIX ^e siècle.....	216
CHAPITRE 6 : L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE.....	221
EN LÉON ET À LANDERNEAU	
I) L'évolution contrastée des ports du Léon.....	221
A) Les problèmes de Morlaix.....	221
B) Le déclin relatif des ports de l'Iroise.....	27
C) L'essor de Brest.	232
II) L'originalité de Landerneau	234
A) La géographie du commerce landernéen	234
B) Le tournant de la guerre de sept ans	245
C) Une activité portuaire maintenue à la fin du XVIII ^e siècle.	260
D) La relance du trafic portuaire au XIX ^e siècle.	271
CHAPITRE 7 : L'ARMEMENT LANDERNÉEN ET SON ÉVOLUTION	283
I) Les caractéristiques.....	283
A) Typologie de l'armement landernéen.	283
B) Techniques et pratiques de l'armement	297
II) La flottille landernéenne et son évolution.....	312
A) Une extrême sensibilité à la conjoncture du XVIII ^e siècle.	312
B) Une relance entravée au XIX ^e siècle	319
C) L'accroissement régulier des tonnages.....	323
CHAPITRE 8 : LES STRATÉGIES NÉGOCIANTES.	327
I) La prudence	327
A) La recherche de sécurité.....	328
B) La couverture des risques	337
II) L'audace	348
A) Un commerce actif.....	348
B) Des incursions dans les pratiques du grand commerce.	369

CHAPITRE 9 LES TECHNIQUES DU NÉGOCE	395
I) Des pratiques collectives	395
A) Les associations d'armement et de commerce au XVIII ^e siècle.	395
B) De l'association aux sociétés plus intégrées	398
C) Les réseaux commerciaux	401
II) Les techniques de gestion	413
A) La gestion au quotidien	413
B) Les profits	426
CHAPITRE 10 : L'ARRIVÉE DE LA ROYALE	433
OU LA CHANCE BRESTOISE.	
I) De Richelieu à Colbert : le choix de Brest	433
A) L'initiative de Richelieu.	433
B) La renaissance de Brest avec Colbert.....	434
II) Des opportunités de marchés pour Landerneau	437
A) Le contexte des marchés militaires	437
B) Un marché sans limites	446
III) Grandeur et servitude du service de Brest	467
A) Le positionnement difficile des négociants landernéens.....	467
B) Les problèmes d'accès aux marchés de la Marine.....	474
CHAPITRE 11 LE PASSAGE À L'INDUSTRIE	487
I) Les conditions.....	487
A) Un environnement industriel favorable	487
B) Une reconversion obligée.	494
C) La prise de conscience des années 1820.	502
D) L'élimination de la concurrence.....	511
II) La création de la Société Linière du Finistère.	522
A) L'accumulation du capital.	522
B) La mise en œuvre.	533
CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE	541

Troisième Partie

**« Messieurs
de Landerneau » :
l'émergence de la
bourgeoisie
négociante.**

CHAPITRE 12 : LES NÉGOCIANTS LANDERNEENS

Au XVIII^e siècle et encore au XIX^e siècle, Landerneau se caractérise par la permanence d'un monde négociant, dont il importe maintenant d'examiner la constitution, avant de dresser le portrait des plus remarquables de ses membres.

I) TYPOLOGIE DU NÉGOCE LANDERNÉEN

Le négoce landernéen ne présente guère de traits particuliers par rapport à celui des autres villes portuaires¹. Comme eux il comprend une part importante d'éléments exogènes dont l'intégration semble se faire sans difficultés.

A) DÉFINITION.

1) Un principe strict.

Au regard de l'édit de 1696, sont négociants :

« tous ceux qui feront leur commerce en magasin, vendant leurs marchandises par balles, caisses ou pièces entières et qui n'auront point de boutiques ouvertes sur rue, ni étalage, ni enseignes à leurs portes ou maisons. Le terme marchand sera appliqué à ceux faisant le commerce de détail »².

Mais, « la seule distinction entre commerce de détail et commerce en gros ne suffit pas [...]. Tout commerçant en gros n'est pas négociant »³. La différence est d'importance, en tout cas pour la noblesse — et tout ceux qui y aspirent — et qui, en Bretagne, pratiquant la « noblesse dormante », ne dérogent pas s'ils se consacrent au commerce en gros, alors qu'ils suspendent leur titre en se livrant au commerce de détail⁴. Cette faculté ancienne, mais peu utilisée dans une société française profondément attachée à la tradition, est ouverte par une ordonnance de 1629 et régulièrement rappelée au XVII^e siècle par les édits de 1664, 1669, 1681⁵, ainsi qu'au siècle suivant, ainsi en 1701 ou 1767. En 1777, le négociant Legris Duclos évoque

¹ Paul BUTEL, *Les négociants bordelais...*, op. cit., Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes ...*, op. cit., André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., Bernard MICHON, *Le port de Nantes ...*, op. cit., Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit.

² Chambre de Commerce de Nantes, C 695, cité par Henri du Halgouët, « Gentilshommes commerçants et commerçants nobles au XVII^e et au XVIII^e siècle », *MSHAB*, 1935, t. XVI, 2^e partie, p. 151.

³ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 243.

⁴ Jean MEYER, *La noblesse bretonne...*, op. cit., p. 83.

⁵ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 32.

ainsi sa situation : « vous aurez fait valoir mes exemptions en qualité de capitaine des milices gardes-côtes au bataillon de Landerneau grade auquel je ne déroge en aucune façon, ne faisant aucun commerce de détail à boutique ouverte, mais celui d'outre-mer »⁶.

Le terme de négociant est utilisé à Landerneau dans les rôles de capitation à partir de 1723. Il l'est d'abord parallèlement avec celui de marchand dans les procès-verbaux du bureau de marque. En 1727, les scelleurs ou inspecteurs-marchands, sont désignés, conformément à l'arrêt de 1724, « après avoir ceuilly les voix et pris les suffrages des négociants de toilles »⁷. Landerneau n'est donc pas en retard, par rapport à La Rochelle ou Nantes où le terme apparaît à la même époque. Mais, il est employé « dès les années 1680 » à Saint-Malo, où il est « utilisé de manière systématique » dans le rôle de capitation de 1701⁸. Son emploi est courant à Marseille dans les actes notariés dès 1706-1707⁹. Il connaît un épanouissement évident et couronne les plus belles réussites sociales et économiques dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Il est conspué par les révolutionnaires pour lesquels le négociantisme, « accusation portée aux négociants de préférer leurs intérêts personnels au détriment de l'intérêt public »¹⁰, est synonyme de cupidité, d'attentisme, voire d'égoïsme politique. Cela vaut de graves ennuis à des négociants de Saint-Malo¹¹, ou La Rochelle. Comme dans beaucoup de ports bretons, peu de négociants landernéens sont réellement inquiétés pendant la Terreur, mis à part quelques emprisonnements. Faut-il y voir l'influence du président de l'administration provisoire du département, installée à Landerneau en 1793-1794¹²? Ildut Moyot, ancien député aux États Généraux et à l'Assemblée Nationale, apparenté à Barthélemy Kerroz, est en effet lui-même négociant et armateur à Lanildut¹³.

Le terme reste apprécié au milieu du XIX^e siècle, comme le montre la liste des électeurs au tribunal de commerce de Brest en 1849. La plupart des industriels landernéens : Auguste et Jules Bazin, Barthélémy et Victor Belhommet, Frédéric Duval, Eugène et Joseph Goury, François Heuzé, Jean-Isidore Radiguet, tous les neuf industriels, sont inscrits comme

⁶ ADIV, C 628, lettre de Legris-Duclos à l'ingénieur Besnard.

⁷ ADF, 16 B 581, 13 juin 1727.

⁸ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 72.

⁹ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 38.

¹⁰ *Ibid.*, p. 233. En 1793, 25 négociants de La Rochelle sont guillotins.

¹¹ Karine AUDRAN, *Les négocees maritimes bretons...*, op. cit., p. 390.

¹² Alain PENNEC, « La Révolution et l'Empire », dans Jean KERHERVE et Louis ELEGOËT (dir.), *Histoire de Landerneau...*, op. cit., p. 102.

¹³ Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau une ville pendant la Révolution...*, op. cit., p. 216.

négociants. Seul Joseph Vacheront est qualifié de « *fabricant d'équipements militaires* »¹⁴. Il est vrai que même les acteurs les plus engagés dans l'industrialisation continuent à pratiquer le négoce. On est dans une phase de transition où « *désormais il y a un type d'entrepreneur qui est essentiellement négociant, mais qui rattache à son négoce un salariat [...], et souvent même est propriétaire d'usines travaillant pour sa propre affaire* »¹⁵. Dans les années 1830, René Poisson, industriel, est aussi le principal fournisseur en blé de la Marine¹⁶. En 1848, les Morlaisiens Homon et Desloges, associés de la Société Linière, poursuivent également leur négoce, et sont par exemple titulaires d'un marché de fourniture de 20 tonnes de beurre salé à la Marine¹⁷. Après la fondation de la Société Linière, Jean-Isidore Radiguet « *continue ses propres activités de négociant et possède avec Goury une petite scierie en ville* »¹⁸. Ils font ensemble le commerce du bois et en 1862, ils fournissent du froment à la Marine¹⁹.

2) Une pratique plus aléatoire.

La limite entre marchand et négociant est en fait plus ténue. Rien n'empêche que les magasins des négociants, semblables aux boutiques, n'accueillent une clientèle de détail. Le cas est répandu: « *Bien que le négociant toise de haut les boutiquiers, il lui arrivait néanmoins de débiter lui-même par petites quantités* »²⁰. Dans la vente des biens de Barthélémy Kerroz, en 1805²¹, beaucoup d'objets évoquent un commerce de détail : tables de magasin, toiles et ficelles d'emballage, mesures de détail d'un boisseau, d'1/2 boisseau et d'1/4 de boisseau²², mesure à sel, balances... Le magasin contient aussi des marchandises, trop pour un usage domestique, mais trop peu pour un négoce en gros : 290 livres de beurre, 50 livres de riz, 164 bouteilles de vin, 10 muids de sel, 22 aunes de toiles de Locronan en coupons. Même si la Révolution a balayé la réglementation d'Ancien Régime, l'usage semble plus ancien. Le plus riche négociant landernéen du XVIII^e siècle, Jean-Baptiste Mazurié, titulaire de la charge anoblissante de gentilhomme de la vènerie, cherche à plusieurs reprises à se faire exempter de l'impôt du casernement. Il essuie un premier refus en 1733-1734. La commission intermédiaire des États de Bretagne fait en effet savoir qu'elle « *ne manquera pas de décharger le*

¹⁴ Liste des électeurs au tribunal de commerce de Brest en 1849. Archives particulières.

¹⁵ Louis BERGERON, « Négoces et industries... », *op. cit.*, p. 110.

¹⁶ SHD, Brest, 3 A 38 à 42.

¹⁷ *Ibid.*, 3 A 50, f° 327.

¹⁸ Yves BLAVIER, *La Société linière du Finistère...*, thèse, *op. cit.*, p. 26.

¹⁹ Jean-Noël MARLIER, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine...*, *op. cit.*, p. 698.

²⁰ Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe...*, *op. cit.*, p. 282.

²¹ ADF, 4 E 91/55.

²² Le boisseau mesurait un peu plus de 12,5 litres.

sieur Mazurié dès qu'il envoie un certificat qui prouve qu'il ne fait point un commerce dérogeant tel qu'est celui du commerce de mer en gros, lequel ne déroge point »²³. Ainsi, dès le début du XVIII^e siècle, un grand négociant peut se livrer au commerce de détail.

La pratique est générale à Landerneau. En janvier 1764, le maire donne un banquet pour la visite du duc d'Aiguillon, commandant en chef de Bretagne. Des négociants livrent les ingrédients : Bazin (pour 52 livres de champagne), Kerroz (pour 15 livres de vin d'Espagne), Robert (pour 13 livres de fruits), Mazurié (pour 70 livres de vin de bourgogne et de liqueurs), Fauvel (pour 41 livres de vins divers). L'état de frais, s'élevant à plus de 655 livres, est soumis par le maire à l'intendant pour validation²⁴. Cette pratique est également habituelle. Ainsi, en 1769, le maire Legris-Duval organise des réjouissances populaires à l'occasion du rappel du Parlement. Il avance les frais et paie 15 livres « à Mrs Kerroz et Zerbinot suivant quittance [pour] les perches destinées à établir le feu de joye ». Fauvel reçoit 45 livres « pour fourniture de planches destinées à établir l'illumination et à la décoration extérieure de l'hôtel de ville »²⁵. Ainsi, tout en consacrant l'essentiel de leurs efforts au négoce maritime, les négociants landernéens ne négligent pas le commerce de détail. Leur pratique ne diffère pas de celles des autres ports, comme La Rochelle où, dès le début du XVIII^e siècle, les négociants se livrent aussi à la vente au détail aux particuliers²⁶. Lorsqu'en 1793, Raymond Fontémoing, confie à Barthélemy Kerroz le soin de vendre 15 tonneaux de vin qu'il n'a pu faire acheminer à Dunkerque, il lui recommande de « *m'en tirer le party le plus avantageux, soit en détaillant cette partie, ou la vendant en gros* »²⁷. De même, en l'an IV, Etienne Radiguet passant une commande de sel, précise qu'« *il ne faudrait que de petites cargaisons de 12 muids ou environ, le sel se vend aujourd'hui en détail* »²⁸.

3) La polyvalence

La différence principale, là où le négociant diffère essentiellement du marchand, c'est dans la nature du commerce. Le négociant n'est pas spécialisé dans une marchandise ou une gamme de produits. Il s'engage dans l'armement et le commerce maritime, tandis que le marchand ne commercialise dans sa boutique qu'une catégorie particulière de marchandises :

²³ ADIV, C 3799, Commission intermédiaire des États, 1732-1733, f° 94.

²⁴ Ibid., C 629.

²⁵ Ibid., C 630, comptabilité Landerneau 1767-1770.

²⁶ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 278.

²⁷ ADG, 8 J 493, lettre de Raymond Fontémoing à Barthélemy Kerroz 1^{er} mars 1793.

²⁸ ADF, 50 J 1, f° 168, 24 nivôse an IV (15 octobre 1793).

« même le boutiquier qui, faisant fortune, se transforme en négociant, passe aussitôt de la spécialisation à la non-spécialisation »²⁹. Ce qui les sépare fondamentalement c'est l'étendue et la diversité des trafics et des activités. Le négociant se distingue par :

*« l'extrême polyvalence de son activité, aussi bien par la nature des produits traités que celle des opérations qu'il conduit. Toutes les spéculations sont besogne de négociant [...]. Le propre des négociants, c'est le commerce extérieur, maritime, international et colonial »*³⁰.

Comme à Saint-Malo, les négociants landernéens pratiquent une large polyvalence dans le commerce et l'armement maritime. A partir de l'Empire, ils y joignent l'assurance maritime, pour constituer les « trois piliers essentiels » de la « polyvalence minimale »³¹. Ils prêtent aussi de l'argent et plusieurs d'entre eux sont banquiers ou changeurs. On a même pu voir dans cette grande diversité d'activités, la caractéristique spécifique du XVIII^e siècle :

*« Si l'activité économique du 18^e siècle a revêtu un caractère qui le distingue, semble-t-il, de toute autre époque de l'histoire, c'est bien l'originale multiplicité des opérations qu'une même entreprise pouvait mener de front, parce que les puissances capitalistes ne se sont pas encore figées en un certain nombre de spécialités ; au moment où il va disparaître, le marchand-banquier-entrepreneur-armateur-financier est plus complexe que jamais »*³².

B) LES HOMMES

Le monde des négociants est essentiellement un monde d'hommes. Les femmes, dépendant de leur père puis de leur mari, ont des droits limités et apparaissent peu. Seul le veuvage, le plus souvent, leur permet d'exercer des responsabilités économiques, pour subvenir aux besoins de la famille. S'agissant des négociants landernéens, quatre questions se posent : d'où viennent-ils ? quand viennent-ils ? combien sont-ils ? comment se forment-ils ?

1) L'origine.

La Bretagne accueille à l'époque moderne des négociants de diverses origines, tant sociales que géographiques. A Landerneau comme ailleurs, la bourgeoisie est ouverte :

« par habitude et par nécessité. L'habitude tient aux fortes proportions de commerçants toujours en contact avec des clients et des fournisseurs lointains [...]. L'ouverture est aussi nécessaire, en particulier dans les villes pe-

²⁹ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle...*, op. cit., T II, p. 334.

³⁰ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 243-244.

³¹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 127.

³² Guy CHAUSSINAND-NOGARET, *Les financiers du Languedoc...*, op. cit., p. 198.

tites et moyennes, afin de renouveler le stock de familles et d'alliances matrimoniales possibles »³³.

a) *Des origines sociales diverses.*

Tous ne sont pas issus de familles de négociants. Ainsi, Mathurin Pluchon, originaire de La Benâte, dans le diocèse de Saintes, sergent de marine, arrive vers 1734 à Brest et s'y marie huit ans plus tard. Il s'installe place aux Vaches à Landerneau en 1752, comme maître de la poste aux chevaux, capité à dix livres, avec deux domestiques. En 1775, il quitte la ville pour Brest, où il décède en 1789³⁴. Son fils François apparaît sur les rôles de capitation en 1775, avec une modeste cotisation de 12 livres. Marié en 1769 avec une demoiselle Le Blanc de Saint-Renan, il est tout à la fois procureur, notaire et marchand de vin. Dès l'année suivante il verse 24 livres de capitation et progresse jusqu'à 59 livres en 1784. Cela le place dans la moyenne bourgeoisie de la ville. Il demeure d'abord Tour des Halles, puis rue Pennavern, à partir de 1777³⁵. Sa montée en fortune s'explique par son investissement dans l'armement maritime, avec l'*Anonyme*, brick de 50 tx, en 1781³⁶ et la *Sainte-Anne*, barque de 30 tx, en 1782. Mais il perd ses deux navires par naufrage en 1784³⁷ et, dès 1785, il n'est plus mentionné sur le rôle. Il serait donc décédé à cette date, car une veuve Pluchon, marchande de vin, demeurant dans la même rue, paie 30 livres à partir de 1786³⁸. Elle figure sur le rôle au même niveau jusqu'en 1789. Le sieur Pluchon dont le magasin aux blés est pillé lors d'une émeute, le 20 avril 1789³⁹, pourrait être son fils, demeurant avec elle et pour lequel elle paie l'impôt. Il n'y a pas en effet de cote à son nom, or il est installé en ville.

D'autres cas de « promotion par la marchandise »⁴⁰ se remarquent. Louis Bazin, vient de Frênes en Normandie. Marié à Landerneau en 1746⁴¹, il apparaît sur les rôles de capitation comme « hôte du Bon Conseil », rue de Ploudiry en 1752⁴². Dix ans plus tard l'aubergiste est

³³ Philippe JARNOUX, « Horizons maritimes : les bourgeoisies urbaines en Bretagne sous l'Ancien Régime. Enclavements et ouvertures », dans Frédérique PITOU (dir.), *Élites et notables de l'Ouest XVI^e-XX^e siècle. Entre conservatisme et modernité*, Rennes, PUR, 2003, p. 259.

³⁴ Les éléments relatifs à la famille Pluchon m'ont été communiqués par M. François Siou que je remercie.

³⁵ AML°, rôles de capitation.

³⁶ SHD, Brest, 2P7-15, f° 301.

³⁷ Ibid., 2P4-2.

³⁸ Les registres de catholicité de Landerneau ne révèlent pas de décès au nom de Pluchon de 1784 à 1786.

³⁹ Claire LEOST, *Landerneau de 1789 à 1795, Aspects politiques et administratifs*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1985, p. 70.

⁴⁰ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 78.

⁴¹ AML°, BMS.

⁴² ADLA, B 3627, il paie 18 livres de capitation avec ses deux domestiques.

marchand, capité en 1761 à 63 livres, ce qui le range au nombre des riches bourgeois. En 1777, il se lance dans l'armement⁴³ et devient négociant. En 1779, il est installé dans un hôtel particulier sur le quai de Cornouaille, puis rue Neuve en 1784⁴⁴. Julienne Daniel, d'abord petite marchande de fer, se lance dans le négoce et l'armement ? C'est la bourgeoise landernéenne la plus imposée en 1786. Guiastrenec, marchand imposé à 18 livres en 1789⁴⁵, s'enrichit grâce à l'achat de biens nationaux et aux marchés de la Marine pendant la Révolution et se hisse aux premiers rangs. Etienne Radiguet, fils d'un paysan normand, engagé assez jeune dans le commerce, s'affirme comme le négociant le plus entreprenant de 1790 à 1820. Contrairement à la noblesse, la bourgeoisie est une classe ouverte, même si elle a sa propre hiérarchie. Ce qui frappe, c'est l'entrée directe, dès leur arrivée, de beaucoup d'exogènes, dans la catégorie des marchands en gros ou des négociants, sans passer par le détail, où commencent la plupart des Bretons, dont la progression est souvent assez lente.

D'autres bénéficient de « *la promotion par la navigation* »⁴⁶, autre mode d'accession au négoce, qui les fait débiter par l'apprentissage, puis la direction de navires. C'est le cas de Barthélemy Kerroz, fils d'un capitaine d'Argenton, maître de barque lui-même pendant sept ans, de 1750 à 1757, qui s'établit comme négociant, puis armateur, au retour de sa captivité à Jersey. Sans être fréquent, son cas n'est pas isolé. En 1721, Jean Chambor est le maître du *Louis-Marie*, 35 tx. Il fréquente plusieurs fois Bordeaux, pour ravitailler des ports bretons⁴⁷. Guillaume Talec est, à 33 ans, dans les années 1740, maître de l'*Aimable Catherine*, dont il a une part, avant de lancer son propre armement vers 1750. Il n'apparaît plus sur les rôles dès le début de la guerre de Sept ans. A 40 ans, Joseph Leyer navigue sur le *Robert* en 1740⁴⁸.

En revanche au long du XVIII^e siècle, aucun membre de la noblesse ne s'engage à Landerneau, pas plus dans le commerce maritime que dans l'armement, même si quelques uns, comme le chevalier de Kerloreac⁴⁹, peuvent investir dans des parts de navires.

⁴³ ADF, 16 B 806.

⁴⁴ AML°, CC, 11-54, rôles de capitation.

⁴⁵ ADIV, C 4224, rôle de capitation pour 1789.

⁴⁶ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 78.

⁴⁷ ADG, 6 B 232.

⁴⁸ SHD, Brest, 2P7-140 à 143 et 2P7-8 et 9.

⁴⁹ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 34.

b) *Une géographie assez limitée.*

Au XVIII^e siècle, les négociants landernéens sont, comme dans tous les ports dynamiques, en majorité exogènes. Leurs noms figurent sur les rôles de capitation, ou les rôles d'équipage. Les Duthoya, Daumesnil, Lavau, La Caze, Robert, viennent d'Aquitaine. Les plus nombreux sont normands : les Legris viendraient de Lisieux ; les Mazurié et Fauvel de Tinchebray⁵⁰. Les Bazin et, plus tardivement les Radiguet sont également normands⁵¹. Cosson est charentais⁵² et les Febvrier viennent de Grenoble⁵³.

Quelques négociants d'origine étrangère se sont également installés sur les bords de l'Elorn. A l'issue de la bataille de la Boyne en 1690, au cours de laquelle les troupes de Guillaume d'Orange battent celles de Jacques II⁵⁴, de nombreux soldats Jacobites choisissent l'exil ; 19 000 d'entre eux débarquent à Brest et Morlaix, entre le 3 décembre 1691 et le 3 janvier 1692⁵⁵. Beaucoup de malades et de blessés sont soignés dans les hôpitaux de Brest et de Landerneau⁵⁶. Mais déjà, 2 200 Jacobites séjournent à Landerneau entre 1674 et 1677⁵⁷. Quelques uns d'entre eux, comme les Callegan, y sont restés, comme ils le font à Brest, Morlaix, Nantes ou Saint-Malo. Une petite colonie irlandaise est donc établie dans la ville. Sur les rôles de capitation, Thomas Callegan, est brasseur de bière en 1691, puis chapelier en 1701⁵⁸. En 1720, le sieur Herne, « *irlandois* », installé rue Pennanvern, est également brasseur⁵⁹. Jean-Thomas Callegan, épicier et son frère Jean-Marie, chapelier, les petits-fils de Thomas, ne sont plus que faiblement imposés en 1750, avec respectivement 9 livres et 3 livres en 1753⁶⁰. Un Callegan arme de 1763 à 1765, le sloup *Marie-Anne*, 28 tx⁶¹. C'est peut-être le marchand de vin, Tour des Halles, capité à 30 livres en 1761 et 24 en 1762. Taylor, serait

⁵⁰ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, *op. cit.*, p. 214.

⁵¹ Étienne Radiguet, né en 1762 à Feuguerolles-sur-Orne, près de Caen, n'arrive à Landerneau qu'en 1790.

⁵² Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants...*, *op. cit.*, p. 16.

⁵³ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, *op. cit.*, p. 214.

⁵⁴ Patricia DAGIER, *Les réfugiés Irlandais au 17^e siècle en Finistère*, Quimper, CGF, 1999, p. 6 et 9. La bataille de la Boyne eut lieu en Irlande en 1690. Elle opposait les troupes du roi catholique Jacques II, déposé par le Parlement et celles de son neveu et gendre protestant, Guillaume III d'Orange. A la suite de la défaite jacobite, de nombreux soldats irlandais choisirent l'exil, pour la plupart en France.

⁵⁵ Henri BOURDE de la ROGERIE, *Inventaire sommaire ...*, *op. cit.* « Introduction », p. LXII.

⁵⁶ Pierre de LA CONDAMINE, « Les Stuarts et la Bretagne, Une épopée celtique », *Cahiers des Amis de Guérande*, N°26, 1980-1981, p. 53.

⁵⁷ Céline BEUCHER, *Les maisons en pierre de Landerneau du XVI^e et du XVII^e siècles*, mémoire de maîtrise d'histoire de l'art dactyl., Rennes II, 2000, p. 9.

⁵⁸ AML°, CC, rôles de capitation, 1695/1701-1712/1716.

⁵⁹ *Ibid.*, 1720.

⁶⁰ *Ibid.*, 1744/1747-1750/1753-1754.

⁶¹ SHD, Brest, 2P7-12 f° 149, 2P7-13, f°^s 8 et 259.

d'origine anglaise. Enfin, malgré l'importance des relations avec Bilbao, seul le négociant Ignace Oléa, originaire de cette ville, choisit, en 1785, de s'installer à Landerneau⁶².

Tous ces nouveaux venus apportent dans la petite ville basse-bretonne une once de cosmopolitisme. Mais ils donnent surtout une impulsion au négoce local, comme le font les colonies étrangères dans les grands ports. Cela illustre, « *l'importance d'un apport humain extérieur pour la formation et le développement d'un milieu d'entrepreneurs* »⁶³.

c) *L'importance des éléments exogènes.*

Au XVIII^e siècle, ils dominent numériquement le négoce landernéen. Plusieurs se hissent au sommet de la hiérarchie des fortunes. La liste des inspecteurs-marchands du bureau de marque donne le nom des négociants de toile landernéens de 1736 à 1790. Les femmes sont exclues, même si elles pratiquent ce négoce. Curieusement, plusieurs noms manquent, Bazin et Goury, Claude Febvrier...⁶⁴. Peut-être ne vendent-ils pas de toiles? En 54 ans de fonctionnement, seuls 22 noms différents figurent. Huit d'entre eux, soit 36%, sont nettement de consonance bretonne. On relève 11 Bretons, soit un peu plus du quart, sur la quarantaine d'individus nommés. Mais la méthode anthroponymique a ses limites. Elle apporte :

« *une vision approximative des réalités migratoires [...]. Dès le Moyen-âge en effet, des habitants des villes de basse-Bretagne portent des noms français [...] Peut-on dire que leurs descendants, qui portent les mêmes noms trois siècles plus tard sont encore des migrants ou des étrangers ? Par ailleurs, les exemples de francisation des noms bretons ne sont pas rares* »⁶⁵.

d) *Des motivations économiques*

Ces arrivées s'expliquent par des raisons économiques. Le commerce maritime breton est florissant. Ces étrangers, parfois commissionnaires de leurs maisons familiales, sont donc attirés par des perspectives d'affaires :

« *La présence de non-bretons dans les élites citadines est massive [...] plutôt qu'une forme de colonisation, il faut sans doute y voir l'effet de*

⁶² Ibid., 2P7-153, f° 117.

⁶³ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 19.

⁶⁴ ADF, 16 B 572, Déclaration du Roi et règlements de police (1733-1790). AML°, série HH, Cahier des manufactures (1753-1791) et Benjamin QUIOC, *Le bureau de marque de Landerneau...*, op. cit., p. 58.

⁶⁵ Philippe JARNOUX, « Migrants et migrations dans les villes bretonnes sous l'Ancien Régime », dans Elsa CARILLON-BLOUIN (dir.), *Le monde en Bretagne, la Bretagne dans le monde, voyages, échanges et migrations*, Brest, CRBC, 2006, p. 51.

l'attraction économique d'une province longtemps présentée comme un petit Pérou [...] Les villes bretonnes attirent les commerçants de l'extérieur, à cause de la prospérité économique prolongée des XVI^e et XVII^e siècles [...]. Ce sont les perspectives de réussite qui attirent les hommes, la prospérité marchande qui fait que l'on reste sur place et qui permet aussi la facile et rapide intégration »⁶⁶.

Les réseaux commerciaux internationaux mis en place aux XVI^e et XVII^e siècles constituent un des atouts de la ville dans l'accueil d'éléments extérieurs, venus en majorité de régions productrices de textiles et de vins et qui y trouvent la possibilité de les écouler. Aucune hostilité ne se manifeste en effet à leur égard. C'est le signe que leur arrivée est reçue de façon positive et non comme une concurrence. Ils ne viennent pas en Bretagne en raison de l'incapacité des Bretons à commercer, mais parce que la prospérité de la province offre des opportunités qui ne peuvent être saisies par les seuls originaires.

*« Il y a à la fois attirance des villes bretonnes et facilité d'installation et de réussite liées aux opportunités économiques. Les élites locales peu nombreuses encore ne peuvent que profiter de ces apports nouveaux et les alliances matrimoniales permettent d'intégrer rapidement les nouveaux venus. Cette immigration des élites se maintiendra tout en se ralentissant au XVIII^e siècle, sauf dans le cas de prospérité évidente, comme à Nantes »*⁶⁷,

... et peut-être à Landerneau, où ils arrivent jusqu'au début du XIX^e siècle. Plusieurs d'entre eux, tels Arnaud Duthoya ou Jean-Baptiste Mazurié, apportent des capitaux qui leur permettent de se hisser très vite au premier rang de la bourgeoisie locale, comme en témoignent les riches hôtels particuliers qu'ils font rapidement édifier.

Des flux commerciaux sont en effet en place : vers Bordeaux et la péninsule ibérique pour la toile ; depuis le Bordelais vers la pointe de Bretagne pour le vin. Le développement de ce commerce grâce à l'implantation de la Marine Royale à Brest, paraît à l'évidence à l'origine de la venue d'Arnaud Duthoya, correspondant de la maison familiale, avant de s'installer à son compte. Car le négoce ne peut prospérer sans confiance⁶⁸ : *« Il faut prospecter, organiser, fidéliser, assurer et cela ne peut se faire qu'en ayant des représentants sur place »*⁶⁹. Des relations existent avec la Normandie pour les textiles. L'intendant des Gallois de la Tour fait état en 1733 d'un important négoce de fils de lin sur le marché de Landerneau : *« Les*

⁶⁶ *Idem.*, « Horizons maritimes : les bourgeoisies urbaines en Bretagne... », *op. cit.*, p. 260.

⁶⁷ *Idem.*, « Migrants et migrations dans les villes bretonnes... », *op. cit.*, p. 62.

⁶⁸ Pierrick POURCHASSE, *Le commerce du Nord...*, *op. cit.*, p. 274.

⁶⁹ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 19.

marchands qui les achètent [...] en ont le débouché à Rouen »⁷⁰. Cela peut expliquer la présence de négociants d'origine normande dans la ville. Mais au-delà de la fidélisation du marché ou du contrôle de celui des *crées*, peut-être trouvent-ils aussi intérêt à utiliser les réseaux de commercialisation landerneens, en particulier vers l'Espagne, et par elle vers l'Amérique, pour favoriser l'écoulement des productions de leur région d'origine. On retrouve en effet des toiles normandes dans les magasins de Landerneau⁷¹.

Le phénomène n'est pas limité à la Basse-Bretagne. Tous les ports actifs connaissent ces implantations de négociants d'origine extérieure. Ainsi, après la révocation de l'édit de Nantes, le port ligérien reçoit « *une immigration puissante provenant de toutes les régions de France, mais spécialement du Sud-ouest français et de l'axe ligérien, [qui] a introduit un nombre important de familles nouvelles dans les milieux dirigeants nantais* »⁷². Dans les plus grands ports, comme Bordeaux ou Nantes, ces immigrants proviennent même, en nombre important, de pays étrangers. A La Rochelle, on observe également « *une continuelle arrivée d'hommes nouveaux [...] issus d'horizons divers, français comme étrangers* »⁷³.

e) *La frilosité des Bretons*

On peut s'interroger sur le manque d'implication des Bretons dans le négoce. Ce n'est pas une question de capitaux, car beaucoup de nouveaux négociants commencent modestement. Il faut dans doute rechercher des causes culturelles ou sociologiques, et en particulier le poids des structures sociales sur les mentalités. L'omniprésence de l'Église, qui a mis en place des barrières efficaces contre la pénétration du protestantisme et a longtemps stigmatisé les pratiques commerciales, et surtout le prêt à intérêt, peut jouer. L'influence de la noblesse, particulièrement nombreuse en Bretagne, et qui considère le commerce – et surtout celui du vin – comme dérogeant⁷⁴, peut aussi se répercuter sur la bourgeoisie traditionnelle aspirant à y entrer. Un autre élément peut intervenir. Selon Hervé du Halgouët, « *la réformation de 1668 [en Bretagne] se montra d'une sévérité tellement impitoyable à l'égard des gentilshommes pauvres et des négociants se disant pauvres, que les représentants de la*

⁷⁰ Henri SEE, *L'Industrie et le Commerce de la Bretagne...*, op. cit., p. 30.

⁷¹ Magali GUIRRIEC, *Vivre à Landerneau au début du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl, Brest, UBO, 1999, p. 26.

⁷² Guy SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle, Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, p. 49.

⁷³ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 372.

⁷⁴ Jean MEYER, *La noblesse bretonne...*, op. cit., p. 82.

classe privilégiée qui tenaient à leur prérogatives de naissance renoncèrent au commerce »⁷⁵. Or la Bretagne connaît une forte densité de petite et moyenne noblesse peu argentée. Son retrait de l'activité commerciale et du commerce de mer ne constitue-t-il pas un appel d'air pour des marchands exogènes entreprenants ? Car il paraît étonnant que les Bretons, capables de mener l'aventure sur mer, soient dépourvus, de façon quasi génétique, de toute capacité à se livrer au commerce. La réussite particulièrement brillante de certains d'entre eux : Julienne Daniel et Barthélemy Kerroz à Landerneau, ou Riou de Kerhallet et Pierre Nicolas Kerroz à Brest, par exemple, vient d'ailleurs apporter un démenti cinglant à cette allégation.

Les nouveaux venus, souvent jeunes, coupés du lien quotidien avec leur milieu d'origine, dans une situation de plus grande autonomie, peuvent se sentir plus libres d'agir. Ce n'est sans doute pas par hasard si ces milieux sont plus tard réceptifs aux idées républicaines et anticléricales et fournissent même des cadres locaux au mouvement républicain. C'est notamment le cas de la famille Belhomme dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

2) Le temps.

L'arrivée de négociants exogènes à Landerneau ne paraît pas manifeste avant le dernier tiers du XVII^e siècle. Le développement de Brest contribue à renforcer ce mouvement au XVIII^e siècle. La plupart d'entre eux s'établissent durablement dans la ville.

a) Le moment des arrivées.

L'implantation à Landerneau de marchands puis de négociants d'origine extérieure ne paraît pas très ancienne, même si des liens avec la Normandie sont un phénomène ancien et récurrent dans tout le nord de la Bretagne au moins depuis la fin du Moyen-âge. C'est en tout cas ce qu'indiquent quelques rares sources antérieures au XVIII^e siècle qui ne mentionnent guère leur présence. En 1493, les Landernéens refusent de payer le droit de guet au vicomte de Rohan, seigneur de la ville. L'élite bourgeoise, la « *saine et mairie partie d'iceux habitans* », se rassemble au nombre d'une quinzaine de personnes, le 17 février, pour désigner deux délégués chargés de négocier. Ils portent tous des noms aux consonances bretonnes⁷⁶. Remontant au début du XVI^e siècle, une liste des trésoriers de la fabrique de Saint-Thomas,

⁷⁵ Hervé du HALGOUET, « Gentilshommes commerçants et commerçants nobles... », *op. cit.*, p. 157-158.

⁷⁶ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs de Léon...*, *op. cit.*, p. 384.

postes généralement détenus par l'élite paroissiale, comporte seize noms, qui sont tous de consonance bretonne⁷⁷.

Le dénombrement des navires, ordonné par Colbert en 1664, recense aussi le nom des armateurs de la petite flottille landerneenne. La quasi-totalité des noms sont encore bretons. Les éléments exogènes sont absents. On est bien dans un petit armement très local, plusieurs investisseurs s'avérant même incapables de signer⁷⁸. Pourtant, Arnaud Duthoya est arrivé de sa Guyenne natale « *aux alentours de 1660* »⁷⁹, mais sans doute n'est-il pas encore préoccupé par l'armement maritime, sa mission prioritaire étant de développer des marchés pour la maison de négoce de vin familiale. Il est bientôt suivi par ses frères et ses neveux. Alain Croix, observant la résistance des administrateurs seigneuriaux à l'hôpital de Landerneau, « *jusqu'au milieu du XVII^e siècle* », l'explique par « *la modestie de la bourgeoisie locale* »⁸⁰.

En 1675, Landerneau est touchée par la révolte des Bonnets Rouges, s'élevant contre les taxes imposées par Louis XIV, pour financer son effort de guerre. Des exactions sont commises contre les agents du fisc et particulièrement le sieur Bigeaud, ancien fermier des devoirs, lié à la famille de Rohan, dont la maison est pillée, dans la nuit du 3 au 4 juillet. Sept barriques de vin disparaissent, ce qui indique qu'il en faisait commerce, comme la plupart des agents des devoirs. « *On s'en prit également au sieur Blaizot, distributeur du papier timbré* »⁸¹. Les dégâts sont estimés à 10 408 l. et la ville est condamnée à supporter les réparations. La charge en est répartie en trois parts. Les « *particuliers convaincus d'avoir participé au dict désordre* », soit 180 chefs de famille, auxquels s'ajoutent parfois femmes, enfants et collatéraux, ce qui témoigne de l'importance de l'émeute, versent de 3 à 300 l., sans doute en fonction de leur culpabilité, pour un total de 5 724 l. C'est plus de la moitié de l'amende. Les paroisses voisines sont également sollicitées. Le général de la paroisse de Plouédern « *à deffault d'avoir aporté leur esgail en contribution avec le général des habitants de ceste ville suivant l'ordonnance de mon dict seigneur le duc de Chaulnes* » est forfaitairement taxé à 1 000 l. et de la même manière, le général de la paroisse de La Roche-Maurice doit payer 500 l. Le reste, soit 3 124 l., est partagé entre les 818 contribuables

⁷⁷ Jean KERHERVE, « Du carrefour antique à la ville médiévale », dans Jean KERHERVE et Louis ELEGOËT (dir.), *Histoire de Landerneau...*, op. cit., p. 40.

⁷⁸ BnF, Fonds Colbert Cinq Cents, ms., 199.

⁷⁹ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 11.

⁸⁰ Alain CROIX, *L'âge d'or de la Bretagne...*, op. cit., p. 316.

⁸¹ Yvon GARLAN – Claude NIERES, *Les révoltes bretonnes de 1675. Papier timbré et Bonnets Rouges*, Paris, 1975, p. 119.

landernéens, qui versent de 5 sols à 20 l., en fonction de leur fortune. Parmi eux, 50 personnes, soit 5% des chefs de familles de la ville, formant l'élite locale, versent 10 l. et plus (665 l. au total). Les plus riches, taxés à 20 l. ne sont que 10.

On dispose du « *rolle de cotisation et esgail faict sur les habitants de la ville de Landerneau, suivant l'ordonnance de monseigneur le duc de Chaulnes* »⁸². Les professions n'étant pas indiquées, il est difficile de distinguer, dans cette petite élite landernéenne, les officiers de justice et finances des marchands, et parmi ceux-ci, les éléments autochtones des exogènes, d'autant que plusieurs ont déjà ajouté à leur nom celui breton d'un domaine ou d'une seigneurie. Les étrangers sont encore une minorité. Quelques noms, dont certains seront marquants jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, sont déjà présents, mais aucun ne figure dans la catégorie la plus taxée, à 20 l., où l'on rencontre en revanche les marchands Thomas Leyer et Kergavarec Lisac. Parmi les bourgeois exogènes, on distingue ainsi Verduc (15 livres), Duthoya, Batifolly (10 livres chacun). Le rôle mentionne aussi, taxée à seulement 3 livres, une veuve du Tailly, c'est-à-dire l'épouse d'un sieur Legris, ce qui peut indiquer une origine assez ancienne de cette famille. Ceci confirme des arrivées dans les années 1660⁸³.

A la fin du XVII^e siècle, au vu des patronymes figurant sur les rôles de capitation de 1695, les Bretons d'origine sont encore majoritaires et forment les deux-tiers de la catégorie des marchands en gros, qui préfigure celle des négociants⁸⁴. Parmi les exogènes, plusieurs sont déjà bien établis dans la ville. Legris-Duval paie 103 l. et Jean Duthoya 101 l. Ce frère d'Arnaud Duthoya s'est établi, sans doute vers 1680⁸⁵, suivi de son fils Bonaventure, dit « le jeune », imposé pour 15 l. à la capitation en 1706. Leur neveu Jean, sans doute fraîchement arrivé, paie 1 l. 10 s. en 1709. Le dernier Duthoya né à Saint-Macaire est Bernard Bernardin, petit-fils du premier Jean. Il a dû arriver vers 1727, année de son mariage avec Marie-Geneviève Cessou, fille de négociant, bien que l'acte précise qu'il est « *habitué dans la paroisse St-Houardon depuis longtemps* »⁸⁶. A cette date il n'est pas encore assujéti à la capitation dans la ville. Cela peut signifier qu'il y a fait précédemment de nombreux séjours

⁸² AML°, Délibérations de la communauté de ville, 20 septembre 1676.

⁸³ Louis ELEGOËT, *Les Juloded...*, *op cit.*, p. 114, fait remonter l'établissement des Duthoya vers 1680, celle des Legris vers 1685.

⁸⁴ AML°, CC, rôles de capitation 1695/1701.

⁸⁵ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants...*, *op. cit.*, p. 16.

⁸⁶ AML°, registres de catholicité.

chez son oncle. Demeurant rue de la Rive, il est imposé à partir de 1728 et verse 10 l. Désormais, tous les Duthoya qui embrassent localement le négoce naissent à Landerneau.

Le parcours de Jean-Baptiste Mazurié est particulier. Né à Tinchebray en Normandie, après une vie aventureuse pendant une dizaine d'années en Amérique du Sud, il s'implante à Landerneau en disposant déjà de moyens financiers importants, ce qui peut expliquer son ascension rapide⁸⁷. Il s'installe vraisemblablement en 1716, puisqu'il ne figure pas sur les rôles de capitation avant 1717 et que, suite à son mariage à Landerneau en mars, son fils aîné naît dans la ville cette année-là⁸⁸. Son cousin Pierre Fauvel ne tarde pas à le rejoindre.

A la fin des années 1710, les grandes familles, qui vont dominer le négoce landernéen pendant tout le siècle, sont présentes dans la ville. Leur arrivée tardive, la lente montée en puissance de la bourgeoisie marchande, qui ne s'impose dans la hiérarchie fiscale qu'au début du XVIII^e siècle, accréditent l'hypothèse d'un essor landernéen tardif, alors que dans d'autres ports l'arrivée d'étrangers se manifeste dès le XVI^e et fortement au XVII^e siècle⁸⁹. Le début des installations semble coïncider avec le développement de l'arsenal à Brest. Même si le mouvement est lent et s'il faut attendre la première décennie du XVIII^e siècle pour qu'ils s'imposent à la tête de la bourgeoisie urbaine, un lien de cause à effet apparaît.

Les arrivées se poursuivent à la fin du XVIII^e siècle, avec Etienne Radiguet, venant de Feuguerolles-sur-Orne, près de Caen en 1790⁹⁰. Landerneau reste attractive au début du XIX^e siècle et enregistre les arrivées de Noël Belhomme, originaire de Reims, en 1800⁹¹, de François Heuzé qui vient de la région nantaise et se marie dans la ville en 1815⁹², de Vacheront, originaire de l'est de la France, en 1833⁹³, de Philippe Duval, arrivé de Fougeray (Ille-et-Vilaine), à la fin de la Restauration, et fournisseur de la Marine dès 1833⁹⁴. Ce sont, semble-t-il, les derniers négociants-industriels exogènes installés à Landerneau.

⁸⁷ Ibid., dossier Mazurié.

⁸⁸ Ibid., registres de catholicité.

⁸⁹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 78.

⁹⁰ Louis ELEGOËT, *Les Juloded...*, op. cit., p. 226

⁹¹ *Idem.*

⁹² *Ibid.*

⁹³ *Ibid.*, p. 227.

⁹⁴ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1835, p. 245.

b) *La pérennité des dynasties négociantes.*

La longévité des dynasties marchandes à Landerneau frappe, surtout en comparaison avec Morlaix qui connaît, selon Jean Tanguy, un « *renouvellement rapide du groupe des négociants. [...] Une fois fortune faite, ils repartent vers d'autres horizons. On comprend qu'ils n'aient pas véritablement à cœur les intérêts à long terme de la manufacture* »⁹⁵. Ces horizons sont souvent faits des délices qu'offre la vie oisive des titulaires d'offices et des riches anoblis. Cette évolution est assez rare à Landerneau au XVIII^e siècle. La permanence des grandes dynasties dans l'activité négociante avoisine ou dépasse assez souvent le siècle. En outre, un certain nombre de trajectoires sont interrompues par la Révolution, alors même que le décollage du négoce est bien plus tardif qu'à Morlaix. Mais cette situation n'est pas isolée. A Nantes, « *la plupart des grandes familles d'armateurs présentes au début du XVIII^e siècle, arment encore à la veille de la Révolution* »⁹⁶. A Saint-Malo aussi, on a pu observer « *de grandes dynasties bourgeoises autochtones se perpétuant dans la longue durée* »⁹⁷.

Le premier Duthoya, Arnaud, arrive à Landerneau, en 1660, comme commissionnaire de la maison de vins familiale⁹⁸. Plusieurs membres de sa famille le suivent. Ils dominent l'élite négociante dans le premier tiers du XVIII^e siècle. Jean, frère d'Arnaud, dénommé « *Duthoya le vieux* », est classé en 1716, pour 87 livres, dans les conseillers-secrétaires du roi, charge qu'il acquiert à la fin de sa vie — il ne la possède pas en 1712 — et il poursuit son négoce. En 1720, il est absent du rôle. Les arrivées des Duthoya se succèdent pendant trois générations, de manière à ce qu'au moins un membre de la famille pratique toujours le négoce à Landerneau. A partir de la quatrième génération, ils ont fait souche sur les bords de l'Elorn, sans pour autant couper leurs relations familiales dans leur région d'origine. En 1695, Arnaud Duthoya se retire dans son château de Mallegare, près de Saint-Macaire, où il finit ses jours⁹⁹. Jean-Marie Duthoya, âgé de 35 ans, embarque en février 1770 sur la *Marie-Jeanne* de Landerneau, « *allant à Bordeaux voir sa famille*¹⁰⁰. Des Duthoya sont encore présents dans le commerce à Landerneau sous l'Empire, en la personne d'un marchand-épiciier. Ils sont donc actifs dans le commerce local pendant plus de 150 ans. Ce n'est qu'à la fin du siècle et particulièrement dans la période révolutionnaire, que plusieurs garçons Duthoya s'engagent dans

⁹⁵ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, *op cit*, p. 65.

⁹⁶ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 143.

⁹⁷ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 101.

⁹⁸ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants...*, *op. cit.*, p. 11.

⁹⁹ *Idem.*, p. 39.

¹⁰⁰ SHD, Brest, 2P7-147, f°147, 15 février 1770.

des carrières militaires. Cette évolution s'apparente à celle qui a été observée à Nantes : « *les descendants de l'élite négociante du XVIII^e ont généralement délaissé les activités commerciales au profit du service dans les grands corps de l'État* »¹⁰¹ et notamment l'armée.

Les Daumesnil sont présents depuis 1684¹⁰². Ils siègent au bureau de visite et de marque des toiles dès 1727¹⁰³. Ils ne sont plus nommés à partir de 1765, sans doute parce qu'ils ont cessé de négocier des *crées*. Mais en 1789, Joseph Daumesnil embarque sur la *Marie-Françoise*, pour visiter sa famille en Aquitaine¹⁰⁴. Leur capitation ne dépasse guère 30 l. C'est celle d'une bourgeoisie aisée. Les Legris durent au moins une centaine d'années, de la fin du XVII^e à celle du XVIII^e siècle. Les Mazurié, arrivés vers 1716, sont encore actifs au milieu du XIX^e siècle, 130 ans plus tard. Le normand Louis Bazin est à Landerneau avant 1750. Ses descendants ne cèdent leur minoterie industrielle de la Roche-Maurice qu'en 1929¹⁰⁵. Arrivés au début de la Révolution, les Radiguet dominent l'économie landernéenne pendant plus d'un siècle et leurs descendants exercent jusqu'à la fin du XX^e siècle.

Cette bourgeoisie exogène devient rapidement une bourgeoisie bretonne. Elle prend fait et cause pour les revendications de la province et témoigne, on le verra, un farouche attachement aux libertés bretonnes garanties par le traité d'Union de 1532 et souvent bafouées par le pouvoir royal. Enracinés dans la durée, souvent mariés à des bretonnes, ces négociants s'identifient à leur terre d'adoption. Étienne Radiguet le montre en 1810, en protestant auprès d'un ministre, parce que son fils est mobilisé dans l'infanterie et non dans la Marine, comme tout bon breton¹⁰⁶. La permanence de ces négociants et de leurs capitaux dans la ville joue un rôle majeur dans son évolution économique au XIX^e siècle. Ainsi, trois des quatre familles : les Radiguet, Goury et Poisson, qui créent en 1821, la société de commerce préfigurant la Société Linière du Finistère¹⁰⁷, sont à Landerneau à la fin du XVIII^e siècle.

¹⁰¹ Arnold SOHIER, « Les familles de négociants nantais Murphy et croisicais Gaudin : de l'aisance à la disparition, où les aléas de l'armement maritime (mi XVIII^e-mi XIX^e siècle) ». *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, T. 148, 2013, p. 191.

¹⁰² AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

¹⁰³ ADF, 16 B 581, 13 juin 1727.

¹⁰⁴ SHD, Brest, 2P7-158, f°117, 3 octobre 1789.

¹⁰⁵ *L'Écho des Moulins*, n° 42, 1^{er} trimestre 2007, art. non signé, p. 4.

¹⁰⁶ Information aimablement communiquée par Dominique Derrien que je remercie.

¹⁰⁷ Yves BLAVIER, *La société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 12.

3) Les réseaux familiaux

a) *L'intégration par les femmes.*

Ces hommes jeunes sont souvent arrivés seuls. Pour faire souche, nombre d'entre eux épousent des bretonnes : « *la population importée, composée à l'origine en grande partie de célibataires [...] s'enracine partiellement par les femmes* »¹⁰⁸. Ce qui est vrai à Brest au début du XIX^e siècle l'est tout autant dans les autres ports bretons sous l'Ancien Régime. Les stratégies matrimoniales, on le sait, ont peu à voir avec les sentiments. Les négociants recherchent d'abord la constitution de réseaux familiaux, favorables à leurs affaires et permettant d'assurer leur pérennité. Les choix de conjoints pour leurs enfants se font aussi en priorité chez leurs collègues. Plus modestement, Etienne Radiguet épouse en 1790 Thérèse Riou¹⁰⁹, fille de l'aubergiste chez qui il descend, ce qui peut expliquer son installation à Landerneau la même année. Il est trop récent dans la ville et sa surface financière est trop faible pour espérer s'intégrer aux vieilles dynasties négociantes.

b) *Une endogamie généralisée*

Au XVIII^e siècle, à Landerneau, la plupart des familles négociantes sont apparentées. Dans la très nombreuse famille Duthoya, plusieurs mariages entre cousins éloignés ont même lieu : Jean-Marie Duthoya épouse en 1768 sa cousine Mathurine Robert. Leur fils Jean-Marie épouse à son tour sa cousine Marie-Louise Duthoya en 1811. Marie-Bernardine Duthoya épouse, en 1812, son cousin Jacques Robert. Les Duthoya sont apparentés à des familles de négociants : Legris-Duclos (mariage d'Anne Duthoya 1707) ; Cessou (mariage de Bernard-Bernardin avec Geneviève Cessou en 1727) ; Robert (mariage avec Marie Duthoya ; leur fils Jean épouse Marie-Louise Mazurié en 1738, ainsi que les deux mariages de cousins précités) ; Leyer (mariage de Nicolas avec Marie-Guillemette Duthoya en 1769) ; Duchemin (mariage de Gervais avec Marie-Jeanne Duthoya, 20 messidor an VII). Chez les Mazurié, les enfants ont des parrains négociants : Jean Duthoya (Anne, 1720), Pierre Fauvel (Jean-Baptiste, 1722), ou l'inspecteur des manufactures de Coisy (Antoine, 1737). Dans la seconde génération les parrains sont Jean Robert (Suzanne, 1755), Joseph Villart (Jacques, 1762) et des mariages se font avec des négociants, ainsi Paul Poisson épouse Thérèse Mazurié (1792). Cette endogamie

¹⁰⁸ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie ..., op. cit.*, p. 58.

¹⁰⁹ Louis ELEGOËT, *Les Juloded..., op. cit.*, p. 116.

généralisée n'est cependant pas une fermeture : « *le milieu négociant, bien qu'endogame, reste ouvert aux nouveaux venus* »¹¹⁰. L'arrivée de nouveaux acteurs contribue en effet à renouveler l'offre. Cette ouverture est logique, la faiblesse numérique du négoce landerneéen et les multiples alliances internes, rendent nécessaire la recherche de conjoints en dehors du milieu, elle peut donc aussi se pratiquer vers la noblesse ou les professions juridiques.

On a vu que les dirigeants du principal groupe marchand Radiguet-Goury au XIX^e siècle, sont aussi alliés¹¹¹. Un autre réseau d'alliances semble se dessiner, autour des Bazin-Belhommet. Michet Bazin-Drant et Noël Belhommet épousent deux sœurs, en 1797 et 1809. Ces alliances ont aussi des prolongements économiques. Ainsi, Barthélemy Bazin et Noël Belhommet sont associés, à partir de 1802, dans une fabrique de chandelles¹¹². Auguste, fils de Michel épouse sa cousine germaine Lucile Belhommet en 1831 et son petit-cousin Jules, la sœur de celle-ci, en 1844¹¹³. D'autres liens familiaux sont noués avec des familles négociantes : Andrieux, Duval, Duportal, Guiastrennec. Ainsi, Victor Belhommet, fils de Noël, épouse en 1847, Euphémie Duval, fille de l'armateur Frédéric. Peut-être existe-t-il une rivalité commerciale entre eux, car les Radiguet ne ménagent pas leurs critiques à l'égard des Bazin et aucun membre de ce groupe n'investit dans la Société Linière.

Si elle répond à une stratégie, il faut nuancer l'importance du mariage dans la trajectoire négociante. Louis Bazin ou Etienne Radiguet font des alliances modestes, Barthélemy Kerroz reste célibataire, Julienne Daniel est veuve. Cela ne les empêche pas de s'élever dans l'échelle sociale. Mais c'est par les femmes que se constituent les réseaux familiaux.

4) Le nombre.

Le problème du dénombrement des négociants-armateurs se pose partout. On pourrait penser que la question est simplifiée à Landerneau, grâce au commerce des toiles, que tout véritable négociant pratique. Les archives du bureau de marque permettent en effet d'établir avec précision le nombre des négociants en toiles. Mais, d'une part, ils ne sont pas les seuls à pouvoir être considérés comme négociants. D'autre part, les femmes n'y apparaissent pas. Or,

¹¹⁰ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 75.

¹¹¹ Voir chapitre 11 figure 11-III.

¹¹² Ibid., rapport du maire de Landerneau, 22 décembre 1811.

¹¹³ AML°, registres de mariages.

comme ailleurs, Landerneau compte des femmes négociantes et non des moindres. Les rôles de capitation, assez complets pour Landerneau, permettent de les hiérarchiser par la fortune.

a) *Les négociants en toiles et cuirs.*

Les visites de contrôle du bureau de marque en 1712 et 1714, recensent douze marchands de toiles, dont les noms ne sont pas indiqués¹¹⁴. Le procès-verbal de la visite de 1727, en revanche, en cite aussi douze¹¹⁵. Mais la liste est sans doute incomplète, car deux jours plus tard, Laugée et Daumesnil, qui n'y figurent pas, sont élus par l'assemblée des négociants de toiles, pour exercer la fonction de scelleurs pendant l'année 1727¹¹⁶. On peut supposer que leurs magasins étaient vides de toiles le jour de la visite. Les négociants en toile seraient donc au nombre de 14 cette année-là.

En juin 1730, 15 négociants sont présents à la visite¹¹⁷. En septembre 1736, de Coisy, inspecteur des manufactures est en tournée d'inspection. Il se fait « transporter [...] en la chambre des toilles de la ditte ville, pour voir, visiter et examiner les pièces de toilles y estant et estre présant à la marque ». Puis il visite les magasins de 18 négociants. Selon le procès verbal, « il ne fut trouvé autres magasins que ceux-ci-dessus »¹¹⁸. Le négoce local détient, ce jour-là, 1 618 pièces de créés (près de 270 ballots), à comparer avec les 10 027 pièces reçues à Landerneau en 1743¹¹⁹. Le rôle de la capitation des marchands et artisans de Landerneau en 1748, retient le chiffre de 15 « marchands de toilles, peaux et cuirs »¹²⁰, placés en tête de la liste, avant les autres métiers. Pour Jean Tanguy, « le trafic est assuré par une quinzaine de négociants, 18 en 1751 d'après de Coisy »¹²¹. Leur nombre décroîtrait dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Ils ne seraient plus que 13 en 1788¹²². Peut-être n'a-t-il été pris en compte que les familles, et non chaque négociant en particulier, et les seuls négociants en toiles. Si l'on s'en tient au commerce des toiles, auquel il faut ajouter celui des cuirs, le nombre de négo-

¹¹⁴ ADLA, C 660, Procès verbaux de visites du sieur Caillaux, inspecteur des manufactures, 9 juillet 1712 et 28 juillet 1714.

¹¹⁵ ADF, 16 B 581, 11 juin 1727. Ce sont : Mazurié, Bordier, Cessou, Duval Le Gris, Dumas Renoulz, Du Tailly Le Gris, Duthoya le jeune, Le Leyer, la d^{elle} Prigent, Duclos Legris, Duthoya l'ainé et David.

¹¹⁶ Ibid., 13 juin 1727.

¹¹⁷ Ibid., 16 B 581, Procès-verbaux de saisies..., 5 juin 1730.

¹¹⁸ Ibid., 24 septembre 1736.

¹¹⁹ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 129.

¹²⁰ ADIV, C 2143.

¹²¹ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 62.

¹²² Nadine KERMARREC, *La société landernéenne au début du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1991, p. 104.

ciants qui s'y livrent est donc en croissance dans la première moitié du XVIII^e siècle, passant de 12 à 18. Il se stabilise, voire se replie ensuite. En outre, cette élite n'a pas le monopole des activités négociantes.

b) Les autres négociants.

Le rôle de capitation de 1695 limite la liste des « *marchands en gros et gros marchands* » à 16 personnes¹²³. Six d'entre eux sont explicitement qualifiés de « *marchands de vin en gros* ». Le chiffre de ces grossistes monte à une trentaine en 1701¹²⁴ et 37 l'année suivante. La liste comprend aussi des contribuables plus modestes, marchands de drap, de vin, de fer, de bois, dont cinq paient une capitation inférieure à 20 l.¹²⁵. Mais ils sont tous classés dans la catégorie du commerce libre, exonéré de l'appartenance à une corporation, ce qui caractérise les négociants. Il est impossible en revanche de savoir si tous exportent. En effet, ils ne pratiquent pas tous le négoce des toiles, qui exige la mobilisation de capitaux importants, permettant de pouvoir payer comptant des marchandises dont le paiement en retour n'intervient souvent que plusieurs mois plus tard et qui suppose l'existence de réseaux commerciaux qui ne sont pas à la portée de simples marchands.

c) Un monde en expansion au XVIII^e siècle

Le nombre de négociants augmente à Landerneau grâce à l'essor commercial à partir de la fin du XVII^e siècle. La crise finale de l'Ancien Régime et la baisse d'activité de la ville pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire voient une réduction logique de l'effectif. Le rôle du vingtième d'industrie pour 1749¹²⁶ recense 12 « *négociants* », dont la contribution va de 4 livres pour Louis Le Leyer ou Daumesnil, jusqu'à 115 livres pour Jean-Baptiste Mazurié (près de 14% de la taxe landernéenne à lui seul). Si les négociants sont en général les plus imposés, plusieurs marchands paient davantage que certains d'entre eux. Paul Drézen, marchand de toile et futur négociant verse 17 livres. Charles Kermarrec, marchand de toile est à 11 livres et la veuve de Louis Daniel, marchande de fer, à 13 livres. Mais Fauvel, Febvrier, Lacaze, Rivière, Tréguier, Vigier, pourtant tous armateurs, sont inscrits comme marchands de vin, imposés de 4 à 9 livres. Malgré ce faible montant, qu'il faudrait pouvoir expliquer, ils

¹²³ AML°, CC 1695/1701, Rôles de capitation 1695.

¹²⁴ Nadine KERMARREC, *La société landernéenne...*, op. cit., p. 104.

¹²⁵ AML°, CC 1695/1701, Rôles de capitation 1701.

¹²⁶ ADIV C 4493.

appartiennent bien à « *l'élite marchande participant au commerce de mer* »¹²⁷. La notion est fluctuante car, trois des marchands figurant sur le rôle du vingtième : Daumesnil, L'Abbaye et Lavau, sont négociants la même année pour le rôle de capitation, où figure aussi Leyer, absent du précédent¹²⁸. Landerneau compte donc à cette date au moins 21 négociants. Il apparaît aussi que le commerce des toiles, du vin et accessoirement du fer, constitue souvent et en particulier pour les Bretons d'origine, la porte d'entrée dans le négoce.

En 1776, la requête pour obtenir « *la liberté d'armer à Landerneau pour le commerce des isles, et colonies françaises de l'Amérique et de charger les papiers pour l'Espagne et le Portugal* », est signée de 32 noms venant de 27 familles et se déclarant « *Tous négociants dudit Landerneau* »¹²⁹. Ce chiffre peut paraître crédible : il est fondé sur une reconnaissance mutuelle, « *est dès lors négociant celui qui est reconnu comme tel par son pair* »¹³⁰. L'intérêt bien compris de l'élite négociante dans ses rapports avec le pouvoir est cependant de donner l'image d'un négoce puissant et donc de ne pas être trop regardant. En effet, certains des noms figurant sur la liste sont peu ou pas du tout présents dans l'armement ou dans les principaux trafics. Il est sage de ramener le nombre des négociants à 26 au maximum.

Pour la préparation du cahier de doléances de Landerneau en 1789, les corporations sont réunies. Les négociants, qui n'en constituent pas une, ne formulent pas de réclamations et se reposent sur le corps de ville qu'ils dominent pour faire remonter leurs revendications. On ne dispose donc pas de liste du négoce landernéen à l'aube de la Révolution. Cependant, dans la corporation des marchands de vin, quatre d'entre eux, sont négociants sur les rôles de capitation (La Caze père et fils, Bazin et Cosson), tandis que trois autres au moins (Creuzel, Pluchon et Touet-Chambor) figurent régulièrement sur les listes de négociants¹³¹. Le fils La Caze est un des deux députés choisis. Cette corporation apparaît, à nouveau, comme l'antichambre du corps des négociants. De même, chez les marchands drapiers et merciers, l'un des deux

¹²⁷ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 72.

¹²⁸ ADLA, B 3 625.

¹²⁹ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f° 36. Ce sont : Jean-Baptiste Mazurié l'ainé, Joseph Mazurié, Pierre-Guillaume Duthoya, Jean Duthoya, Hervé Duthoya, Joseph Villart, Pierre Duval Legris, Jean Duval Legris, Louis Leyer, Michel Daumesnil, Jacques Cosson, Barthélemy Kerroz, Lanrivoas Chambor, Claude René Febvrier, Yves Cornec, Pierre Le Drezen, Pierre Fauvel, Gilbert Poisson, Pierre-Marie Le Bras, Jullien Jean Duval Sr Duclos, Duclos Legris aîné, Pierre La Caze, Jean Vincent Roullain, Louis Bazin, Jean Le Bras, Louis Burel, Joseph Nedellec, Jacques Marie Camus, Julienne Daniel, Vincent Gardehot, Joseph Cadet, Michel Durant.

¹³⁰ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 33.

¹³¹ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances...*, op. cit., p. 83-84.

députés est Gilbert Poisson « *marchand grossier* »¹³², qui figurait parmi les négociants de 1776 et qui arme aussi des navires. En recoupant ces listes, on dénombre au minimum une vingtaine de négociants, ce qui traduit les difficultés économiques de la fin de l’Ancien Régime. Apparaissent des marchands qui, bénéficiant des bouleversements révolutionnaires et des possibilités d’enrichissement rapide, accéderont quelques années plus tard à l’élite des négociants-armateurs, et notamment: Guiastrenec, marchand drapier, Taylor, marchand épici-er, Pontgérard, maître cloutier, Bouroullec, huissier et marchand de vin, Rousseau, marchand pelletier, qui ont tous, sauf le premier, été désignés comme députés de leur corporation respective, sur laquelle ils ont donc déjà pris de l’ascendant¹³³.

La liste des notables élus à Landerneau en l’an IX, comprend une vingtaine de noms de négociants¹³⁴. Seuls « *les citoyens présents réunissant le plus de suffrages* » y figurent. Certains négociants ont donc pu ne pas être désignés. La mention des professions est approximative. Ainsi, La Caze apparaît comme marchand, alors qu’il est négociant sur la liste du département. A la fin de l’an X, seuls neuf négociants et marchands de toiles auxquels se joignent le fabricant Bidanel et le pacqueur François Le Rest, signent une requête à la municipalité du canton de Landerneau pour d’obtenir la réouverture du bureau de marque des toiles¹³⁵. Il est probable que tous les négociants ne se sont pas associés à la démarche.

Dans une nouvelle requête au maire, en 1807, ils ne sont plus que sept¹³⁶. Certains négociants cités cinq ans plus tôt sont toujours en activité, seuls Cosson et Kerroz ont disparu. Cette liste ne regroupe donc pas tous les négociants landernéens. R. Durand dresse la liste, incomplète, des « *principaux commerçants* » de Landerneau sous l’Empire, sans indiquer la date précise du recensement¹³⁷. Il dénombre, de façon arbitraire, six négociants en vins et eau de vie (Bouroullec père et fils, Crespy, Creuzel aîné, J-M Creuzel, La Caze aîné), huit négociants en toiles, fils et cuirs (Bazin-Drant, Camescasse, Guillou, Leyer, Mazurié, Radiguet et son associé Goury, René Poisson) et trois négociants en diverses marchandises (Goubin, Rousseau et Taylor). Soit 17 négociants, auxquels s’ajoutent Joly, un épici-er faisant la com-

¹³² *Idem.*, p. 85.

¹³³ *Ibid.*, p. 98-99.

¹³⁴ ADF, 3 M 1, liste des notables de l’an IX. La notion reste fluctuante, certains étant notés comme marchands sur la liste locale et comme négociants sur la liste départementale.

¹³⁵ AML°, 2 F, 4^e journée complémentaire an X (21 septembre 1802). Ce sont : Lacaze aîné, Joseph Mazurié, Crespy, Jean-François Cosson, Bouroullec, Taylor, Barthélemy Kerroz, René Poisson et Etienne Radiguet.

¹³⁶ *Ibid.*, 2 F, lettre des négociants au maire de Landerneau, 19 mai 1807. Il s’agit de : René Poisson, Etienne Radiguet, Joseph Mazurié, La Caze aîné et trois nouveaux : B. Mazurié, Leyer et Goury.

¹³⁷ ADIV, 4 F c2, Commerce et industrie, étude de R. DURAND dactyl., sd, mais sans doute début XX^e siècle.

mission et Kérébel, marchand de draps et soieries. René Bazin, armateur sous l'Empire, et Guiastrennec sont absents. Seuls deux fournisseurs de la Marine sont signalés : Camescasse et Rousseau, or, Bazin et Radiguet le sont également. Enfin, aucun armateur n'apparaît, alors qu'au moins huit des négociants cités arment. Le renouvellement paraît important, puisque plus de la moitié des noms étaient inconnus au siècle précédent et que plusieurs grandes familles négociantes ont disparu, notamment les Legris-Duclos, Legris-Duval et les Duthoya. Mais de petits marchands, comme les Bouroullec, Creuzel, Camescasse, Rousseau, ont gravi des échelons. François Guillou semble avoir disparu à la suite de ses ennuis judiciaires, après avoir été mis en cause dans une affaire de contrebande en 1809¹³⁸. Cela représente donc un peu plus d'une vingtaine de négociants. La quasi-impossibilité de se livrer au commerce maritime emporte évidemment des conséquences sur la vitalité du négoce landernéen.

d) *La différenciation des fonctions au XIX^e siècle*

A la Restauration, « *la plupart des négociants tentent de remettre sur pied les anciennes spéculations* »¹³⁹. Les affaires qui ont survécu à la tourmente se relancent. De nouveaux négociants les rejoignent, dont certains, tel Le Même, fabricant de chandelles, failli en 1822, disparaissent rapidement du paysage. D'autres noms apparaissent à l'occasion de litiges examinés par le tribunal de commerce, comme ceux de Duportal, apparenté aux Mazurié, ou Camescasse. En août 1828, le négociant landernéen Yves Guiastrennec neveu constitue, avec Auguste Derrien de Landivisiau, une société en nom collectif « *pour faire le commerce* », siégeant au 14, quai Saint-Houardon à Landerneau et dont la durée est limitée à six ans par l'acte de constitution¹⁴⁰. La nature de leurs activités n'est pas précisée. Aucune statistique ou recensement portant sur les négociants n'est disponible pour cette période.

Sous la Monarchie de Juillet, l'élite des « *armateurs et négociants-expéditeurs* » landernéens compte une douzaine de maisons, dont plusieurs en association, soit une quinzaine d'individus. La baisse est sensible par rapport à l'Ancien Régime. Les activités commencent à se différencier. Les négociants les plus importants sont déjà passés à la fabrication : Poisson dans la toile, Andrieu-Le Borgne dans les chandelles et la brasserie¹⁴¹, Bazin dans la fabrication de tenues militaires et la minoterie. Philippe Duval, fabrique des

¹³⁸ AN, série BB 18/315.

¹³⁹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négocees maritimes...*, op. cit., p. 147.

¹⁴⁰ ADF, 63 U 21/7.

¹⁴¹ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1835, p. 245.

coiffures militaires et se spécialise dans l'armement. Bien que le terme de négociant vieillisse, la plupart d'entre eux y restent attachés. La liste des électeurs aux tribunaux de commerce en 1848, en témoigne. On y relève 13 négociants et un seul « *fabricant d'équipements militaires* »¹⁴². Il est vrai que les dirigeants de la Société Linière poursuivent longtemps en parallèle des activités commerciales : en 1862, ils livrent du froment à la Marine, par l'intermédiaire de leur correspondant brestois Chevillotte¹⁴³. Il faut y ajouter deux marchands de vin en gros, dont François Coué-Bouroullec, alors principal armateur de la ville.

Fig. 12-I. Approche de l'évolution du nombre de négociants landernéens (1695-1848)



La notion de négociant est fluctuante et l'admission dans cette catégorie supérieure du commerce varie selon la volonté qu'elle a d'exister en tant qu'élite, ce qui plaide pour le petit nombre, et la nécessité de peser sur les décideurs extérieurs, qui suppose l'élargissement. Le nombre de véritables négociants landernéens, qui reflète la situation économique de la ville, varie donc de 15 à 26 dans toute la période (Figure 12-I). Mais il est certain qu'on ne s'improvise pas négociant et que la complexité des tâches requises suppose un apprentissage.

5) La formation.

Le pragmatisme du milieu négociant conduit à privilégier un apprentissage fondé sur l'empirisme plutôt que sur la théorie : « *L'éducation marchande et maritime met bien plus l'accent sur des savoirs pratiques et sur des périodes d'apprentissage sur les navires où dans*

¹⁴² Archive particulière.

¹⁴³ Jean-Noël MARLIER, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine...*, op. cit., p. 698.

des lieux étrangers »¹⁴⁴. André Lespagnol a dégagé « *deux grands cursus d'apprentissage* » du métier de négociant¹⁴⁵. Ils trouvent évidemment leur application à Landerneau.

a) *La formation au comptoir*

Avant la Révolution, Landerneau n'a pas de collègue. La formation des futurs négociants se fait donc sur le tas, « à la boutique », sans exclure une expérience de navigation. Beaucoup de futurs négociants font leur apprentissage dans des comptoirs familiaux avant de voler de leurs propres ailes. Vincent La Rüe, est d'abord facteur, en 1726-1727, mais peut-être plus tôt, chez le négociant Cessou, son beau-frère, marié à Marie La Rüe. Il s'installe comme marchand, capité à 9 livres en 1728¹⁴⁶. Jean Touet Chambor commence comme facteur chez ses oncles les frères Legris du Tailly et Legris des Parcs, sans doute depuis 1721. Ils versent 5 l. de capitation pour lui en 1724¹⁴⁷. Il est encore chez Jean du Tailly, en 1726-1727. Il s'installe comme marchand, rue de la Rive en 1728 et paie 9 l. cette année-là¹⁴⁸.

Cet apprentissage peut se faire au loin. Jean-Isidore Radiguet est envoyé à Bordeaux, en 1816, à l'âge de 24 ans, « *pour visiter l'ensemble des correspondants que la maison de commerce avait sur place* »¹⁴⁹. Il y reste jusqu'en 1818. C'est assurément le meilleur moyen de se faire connaître — et reconnaître — par les partenaires de la société familiale, dont il se prépare à prendre la responsabilité, y compris à Bilbao, même si son père croit que « *les Bilbayens n'aiment pas à voir des représentants de maison. C'est tout au plus quand ils aiment à voir les chefs. La plus grande circonspection leur est suspecte* »¹⁵⁰.

b) *La formation par la navigation*

Ce mode de préparation au négoce est d'usage variable selon les ports et les époques. C'est le mode dominant à Saint-Malo au XVII^e siècle¹⁵¹, mais il est peu pratiqué à La Rochelle

¹⁴⁴ André CATROU, *Les élites consulaires de Caen, Morlaix et Alençon au XVIII^e siècle*, mémoire de master II dactyl., Lorient, UBS, 2006, p. 36.

¹⁴⁵ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 111.

¹⁴⁶ AML°, rôle de capitation 1728.

¹⁴⁷ *Ibid.*, 1724.

¹⁴⁸ *Ibid.*, 1728.

¹⁴⁹ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, *op. cit.*, p. 31.

¹⁵⁰ ADF, 50 J 20, lettre à Martin à Toulouse, 22 janvier 1817, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 31.

¹⁵¹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 112.

au XVIII^e siècle¹⁵². Les rôles d'équipages landernéens relèvent les voyages lointains de fils de négociants. C'est une étape essentielle, car « *les voyages d'affaires sont souvent le propre de la période de formation du jeune négociant, avant qu'il ne s'installe définitivement dans le comptoir : lier plus fortement les relations déjà nouées, connaître les correspondants, visiter les places avec lesquelles on travaille* »¹⁵³. A 20 ans, le fils de Claude Febvrier embarque, en 1748 vers Bayonne, comme aide-pilote sur la *Marie-Catherine*, appartenant à son père¹⁵⁴. En juillet 1754, Jules Duclos Legris, 19 ans, est sur la *Marie-Anne*, navire familial qui le conduit aussi à Bayonne¹⁵⁵. En février 1763, Jean-François Dujardin, fils du négociant René, embarque à Brest pour Lisbonne sur la *Prospérité*, de l'armement Fauvel¹⁵⁶. En octobre 1770, il est « *permis à Joseph Marie Thomas d'aller à Bordeaux pour apprendre le commerce* », à bord de la *Marie-Françoise*, 45 tx, de l'armement Kerroz¹⁵⁷. En juillet 1772, François La Caze, 19 ans, va à Bordeaux, sur la *Marie-Jeanne*, de l'armement Villard-Robert-Lavau¹⁵⁸. En mars 1777, Pierre Louis Mazurié, « *18 ans, de Landerneau* », est passager du *Coureur*, de l'armement Leyer, pour Bayonne¹⁵⁹. En 1785-1786, Louis Bazin amarine sur ses navires, ses fils Nicolas et Barthélemy, ce dernier « *allant et venant* », qui embarquent sur son sloup *l'Aimable Jeanne*, en direction du Bordelais¹⁶⁰. En juin 1787, c'est au tour de René, 18 ans, qui part à bord du *St-François*, dont son père est l'armateur, « *en Angleterre* », pour chercher du charbon¹⁶¹. Qualifié de négociant, malgré ses 18ans, il embarque en octobre 1788, sur le même navire, en direction de Blaye¹⁶². En juillet 1789, il va au Croisic sur *l'Aimable Jeanne*, du même armement¹⁶³. Il semble apprécier la navigation, car on le retrouve sur le *Saint-François*, en août 1789, allant à Burry, au Pays de Galles¹⁶⁴, puis en mars 1790, vers Saint-Malo, avec du charbon¹⁶⁵. Son frère Julien, fait aussi le voyage pour à l'âge de 18 ans, en avril 1791. Mais il est « *resté en Angleterre en mai 1791, ayant la jambe cassée* », et n'est

¹⁵² Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 77.

¹⁵³ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, op. cit., p. 741.

¹⁵⁴ SHD, Brest, 2P7-142, f° 320.

¹⁵⁵ Ibid., 2 P7-143, f° 291.

¹⁵⁶ Ibid., 2 P7-145, f° 44.

¹⁵⁷ Ibid., 2P7-147, f° 127

¹⁵⁸ Ibid., f° 206.

¹⁵⁹ Ibid., 2 P7-149, f° 214.

¹⁶⁰ Ibid., 2 P7-155, f° 178.

¹⁶¹ Ibid., 2 P7-156, f° 129.

¹⁶² Ibid., 2 P7-157, f° 146

¹⁶³ Ibid., f° 151.

¹⁶⁴ Ibid., f° 146.

¹⁶⁵ Ibid., 2 P7-158, f° 147

débarqué à Porspoder qu'en février 1792¹⁶⁶. D'autres futurs négociants landernéens ont pu faire leur apprentissage par la navigation sur des navires d'autres ports.

6) Les langues

Si la langue du négoce est le français, ses membres ne peuvent faire l'impasse ni sur le breton, langue du peuple urbain et de celui des campagnes, ni sur quelques langues étrangères et principalement l'espagnol, ce qui justifie l'envoi à l'étranger de futurs négociants.

a) *Le breton.*

Dès le début du XVIII^e siècle, les négociants exogènes sont majoritaires à Landerneau. Ils contribuent à y favoriser la pénétration du français. C'est pour eux la langue de la famille, celle de la socialisation bourgeoise, des relations avec les autres négociants d'ici ou d'ailleurs, du pouvoir municipal, de la justice, des relations avec l'État et ses délégués. C'est en français que ces négociants échangent au quotidien. Mais assez souvent mariés à des bretonnes, il est assuré que leurs enfants, élevés par une domesticité bretonnante et au contact d'enfants autochtones, connaissent la langue du pays, même s'ils ne lui accordent pas un statut très élevé dans leur échelle culturelle. C'est le cas de l'écrivain Max Radiguet, petit-fils d'Etienne, fils de Jean-Isidore, fondateur de la Société linière du Finistère. Né à Landerneau en 1816, il connaît le breton, peut le transcrire et le traduire et même citer de mémoire quelque ritournelle. Dans son ouvrage « *A travers la Bretagne* », il laisse transparaître cependant le peu de considération qu'il y porte. Évoquant la rive droite de la Penfeld, qui constitue la partie bretonnante de Brest au milieu du XIX^e siècle, il écrit : « *Recouvrance exhalait je ne sais quelles effluves du passé. [...] Mœurs, langage, costumes y étaient surannés* »¹⁶⁷.

Le peuple en effet parle breton¹⁶⁸ et, pour une partie, exclusivement. Dans un mémoire à l'Assemblée Nationale à l'automne 1791, les négociants morlaisiens affirment, avec un peu d'exagération sans doute, que, même parmi l'élite rurale des fabricants, « *plus des trois-quarts*

¹⁶⁶ Ibid.

¹⁶⁷ Max RADIGUET, *A travers la Bretagne. Souvenirs et paysages*, Paris, 1965, p. 64.

¹⁶⁸ Le 9 juin 1724, un interprète, M^e François-Philippe Poullier, est nommé par le duc de Rohan, pour le siège de la juridiction de la principauté de Léon à Landerneau. Abbé Antoine FAVE, « Provisions d'interprète de la juridiction de la principauté de Léon à Landerneau (1724) », *BSAF*, T. LXXXVI, 1909, p. 239.

d'entre eux ne savent ni lire ni écrire, ni même parler le français »¹⁶⁹. La connaissance de la langue bretonne est donc indispensable aux négociants, pour traiter avec le monde rural, qui fournit l'essentiel des marchandises de leurs trafics, ou pour se faire comprendre de leurs propres domestiques. La fréquentation du monde paysan, du petit peuple à leur service, les contraint de toute façon à en connaître ne seraient-ce que les rudiments. A défaut, et pour les nouveaux arrivés, les commis peuvent servir d'intermédiaires¹⁷⁰. Et l'on devine aussi tout l'intérêt d'épouser une femme bretonne. Cependant, le breton n'est pour ces négociants qu'une langue de travail, extérieure à leur monde, une simple commodité. Le français reste leur langue d'usage, celle des affaires, du pouvoir et des mondanités. Il en va de même à Morlaix, où des « *marchands d'Angleterre y envoiais leurs enfans dès leur jeunesse pour y apprendre le françois et le breton* »¹⁷¹. Ils agissent dans l'intérêt de leur négoce, car « *once they mastered the language, they could sell goods imported from England in the hinterland : sheets or herrings, marketed at fairs as in Le Folgoët, La Martyre and Carhaix* »¹⁷².

b) Les langues étrangères.

Lorsqu'il s'agit de correspondre à l'étranger, il en va tout autrement. Le niveau limité des affaires des négociants landernéens, au XVIII^e siècle, leur permet rarement de s'offrir les services d'un personnel maîtrisant les langues étrangères, comme peuvent le faire les gros négociants malouins, à l'instar de Magon de la Blinais, dont une partie de la correspondance est rédigée en espagnol, pour ses échanges avec Cadix¹⁷³. Les relations principales de Landerneau à l'étranger sont en Espagne et surtout à Bilbao, c'est donc de l'espagnol que l'on trouve des références. Barthélemy Kerroz parle cette langue. En septembre 1760, il sert d'interprète dans la vente de la *Grâce* de Rouen à un « *capitaine de navire marchand de Plencia, près de*

¹⁶⁹ AML°, 2F.

¹⁷⁰ Selon Louis Elegoët, c'est une explication de l'existence des *Juloded*, paysans-marchands intermédiaires entre les tisserands ruraux et les négociants urbains, que l'on ne retrouve pas dans les autres manufactures, notamment celle de la région rennaise où l'on parle essentiellement le gallo, langue romane de la Haute-Bretagne. Pour Yann LAGADEC et Delphine POINTEAU, « La proto-industrie textile dans les campagnes de Vitré », *MSHAB*, T LXXXIV, 2006, p. 193 : « *point de juloded ici ; non plus que de ces marchands-laboureurs dominant les paroisses du Léon et de la Bretagne centrale* ».

¹⁷¹ Jean KERHERVE, François ROUDAUT, Jean TANGUY, *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy*, Brest, CRBC, 1978, p. 160.

¹⁷² Daniel LE BRIS, « English speakers in Morlaix in 1701, at the time of Edward Lhuys's visit to northwest Brittany », dans Anne L'HELGOUAC'H-BRYCE and HEATHER WILLIAMS, *Regards croisés sur la Bretagne et le Pays de Galles*, Brest, CRBC, 2013, p. 176, « *dès lors qu'ils maîtrisaient la langue, ils pouvaient vendre des marchandises importées d'Angleterre dans l'arrière-pays : des draps ou des harengs, commercialisés dans des foires comme au Folgoët, La Martyre ou Carhaix* ».

¹⁷³ ADIV, 1 F 1908, Fonds Magon, Livre de copies de lettres pour l'étranger, 17 juin 1791/18 août 1792.

Bilbao »¹⁷⁴. Il est à peu près certain qu'il l'a appris lors d'un séjour prolongé dans sa jeunesse, sans doute à Bilbao¹⁷⁵. Dans sa riche bibliothèque de 1 222 ouvrages, estimés 1 000 livres à son décès en 1781, Jacques Mazurié possède un dictionnaire franco-espagnol, qu'il utilise très vraisemblablement dans ses correspondances. Son père ayant commandé des navires en Amérique du Sud, il pratiquait assurément l'espagnol¹⁷⁶. Le cas n'est pas isolé. En mai 1773, le négociant d'Argenton, Yves-Jacques Corric embarque, pour Bilbao, sur le *Zéphir*, de son compatriote Barthélemy Kerroz¹⁷⁷. Il reste dans le port basque jusqu'à la fin du mois d'août. Il détient aussi dans sa bibliothèque un dictionnaire espagnol¹⁷⁸.

Illustr. 12-I. Lettre en espagnol de Radiguet à Bengoechea à Bilbao, fructidor an XI



Source : ADF, 50 J 4, f° 291.

Etienne Radiguet ignore cette langue, ce qui le handicape. En l'an XI, il écrit à Carlos Achulegui de Bilbao, qui vient d'entrer en relation avec lui : « *Je regrette Monsieur que [...] ce courrier ne soit pas assés intelligible pour me mettre à porté de comprendre ce que vous désirez* »¹⁷⁹. Le 3 prairial, il réitère auprès de Ollavaria : « *Je trouverais bien à gré que vous voulussiez correspondre en français avec moi* »¹⁸⁰. Il trouve parfois la solution pour mieux correspondre avec ses interlocuteurs : en l'an XI, il adresse une lettre en espagnol à Antonio de Bengoechea¹⁸¹ (Figure 12-II). Mais c'est exceptionnel, puisqu'en 1815 il s'excuse auprès du négociant Villabaso : « *Nous eussions répondu plus tôt si nous eussions été plus familier avec*

¹⁷⁴ ADF, 4 E 93/1.

¹⁷⁵ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 154.

¹⁷⁶ AML°, dossier Mazurié.

¹⁷⁷ SHD, 2 P7-148, f° 33.

¹⁷⁸ Jean-Luc TANGUY, *Négociants et armateurs du bas-Léon...*, op. cit., p. 208.

¹⁷⁹ ADF, 50 J 4, 7 germinal an XI (28 mars 1803).

¹⁸⁰ Ibid., 3 prairial an XI (23 mai 1803).

¹⁸¹ Ibid., 21 fructidor an XI (8 septembre 1803).

la langue espagnole. Nous vous avons prié de correspondre avec nous en français »¹⁸². Cela contribue à expliquer l'envoi, au début de la Restauration, de son deuxième fils Prosper, né en 1796, au Pays basque, « à Vitoria, auprès d'un correspondant de longue date, pour y être formé au métier de négociant »¹⁸³ et, selon son père, « pour qu'il apprenne à parler et écrire bien correctement la langue espagnole »¹⁸⁴. Mais il s'agit aussi de le faire échapper au tirage au sort comme conscrit, dans le cadre de la nouvelle loi militaire du ministre de la guerre Gouvion Saint-Cyr, votée en mars 1818¹⁸⁵.

Au XIX^e siècle, l'anglais s'impose comme langue internationale. L'avance technique de l'industrie britannique le rend indispensable. Ses relations avec la Grande-Bretagne se développant, la maison Radiguet-Goury offre, en 1839, un emploi à Thomas Balcam, habitant Jersey, et lui propose « pour commencer mille francs par an », plus « trois cents francs pour faire une classe au Collège de Landerneau, après cinq heures du soir » et « le produit de la rétribution pour l'enseignement de l'anglais ». C'est un gain minimum de 1 500F la première année pour le nouveau commis¹⁸⁶, qui épouse le 23 août 1847, Marie-Estelle Bazin, fille de Michel¹⁸⁷. Il est, selon l'acte de mariage, « professeur de langue étrangère », et le principal du collège Joinville à Brest est un de ses témoins. Il est donc possible qu'il ait quitté la Société Linière, qui aurait vu d'un mauvais œil cette alliance avec un groupe adversaire.

C) L’AFFIRMATION DE LA BOURGEOISIE MARCHANDE AU SEIN DES ÉLITES LOCALES

Landerneau est, dès avant le XVIII^e siècle, une ville opulente, qui compte une très riche bourgeoisie, alors que la moitié des villes petites et moyennes de Bretagne en sont dépourvues¹⁸⁸. Une mutation fondamentale s'opère dans cette élite dès la seconde décennie du siècle. Le monde de la justice et des finances, dominant au début du siècle est rapidement supplanté par une nouvelle bourgeoisie négociante.

¹⁸² Ibid., 50 J 18, lettre à Villabaso à Bilbao, 30 novembre 1815, cité par Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau...*, op. cit., p. 31.

¹⁸³ Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration...*, op. cit., p. 79.

¹⁸⁴ ADF, 50 J 21, lettre à Baguères à Vitoria, 13 juin 1818.

¹⁸⁵ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles...*, op. cit., p. 31.

¹⁸⁶ AML°, 1 S 32, f° 206, lettre à Balcam à Jersey, 14 septembre 1839.

¹⁸⁷ Ibid., registres de mariages.

¹⁸⁸ Jean MEYER, « Structure sociale des villes bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », *Actes du 96^e Congrès National des Sociétés Savantes, Toulouse 1971*, Section d'Histoire moderne et contemporaine, T II, Paris, Bibliothèque Nationale, 1976, p. 489.

1) Les fluctuations de la capitation imposée à Landerneau

Dans son étude de la capitation des villes bretonnes¹⁸⁹, Jean Meyer propose un classement du « *Haut Tiers* ». Au-delà de 100 livres se trouve la très riche bourgeoisie. La bourgeoisie riche paie de 50 à 100 livres et la bourgeoisie aisée entre 20 et 50 livres. Ces trois catégories voient progressivement leur importance grandir à Landerneau jusqu'à la Révolution. Mais leur détermination ne va pas sans poser de problèmes. En effet, la capitation demandée à la ville de Landerneau connaît de grandes fluctuations dans la première moitié du siècle (de 8 593 l. en 1702 à 4 401 en 1720, pour monter jusqu'à 10 474 l. en 1745, par exemple). Puis elle se stabilise autour de 8 000 l. jusqu'aux toutes dernières années de l'Ancien Régime. Ces baisses sont évidemment répercutées sur les cotisations individuelles, qui varient sensiblement. Il faut donc davantage s'attacher aux échelles de grandeur et aux proportions qu'aux valeurs absolues. En outre, en raison de l'inflation, les 150 l. payées par un négociant en 1786 représentent, une valeur bien inférieure à la même somme versée par un bourgeois en 1702. Mais le rapport à la contribution totale reste identique et ne représente de toute façon qu'une faible part des revenus individuels.

Il s'agit donc moins d'étudier les taxations individuelles que la structuration des couches supérieures, reflétée par la capitation et les évolutions qu'elle connaît. Tout d'abord, on ne prendra pas en compte la capitation de 1695, perçue par classes d'habitants, alors que l'impôt du même nom rétabli en 1701, jusqu'à la Révolution, est un impôt de répartition, tenant plus ou moins compte des revenus. Une catégorie, que l'on peut appeler le Très Haut-Tiers, attirera particulièrement l'attention. Il s'agit des contributeurs versant 50 livres et plus en année normale, c'est-à-dire lorsque la cotisation de la ville est voisine de 8 000 livres. Pour les années où la capitation a été inférieure, il a été nécessaire, afin d'obtenir une comparaison valable, de réintégrer dans ce Très Haut-Tiers, les capités qui n'en sont sortis qu'à la faveur de la réduction. Un prorata a donc été effectué prenant en compte le fait qu'un contribuable taxé à 50 livres en 1702 ne paierait plus que 25 livres 10 sols en 1720, bien que sa situation de fortune soit restée identique. Cette analyse de la capitation permet quelques constatations.

¹⁸⁹ *Idem.*

2) Le déclin des juges.

La baisse numérique de la judicature et des titulaires d'offices, et leur perte de puissance financière, n'est pas spécifique à Landerneau. Partout « *on assiste à une désaffection pour les offices de juges. Cela corrobore parfaitement la chute sociale dans le recrutement* »¹⁹⁰. La raison en est surtout financière : « *l'achat d'un office de judicature est devenu un très mauvais placement financier* »¹⁹¹, à cause des charges imposées et de l'insuffisance des gages. Ce manque d'attractivité en détourne donc les catégories supérieures de la société. De plus, Landerneau n'a pas de sénéchaussée royale mais un simple tribunal seigneurial, moins attirant en termes de prestige social. Il n'est donc pas possible rechercher de ce côté des offices attractifs. Les charges plus intéressantes financièrement (miseur, receveur des fouages, ou même greffier...) ou en termes de respectabilité (conseiller-secrétaire du roi), sont acquises par des négociants, qui disposent de capitaux et ne renoncent pas pour autant à leurs activités économiques. C'est un comportement nouveau. En 1718, la charge de miseur de la communauté est entre les mains de Bonaventure Bigeaud, grand financier lié à la famille de Rohan. Dix ans plus tard, elle est passée au négociant Legris-Duval qui la transmet à son fils.

Les autres charges (sénéchal, bailli) sont assumées par des personnes dont la surface financière décline progressivement dans l'échelle de la capitation. En 1702 et 1710, le sénéchal de Penhoat est noble. Il a à son service un clerc, une gouvernante, un valet et un laquais. Il est, avec 119 livres, le 5^{ème} contributeur à la capitation. A son décès, en 1713, le roturier Jacques Laouce, sieur de Keryven, achète sa charge pour 6 000 livres¹⁹². En 1725, pour une imposition globale de la ville comparable, le nouveau sénéchal emploie un seul valet et verse 55 livres. Il est le 7^{ème} contribuable. En 1752, alors que la capitation demandée à Landerneau est près de deux fois plus importante, le sénéchal Bois-Bizien Creff n'est redevable que de 66 livres. Il n'est plus que le 14^{ème} capité, loin derrière le premier, Jean-Baptiste Mazurié qui acquitte 351 livres, tandis que 8 contribuables dépassent 100 livres. Le dernier sénéchal du siècle, Jean-François Maingant, tombe à 38 livres en 1787. Il n'est plus qu'un bourgeois aisé, le 29^e dans l'échelle fiscale de la ville et donc dans celle des fortunes. Or, « *il est significatif que dans de petites villes, le personnage le plus imposé, ou un des plus imposés, soit le sénéchal, qui se*

¹⁹⁰ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal...*, op. cit., p. 31.

¹⁹¹ *Idem.*, p. 32.

¹⁹² Isabelle KERDONCUFF, *Étude sociale des gens de justice à Landerneau...*, op. cit., p. 21 et 27.

trouve à la tête de la principale juridiction »¹⁹³. Cela montre la particularité de Landerneau, où ce n'est pas vrai, et l'importance qu'a le monde du négoce.

Les gens de justice, de finances et d'offices, voient leur nombre décroître en parallèle à la progression de la bourgeoisie marchande. En 1702, seuls sept contribuables paient 100 l. et plus. Ils sont tous titulaires d'offices ou fermiers, comme le sont, au total, 17 chefs de famille dont la cotisation dépasse 50 livres. Tous sont étrangers au monde de la marchandise. Ils paient ensemble 19,45% de la capitation landernéenne et forment l'élite de la ville. Cependant, leur nombre se réduit rapidement. En 1716 il n'y a plus que deux non-négociants à payer plus de 100 l. et ils ne seront jamais plus nombreux jusqu'à la fin du siècle. Cette année-là, les très riches juristes et financiers supportent 15,4% de l'impôt landernéen. Quatre ans plus tard, ils ne sont plus que 7 et ils ne payent plus que 7,3%. Leur contribution totale est divisée par 3 (figure 12-II). Numériquement c'est la catégorie des notaires et procureurs – les deux charges étant souvent cumulées sur la même tête — qui décline le plus, passant de 31 personnes en 1700 à 20 en 1750 et 10 seulement en 1789¹⁹⁴.

Fig. 12-II. Évolution du très haut-Tiers 1716/1720 (100 livres et plus de capitation).

ANNEE	JUSTICE ET FINANCE			MARCHANDISE		
	NOMBRE	MONTANT	% de la taxe	NOMBRE	MONTANT	% de la taxe
1716	14	968	15,43	10	564	9,04
1720	7	324	7,32	18	707	16,06

Source : AML°, CC rôles de capitation.

Qui sont ces gens qui, à l'aube du XVIII^e siècle, trustent les premières places dans la hiérarchie bourgeoise landernéenne ? D'où proviennent les capitaux qui permettent à quatre d'entre eux de se procurer des offices de conseiller-secrétaire du roi en 1702 ? Sont-ils d'anciens négociants, qui à l'image de Morlaisiens, se sont réfugiés, fortune faite, dans le confort des offices et les délices du « vivre noblement » ? Il est assez difficile de le savoir.

¹⁹³ Jean QUENIART, *La Bretagne au XVIII^e siècle...*, op.cit., 2004, p. 636.

¹⁹⁴ Isabelle KERDONCUFF, *Étude sociale des gens de justice...*, op. cit., p. 19.

Certains parmi eux retournent-ils au négoce ? C'est le cas d'Yves et Pierre Verduc, fils de Julien, médecin originaire de Guyenne, arrivé à Landerneau à la fin du XVII^e siècle, enrichi par le commerce et les offices¹⁹⁵.

Une interrogation demeure sur les origines du sieur Marin, ancien commissaire de marine, qui a pris ses quartiers à Landerneau à son retrait du service. A son décès en 1744, il est qualifié d'écuyer, ayant acquis la charge de « *conseiller-secrétaire du roi, Maison et couronne de France* »¹⁹⁶. Il figure au rôle de capitation en 1728, pour 128 l. En 1729, son imposition bondit à 339 l. et sa charge de secrétaire du roi est mentionnée¹⁹⁷. De cette date à 1740, il paie l'une des plus grosses capitations du siècle, allant jusqu'à 375 l. Anobli, il est exempté des charges de casernement et la commission intermédiaire décide en octobre 1733 qu'il « *ne sera pas imposé l'année suivante pour ses domestiques* »¹⁹⁸. Il réside d'abord rue de Ploudiry, dans la trêve de Saint-Julien, qui n'est pas le quartier favori de la bourgeoisie ni des négociants. En 1733, il les a rejoints et réside rue du Couer¹⁹⁹. En 1740, il paie une partie de sa capitation à la Marine²⁰⁰, et reste redevable à Landerneau pour ses domestiques²⁰¹. Il n'apparaît dans aucune instance de la ville.

3) L'essor des marchands.

La forte montée en fortune des marchands landernéens ne commence pas avant le début du XVIII^e siècle. Le rôle de capitation de 1695 en place seize, dont douze marchands en gros, dans la très riche bourgeoisie, seulement cinq dans la bourgeoisie riche et onze dans la bourgeoisie aisée. Une telle structure de richesse ne se retrouve jamais plus au XVIII^e siècle. Les juges, qui dirigent encore la communauté, ont-ils bâti cette répartition à leur profit ? Les marchands en gros sont également au nombre de seize et se répartissent entre les trois catégories. Ils paient au total 1 427 l., soit 23,5% de la capitation de la ville. Ce rôle de 1695, très atypique, est à considérer avec circonspection, car au début du XVIII^e siècle, aucun marchand ne figure plus dans la catégorie d'imposition la plus élevée. Mais ils sont nombreux

¹⁹⁵ Voir chapitre 8, B) 2) Des Landernéens à Cadix.

¹⁹⁶ Jehan BAZIN, « La paroisse Saint-Thomas de Cantorbery, à Landerneau », *BSAF*, T. XCIV, 1968, p. 200.

¹⁹⁷ AML°, CC rôles de capitation 1728/1730.

¹⁹⁸ ADIV, C 3 799, procès-verbaux de la commission intermédiaire, 1732-1733, f° 172, 4 octobre 1733.

¹⁹⁹ AML°, rôles de capitation.

²⁰⁰ Il existe en effet une capitation spécifique à la Marine, où se font inscrire tous ceux qui le peuvent, « *diminuant d'autant le nombre de contribuables assujettis* » dans les villes, Maurice Bernard, *La municipalité de Brest...*, *op. cit.*, p. 286.

²⁰¹ ADLA, B 3617.

dans la deuxième catégorie (50 à 99 livres) : seize en 1702, qui paient entre 50 et 94 livres, soit 13,44% du total. En 1704, le négociant le plus capité paie 75 livres, alors qu'à Morlaix il en verse 300²⁰². La situation évolue progressivement à Landerneau en faveur du monde de la marchandise. Le bouleversement de la hiérarchie sociale se produit, assez brutalement, entre 1716 et 1720²⁰³. En 1716, les gens de justice et finance sont encore 14, dont deux seulement dépassant 100 l., face à 10 marchands. Ceux-ci n'acquittent encore que 9,04% de la taxe. En 1720, un véritable basculement intervient : le monde de la marchandise devient majoritaire dans le Très Haut-Tiers, le nombre de riches négociants passant à 18 et leur poids fiscal à 16,06%. (Figure 12-III). Aucun d'entre eux cependant n'atteint encore la catégorie supérieure.

La progression est ensuite relativement lente. Ce n'est qu'en 1733 que deux négociants accèdent à la très riche bourgeoisie. Ce sont Jean-Baptiste Mazurié, banquier, déjà en possession de la charge de gentilhomme de la grande vènerie du roi, imposé à 112 l. et Jean Duthoya, à 102 l. En 1740, la capitation de la ville, 8 529 l., est semblable à celle de 1702, 8 593 l., et le nombre de contribuables de la catégorie supérieure est toujours de sept chefs de famille. Mais la composition de la haute bourgeoisie a complètement changé²⁰⁴. On y trouve désormais six négociants, alors qu'il n'y en avait aucun en 1702, et un seul conseiller-secrétaire du roi, le sieur Marin, qui disparaît bientôt des rôles. Ces sept contribuables paient 27,3% de plus de capitation que les sept de 1702. Le nombre de ces très riches négociants continue à croître : ils sont sept en 1754, huit en 1778, neuf en 1783, avant que le nombre ne décline avec les difficultés de la fin de l'Ancien Régime. A partir de 1745 Jean-Baptiste Mazurié, avec 282 l., devient le premier contribuable de la ville²⁰⁵. Il paye en 1754 la plus forte contribution du siècle, 416 l., ce qui s'explique en bonne partie par l'importance des offices qu'il détient. Mais tout en accumulant les charges, en recherchant l'anoblissement, il demeure négociant jusqu'à sa disparition en 1773. C'est désormais la règle jusqu'à la Révolution : le négoce domine définitivement l'élite bourgeoise. Landerneau, ville de négoce, fait exception en Bretagne, où à peu près partout, et singulièrement à Rennes, «*dans le Tiers-Etat, l'office et le droit l'emportent sur les arts libéraux [...] qui précèdent le monde de*

²⁰² Magali GUIRRIEC, *Vivre à Landerneau... op. cit.*, p. 43.

²⁰³ Il est impossible de parvenir à une plus grande précision, faute de registres de 1717 à 1719.

²⁰⁴ Voir le tableau 12-IV, au chapitre 12.

²⁰⁵ ADLA, B 3 624, rôle de capitation de Landerneau pour 1745.

l'échange »²⁰⁶. Ce qui est vrai sur les bords de l'Elorn au début du siècle, ne l'est plus à la troisième décennie grâce à la forte expansion du commerce maritime.

Fig. 12-III. Répartition des capités par catégorie en 1702 et 1740.

	1702				1740			
	Nombre	%	Total capitacion	%	Nombre	%	Total capitacion	%
100L et +	7	0,63	996	11,59	7	0,57	1268	14,87
50 à 99L	28	2,53	1945	22,6	16	1,31	1019	11,94
20 à 49L	62	5,60	1787	20,8	76	6,24	2109	24,73
- de 20L	1011	91,24	3865	44,9	1119	91,87	4133	48,46
Total	1108	100	8593	100	1218	100	8529	100

Source, AML°, série CC, 11/44 registres de capitacion, 1701/1712, ADLA, B 3617, registre 1740.

Car la paix d'Utrecht ouvre une longue période sans conflit majeurs, propice à un fort développement de l'économie maritime, comme le montre l'évolution de la flottille landernéenne. Cette prospérité offre de meilleures perspectives de réussite financière que des offices quelques peu surannés. La nouvelle génération de marchands bourgeois du début du XVIII^e siècle est en tout cas animée d'autres ambitions que celle qui l'a précédée. Elle fait ainsi preuve de modernité, en préférant se consacrer au développement de ses affaires, plutôt que de viser un changement de plus en plus hypothétique de statut, dont les perspectives sont d'ailleurs limitées dans une petite ville dépourvue d'institutions majeures. En 1740, à l'autre extrémité de l'échelle, une quinzaine de futurs négociants importants paient encore moins de 50 livres de capitacion et quatre d'entre eux moins de 20 livres. (Figure 12-III).

Les catégories supérieures rassemblent toujours une centaine de familles, dont neuf dans la plus imposée qui ne comprend plus qu'un ancien lieutenant général honoraire de l'Amirauté, alors qu'elle comptait deux fermiers en 1754. Ce n'est que dans la toute fin de l'Ancien Régime que les difficultés économiques se répercutent sur la bourgeoisie négociante. La baisse de la capitacion imposée à la ville se répercute sur les montants individuels et la catégorie la plus riche ne comprend plus que cinq négociants.

²⁰⁶ Philippe JARNOUX, *Les Bourgeois et la Terre, fortunes et stratégies foncières à Rennes au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 1996, p. 22.

Fig. 12-IV. Répartition des capités par catégorie en 1754 et 1783.

	1754				1783			
	Nombre	%	Total capitacion	%	Nombre	%	Total capitacion	%
100L	9	1,17	1728	20,74	9	1,34	1237	15,35
50 à	13	1,68	1004	12,05	23	3,43	1508	18,72
20 à	85	11,01	2477	29,74	75	11,19	2268	28,15
- de	665	86,14	3121	37,47	563	84,03	3044	37,78
Total	772	100,00	8330	100,00	670	100,00	8057	100,00

Source, AML°, série CC, 11/48 et 11/52, registres de capitacion.

On assiste à un double mouvement qui conforte l'ascension de la bourgeoisie négociante. Elle prospère de façon manifeste, mais dans le même temps le monde de la justice et des finances connaît, dès le début du XVIII^e siècle, une perte d'influence et de puissance, notamment financière, qui la contraint à laisser la place. On comprend les rancœurs que cette évolution a pu nourrir. Cette évolution se poursuit tout au long du siècle, où la part de capitacion payée par les classes supérieures représente près des deux tiers de l'imposition, alors qu'elle dépassait à peine la moitié 40 ans plus tôt (Figure 12-IV).

II) PARCOURS DE NEGOCIANTS.

En l'absence d'archives familiales, les données sur les nombreux négociants landerneens sont assez rares²⁰⁷. On trouvera ici une présentation des principaux groupes marchands, mais aussi celle de quelques individus marquants, parmi lesquels quelques femmes. Ces familles négociantes essaient également dans les ports voisins.

A) LES PRINCIPAUX GROUPES MARCHANDS

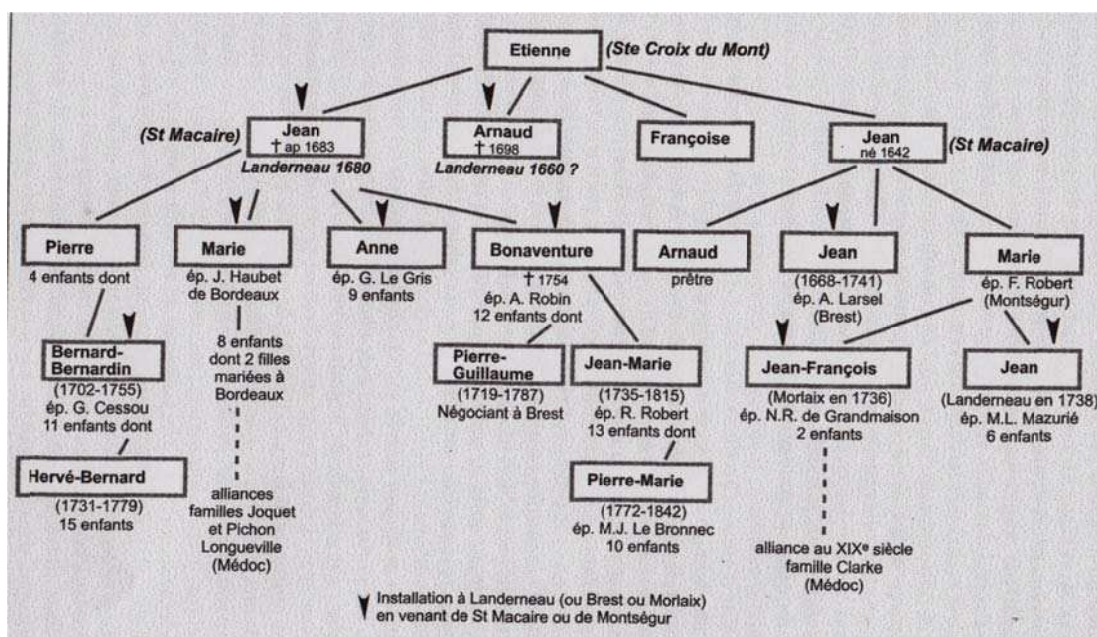
1) Les Duthoya

Les Duthoya sont une des principales familles négociantes exogènes implantées durablement à Landerneau (Figure 12-V). Plusieurs auteurs évoquent une arrivée de cette

²⁰⁷ On trouvera une prosopographie des principaux négociants landerneens, de la fin du XVII^e siècle au milieu du XIX^e siècle, à l'ANNEXE XVIII.

famille originaire de Saint-Macaire, en Aquitaine, à partir de 1680²⁰⁸. Or, en 1676, un Duthoya – sans doute le premier, Arnaud – est déjà un des riches habitants de la ville, payant 10 l. de taxe à la suite de l'émeute des Bonnets Rouges. Ceci peut laisser supposer des arrivées plus précoces. En effet, pour Nicole Mainet-Delair, Arnaud Duthoya s'installe à Landerneau vers 1660²⁰⁹, comme correspondant de la maison familiale de négoce de vin. Il serait le premier Bordelais – et peut-être le premier négociant exogène – à Landerneau. L'hôtel Duthoya, rue du commerce, porte d'ailleurs la date de 1667. Les Duthoya s'allient aux principales familles négociantes de la ville (Mazurié, Legris-Duclos, Robert, Goury). Ils forment un important groupe marchand jusqu'à la Révolution : 9 négociants ont pu y être recensés, sur cinq générations. Ils ont donné plusieurs maires à Landerneau²¹⁰.

Fig. 12-V. Généalogie simplifiée de la famille Duthoya à Landerneau



Source : Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 15.

2) Les Legris

Cette famille, originaire du diocèse de Lisieux²¹¹, essaime en Bretagne dès le XVII^e siècle. Elle se subdivise en plusieurs branches, chacune étant assortie d'un nom champêtre. La

²⁰⁸ Louis ELEGOËT, dans *Les Juloded...*, op. cit., p. 114, avance l'établissement des Duthoya à Landerneau vers 1680, celle des Legris vers 1685.

²⁰⁹ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 11.

²¹⁰ Beaucoup de renseignements relatifs à la famille Duthoya m'ont été communiqués par M. Hervé Dournel que je remercie vivement.

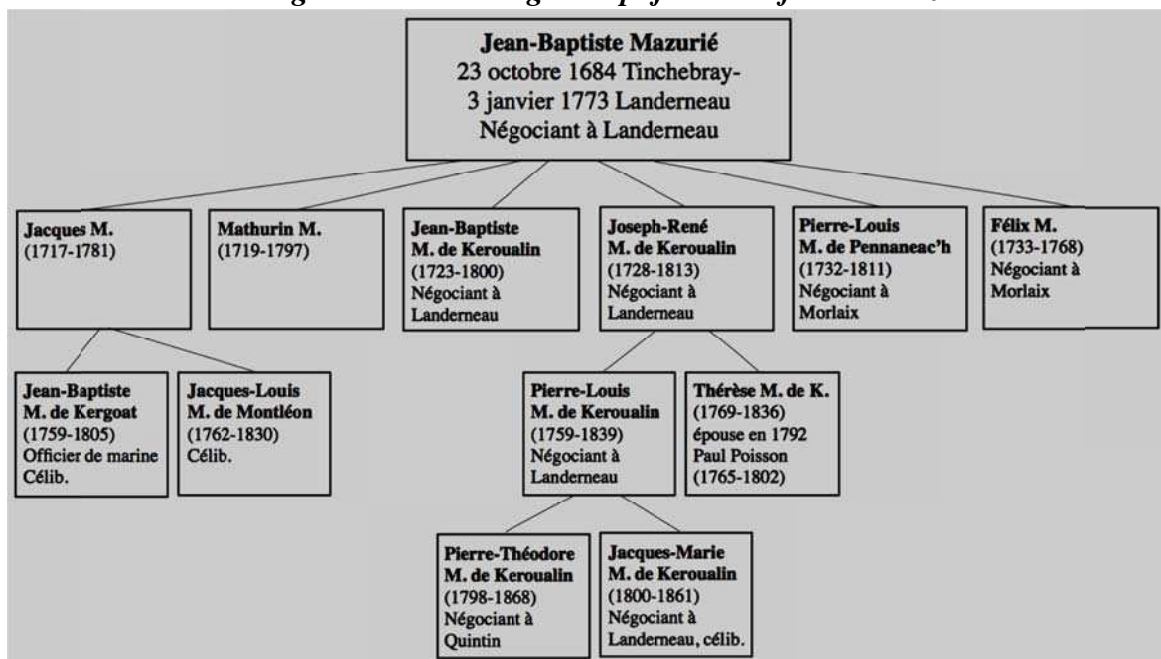
²¹¹ Bernadette LECUREUX, *Histoire de Morlaix*, Morlaix, 1983, p.122.

première sous-branche, les Du Tailly et les Duparc ou Des Parcs, installée à Landerneau peu après Arnaud Duthoya, ne semble plus jouer de rôle après 1750. La seconde, les Duclos et les Duval, occupe au contraire une place importante dans la bourgeoisie négociante, investit dans les offices et s'élève dans la hiérarchie sociale de la ville. Ils sont conseillers-secrétaires du roi et titulaires de divers offices de miseurs de la communauté ou de contrôleurs des octrois, tout en restant actifs dans le commerce et l'armement maritime. La faillite de Pierre Legris-Duclos en 1783 met un terme à cette branche. Au début de la Révolution, le miseur Legris-Duval est élu trésorier de la commune. Les Legris quittent ensuite Landerneau, la plupart des descendants délaissant le négoce pour des carrières militaires ou administratives.

3) Les Mazurié

Au milieu du XVIII^e siècle, la famille Mazurié est à la tête du principal groupe marchand landerneen et son chef Jean-Baptiste, dont de nombreux fils embrassent à leur tour la carrière négociante, est le plus riche négociant de la ville (Figure 12-VI). Comme plusieurs autres familles implantées à la fin du XVII^e siècle ou au début du XVIII^e siècle, les Mazurié sont attirés par les offices et les propriétés foncières et briguent l'entrée dans la noblesse. Associés à leurs parents, ils sont très présents dans les institutions locales. Le groupe intègre Barthélemy Kerroz, à ses débuts, en lui offrant ses premiers commandements.

Fig. 12-VI. Généalogie simplifiée de la famille Mazurié



4) Les Bazin

D'origine normande, ils sont nombreux à Landerneau et tous apparentés. Les prénoms n'étant pas toujours indiqués, il est parfois assez difficile de les différencier. Débutant modestement, Louis Bazin (1722-1795) est l'exemple même de la promotion par la boutique. D'aubergiste il devient négociant puis armateur et s'installe dans des hôtels particuliers. En 1783, avec 133 livres de capitation, il est le deuxième contribuable de la ville. Son fils René prend sa suite et diversifie ses activités sous la Révolution, avec ses frères Joseph et Barthélemy, en se lançant dans la fabrication de tenues militaires et dans la minoterie. Les Bazin constituent un véritable réseau familial, René Bazin fait venir son cousin Michel, et ce n'est sans doute pas par hasard, car ils témoignent d'une vraie solidarité économique et personnelle. Ainsi, Michel et Barthélémy Bazin sont les témoins du mariage de Noël Belhommet en 1809, avec Marguerite Drant, belle-sœur de Michel. Ils sont associés ou se succèdent dans des affaires de minoterie et de négoce, pendant tout le XIX^e siècle²¹².

5) Le groupe Radiguet

Arrivé à Landerneau en 1790 avec peu de moyens, Etienne Radiguet crée un négoce, qu'il préfère d'abord mener seul. Ses affaires prennent un tel développement qu'il doit se faire seconder par des commis de confiance. Est-ce vraiment un hasard s'il choisit dans deux vieilles familles négociantes de la ville ses principaux collaborateurs, Joseph Goury et René Poisson ? Ceux-ci mènent d'ailleurs de leur côté leurs propres affaires. C'est avec eux, en y intégrant François Heuzé, nouvellement arrivé au début de la Restauration, qu'il constitue le principal groupe marchand landernéen du XIX^e siècle, uni par des intérêts communs et d'étroits liens familiaux. Pour faire face aux défis du XIX^e siècle, ils réunissent leurs moyens dans une société de commerce et engagent une mutation vers la production industrielle de toiles, qui débouche en 1845 sur la création de la Société Linière du Finistère.

B) LES ISOLÉ(E)S

Si le plus grand nombre des négociants fonctionnent dans un cadre familial et se transmettent les affaires de génération en génération, d'autres, qui figurent parfois en tête de la

²¹² Jean-Pierre THOMIN, « Les Bazin, de l'auberge aux moulins », *Cahiers de Dourdon*, n° 12, 2016, p. 43.

hiérarchie négociante, ne fondent pas de dynastie. On compte quelques femmes parmi eux. Quatre personnalités peuvent ainsi être distinguées.

1) Julienne Daniel, veuve Stéphan et Marie-Josèphe Bohay-Rivière

Il n'est pas rare que des femmes s'engage dans le négoce et se hissent à des positions élevées. Mais elles ne doivent leur fonction de négociantes qu'à leur veuvage ou leur séparation, qui leur confère une personnalité juridique. Loin d'être les simples continuatrices de leur mari, plusieurs dirigent parmi les plus importantes maisons de négoce de leur temps. Mais les données les concernant sont souvent très minces, car elles ne peuvent occuper aucune fonction dans les diverses instances de la ville, pas même au bureau de marque des toiles, alors qu'elles en pratiquent le négoce.

La carrière la plus étonnante paraît celle de Julienne Daniel (1713-1791). Précocement veuve, cette bretonne d'origine reprend à 32 ans la petite affaire familiale et apparaît comme une modeste épicière et marchande de fer, versant une capitation de 10 livres en 1745. Elle participe aussi à des armements, d'abord avec de petits marchands comme elle, puis, après la guerre de Sept ans, avec les principaux négociants de la ville. Elle semble en effet profiter particulièrement des guerres de la seconde moitié du XVIII^e siècle, à l'occasion desquelles son imposition gravit des paliers, jusqu'à devenir, en 1786, avec près de 200 livres, la première contribuable roturière de la ville.

On connaît beaucoup mieux Marie-Josèphe Bohay-Rivière, grâce à une correspondance fournie avec son fournisseur bordelais Balthasar David, entre 1757 et 1766²¹³. Au-delà des questions liées à son négoce, elle y évoque aussi bien la situation politique et militaire, que ses préoccupations personnelles et familiales. Au contraire de la précédente, ses affaires rencontrent des difficultés récurrentes. C'est d'ailleurs ce qui la conduit, vers 1753, à demander une séparation de biens, qui lui permet de reprendre le négoce de son mari. Elle ne poursuit pas l'armement et développe surtout un négoce de toiles et de vin. Mais elle connaît à son tour des difficultés commerciales, ses revenus s'effondrent et, en butte à l'hostilité d'un concurrent, elle est contrainte de déposer son bilan, avant de quitter la ville vers 1770²¹⁴.

²¹³ ADG, 7 B 1251.

²¹⁴ ADF, B 4572.

2) Barthélemy Kerroz et Frédéric-Auguste Duval

Quelques hommes se détachent aussi par leur parcours singulier.

Barthélemy Kerroz (1727-1805) est très représentatif de la promotion par la navigation. Fils d'un maître de barque d'Argenton, il embrasse la même profession à Landerneau, à l'âge de 22 ans. Brièvement corsaire au début de la guerre de Sept ans, il s'installe comme négociant à Landerneau en 1758, et devient le principal armateur landernéen dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Devenu l'un des plus riches bourgeois de la cité et bien que célibataire, il entre à la communauté de ville, dont il est maire en 1780-1781. Il est ainsi à lui seul, un concentré des fonctions que peuvent exercer les négociants. On lui doit notamment la création de la ligne commerciale entre Bilbao et Landerneau, qui permet à la ville de contrôler les envois de toiles et de cuirs et le commerce du fer avec la Basse-Bretagne, dans le dernier tiers du siècle, contribuant ainsi à renforcer la dynamique et l'autonomie du port.

Frédéric-Auguste Duval, est aussi un personnage singulier. Venant de Haute-Bretagne, c'est l'un des derniers négociants implanté à Landerneau sous la Restauration. Comme ses autres collègues, il est aussi industriel et fournisseur de la Marine. C'est le dernier grand armateur landernéen, dont les navires se livrent au grand cabotage, de la Méditerranée à la mer Baltique, jusque sous le Second Empire. Il est aussi le négociant le plus engagé — et l'un des seuls à ce point — dans la vie politique locale. Il siège longtemps au conseil municipal, occupe des fonctions d'adjoint et est désigné à plusieurs reprises par le pouvoir central au poste de maire de la ville.

C) L'ESSAIMAGE DES NÉGOCIANTS LANDERNÉENS

De façon naturelle, plusieurs familles négociantes ont essaimé dans les deux grands ports voisins, Morlaix et Brest, à la fois pour y développer des affaires, mais aussi pour y renforcer leurs réseaux familiaux, comme le montrent les relations qu'ils poursuivent avec leur ville d'origine. Ils occupent parfois des fonctions majeures dans ces deux villes.

1) A Morlaix.

Illustr. 12-II. Portrait de Pierre-Louis Mazurié de Pennanech'h



Source : Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, P 20916.

Quelques familles négociantes landernéennes sont présentes à Morlaix, sans qu'il soit toujours facile de déterminer dans quelle ville se situe la première implantation. Même si certains de ces négociants ont pu jouer un rôle important, ils ne constituent cependant qu'une faible partie du négoce morlaisien et rien ne permet d'en déduire, comme cela a pu être fait, une dépendance à l'égard de Morlaix. Les Mazurié, Legris Duclos et Duval, Daumesnil, Brichet, Robert, Villard, sont installés dans les deux villes. Ils y prennent des responsabilités. Ils siègent dans les instances municipales. De 1733 à 1738, puis en 1743, le maire de Morlaix est un Daumesnil²¹⁵. André-Guillaume Legris-Duclos devient négociant à Morlaix, où il acquiert la charge de miseur de la communauté. Le 15 novembre 1744 il cautionne son frère

²¹⁵ Bernadette LECUREUX, *Histoire de Morlaix...*, op. cit., p.103.

Guillaume, négociant à Landerneau²¹⁶. Quelques Landernéens sont juges ou avocats dans la juridiction consulaire à Morlaix. En 1770, Mathurin Mazurié (1719-1797), négociant à Morlaix, dont il devient maire, représente son frère Jacques de Landerneau, créancier dans la faillite de Barthélemy Jogues, marchand de cire²¹⁷. Jacques Mazurié défend en 1768 les intérêts d'un négociant de La Tremblade, auquel la landernéenne Marie-Josèphe Bohay-Rivière, doit 1 242 livres²¹⁸. Cet essaimage familial, parti de l'une ou l'autre ville, contribue à développer une coopération entre deux villes qui négocient les mêmes marchandises.

Trois des fils de Jean-Baptiste Mazurié s'installent comme négociants à Morlaix. Pierre-Louis, dit de Pennanec'h, (Landerneau 1732, Morlaix 1811), est maire de Morlaix en 1782, député aux États Généraux en 1789, puis à l'Assemblée Nationale Constituante, où il ne se fait guère remarquer (Figure 12-VII). Son frère Jean-Baptiste, négociant morlaisien, achète en l'an XI, à un Duthoya, une part d'1/8^e sur la *Marie-Guillemette* du Conquet, dont la plupart des propriétaires, sont landernéens²¹⁹ et participe avec des Landernéens à l'armement du corsaire la *Vigilante*²²⁰, qui devient la *Mascarade* lors de la campagne suivante²²¹. Au début du XIX^e siècle, sous la Restauration, le morlaisien Charles Mazurié figure dans le répertoire des correspondants de la maison Radiguet-Goury²²².

2) A Brest

Plusieurs familles de négociants landernéens s'implantent à Brest et certains de leurs membres occupent des fonctions importantes, tel Branda ou Febvrier maires de la ville sous l'Ancien Régime. L'implantation de Landernéens à Brest répond peut-être au souci de trouver des relais pour accéder aux marchés très fermés de la Marine.

Pierre Branda (1704-1781), négociant d'origine bordelaise, capitaine des gardes-côtes, échevin à Landerneau, déménage à Brest où il est à nouveau échevin puis conseiller de ville. Louis Branda, son fils (Landerneau 1749-Guipavas 1831), suit sa famille à Brest, où il devient

²¹⁶ ADF, B 4545

²¹⁷ André CATROU, *Les élites consulaires...*, *op. cit.*, p. 133.

²¹⁸ *Idem.*, B 4572.

²¹⁹ ADF, 4 E 91/30, 25 pluviôse an XI (14 février 1803).

²²⁰ A. DROGUET, « Les corsaires de la République »..., *op. cit.*, p. 226.

²²¹ ADF, 50 J 2, 19 nivôse an VIII (9 janvier 1800), lettre d'Etienne Radiguet à Brulard et Jean-Baptiste Mazurié à Morlaix.

²²² ADF, 50 J 5.

négociant et maire en 1790. Charles-Marie Febvrier (Landerneau 1721-Brest 1789), fils de Claude, négociant et marchand de vin, s'installe comme négociant à Brest, dont il est maire de 1763 à 1766. Guillaume Duthoya est négociant à Brest en 1759²²³. Sous le Consulat, un Camescasse de Landerneau est fournisseur habituel de la Marine en charbon de bois²²⁴. Sous l'Empire et la Restauration, avec son jeune frère, opportunément installé à Brest, ils fournissent du sel, du lard, du beurre, du froment²²⁵.

Conclusion

Depuis le Moyen-âge, les marchands landernéens pratiquent le commerce au loin, même si leur activité reste modeste. L'élite marchande landernéenne, formée de gros marchands-armateurs, que l'on n'appelle pas encore négociants, est renforcée à partir de la fin du XVII^e siècle, par l'arrivée d'éléments exogènes, essentiellement des Aquitains et des Normands, attirés par des perspectives nouvelles d'affaires offertes dans une ville portuaire, dont le développement considérable de la Marine Royale à Brest a dopé l'activité. Au début du XVIII^e siècle, le négoce landernéen connaît un réel enrichissement, qui place ses membres au sommet de l'échelle locale des fortunes. De véritables dynasties négociantes s'installent sur la durée et les plus importantes connaissent une longévité qui dépasse un siècle, ce qui prouve leur intégration dans la ville. La solidarité des vastes réseaux familiaux, renforcés par une endogamie généralisée, reste à la base des stratégies négociantes. Quelques personnalités se détachent au fil du temps, qui se révèlent comme de véritables animateurs de la dynamique commerciale, et parmi eux des Bretons d'origine savent prendre leur place. Leur statut social et financier va leur permettre d'exercer leur domination sur la ville toute entière.

²²³ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 33.

²²⁴ *Ibid.*, 3 A 13, Conseil d'administration de la Marine, 2^{ème} jour complémentaire an XI (19 septembre 1803).

²²⁵ *Ibid.*, 3 A 17, janvier 1812 et 1814 et 3 A 18, juin, novembre 1815, février, novembre 1816,

CHAPITRE 13 : LE CONTRÔLE DES INSTITUTIONS LOCALES

« Au XVIII^e siècle, Landerneau est une des 42 villes de Bretagne dotée d'une communauté de ville »¹. L'institution connaît un profond bouleversement, dès la seconde décennie, avec l'abandon du régime d'assemblée, qui est celui d'une très grande majorité de villes bretonnes, au profit d'un corps de ville fermé. C'est la traduction, au plan municipal, de l'affirmation de la bourgeoisie négociante et du basculement de la hiérarchie financière et sociale landernéenne, qui résulte elle-même de l'expansion économique de la ville.

I) « MESSIEURS DE LANDERNEAU » : LA LENTE ÉMERGENCE DU POUVOIR NÉGOCIANT.

Par rapport au modèle uniforme actuel, l'Ancien Régime connaît une « *extrême diversité des organisations concrètes des municipalités* »². Elle est héritée des traditions médiévales, surtout dans les territoires annexés, dont la Bretagne en début XVI^e siècle et s'inspire des coutumes locales. Il y a des constantes : partout le pouvoir municipal est monopolisé par une étroite oligarchie de naissance ou de fortune. Partout le peuple est tenu à l'écart, avec un égal mépris. Il y a aussi des différences, selon qu'il est détenu par les gens de justice, les négociants, ou par une alliance plus ou moins équilibrée qu'arbitre parfois la noblesse. Landerneau présente, à partir du début du XVIII^e siècle, une situation originale. C'est, avec Quintin, une des rares communautés « *où les marchands dominent politiquement le corps de ville* »³, ce qui suscite la résistance des gens de justice, dépossédés de leurs pouvoirs. A la fin du siècle, toute réforme paraît impossible. Le pouvoir négociant s'étend aussi aux autres instances : bureau de marque des toiles, fabriques des paroisses, hôpital, milice bourgeoise.

A) LA MISE EN PLACE D'UN ÉCHEVINAGE FERMÉ.

Le régime municipal landernéen n'évolue que progressivement vers un système où une petite oligarchie négociante s'arroge l'intégralité du pouvoir, ce qui ne va pas sans conflits.

¹ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, op. cit., p. 4.

² Guy SAUPIN, « La présence marchande dans les municipalités des villes portuaires de France à l'époque moderne », dans Éric GUERBER et Guy SAUPIN (Dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013, p. 219.

³ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, op. cit., p. 227, n 2.

1) Les origines de la communauté de ville.

Les édiles landernéens vantent l'ancienneté de leur corps municipal. En réponse à une enquête des États de Bretagne, la communauté de ville affirme en 1785 qu'elle ne peut « *indiquer l'époque de sa création. Les lettres patentes expédiées en conséquence ne se trouvent plus dans les archives, mais on peut assurer qu'elle date au moins du 13^e siècle* »⁴. Rien ne permet de le prouver. Tout au plus, un document atteste de l'existence de la ville en 1206⁵. Au xv^e siècle, « *Landerneau ne possède pas d'assemblée de ville et les habitants peinent à s'opposer face au seigneur et à ses officiers, comme le montre l'échec de leur tentative de refuser le paiement du guet en 1492* ». L'élite bourgeoise se mobilise donc pour tenter de négocier avec le vicomte de Rohan et « *cet épisode témoigne tout de même d'un embryon d'organisation municipale et de l'existence d'une conscience collective dans la ville* »⁶. En 1455, « *Landerneau ne figure pas dans la liste des villes députant aux États* »⁷. La communauté fonctionne « *au moins dès la fin du xvi^e siècle* »⁸, car elle députe aux États de 1572 et 1586. A défaut de remparts, c'est avec les octrois un élément qui caractérise une ville car, « *pour être une ville bretonne, il faut avoir des octrois et le droit de députer aux États* »⁹, ce qui suppose l'existence d'un corps de ville. Selon Henri Sée, « *jouissent d'une administration municipale assez complète les villes qui figurent aux États* »¹⁰. Au xvii^e siècle, le corps de ville comprend « *12 notables et un procureur syndic élu pour trois ans* »¹¹.

2) Le régime traditionnel.

a) Le temps des juges.

Depuis le xvii^e siècle, une assemblée générale des habitants propose tous les ans une liste de six personnes dont deux sont choisies par la cour et se joignent aux quatre autres échevins, pour former le corps de ville¹². C'est un système d'assemblée « *ouverte* », comme

⁴ ADIV, C 3932.

⁵ Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge... », *op. cit.*, p. 210.

⁶ Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs de Léon...*, *op. cit.*, p. 384.

⁷ Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge...*, *op. cit.*, p. 88.

⁸ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 13 et 14.

⁹ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, *op. cit.*, p. 19.

¹⁰ Henri SÉE, « Note sur les origines de l'organisation municipale en Bretagne », *Annales de Bretagne*, T. XXXV, 1921-1923, p. 399.

¹¹ S. ROPARTZ, « En passant à Landerneau », *Revue de Bretagne et de Vendée*, T. 19, 1866, p. 253.

¹² ADIV, C 1849.

dans la grande majorité des villes bretonnes. Avant la création des charges de maires, un procureur-syndic exerce la fonction qu'il cumule avec celle de receveur, appelé « *miseur* »¹³. Mais l'assemblée générale des habitants « *à la tête de laquelle se trouvaient les juges* »¹⁴, est présidée par le sénéchal. Le régime municipal est fondé sur la coutume. En juillet 1721, une partie du conseil de communauté s'oppose à la réception comme échevins de deux jeunes hommes, parce que « *suivant l'ancien usage observé dans la même communauté et dans les autres communautés de la province, on n'y reçoit point de personnes non établies ni mariées* ». Cabon de Kerouderm et Haouel de Streatglas, sont « *enfants d'anciens bourgeois et échevins* »¹⁵. Mais leurs noms ne figurent pas sur les rôles de capitation pas plus que ceux de leurs pères, et ils ne réapparaissent pas au cours des années suivantes. On ignore tout de leur activité professionnelle. Certains membres de la communauté, menés par le sénéchal, s'opposent fermement à ces nominations et font appel au gouverneur de Bretagne, le comte de Toulouse. Le maire argumente qu'ils sont les « *enfants d'anciens bourgeois et échevins de la dite ville et capables d'agir tout comme toutes autres personnes mariées et établies* ». Simultanément leurs adversaires se plaignent des prétentions exagérées du sénéchal. L'opposition des gens de justice à l'élection de ces jeunes prétendants laisse supposer que ceux-ci sont proches de la bourgeoisie marchande. Les affrontements lors des séances de la communauté sont violents. Le gouverneur adresse en effet, le 16 juillet 1721, un courrier de reproches aux édiles : « *Je suis fort mal satisfait de la manière tumultueuse dont se passent vos assemblées* »¹⁶. Au début du mois d'août, il rend une décision balancée : il casse l'élection des deux jeunes hommes, en rappelant la règle : « *il ne pourra estre élu que des sujets capables, domiciliés dans la dite ville, ayant l'âge compétent et les autres qualités requises par les ordonnances du roi ou usages de la dite ville* »¹⁷.

b) La création de la fonction de maire.

Le statut municipal évolue régulièrement. Au début du XVIII^e siècle, le corps de ville rappelle que « *cette communauté se gouverne en conséquence d'un arrêt du Conseil rendu en forme de règlement l'an 1681* »¹⁸. Un édit du roi du 27 août 1692, crée la fonction de maire

¹³ A. DUPUY, « L'administration municipale en Bretagne au XVIII^e siècle », *AB, T. III-3*, 1888, p. 310.

¹⁴ ADIV, C 1275, Hôpital de Landerneau, mémoire à l'intendant, 1^{er} octobre 1766.

¹⁵ AML° ; BB 19, vue 008, Procès-verbaux de la communauté de ville 1721-1729, 29 juin 1721.

¹⁶ Ibid., 16 juillet 1721.

¹⁷ AML°, BB 19, vue 009, Délibérations de la communauté de ville, 14 août 1721.

¹⁸ ADIV, C 3932.

dans toutes les villes, fait défense aux juges de « *troubler les dits maires* » dans ces fonctions qui leur sont désormais interdites, comme l'est celle de présider les assemblées. Mais les juges, déchus de leurs prérogatives à la tête des communautés, résistent et la règle est mal respectée. Le 15 mai 1718, la tenue de la communauté est encore présidée par le bailli, second magistrat de la ville, malgré la présence du maire¹⁹. En octobre 1721 le sénéchal préside encore, pour la dernière fois²⁰. Pourtant, un nouvel édit du roi en 1698, affirme à nouveau que « *les maires convoqueront toutes les assemblées générales et particulières des habitants auxquelles ils présideront exclusivement à tous autres* »²¹. Le premier poste de maire échoit au syndic François de Kéroulas, en 1694. Il siège à ce titre comme député aux États de Bretagne. La monarchie à court d'argent crée en d'août 1702, l'office de « *maire perpétuel de la communauté de Landerneau* », puis des charges de maires et de lieutenants alternatifs, pour multiplier le produit des ventes. Ne trouvant pas preneur à Landerneau, ces offices sont « *réunis* » à la communauté²². Jusqu'en 1748, des offices sont régulièrement créés et supprimés, moyennant finances. Mais en contrepartie, la Communauté peut choisir son maire.

3) La réforme municipale de 1721.

En septembre 1721, la communauté de ville reçoit un nouveau règlement qui la fait passer à une forme très fermée d'échevinage.

a) Une installation tardive.

La vie municipale dans les villes d'Ancien Régime s'organise autour de quatre modèles, correspondant à quatre types de sociologie urbaine²³. Certaines villes ne possèdent pas d'assemblée et le corps de ville est nommé par le pouvoir royal. C'est notamment le cas des villes du Nord de la France. Dans le second type, les villes ont une assemblée générale fermée, dont l'accès est réservé aux principaux notables et aux représentants des corporations. Cette situation se rencontre pratiquement partout en Bretagne au XVIII^e siècle. Dans un troisième type, les villes sont dotées d'assemblées étroites de cooptation, ainsi Bordeaux, Toulouse, Aix, Besançon. Enfin, quelques communautés, comme Nantes, conservent une assemblée générale

¹⁹ AML°, BB 7, Délibérations de la communauté de ville, 1714-1721

²⁰ Ibid., BB 19, vue 12, 14 octobre 1721.

²¹ ADLA, C 630, *Arrest du Conseil d'État*, 18 mars 1698.

²² ADIV, C 840, Octrois, Ordonnance de l'intendant, 21 mars 1706.

²³ Guy SAUPIN, « La présence marchande dans les municipalités... », *op. cit.*, p. 234.

ouverte. Landerneau passe, à partir de 1721, de la deuxième à la troisième catégorie, celle où « *la puissance de l'économie maritime ne rencontre qu'une faible concurrence du pôle administratif* »²⁴. C'est une exception en Bretagne.

Cette évolution, sur le modèle français, se produit dans les villes marchandes de Bretagne, sur l'impulsion du pouvoir royal. L'intendance, tardivement installée en Bretagne à la fin du XVII^e siècle, est hostile au modèle traditionnellement ouvert des assemblées bretonnes. Les premières tentatives de fermeture remontent au milieu du XVI^e siècle, à Rennes (1548), puis dans les ports de Nantes (1564) et Saint-Malo (1585), où l'État peut trouver des appuis auprès d'une riche bourgeoisie contre les prétentions de la noblesse, mais aussi dans le contexte des guerres de religion, dont les dangers suscitent un réflexe de protection locale. A la même époque, des tentatives semblables échouent à Morlaix et Vitré, où le pouvoir reste partagé entre les gens de justice et ceux de la marchandise²⁵. Il faut attendre le début du XVIII^e siècle pour que Landerneau connaisse une telle évolution de ses institutions municipales. C'est un nouveau signe du développement tardif de l'activité marchande de la ville. La perte d'influence des officiers de justice et finances, contribue autant que la prospérité économique de la bourgeoisie marchande à sa conquête du pouvoir municipal et sa domination sans partage jusqu'aux toutes dernières années de l'Ancien Régime.

b) Le règlement de 1721.

Un changement soudain de régime municipal intervient à Landerneau en 1721, à l'initiative du gouverneur de Bretagne, sans beaucoup d'explications. Elle répond sans doute à l'évolution sociale de la ville, mais des raisons conjoncturelles ont pu la faciliter.

1°) Le contenu de la réforme.

Le 29 septembre 1721, le comte de Toulouse, gouverneur de Bretagne, prend un règlement réorganisant la communauté de ville de Landerneau. L'assemblée sera limitée à « *18 délibérants, dont un maire en exercice nommé au premier janvier pour deux ans, un miseur ou receveur des deniers patrimoniaux, un contrôleur d'iceux et 15 échevins dont les fonctions sont à vie [...]. La Communauté est en possession de nommer elle-même, par la voie*

²⁴ *Idem.*

²⁵ Guy SAUPIN, « Les assemblées municipales en Bretagne sous l'Ancien Régime... », *op. cit.*, p. 187.

du scrutin, ses membres »²⁶, le maire étant élu pour deux ans et bénéficiant du concours d'un lieutenant-maire destiné à le suppléer. C'est la fin du système d'assemblée, comme de celui des maires et lieutenants alternatifs, pour passer à celui très fermé de l'échevinage.

Dans beaucoup de villes d'échevinage, une place est réservée aux gens de justice et aux délégués des corporations. Ainsi à Brest, où l'échevinage est créé en 1681, par lettres patentes du roi : « *l'assemblée générale des habitants comprend deux députés de chaque corps d'art et métier* ». S'y ajoutent des membres ès-qualité. Le nombre d'électeurs varie ainsi de 129 à 147 personnes²⁷. En comparaison, le régime landernéen, qui n'admet ses membres qu'à titre de notables et individuellement, est particulièrement fermé, en fonctionnant sur le principe de la cooptation par les édiles en place. Cette disposition retient particulièrement l'attention, car la nomination à vie et le choix des nouveaux membres par la communauté elle-même, rendent extrêmement difficile l'accès au corps de ville et le placent sous le contrôle total du négoce. Le règlement de 1721 stipule en effet qu'en cas de vacance de postes, les nouveaux échevins « *sont pris dans la classe des premiers bourgeois de la ville* »²⁸, par le corps de ville en place. Or on a vu qu'à partir des années 1720, le négoce domine très largement dans la haute bourgeoisie landernéenne. Dans le système précédent, les membres de la communauté étaient nommés par « *l'Assemblée générale des nobles bourgeois et habitants de Landerneau* »²⁹. Ce n'est qu'à la toute fin de l'Ancien Régime, pour la préparation des cahiers de doléances en vue des États Généraux de 1789, que la communauté s'élargit, et pour cet objet seulement, aux membres du clergé et aux « *principaux habitants de cette ville* »³⁰.

Les règles précédentes restent en vigueur tenant notamment à l'âge, à la situation de fortune et au mariage. Cette dernière règle admet cependant des exceptions. Ainsi, en janvier 1775, la communauté propose la nomination de Barthélémy Kerroz comme échevin, alors qu'il est célibataire. Cette dérogation s'explique sans doute par sa réussite : il est en 1774, avec quatre-vingt seize livres de capitation, le neuvième contribuable landernéen, l'un des premiers négociants et le principal armateur. En outre, il a suivi le *cursus honorum* habituel, qui constitue une véritable préparation aux fonctions municipales. Il a siégé dans diverses institutions de la ville : le bureau de marque des toiles, la fabrique de la paroisse Saint-

²⁶ AML°, BB 19, Délibérations des assemblées de la communauté, 1721-1729.

²⁷ Bruno BARON, « Les maires de Brest dans la seconde moitié du XVIII^e siècle... », *op. cit.*, p. 156-157.

²⁸ AML°, BB 27, 1779-1786, f°3.

²⁹ Ibid., BB 18, 1714-1721, f°46.

³⁰ Ibid., BB 28, Délibération de la communauté de ville, 18 novembre 1788.

Houardon, le bureau de l'Hôpital, qui lui a permis d'acquérir l'expérience des affaires publiques. Mais il a surtout gravi l'échelle sociale. Cinq ans plus tard, il est élu maire³¹.

2°) Une évolution logique

Le bouleversement institutionnel que constitue le passage à l'échevinage est la traduction du triomphe économique du négoce landernéen. La fermeture de l'échevinage dans les villes est en effet liée à l'existence d'un « *groupe marchand puissant, bénéficiant du profit du grand commerce international dans une place à fort rayonnement* »³². Il a sans doute échappé à l'auteur que le monde négociant d'une petite ville au rayonnement limité pouvait souhaiter la réforme de ses institutions, dès lors que sa bourgeoisie s'était suffisamment enrichie dans le commerce maritime, comme on le constate dans les rôles de capitation.

Le gouverneur de Bretagne a sans doute pris acte de l'émergence de la bourgeoisie négociante, dont la suprématie sur les gens de justice et finance s'affirme. La prépondérance des négociants exogènes, familiarisés dans leurs provinces d'origine avec ce type de fonctionnement « *à la française* », a pu contribuer à son application à Landerneau. Or elle n'intervient que dans la première décennie du XVIII^e siècle. Il pourrait y avoir là un lien de cause à effet. Le gouverneur a pu agir sur sollicitation du négoce landernéen, comme cela s'est produit dans les autres villes marchandes, ainsi à Nantes où :

« *en revendiquant la municipalité, la bourgeoisie marchande espère regagner une autonomie largement appréciée dans la première moitié du XVI^e siècle. [...] Les marchands forment le groupe de pression qui a obtenu les lettres royales et lutté jusqu'à l'installation d'une véritable mairie à la fin de 1564 [... l'enjeu étant de] s'emparer de la réglementation de la police municipale et de réduire en conséquence l'autorité des cours de justice* »³³.

Une semblable démarche a pu être menée par le négoce landernéen. Aucune source ne permet cependant de confirmer cette hypothèse. D'autres villes de Bretagne ont connu des évolutions semblables, qui n'ont pas toutes été couronnées de succès. Partout « *se cache le conflit entre la marchandise et la robe, qui s'enracine dans la distribution du droit de police, réglementation et justice, comme dans l'attribution de la juridiction commerciale* »³⁴.

³¹ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz...*, *op. cit.*, p. 214.

³² Guy SAUPIN, « Élités sociales et pouvoir municipal... », *op. cit.*, p. 90.

³³ Idem, « Les assemblées municipales en Bretagne... », *op. cit.*, p. 186.

³⁴ *Ibid.*, p. 191.

3°) Une conjoncture favorable

Le caractère tardif de la réforme à Landerneau peut constituer une condition favorable, pour aboutir à la création d'un modèle aussi accompli. En effet, « *Le XVIII^e siècle prolonge et achève cette évolution sous la pression de l'intendance* »³⁵, qui « *n'est pas favorable au système traditionnel breton des assemblées* »³⁶. Grâce à la création des offices au tournant du siècle, les marchands enrichis accaparent les fonctions municipales et en écartent juges et procureurs, dont les rôles de capitation montrent bien le déclin au début du siècle. La réforme se produit aussi au moment où l'on assiste à « *un renforcement de l'autorité des municipalités au détriment de l'influence administrative des cours de justice, au moment où les bureaux de ville sont de plus en plus contrôlés par l'intendance* »³⁷. Cette tendance semble en effet se traduire dans la politique du corps municipal landernéen après 1721.

La nomination contestée, au printemps 1721, des deux jeunes hommes non-mariés ni établis, a pu servir de déclencheur. Le gouverneur de Bretagne casse bien ces nominations, mais il exige aussi du sénéchal qu'il lui adresse « *un mémoire de ses titres et prétentions* »³⁸. Et dès la fin septembre, il donne à la communauté son nouveau règlement qui écarte les juges.

4) La prise du pouvoir par le négoce.

Ce n'est sans doute pas un hasard si le changement de constitution municipale intervenu en 1721, suit de près le renversement assez rapide de la suprématie sociale dans la ville, même si l'on sait que la capitation n'enregistre qu'avec retard la réalité des fortunes. Dans le cadre étroit d'une petite ville dépourvue d'institutions telles une justice royale, une chambre de commerce ou un tribunal consulaire, la prise du pouvoir municipal est peut-être, pour le monde du négoce, le seul moyen d'affirmer sa domination. Conscients de s'être hissés à la tête de la hiérarchie sociale par leur réussite économique, il faut aux négociants la traduction politique de cette émergence et aussi sa manifestation publique. Ils ne les trouvent à Landerneau que dans la main mise sur le corps de ville, qui assure leur préséance par la « *mise en scène du pouvoir urbain dans les cérémonies civiques* »³⁹ et dans les cérémonies

³⁵ *Ibid.*, p. 206.

³⁶ *Ibid.*, p. 211.

³⁷ *Ibid.*, p. 248.

³⁸ *Ibid.*, vue 009, 3 août 1721.

³⁹ Guy SAUPIN (dir.), *Histoire sociale du politique...*, op. cit., p. 215.

religieuses. Dans ce type de municipalités composées d'un maire et d'échevins, « *la sélection est sévère, mais les retombées honorifiques pour les élus sont supérieures* »⁴⁰, d'autant qu'avec 18 places, presque toute l'oligarchie négociante landerneenne est appelée à siéger.

Encore faut-il solliciter ce statut, qui revient à :

*« revendiquer une existence propre pour la communauté, avec vocation de s'administrer elle-même dans la totalité de ses problèmes [...] La recherche du régime d'échevinage révèle l'approfondissement d'une culture bourgeoise, au sens politique du terme, qui définit la communauté comme un ensemble de concitoyens formant une unité capable de négocier en tant qu'elle-même avec le pouvoir royal un compromis politique lui permettant de conserver au mieux ses franchises »*⁴¹.

En effet, et c'est ce qui se passe à Landerneau :

*« la concentration du pouvoir aux mains d'un groupe d'échevins suppose l'existence d'un groupe suffisamment cohérent, intéressé à une certaine autonomie politique de la ville, qui ne peut se constituer qu'au sein d'une bourgeoisie marchande dont l'horizon dépasse celui de la paroisse ou de la cité »*⁴².

Dès la mise en place de la réforme, la prise de pouvoir par le négoce se concrétise, comme le montre la liste des maires successifs⁴³. Le même bouleversement qui s'est produit dans l'échelle des fortunes intervient dans le choix des maires. De la création de la fonction en 1694 à 1721, neuf maires dirigent la communauté. Au cours de ces 28 premières années, les deux seuls maires négociants ne siègent que 3 ans au total. Dans la période suivante, entre 1723 et 1782, Landerneau compte vingt-trois maires, dont dix-sept négociants, qui exercent la fonction pendant les deux-tiers de la période, 39 ans sur 59. De 1782 à 1789, les gens de justice sont de retour, jusqu'à la Révolution. Mais ces quatre avocats, n'étant pas officiers, ne tiennent pas leur emploi du duc de Rohan et en sont donc plus indépendants⁴⁴. Ils ont, en outre, des liens matrimoniaux ou commerciaux avec les négociants. L'un d'entre eux au moins, l'avocat Chalupt, maire de 1786 à 1789, est engagé dans les affaires : en 1779, il possède avec Barthélemy Kerroz, le brigantin la *Providence*⁴⁵. Moins qu'une perte d'importance du monde négociant, cette évolution traduit aussi l'émergence, au sein de la

⁴⁰ *Idem*, « La Bretagne au XVII^e siècle... », *op. cit.*, p. 246.

⁴¹ Guy SAUPIN, « Élités sociales et pouvoir municipal... », *op. cit.*, p. 91.

⁴² Jean QUENIART, *op. cit.*, p. 424.

⁴³ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 28-29.

⁴⁴ Isabelle KERDONCUFF, *Étude sociale des gens de justice...*, *op. cit.*, p. 25.

⁴⁵ ADF, 4 E 91/5, 26 novembre 1779.

communauté, de débats politiques, pour lesquels les avocats sont mieux armés, et sanctionne « leur rôle grandissant dans le développement des débats animant l'opinion publique »⁴⁶.

5) La défense des intérêts du négoce.

L'honneur conféré par l'appartenance au cercle très fermé des échevins est, pour les négociants, une première motivation à vouloir y entrer. Ces fonctions les placent au premier rang des habitants et témoignent de la hiérarchie sociale. Les conflits de préséance à l'occasion de processions ou de cérémonies publiques ne sont donc pas rares. Ainsi, en 1771, les frères Legris Duval, titulaires d'offices royaux, exigent à ce titre de marcher immédiatement après le maire. L'affaire remonte jusqu'au gouverneur de Bretagne, le duc de Penthièvre, qui leur donne satisfaction. Mais la principale motivation des négociants à contrôler l'administration municipale est celle de défendre leurs intérêts économiques.

a) La protection des intérêts économiques.

La communauté de ville assume en effet des missions qui concernent au premier plan la bourgeoisie marchande. Elle assure le fonctionnement du bureau de marque des toiles dont les inspecteurs-marchands chargés du contrôle sont désignés par les négociants les plus importants. Leur intérêt est évidemment que seules des toiles de bonne qualité soient proposées à la vente et pour l'essentiel à l'exportation. C'est aussi dans le but de favoriser le commerce maritime que les grands travaux d'aménagement portuaire sont engagés par la ville. Les édiles font preuve dans ce domaine d'un réel dynamisme après 1721, et parviennent à mobiliser un financement conséquent par les États de Bretagne. C'est dans ce contexte qu'ils obtiennent, en décembre 1750, suite à leur demande d'un crédit de 10 000 livres, qui leur est accordé, pour la poursuite des travaux, une réponse du sieur Bollé, secrétaire du duc de Rohan⁴⁷, président de la noblesse de Bretagne aux États. Il leur écrit :

*« Le bruit s'étant répandu dans l'Assemblée des États que la Communauté aurait fait le projet d'employer cette somme à construire l'Hôtel de Ville, on était disposé à rayer ce don, si Monseigneur n'avait pas assuré qu'il connaissait assez **messieurs de Landerneau** pour répondre qu'ils étaient incapables de cette infidélité »⁴⁸.*

⁴⁶ Guy SAUPIN (Dir.), *Histoire sociale du politique...*, op. cit., p. 107.

⁴⁷ AML°, série BB 11, registre des délibérations de la Communauté de ville 1749-1761, f° 92.

⁴⁸ Ibid., CC, AC 10-44.

Le seigneur de Landerneau apporte son soutien aux négociants, mais il a un intérêt direct au développement de l'activité portuaire, dont il retire une partie de ses revenus.

Les villes sont aussi des relais importants pour le pouvoir royal qui a besoin d'alliés dans sa volonté de museler la noblesse. Les élites négociantes en profitent pour pousser leurs revendications, comme, dans les années 1770, l'obtention du privilège d'exporter du papier et celui de commercer avec les colonies. Il est frappant de constater à quel point l'instance municipale apparaît comme un instrument entre les mains du négoce qui s'en sert pour faire valoir ses demandes. Michel Daumesnil, par ailleurs négociant, présente en 1776 une requête aux États de Bretagne, en tant que « *Maire et Député de la Ville et Communauté de Landerneau, faisant et agissant pour Elle et pour tous les Négociants de la même Ville* ». Après un long plaidoyer, il informe de la décision prise : « *Toutes ces raisons tranchantes et décisives ont porté les Négociants de la Ville de Landerneau à prendre le 19 avril dernier une délibération, afin de donner ordre à un avocat au Conseil de présenter pour eux au Roi et à son Conseil une requête...* »⁴⁹. Or, il s'agit bien d'une délibération de la communauté de ville.

b) La réduction des charges fiscales et des droits seigneuriaux.

« *Messieurs de Landerneau* » s'efforcent aussi de réduire les charges qu'ils supportent et en particulier les différents impôts. Cette préoccupation est commune à toutes les bourgeoisies urbaines. Il en est ainsi de la capitation. La répartition par les États de Bretagne, où seuls siègent pour le Tiers-État les représentants des villes, se fait pourtant à leur avantage et au détriment des campagnes, comme le reconnaît la commission intermédiaire, examinant l'imposition pour 1735-1736 : « *il s'ensuit que dans ces deux années, les villes ont été imposées à 3 456 l. 10s. 8d. moins qu'elles ne devoient l'estre suivant l'ordre des États et que les paroisses ont payé 3 229 l. 19s. 7d. plus qu'elles ne devoient* »⁵⁰. Cela n'empêche pas les bourgeois landernéens, de réclamer de façon constante, la réduction de la capitation qui pèse sur la ville ou, à défaut, celle du vingtième d'industrie, bien que le négociant le plus imposé à ce titre en 1783 ne soit redevable que de 12 livres⁵¹.

⁴⁹ ADIV, C 631, Requête du maire Michel Daumesnil aux États de Bretagne, 30 novembre 1776.

⁵⁰ Ibid., C 3802, procès-verbaux de la commission intermédiaire, 1736-1738, f° 43 r°.

⁵¹ AML°, DD, Travaux voirie.

Ce sujet mobilise aussi le subdélégué, Kervéguen Le Coat, qui accuse le clan dirigeant la communauté, responsable de la répartition de la capitation, de favoriser les intérêts de ses membres. Les deux familles « *taxent annuellement les habitants à leur gré et se déchargent aussi ou leurs parens et amis* ». Or, Selon le subdélégué « *les commissions intermédiaires sont annuellement importunées de requêtes en modération ; les requérants s’y plaignent de l’arbitraire que ces deux familles font influer sur les taxes* »⁵². L’accusation est grave, mais ne semble pas étayée. Cependant, ce genre de traitement de faveur doit exister. Il bénéficie à Cosson lui-même, protégé du subdélégué dans ses ambitions municipales et qui réussit durablement, à compter de 1779, à faire baisser sa capitation, « *modérée à 10 livres* », au motif qu’il chef d’une famille de dix enfants⁵³. Or, les familles nombreuses ne sont pas rares dans le milieu négociant et elles ne profitent pas toutes de ce genre d’avantages.

Les différents droits encaissés par le seigneur, « *droits de foires, anciennes et nouvelles, de halle, de coutume, ports et havres, poids et balances, minage ou minoge, étalage* »⁵⁴, pèsent en revanche beaucoup plus sur l’activité économique. Les négociants protestent, à partir de 1767, contre les abus du fermier du duc de Rohan, chargé de les percevoir pour son compte. L’intendant sait s’en faire des alliés et s’appuie sur le corps de ville pour réduire le pouvoir du seigneur. En 1775, il suggère à la communauté de former une commission chargée d’élaborer un mémoire sur les droits féodaux, à l’attention du duc de Rohan, « *détaillant ceux qui causent des gênes et entraves aux différentes branches du commerce de cette ville et ceux à la perception desquels on donne trop d’extension* »⁵⁵. Il est difficile de ne pas obtempérer, tant une telle initiative rejoint les préoccupations du négoce. Les quatre commissaires désignés par l’assemblée sont évidemment tous négociants. Les résultats de la négociation qui s’en suit montre à quel point de précision ils portent les réclamations de leur classe. Dans le mémoire adressé au duc en novembre 1775, ils se félicitent que « *désormais tous les négociants et marchands pourraient avoir chez eux les poids et balances nécessaires à leur commerce sans payer comme au passé des abonnements à vos fermier* ». Autre avantage consenti ou arraché : « *il ne serait plus levé de droit de coutume sur le fil, ni sur les peaux de bêtes que tireraient les bouchers de la ville dans leurs maisons et qu’ils vendraient sans les exposer à la vente sur la place* »⁵⁶. Les parties

⁵² ADIV, C 628, lettre du subdélégué au gouverneur, 17 janvier 1774.

⁵³ AML°, CC, 11/54 à 13/57, rôles de capitation, 1767-1779.

⁵⁴ Ibid., série CC, AC 11-55.

⁵⁵ Ibid., Délibérations de la communauté de ville, juillet 1775-septembre 1779, 5 octobre 1775.

⁵⁶ Ibid., CC imposition, anc. cote AC 11-55, mémoire au duc de Rohan, 15 novembre 1775.

s'accordent, en 1779, en échange d'une rente de 3 000 livres par an, pour que les droits soient afféagés à la communauté, qui envisage d'en réduire voire d'en supprimer afin d'encourager le commerce. Mais la complexité du transfert de droits féodaux à un corps roturier fait échouer l'opération, qui est jugée très onéreuse par le corps de ville. Dix ans plus tard, la Révolution se charge de leur suppression.

6) L'absence de la noblesse

Alors que dans beaucoup de villes bretonnes, des représentants de la noblesse siègent dans les corps de ville, ils sont absents à Landerneau. Pourtant, la ville compte au XVIII^e siècle un nombre conséquent de familles nobles. Jean Meyer, qui relève que leur « *concentration s'est opérée au profit des petites villes, principalement dans les ports du Léon, du Vannetais et de la côte nord de la Bretagne* », en compte 26 à Landerneau, en 1710⁵⁷. Ils ne sont pas plus présents dans les instances municipales que dans l'armement maritime. Il est vrai que la puissance de la Marine Royale à Brest leur offre des perspectives de carrières, sans doute plus attrayantes, mais dont la nature même, qui suppose des périodes d'éloignement prolongé, les écarte d'une implication dans les enjeux locaux. Il en va ainsi de Guy François de Coëtnempren de Kersaint, demeurant dans un hôtel particulier 8, rue du Couër, mort en 1759, à la bataille des Cardinaux, avec deux de ses fils, Jacques Guy François et Guy François⁵⁸.

L'un de ces aristocrates, cependant, a vivement souhaité s'emparer du pouvoir municipal, mais au nom d'une fonction révolue. Il s'agit de l'ancien capitaine de vaisseau comte du Rozel de Beaumanoir, habitant le manoir de la Palud, « *près de Landerneau* »⁵⁹, qui acquiert en 1766, la charge de gouverneur particulier de la ville et qui bénéficie, à titre de droit domanial, de 10% des recettes des lods et ventes de la ville de Brest⁶⁰. Mal renseigné sur les évolutions qu'a connues le régime municipal local, il prétend, dès son arrivée :

« *régenter toutes les affaires militaires, mais aussi civiles de la cité. Il envisage de présider toutes les assemblées de communauté, d'approuver ou non les délibérations, d'assembler quand il lui plaît la milice bourgeoise [...] de contrôler la route des troupes et de superviser leur logement* »⁶¹.

⁵⁷ Jean MEYER, *La noblesse bretonne...*, op. cit., p. 33.

⁵⁸ Archives privées.

⁵⁹ ADIV, C 638, lettre de du Rozel à l'intendant, 21 juillet 1775.

⁶⁰ Voir chapitre 8.

⁶¹ Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 86.

Il s'adresse donc au duc d'Aiguillon, pour que les droits auxquels il prétend lui soient reconnus. Sans doute en raison de sa qualité de gentilhomme et des liens de parenté entre son épouse et la famille de la Chalotais, le duc de Choiseul, premier ministre, répond à sa demande, mais c'est une fin de non-recevoir : « *Sa Majesté n'entend pas que ces postes de gouverneurs ayant aucune autorité sur les troupes* »⁶². Le contrôleur général des finances L'Averdy lui confirme en 1767 : « *vous ne pouviez prétendre à aucun logement attaché à votre gouvernement s'il n'y avait point à Landerneau de château appartenant au Roi* »⁶³.

Suite au refus des autorités militaires et de la communauté de satisfaire à ses exigences, il s'adresse quelques années plus tard, en 1775, à l'intendant. Ses prétentions sont désormais limitées à l'attribution d'une indemnité de logement, prise sur les deniers d'octrois de la ville, comme c'est le cas pour certains de ses homologues dans d'autres villes. La réponse de l'intendant, pleine de déférence apparente, respire la plus parfaite mauvaise foi :

« *Je désirerais, M., qu'il dépendit de moi de vous assurer le logement que vous réclamez [...] : vous seriez bientôt satisfait à cet égard, [...] ; mais il n'est pas en mon pouvoir d'établir sur aucune Communauté de la Province aucune charge ordinaire : ne fut-ce que d'une pistole, il faut pour cela l'autorisation du Roi* »⁶⁴.

L'argument fait sourire, quant on sait à quel point l'intendance est peu économe des finances locales quand il s'agit du service de l'État. La question est bientôt réglée : une ordonnance de 1776 supprime la plupart des gouvernements particuliers, dont celui de Landerneau, tout en laissant en place les propriétaires de leur charge⁶⁵.

B) LA RÉSISTANCE DES GENS DE JUSTICE.

A partir de la mise en place de l'échevinage, les gens de justice, mènent une lutte incessante contre l'autorité bourgeoise, pour tenter de récupérer leurs prérogatives perdues, pour dénoncer l'accaparement du pouvoir par quelques familles négociantes, ou déplorer des « *séances tumultueuses* » à la communauté de ville. Tous les sujets sont l'occasion de disputes et de dénonciations aux représentants de la monarchie à Rennes. En Bretagne, en 1721 :

« *la moitié des subdélégués sont des juges. [...] Ils possèdent divers droits comme la présidence dans les corps politiques. Ils s'occupent de la*

⁶² Lettre du 11 octobre 1767, cité par Stéphane PERREON, *idem*.

⁶³ ADIV, C 638, lettre de l'intendant à du Rozel, 2 décembre 1775.

⁶⁴ *Ibid.*, réponse de l'intendant, 27 décembre 1775.

⁶⁵ Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne...*, *op. cit.*, p. 88.

Police et ont la préséance dans les marches et les cérémonies publiques. Tous ces points font l'objet de luttes très violentes entre les juges et les communautés au cours du XVIII^e siècle »⁶⁶.

Landerneau ne fait pas exception. L'opposition se manifeste surtout dans la seconde moitié du siècle. Elle est menée par Kervéguen Le Coat, nouveau subdélégué de l'intendant, depuis 1755⁶⁷, qui entre à la communauté de ville en 1756, avec neuf autres nouveaux échevins⁶⁸. Bien qu'avocat, il prend la tête des gens de justice et multipliant les charges contre l'élite négociante, qu'il poursuit de sa vindicte, il se montre le plus hostile aux notables en place. On est en présence d'une véritable cabale, égale à celles dont le subdélégué accuse dans ses courriers l'oligarchie municipale. Dans ses correspondances avec le gouverneur, Kervéguen Le Coat demande ainsi que le plus grand secret soit respecté, car « *si on en avait la moindre suspicion, je serais perdu* »⁶⁹. Il déploie un grand éventail d'arguments.

1) La présidence des assemblées

Leur éviction des responsabilités municipales suscite l'hostilité des juges, soutenus par le seigneur, détenteur à Landerneau des pouvoirs de justice et soucieux de conserver le contrôle de la police, également revendiqué par la communauté. Déjà en 1715, le sénéchal demande à retrouver la présidence des assemblées de communauté, perdue au profit du maire, lors de la création de la charge, en 1692, mais qu'il exerce en fait jusqu'à la réforme de 1721, qui écarte définitivement les gens de justice des instances municipales⁷⁰. Comme ailleurs en Bretagne, la mise en place de l'échevinage rencontre « *l'opposition souvent radicale des gens de justice emmenés par les officiers de la cour locale[...] qui considéraient le régime d'assemblée comme beaucoup plus favorable à la préservation de leur prépondérance sociopolitique sur la ville* »⁷¹. Mais le siège de justice seigneuriale de Landerneau est d'une trop faible importance pour que les officiers du seigneur puissent résister à l'affirmation de la bourgeoisie négociante. En 1724 et 1726, de nouvelles actions sont engagées avec l'appui du duc de Rohan, au sujet de la présidence des assemblées. Leur échec est définitivement confirmé par un arrêt du Conseil d'État qui, en 1748, supprime l'appartenance de plein droit

⁶⁶ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes ...*, op. cit., p. 28.

⁶⁷ ADIV, C 628, lettre du 27 décembre 1771.

⁶⁸ AML°, BB 1-14, 1-15, Registres d'enregistrement des pièces de la communauté.

⁶⁹ ADIV, C 628, lettre du 27 décembre 1771.

⁷⁰ AML°, BB 19, vue 011, délibération de la communauté de ville, 21 septembre 1721.

⁷¹ Guy SAUPIN, « *Élites sociales et pouvoir municipal...* », op. cit., p. 90.

des officiers de justice aux communautés : « *Ils n'y seront admis qu'après avoir été élus en qualité de notables habitants* », et confirme la présidence des assemblées par le maire⁷².

Alors qu'à Pontivy, le duc de Rohan qui est le seigneur, parvient jusqu'à la fin du siècle à imposer ses juges à la tête du corps de ville⁷³, ses efforts restent vains à Landerneau. Il est vrai que la ville vannetaise est « *considérée comme la capitale de son duché-pairie* »⁷⁴. Elle ne dispose sans doute pas d'une bourgeoisie négociante aussi puissante que celle qui prospère sur les rives de l'Elorn, capable de contrecarrer les prétentions des juges seigneuriaux.

2) La préséance dans les manifestations officielles.

Cette question, qui paraît futile, est au cœur du différent entre les gens de justice et le corps de ville. « *C'est un sujet très sensible dans les petites villes d'Ancien Régime, car l'importance attachée aux symboles visibles est encore très forte. [...] Paraître, c'est souvent être, surtout aux yeux du peuple* »⁷⁵. En 1760, les juges de Landerneau obtiennent un arrêt du Parlement, contre Pierre Duthoya, capitaine de la milice et échevin, qui s'est « *placé à la tête du détachement de la milice bourgeoise immédiatement après le Saint-Sacrement dans la procession qui s'est faite à la Fête Dieu* »⁷⁶. La communauté, qui soutient un de ses membres, attaque les juges qui « *sans ombre de police, tendent ouvertement à se rendre maîtres de la discipline et du commandement de la milice bourgeoise, sur laquelle cependant ils n'ont jamais eu aucune inspection* ». Elle sollicite de pouvoir se joindre au pourvoi « *contre l'arrêt en question qui ne pouvoit que fomenter la mauvaise volonté de nos juges et les rendre plus entreprenans sur les drois de la communauté, s'il subsistait* »⁷⁷. Les cas sont nombreux de ces conflits de préséance. Cet exemple suffira pour montrer que Landerneau les connaît aussi.

3) La désignation des administrateurs de l'Hôpital.

La désignation des deux administrateurs chargés de la gestion de l'hôpital oppose, en 1766, la communauté au recteur de Saint-Houardon, allié au sénéchal Maignant et au procu-

⁷² Antoine DUPUY, « L'administration municipale en Bretagne... », *op. cit.*, p. 312.

⁷³ Samuel Le Goff, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes ...*, *op. cit.*, p. 69.

⁷⁴ *Idem.*, p. 67.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 81.

⁷⁶ ADIV, C 628, lettre de l'intendant au maire Dumoulin 4 juillet 1760.

⁷⁷ *Ibid.*, lettre du maire Dumoulin à l'intendant, 7 juillet 1760.

reur fiscal Mingan. L'hôpital est à l'origine une fondation du seigneur de Léon, transmise par mariage au duc de Rohan, auquel appartient donc le pouvoir de désigner les deux administrateurs, parmi les quatre proposés par la communauté de ville. Ils sont nommés pour deux ans, à compter de la Saint-Michel (29 septembre)⁷⁸. Les lettres patentes de décembre 1758 accordées par le roi à l'hôpital rappellent cette procédure. Elles « *portent que c'est la communauté de la ville de Landerneau qui proposera les quatre sujets entre lesquels le seigneur de Léon en choisira deux pour remplir la place d'administrateur et receveur* » et qui recommandent de choisir des sujets « *capables et solvables* »⁷⁹. La communauté tient à exercer la compétence qui lui est reconnue et donc à désigner ces administrateurs à l'hôtel de ville, dans une assemblée du maire et des échevins. Mais depuis la mise en place d'une assemblée fermée, « *les gens de justice et le recteur [...] ne peuvent entrer aux assemblées de la communauté s'il n'y sont appelés comme notables* » et sont donc exclus de la désignation. Ils revendiquent de siéger aux assemblées de désignation et que celles-ci se tiennent à l'hôpital⁸⁰.

Au XVII^e siècle déjà, un différend s'était élevé entre les Landernéens et la duchesse Marguerite de Rohan, soucieuse de faire respecter scrupuleusement ses droits. Un jugement de 1658, confirmé le 18 juillet 1673 par un arrêt au Parlement de Bretagne :

*« ordonne que les trois personnes nommées par ladite de Rohan le 4^{me} juillet 1672 feront les fonctions d'économés et administrateurs du d[it] hopital de Landerneau en la manière accoutumée, et qu'à l'avenir, les bourgeois de Landerneau s'assembleront 3 mois avant l'expiration des d[ites] charges d'économe et administrateur pour nommer nombre nécessaire d'habitants de la ville pour succéder aux charges [...]. Suivant l'ancien usage il y aura pour la régie et gouvernement des biens du d[it] hopital, deux administrateurs, trésorier ou receveur »*⁸¹.

Le différend perdurant, cela conduit, en 1766, le duc de Rohan à intervenir auprès de l'intendant, afin que ses officiers de justice et le recteur de Saint-Houardon puissent participer à la désignation des personnes proposées aux fonctions d'administrateurs et que cette désignation se fasse dans le bureau de l'hôpital et non à l'hôtel de ville. Il revendique même la présidence de l'assemblée pour son représentant, que le corps de ville a omis d'inviter⁸². Il s'agit donc bien d'un conflit de pouvoir entre le corps politique local et le seigneur — qui pèse d'autant moins qu'il réside à Paris — par l'intermédiaire de ses juges. Le débat porte sur la

⁷⁸ AML°, Délibérations de la communauté de ville, 20 septembre 1772.

⁷⁹ ADIV, C 1275, requête du duc de Rohan à l'intendant, juillet 1763.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid., arrêt au Parlement de Bretagne,

⁸² AML°, BB 7-39.

notion de « *communauté* ». Il apparaît nettement que les bourgeois landernéens ont cherché à profiter de la mise en place de l'échevinage pour exclure les gens de justice, c'est-à-dire en fait le seigneur, de la procédure de désignation. Les revendications du recteur et des juges sont soutenues par le subdélégué Kervéguen Le Coat, qui en août 1764, prend clairement parti : « *le droit de la communauté n'est établi que sur un usage abusif [...]. La décision que pourroit donner votre grandeur en faveur des juges et des Recteurs, rendra un bien inestimable à notre hospital, qui est la victime des divisions que cette difficulté a produit* ». Et il en profite pour dresser un tableau catastrophique de la gestion de l'hôpital : « *on a été dix ans sans changer d'administrateur, 14 sans rendre de comptes, les pauvres gémissent* »⁸³.

On conclut à Rennes que le mot « *communauté* » doit être considéré « *comme étant un terme générique qui renferme tous les habitants et notamment les officiers de justice et le curé* » et ne peut être limité à la communauté de ville stricto sensu. Or en l'absence d'assemblée générale des habitants, l'accès de la communauté est interdit aux juges : « *ils n'ont même pas le droit d'y assister, s'ils n'y sont pas agréés en tant que notables* »⁸⁴, ce que ne pouvait prévoir l'arrêt de 1673. Les délégués du pouvoir royal considèrent que les lettres patentes de 1758 sont très explicites en précisant que la communauté pourvoit aux propositions. Mais, elle doit être comprise au sens large et « *ce n'est point au lieu où se tiennent les assemblées de la communauté que doivent se traiter les affaires de l'hôpital* ». Lors des assemblées générales, le sénéchal a donc la prééminence : « *le premier juge, ou celui qui le représente, doit présider [...] ce qu'il ne pourrait faire aux assemblées de communauté* »⁸⁵. Pour un fois l'oligarchie négociante perd la partie, mais elle reste cependant maîtresse de la liste des noms proposés.

4) Le tumulte des séances.

Dans ses courriers, le subdélégué Kerveguen Le Coat dénonce aussi le climat municipal. Mais ses accusations sont générales et imprécises. On a vu par ailleurs que, même lorsque les tenues de la communauté sont présidées par le Sénéchal, le « *tumulte* » n'est pas absent⁸⁶. L'argument paraît donc spécieux. En 1771, l'attitude blessante de l'ancien maire Pierre Fauvel à l'égard de certains de ses collègues donne l'occasion au subdélégué de dénoncer des séances

⁸³ ADIV, C 1275, lettre du subdélégué à l'intendant, 27 août 1764.

⁸⁴ Ibid., réponse de l'intendant 1^{er} octobre 1766.

⁸⁵ Ibid., C 1275.

⁸⁶ AML° ; BB 19, vue 008, Procès-verbaux de la communauté de ville 1721-1729, 16 juillet 1721.

« *tumultueuses* », conduisant à des « *délibérations peu réfléchies* »⁸⁷. Les membres de la communauté, ne sont pas informés des dénonciations du subdélégué, ni de ses affidés, tel le maire Cosson qui, en décembre 1774, écrit une lettre « *d'observations* » contre ses collègues au gouverneur « *en suppliant votre Grandeur de les garder par devers elle pour ne me point commettre au vis-à-vis de ces anciens confrères* »⁸⁸.

Quelques années plus tard, En 1777, l'ingénieur Besnard abonde dans le même sens : « *c'est une bande de tracassiers* » écrit-il. Il appuie la demande de retraite de son ami Legris Duclos, qui s'épuise : « *la place n'est pas tenable* »⁸⁹. Or, Legris Duclos, qui se déclare « *fatigué par les tracasseries de la communauté* »⁹⁰, appartient à une des deux familles contrôlant la communauté. Cela confirme qu'elles sont elles-mêmes traversées par les conflits. Le jugement de Besnard ne semble pas non plus dénué de parti pris. Il a en effet lui-même connu, quelques années auparavant, un différend avec la communauté de ville qui, considérant que ses notes de frais étaient exagérées, les avait revues à la baisse⁹¹.

Les troubles affectant la communauté peuvent avoir une autre origine. En 1775, le corps de ville est en difficulté avec l'un des ses membres, le sieur Jullien, au sujet d'une fontaine et de son alimentation. Il multiplie tracasseries et provocations, jusqu'à se présenter aux séances l'épée au côté, ce qui est réservé au maire. Il pousse ainsi les édiles à bout. L'ancien maire Villard écrit au gouverneur : « *ce sieur s'est arrogé le droit d'impertinence et s'il n'est pas morigéné, nous sommes plusieurs membres utiles qui vous supplieront de nous accorder notre retraite* ». Et il confie en appendice : « *M. du Rozel est cause de toutes ces tracasseries. Il a ce sieur Jullien à son service pour épier tout ce que fait la communauté et occasionner des tracasseries. Il doit cependant savoir à quoy d'en tenir sur les droits dont il fut débouté en 1767 ou 1768. Il voulait rendre la communauté en esclavage* »⁹². Du Rozel, gouverneur particulier de Landerneau, inconsolable de la naïveté qui l'a conduit à acheter une charge honorifique, dont il ne retire ni pouvoir ni considération et pas même une indemnité de logement, confie à l'intendant son grand dépit d'avoir « *fait la sottise de financer pour le gouvernement de Landerneau* »⁹³. Et il poursuit la communauté de sa vindicte et de ses

⁸⁷ ADIV, C 628.

⁸⁸ Ibid., C 638, lettre du maire Cosson, 16 décembre 1774.

⁸⁹ Ibid., C 628, lettre de l'ingénieur Besnard, 8 juillet 1777.

⁹⁰ Ibid., lettre à Besnard, non datée.

⁹¹ Ibid., C 638, lettre du 14 décembre 1774.

⁹² Ibid., lettre de Villard à l'intendant, 18 septembre 1775.

⁹³ Ibid., lettre de du Rozel à l'intendant, 20 juillet 1775.

acrimonies, soutenant les plaintes des juges et reprenant à son compte les accusations portées par le subdélégué, notamment quant au complot de famille. Il représente bien à cet égard une certaine noblesse d'Ancien Régime, imbue de ses titres et ses droits féodaux.

5) L'accaparement familial du pouvoir.

Pour le subdélégué et pour le sieur du Rozel, les disfonctionnements de la communauté de ville viennent de l'accaparement du pouvoir municipal par deux familles négociantes.

a) L'accusation du contrôle de la communauté par deux familles.

La désignation des échevins par cooptation conduit à la monopolisation des fonctions municipales par les négociants qui sont, en raison de l'endogamie traditionnelle à ce milieu, presque tous apparentés. C'est en tout cas le reproche formulé par leurs adversaires. Si quelques gens de justice sont admis dans le corps municipal, c'est peut-être parce que leurs compétences dans le domaine juridique sont utiles à l'assemblée. Encore s'agit-il souvent d'avocats ou de notaires, plus facilement liés aux familles négociantes, lorsqu'ils ne se livrent pas eux-mêmes au commerce, comme on l'a vu pour l'avocat Chalupt. Il est assez logique, compte-tenu du nombre limité de négociants, que des parents ou alliés, soient appelés à siéger à la communauté, où l'on recherche des « *sujets établis* », c'est-à-dire disposant des moyens nécessaires pour exercer leur fonction et faire l'avance de certaines dépenses.

En 1771, le subdélégué, qui vient d'échouer, en décembre 1769, dans sa tentative de devenir maire, charge dans laquelle il est supplanté par le négociant Villard, relance sa campagne contre les négociants de la communauté. Il met en cause la composition de l'assemblée. Selon lui, les membres des familles Mazurié et Legris se comptent à onze⁹⁴, avec leurs alliés, dans une assemblée de dix-huit, deux des huit membres de la famille Legris faisant également partie de la famille Mazurié. Ainsi, ils

« composent entre eux la majeure [partie des] voix dans presque toutes les délibérations [...] dans les élections pour la Mairerie⁹⁵, dans les assises des impositions, ils sont comme les maîtres et font la loi, parce qu'ils l'emportent toujours à la pluralité des voix. Aussi pour maintenir cette prépondérance, comme tout ce qui s'appelle négociant en cette ville sont presque tous parens ou alliés, on n'a admis depuis quelques années dans la Communauté que des

⁹⁴ Kerveguen Le Coat en livre la liste.

⁹⁵ Entendre : pour la fonction de maire.

négociants, quoiqu'il y eut dans les autres classes des citoyens de cette ville, notamment dans l'ordre des avocats, des sujets de famille, capables d'aider la communauté de leurs lumières ».

Il propose donc une réforme consistant à « surseoir à l'élection de nouveaux délibérans, jusqu'à ce que le nombre en soit réduit au-dessous de douze »⁹⁶.

Afin de mettre fin à la « prépondérance » des familles Mazurié et Legris, il transmet en 1774, au gouverneur, une liste de quinze de personnes « propres à entrer dans la communauté », dont les deux tiers sont avocats, procureurs ou notaires. Plus qu'une démarche personnelle, il s'agit bien, pour les gens de justice de contrebalancer le poids jugé excessif des négociants. En 1778, il réitère auprès de l'intendant, en décrivant la situation de la communauté de ville, « je doute qu'il y ait une communauté aussi nombreuse dans la Province et où les membres soient à vie dans le corps municipal comme à Landerneau [...] deux seules familles ont occupées ou occupent successivement les places de maire, elles ont les honneurs et laissent aux autres les corvées et les charges onéreuses »⁹⁷. Il évoque à nouveau les troubles, dont il trouve la cause principale dans une assemblée trop nombreuse. Et il suggère :

*« que toutes les communautés de la Province (et même du Royaume) fussent formées de la même manière, composées d'un égal nombre de membres, qu'elles n'eussent qu'un même règlement et même conduite, sujets du même Prince, il ne doit y avoir qu'une uniformité de règles et de principes dans les corps municipaux »*⁹⁸.

Les attaques du subdélégué paraissent plutôt subjectives. Le négociant et échevin Fauvel, mis en cause dans cette affaire est en effet déjà avancé en âge lorsqu'il est accusé de dépasser la mesure, et s'il a des heurts verbaux réguliers lors des séances de la communauté, ce n'est qu'avec son propre cousin germain Villart. De même, Kervéguen Le Coat s'appuie, en 1771, sur une lettre de l'ancien maire Legris-Duval, lui-même convaincu du trop grand nombre d'officiers municipaux, ce qui conduit à ce que « les assemblées sont pour l'ordinaire tumultueuses et les délibérations peu réfléchies »⁹⁹. Or ce négociant fait lui-même partie d'une des deux familles accusées de monopoliser le pouvoir.

⁹⁶ ADIV, C 628, lettre au Gouverneur, 27 décembre 1771.

⁹⁷ Ibid., C 631, lettre du subdélégué Kerveguen-Le Coat à l'Intendant, 3 septembre 1778.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Ibid., C 628, note au gouverneur, 2 février 1772.

En réalité, l'argumentation ne tient pas. D'une part, le tumulte des assemblées semble être une ancienne tradition. En 1657 déjà, alors qu'aucune des deux familles en cause n'était encore arrivée à Landerneau, le corps de ville connaissait « *des tumultes et cabales extraordinaires* »¹⁰⁰. D'autre part, des divergences, parfois graves, sont fréquentes à l'intérieur des familles. De 1750 à 1754, un grave différent oppose Jean-Baptiste Mazurié à la communauté au sujet de son imposition au casernement. Or, il est échevin et chef d'une des familles supposée diriger la communauté¹⁰¹. En 1771, Legris-Duval cadet, échevin et membre de l'autre famille, s'insurge contre la décision de la communauté de le proposer comme maire. Il demande, en vertu de ses privilèges de conseiller-secrétaire du roi et de contrôleur des octrois, d'être retiré de la liste et sollicite du gouverneur de Bretagne d'être maintenu « *dans l'exemption des charges publiques et dans les autres privilèges [...] en défendant à la communauté de nous y troubler en aucune manière* »¹⁰². Le maire Villart, n'est pas avare de reproches, contestant que l'office détenu par Legris-Duval :

« *l'autorize à se disculper de participer aux charges de la ville. Il en veut tous les honneurs, sans seulement estre révolu du titre d'échevin et prétend et mesme prend dans les assemblées voix et dans les marches du corps de ville le pas avant les antiens maires et échevins* »¹⁰³.

Or Villart est cousin germain de Mazurié. Le conflit qui l'oppose en 1775, à l'ancien marchand de vin Jullien, traverse aussi les deux familles¹⁰⁴. Tout ceci plaide assez fortement en faveur de l'inanité du « pacte de famille » dénoncé par le subdélégué.

b) La limitation du vote familial.

Le phénomène n'est pas spécifique à Landerneau, puisque le 21 avril 1736, un règlement est pris, par arrêt du Conseil, pour mettre fin aux disputes :

« *qu'occasionnoient en la communauté de Vitré les parentés et alliances des familles qui y dominoient et s'arrogeoient la prépondérance des suffrages dans les affaires de conséquence, en comptant toutes leurs voix [...]. L'article 6 de ce règlement (qui fut déclaré commun à toutes les communautés de la Province [...]) porte que tous les parens ou alliés dans les degrés de l'ordonnance*¹⁰⁵, *n'auront à l'avenir qu'une seule voix délibérative* ».

¹⁰⁰ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, op. cit., p. 57.

¹⁰¹ ADIV, C 3811.

¹⁰² Ibid., C 628, lettre du 4 novembre 1771.

¹⁰³ Ibid., lettre du maire Villart au duc de Penthièvre, 28 octobre 1771.

¹⁰⁴ Ibid., C 638.

¹⁰⁵ C'est-à-dire au quatrième degré.

La désignation du prochain maire de Landerneau en 1773 voit s'ouvrir une nouvelle bataille. Le 8 octobre, la communauté vote pour choisir les trois candidats à proposer au gouverneur. Le négociant Cosson, qui n'a pas de liens de parenté avec les deux familles mises en cause, et qui se présente pour la quatrième fois, obtient 12 voix, les négociants apparentés Leyer et La Caze, 9 chacun. Chaque échevin disposant de trois voix, 18 suffrages se sont dispersés sur d'autres personnes. Il semble bien que le vote familial n'ait pas joué. L'affaire dure plusieurs mois. Le subdélégué intrigue, tout en réclamant « *le secret le plus inviolable* », pour imposer son favori : « *Cosson est le plus capable* », écrit-il au gouverneur le 17 novembre 1773¹⁰⁶. Il insiste en janvier pour que ne soit accordée qu'une voix à chacune des deux familles majoritaires à la communauté. Il conclut que « *la communauté ne peut subsister, comme elle est, à moins d'y perpétuer l'arbitraire dans les élections, les impositions royales et les dépenses* »¹⁰⁷. Dans un nouveau courrier au gouverneur, il lui propose d'approuver la délibération de la communauté, « *mais à condition qu'ils nommeront, pour remplir la place de maire, le sieur Cosson, tant, parce qu'il a eu le plus grand nombre de voix, que parce qu'il a déjà été proposé quatre fois* »¹⁰⁸. Le Gouverneur semble peu apprécier la manière : « *je ne suis point dans l'usage de déterminer le choix des maires entre les sujets admis à concourir, et je ne crois pas devoir employer ce moyen* »¹⁰⁹, mais il finit par se rendre aux raisons du subdélégué et de ses collaborateurs et demande à la communauté de nommer Cosson au poste de maire. Le corps de ville obtempère et le favori est élu à l'unanimité¹¹⁰.

Ce succès des gens de justice est de courte durée. Dès le renouvellement suivant, en 1775, lors d'une séance présidée par le lieutenant-maire Launay-Onfrey, procureur et notaire, allié aux famille Legris et Mazurié — en l'absence du maire Cosson, retenu par la tenue des États de Bretagne — la communauté demande à être maintenue « *dans tous ses droits et nommément dans le privilège de nommer elle-même tous ses officiers, privilège d'où dépend la bonne administration de cette communauté* ». Se montrant très sûre de ses prérogatives, elle interpelle « *Son Altesse Sérénissime* »¹¹¹, afin que « *dans le cas où elle se porterait à écouter les sollicitations de quelques particuliers cytoyens, elle voudra bien avant d'y faire droit en faire instruire la communauté et recevoir ses raisons* ». Le subdélégué Kervéguen Le

¹⁰⁶ ADIV, C 628, lettre de Kervéguen Le Coat au gouverneur, 17 novembre 1773.

¹⁰⁷ Ibid., lettre de Kervéguen Le Coat à l'Intendant, 17 janvier 1774.

¹⁰⁸ Ibid., lettre du subdélégué au Gouverneur, 29 janvier 1774.

¹⁰⁹ Ibid., lettre du Gouverneur au subdélégué, 31 janvier 1774.

¹¹⁰ Ibid., 1^{er} mai 1774.

¹¹¹ Le duc de Penthièvre, Gouverneur de Bretagne.

Coat, directement visé mais réduit au silence, signe la délibération¹¹². Le duc de Penthièvre, gouverneur de Bretagne, sans doute conscient de s'être fait forcer la main, regrette d'avoir accepté cette dérogation à la règle. Il assure en février 1775, que « *son intention n'est pas de vous gêner dans les nominations auxquelles vous aurez à procéder, [il] y apportera d'autant moins d'obstacles, qu'[il] est persuadé que votre choix tombera toujours sur des sujets propres à exercer les places auxquelles vous les aurez appelés* »¹¹³. L'oligarchie négociante retrouve donc sa liberté de choix. C'est un nouvel échec pour les gens de justice.

La règle posée pour Vitré et étendue à l'ensemble des communautés de Bretagne, s'applique à Landerneau. En 1779, « *les parents au gré de l'ordonnance* » ne peuvent participer à la désignation de Barthélemy Kerroz comme maire, qu'à raison d'une voix par famille, ce qui ramène les votants à sept, sur les dix-huit membres de la communauté. L'élection est acquise de justesse : « *Il s'est trouvé quatre voix sur trois en faveur de Monsieur Kerroz*¹¹⁴ *et en conséquence la communauté l'a nommé pour maire pour les dites années 1780 et 1781* »¹¹⁵. C'est le dernier négociant à occuper la fonction à la fin de l'Ancien Régime.

6) L'impossible réforme

Dans une longue lettre à l'intendant, en 1775, le comte du Rozel reprend l'argumentation de la monopolisation familiale du pouvoir. Sa qualité d'officier de marine, de gentilhomme lié par sa femme à la famille de la Chalotais¹¹⁶, qui vient d'être libéré et retrouve triomphalement ses fonctions de procureur général du Parlement de Bretagne, lui vaut une réponse personnelle de l'intendant... plus de quatre mois plus tard. Celui-ci lui assure que le gouverneur a pris les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de la communauté. Tout en admettant « *l'ascendant que prend dans les assemblées la famille qui compose la plus grand nombre de membres de la Communauté* », il considère en avouant implicitement son impuissance que, dès lors que la règle du vote unique par famille est respectée,

« *il n'y a aucun règlement, aucune réforme à faire dans cette Communauté [...]. On ne peut exclure de cette assemblée ceux qui sont parents les uns des autres et seulement pour cette raison. Ils y ont été admis et ils pouvaient l'être. [...]. Cependant, comme le nombre de parents est trop grand dans la*

¹¹² AML°, délibérations de la communauté de ville de Landerneau, 8 janvier 1775.

¹¹³ ADIV, C 628, lettre du Gouverneur à Mrs les Officiers municipaux à Landerneau, 3 février 1775.

¹¹⁴ Comprendre : 4 voix contre 3.

¹¹⁵ AML°, Registre des délibérations 1749-1788, f° 106.

¹¹⁶ ADIV, C 638, lettre de du Rozel à l'intendant, 20 juillet 1775.

communauté de Landerneau, [...] il est essentiel d'y remédier : je pense que l'on y réussira en prenant le parti de s'opposer à l'admission dans le corps municipal, d'aucun habitant qui soit parent des autres membres »¹¹⁷.

Deux ans plus tard, le subdélégué revient à la charge, en proposant au gouverneur, pour réduire le pouvoir des deux familles, de donner « *la retraite aux douze plus anciens* ». Il exprime aussi le souhait d'une réforme générale des municipalités qui lui :

« paraît indispensable pour rétablir le bon ordre dans toutes les communautés de cette province, qui ne peut subsister par la différence dont se gouverne chaque corps municipal, au lieu que l'uniformité leur rendrait leur première splendeur et contribuerait beaucoup au bien public »¹¹⁸.

Cette réforme aux accents révolutionnaires ne viendra pas avant 1790. L'affaire se termine d'ailleurs par ce qui peut apparaître comme un compromis : en février 1774, Julien Legris-Duclos se remarie avec Thérèse Cosson, fille de Nicolas, qui se trouve donc intégré, par alliance, au groupe familial dominant¹¹⁹. La fin du XVIII^e siècle est marquée par des tentatives, sans issue, de réforme des institutions municipales. C'est dans ce contexte que le chevalier de Roscerff croit bon d'avancer sa candidature auprès du gouverneur :

« c'est un bruit commun à Landerneau qu'il doit y avoir un changement dans la composition du corps des échevins de cette ville. Si ce bruit est fondé, je vous supplie Monsieur de vouloir bien me comprendre dans le nombre des gentils hommes qui seront associés aux échevins actuels »¹²⁰.

L'impossibilité, à la fin de l'Ancien Régime, d'engager toute réforme rend vaine cette requête. Mais c'est un des rares cas connus à Landerneau, avant la Révolution, d'un gentilhomme de lignée exprimant le désir d'être intégré à la communauté de ville.

Dans cette lutte féroce pour le contrôle du pouvoir municipal, la puissance économique condamne les tentatives des hommes de loi pour retrouver leurs prérogatives anciennes. Mais on ne peut manquer de mettre en avant la contradiction qui se manifeste entre les plaintes renouvelées des négociants contre le poids des charges publiques qui leur sont imposées, tant à la mairie qu'à l'hôpital, et leur acharnement à monopoliser le pouvoir. L'effet, non prévu, du rachat des offices municipaux par la communauté au début du siècle, emporte inévitablement le droit d'en nommer à sa guise les titulaires. La résistance des gens de justice est donc vouée à l'échec. Leur seule perspective d'exercer des fonctions municipales passe par leur

¹¹⁷ Ibid., réponse de l'intendant à du Rozel, 2 décembre 1775.

¹¹⁸ Ibid., lettre du subdélégué Kervéguen Le Coat, 16 juillet 1777.

¹¹⁹ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Julien, 1669-1791.

¹²⁰ ADIV, C 638, lettre du chevalier de Roscerff, 17 décembre 1783.

nomination comme échevins et par leur alliance avec le négoce. C'est ce qui permet à plusieurs d'entre eux d'exercer la première magistrature locale.

C) LES AUTRES INSTANCES LOCALES

D'autres structures existent dans la ville, qui sont pour les négociants, des instances à contrôler ou des lieux leur permettant d'être distingués par leurs capacités de gestion.

1) Le bureau de marque des toiles

C'est l'instance où, par définition, les négociants dominent, puisque les deux inspecteurs-marchands, renouvelés tous les trimestres, sont choisis par eux. Si le bureau de marque des toiles occupe une place essentielle dans la chaîne de distribution des toiles, grâce à son pouvoir absolu sur leur présentation à la vente, il est possible qu'il joue aussi un rôle important dans l'organisation du négoce. A défaut de chambre de commerce comme à Morlaix, ou de « *bourse commune* » comme à Saint-Malo¹²¹, il se peut bien qu'il constitue le lieu autour duquel « *s'échangeaient les informations, se nouaient les associations, se prenaient et donnaient des assurances [...] et surtout se vendaient les navires [...] et des cargaisons de marchandises de toute nature, pourvu que ce fut en gros. Là aussi sans doute pouvaient s'opérer des transactions sur lettres de change* »¹²².

Il fonctionne sans interruption, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle et sa suppression temporaire en mars 1791, d'abord dans un local à l'étage des halles, puis à partir de 1751, dans une salle plus vaste au rez-de-chaussée du nouvel Hôtel de ville¹²³. Les deux « *inspecteurs-marchands* » sont renouvelés chaque trimestre. Ils sont normalement choisis par l'assemblée générale des marchands et, en fait, par l'ensemble de ceux qui pratiquent le négoce des toiles. Malgré les rappels à l'ordre, les assemblées générales, qui se tiennent à l'auditoire de la sénéchaussée, sont mal suivies : « *fréquemment, les deux marchands nommés sont en fait les seuls à s'être déplacés* »¹²⁴. Parfois, aucun négociant ne se présente, ce qui n'empêche pas les nominations. Une désignation au préalable, hors de la présence des juges, est probable. Cela

¹²¹ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 48.

¹²² *Idem.*

¹²³ Benjamin QUIOC, *Le bureau de marque de Landerneau...*, op. cit., p. 31. L'auteur donne en annexe la liste des inspecteurs-marchands de janvier 1737 à octobre 1790.

¹²⁴ *Idem.*, p. 53.

suppose une instance spécifique rassemblant les négociants, car à partir de 1780 « *des binômes réguliers* »¹²⁵ apparaissent, ainsi, Pierre Legris-Duval et Duthoya de Kerlavarec (12 fois nommés en 10 ans), ou Joseph Mazurié et Barthélemy Kerroz (9 fois). Ces deux derniers négociants, qui sont les plus importants de la ville, effectuent respectivement 24 et 23 vacations trimestrielles entre 1764 et 1790¹²⁶, ce qui montre l'intérêt qu'apporte l'élite de la profession. Mais cette hypothèse d'une « chambre des négociants » si elle est fortement plausible, n'est pour le moment corroborée par aucune source. Comme dans d'autres petits ports, tels Auray ou Vannes, auberges et cabarets jouent un rôle essentiel, car « *lorsque les affaires ne se passent pas devant un notaire, elles se concrétisent volontiers devant un verre* »¹²⁷.

2) Les fabriques paroissiales

Au XVIII^e siècle, Landerneau possède deux paroisses de plein exercice, Saint-Houardon, la principale, regroupant les trois-quarts de la population, située en Léon et Saint-Thomas, en Cornouaille. Une église tréviale, Saint-Julien, établie au sud du pont, relève de la paroisse rurale de Ploudiry. Beuzit-Conogan, trêve de Saint-Thonan, n'est pas encore intégrée à la ville. « *La place de fabrique est très importante dans une paroisse, car c'est un poste en vue. Bien que juridiquement classée parmi les obligations de piété, cette fonction est considérée dans les esprits comme une charge publique* ». En conséquence, ces places sont prises par les représentants des familles bourgeoises : « *la fabrique est dirigée par un conseil des chefs de famille très semblable au conseil de ville, composé des représentants des familles bourgeoises importantes* »¹²⁸. Les aspirants à la notabilité se font un devoir d'occuper ces fonctions, en général pour deux ans. C'est une forme d'exercice probatoire avant l'admission au sein de la communauté de ville. Ainsi, en août 1772, quelques années avant sa nomination comme échevin, Barthélémy Kerroz et son collègue négociant, Joseph Mazurié de Keroualin, sont « *trésoriers en charge de l'église paroissiale de Saint-Houardon* ». Ils procèdent ainsi à la location d'une maison propriété de la paroisse, près de la chapelle de la Fontaine Blanche¹²⁹.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 54.

¹²⁶ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz...*, *op. cit.*, p. 209.

¹²⁷ Julien DANIELO, *Les ports d'Auray et de Vannes...*, *op. cit.*, p. 219.

¹²⁸ Mikaël LE GOUAREGUER, *Les procureurs-syndics et miseurs de Morlaix au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2001, p. 50.

¹²⁹ ADF, 4 E 93 6, 5 août 1772.

3) L'hôpital.

La gestion de l'hôpital est aussi un passage obligé pour les notables briguant des responsabilités municipales. Elle permet de démontrer à la fois leur dévouement à la cause publique et leurs capacités à gérer. Les ressources de l'hôpital s'élèvent, en 1775, à 5 687 l., dont 2 691 l. issues de son patrimoine immobilier, composé de terres et immeubles, et près de 2 500 l. provenant d'une dizaine de droits casuels. Cela suppose une gestion rigoureuse, et des passations d'actes pour les baux par exemple. Ainsi, en 1773-1774, Barthélemy Kerroz est avec Michel Daumesnil, autre négociant, administrateur de l'hôpital. Ils sont ainsi appelés à conclure des baux de location de diverses propriétés : des magasins à Landerneau, des maisons à Landerneau et à La Roche-Maurice, des fermes ou des terres à Beuzit, Pencran, Plouédern, Plougar, Plouzané, La Roche-Maurice ou Saint-Thonan¹³⁰. Ils gèrent également les intérêts des pensionnaires de l'établissement. Le 13 novembre 1773, Kerroz représente le résidant Pierre Madec, dans une succession à laquelle il est intéressé¹³¹.

Comme les administrateurs doivent aussi y faire l'avance d'une partie des dépenses, les négociants fortunés sont très sollicités. Ils dominent numériquement le bureau de l'hôpital, ce qui peut expliquer le ressentiment des juges, malgré la présidence qu'ils assurent en la personne du sénéchal. Ainsi, le bureau du 10 janvier 1775 réunit dix-sept personnes, dont quatre de droit (le sénéchal et les trois recteurs), le subdélégué Kervéguen Le Coat, qui est également échevin, un avocat et onze négociants, parmi lesquels les deux administrateurs en charge¹³². Généralement nommés pour une période assez courte, certains restent longtemps en charge. C'est le cas de Jean Duthoya, frère du précédent, qui administre l'hôpital pendant 27 ans, de 1697 à 1726)¹³³. Il faut attendre des lettres patentes de 1758, pour que la durée des charges d'administrateurs soit fixée à deux ans¹³⁴. Joseph Villart décrit ainsi, en 1778, son parcours qui l'a conduit « à remplir toutes les charges qui émanent de la dite communauté avec tout le zèle possible : Gouvernement des hopitaux et hôtel Dieu pendant les années 1767 et 1768, Mairie en 1770 et 1771 et partie de 1772 »¹³⁵. Barthélemy Kerroz est à son tour administrateur de l'Hôpital en 1772-1773, avant de devenir échevin.

¹³⁰ Ibid., 4 E 93 7 et 8.

¹³¹ Ibid., 4 E 90 8.

¹³² Fañch ROUDAUT et al., « 1774 : les recteurs léonards parlent de la misère »..., *op. cit.*, p. 196.

¹³³ Albert GELLEY, *L'assistance dans le diocèse de Léon...*, *op. cit.*, p. 475.

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ ADIV, C 631, lettre de Joseph Villart à l'intendant Caze de la Bove, 29 juillet 1778.

4) La milice bourgeoise

En théorie, « *Les villes possédaient leur propre force armée qui assurait leur défense et aussi le maintien de l'ordre public* »¹³⁶, la milice bourgeoise. Lors de la descente anglo-hollandaise sur Camaret en 1694, les Landernéens interviennent auprès de Vauban, afin que les paroisses voisines, envoient dans la ville des contingents armés, pour la renforcer. « *Ainsi, la bourgeoisie des villes côtières conserve, au XVIII^e siècle, une vocation militaire, au contraire de celle de bien des villes terrestres* »¹³⁷. Cette fonction théorique de protection contre d'hypothétiques attaques ne peut qu'accroître le prestige des officiers commandant le corps.

Depuis 1694, quatre compagnies de milice existent à Landerneau. Le maire en est colonel et quatre notables, élus par la communauté, le plus souvent parmi les échevins, sont capitaines. Ces fonctions revêtent de plus en plus un caractère essentiellement honorifique, permettant à leurs titulaires de se distinguer dans la société locale et de bénéficier de préséances à l'occasion des processions et des cérémonies officielles, auxquelles elles donnent de l'éclat. La Fête-Dieu de juin 1760 est l'occasion d'un conflit de préséance entre le sénéchal et le négociant Pierre Duthoya, capitaine d'une compagnie, qui « *s'est placé par innovation entre le prêtre officiant et le corps de justice* ». Pour sa défense, Duthoya fait savoir qu'il a pris place, « *suivant l'usage pratiqué de tout temps en cette ville, immédiatement après le prêtre officiant, afin que je fusse à portée de veiller au bon ordre dont le soin m'était confié* ». Ce n'est là que la traduction d'un long conflit de primauté entre le corps de ville et les gens de justice qui, selon Duthoya, « *visent ambitieusement à se rendre maîtres [...] de la milice bourgeoise de cette ville à l'exclusion et au préjudice des droits de la communauté* », c'est-à-dire des bourgeois qui la dirigent¹³⁸.

L'élection au grade de capitaine de milice témoigne de la considération dont le titulaire fait l'objet et le place au sein des personnalités de la ville. Il bénéficie en contrepartie de certains privilèges, dont l'exemption du casernement des troupes de passage, charge particulièrement mal appréciée¹³⁹. Ces désignations sont étroitement contrôlées par le

¹³⁶ Claude NIERES, *Les villes de Bretagne...*, op. cit., p. 460.

¹³⁷ David HOPKIN, Yann LAGADEC, Stéphane PERREON, « Des villes en guerre au XVIII^e siècle », *ABPO*, T. 120, décembre 2013, p. 115.

¹³⁸ ADIV, C 628, lettre de Duthoya à l'intendant, 7 juillet 1760.

¹³⁹ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, op. cit., p. 121.

gouverneur de la province, auquel est soumise au préalable la liste des officiers proposés et qui donne son accord pour l'organisation des élections¹⁴⁰.

Les membres de la milice s'avèrent inaptes à leurs fonctions : « *en 1763, le Sieur Rue notaire et procureur à Landerneau constatait qu'elles avaient été « à peine assemblées » tous les dix ans [...] les dix-neuf vingtième des miliciens ne reconnaissent pas la droite de la gauche* »¹⁴¹. La milice bourgeoise est remplacée par la maréchaussée qui se charge de la sécurité, tandis que l'armée assure la défense, secondée par les milices garde-côtes. Au-delà du rôle protocolaire, l'existence d'une milice bourgeoise a une portée symbolique importante, car elle « *confère un caractère urbain et participe, avec d'autres éléments, à la définition de la ville d'Ancien Régime* »¹⁴². On comprend que les édiles y soient farouchement attachés.

II) LA COMMUNAUTÉ DE VILLE.

Étroitement contrôlées par le pouvoir royal et ses délégués, qui les considèrent comme des relais au service de l'État, les assemblées locales n'ont que des pouvoirs réduits et des finances limitées, qui ne leur permettent guère de développer des politiques interventionnistes.

A) UNE ASSEMBLÉE AUX POUVOIRS RÉDUITS ET ENCADRÉS.

1) Des compétences limitées, mais en extension.

En principe, suite aux arrêts de 1681, « *les communautés de ville n'ont que des compétences d'attribution* »¹⁴³, et non une compétence générale, ce qui leur interdit d'intervenir dans les domaines dont elles ne sont pas expressément chargées. Cela implique donc une autorisation expresse de l'intendant pour l'engagement de la plupart des dépenses. L'institution doit assurer son propre fonctionnement, parfois entretenir la voirie, sans oublier les démonstrations ostentatoires, qui sont l'affichage public du pouvoir. Mais l'intendant sait lui rappeler qu'elle est d'abord au service du roi. Il insiste donc pour qu'elle assure bien le logement des troupes et il encourage en priorité les travaux nécessaires au service du roi :

¹⁴⁰ Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne...*, op. cit., p. 53.

¹⁴¹ David HOPKIN et al., « Des villes en guerre... », op. cit., p. 128. .

¹⁴² Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne...*, op. cit., p. 137.

¹⁴³ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, op. cit., p. 17.

pavage des rues et quais, percement de rues pour faciliter la traversée de la ville par les unités militaires ou les charrois lourds pour les besoins de la Marine.

Dans la réalité, tout pouvoir allant au bout de ses limites, on assiste au cours du siècle à l'extension des initiatives du corps de ville, notamment « *dans le développement des travaux d'utilité publique* »¹⁴⁴, dans l'équipement portuaire et plus généralement dans l'aménagement urbain, domaines qui correspondent mieux aux besoins de l'élite négociante et au regard qu'elle projette sur la ville. La création d'une chambre de lecture à la fin du siècle traduit bien cette incursion dans des domaines nouveaux. Souvent cependant, cette extension se fait à la demande et sur l'insistance des intendants, relayés localement par leurs subdélégués.

Ces compétences doivent être partagées. En effet, un pouvoir de police élargi est dévolu aux juges, qui défendent farouchement leurs prérogatives. Il va jusqu'à la mise en œuvre du plan d'alignement, compétence d'urbanisme par excellence, relevant en toute logique du pouvoir municipal. Par exemple, en 1773, le sénéchal, accompagné du procureur fiscal et de commissaires de la communauté, se rend sur la propriété de Barthélemy Kerroz, afin de lui donner, « *concurrentement avec nous, l'alignement d'un terrain qu'il a sur le dit quay de Léon* »¹⁴⁵, où il envisage de faire bâtir une maison. Les juges disposent également de la police des métiers et des marchés. L'exercice du pouvoir de police « *est une prérogative essentielle* » qui permet de s'assurer « *la prééminence sur la ville* »¹⁴⁶. Mais ce partage de pouvoir ne semble pas très contesté à Landerneau.

Le pouvoir local est strictement limité par l'intervention de l'intendant, qui peut autoriser ou refuser les dépenses. Ce contrôle s'exerce jusque dans les détails : nomination du tambour de ville, ou achat de souliers ferrés pour les deux hérauts. Il pèse surtout sur les principales décisions. En 1766, la communauté de ville envisage le percement de la nouvelle rue d'Aiguillon, sur l'insistance du commandant en chef éponyme. Il s'agit de faciliter le passage de la route royale dans la ville et donc la desserte de Brest. Elle doit cependant envoyer copie de sa délibération à l'intendant, « *pour être autorisé à faire abatre les maisons*

¹⁴⁴ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, op. cit., p. 4.

¹⁴⁵ ADIV, C 638, 19 mai 1773.

¹⁴⁶ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes ...*, op. cit., p. 89.

nécessaires à l'ouverture de cette rue et parvenir à la conciliation amiable avec les propriétaires des mêmes maisons pour leur indemnité »¹⁴⁷.

2) Maire : un honneur et une charge.

A partir de 1692, les maires sont élus pour deux ans parmi les échevins, selon une procédure qui permet un contrôle étroit du pouvoir central sur leur nomination. Le mandat peut être prolongé mais peu de maires l'acceptent, à cause du poids de la fonction.

a) Des fonctions honorifiques.

Contrairement à d'autres villes comme Nantes au xvii^e siècle¹⁴⁸, la fonction de maire de Landerneau ne permet pas l'accession à la noblesse. Cependant, le titulaire bénéficie de certains avantages, et en particulier l'exemption du casernement, particulièrement mal accepté, ce qui se traduit aussi pour lui par une diminution de la capitation. Comme le précise la commission intermédiaire des États dans un courrier au maire Daumesnil en juillet 1733, cet avantage est limité : « *Il n'y a, par l'arrêt du conseil du 11 janvier 1724, que les maires et échevins en exercice qui soient exempts [...c'est-à-dire] les maires actuels et les miseurs qui gèrent les affaires de la communauté et non les maires sortis de charge et les échevins qui ne font aucune fonction »¹⁴⁹. De façon générale, l'accession aux charges municipales représente un honneur recherché, car il assure à leurs titulaires une position éminente dans la ville, particulièrement appréciée dans une société profondément inégalitaire.*

Les événements exceptionnels sont l'occasion de festivités où l'on dépense sans compter. La venue à Landerneau du duc d'Aiguillon, en 1764, engendre une dépense de 655 livres, pour défrayer la délégation qui est allée l'accueillir à Quimper et pour organiser le banquet¹⁵⁰. Le retour du Parlement à Rennes en 1769 coûte 666 l. au budget, pour le voyage à Rennes d'une députation de trois notables, accompagnés des hérauts de la ville et 422 l. pour des illuminations et des réjouissances publiques¹⁵¹. Ces 1 088 l. représentent plus de 12% des dépenses annuelles. Les avantages honorifiques semblent particulièrement recherchés, comme

¹⁴⁷ ADIV, C 638, Extrait des délibérations de la ville et communauté de Landerneau, 12 août 1766.

¹⁴⁸ Guy SAUPIN, *Nantes au xvii^e siècle. Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, p. 17 et 275.

¹⁴⁹ ADIV, C 3 799, procès-verbaux de la commission intermédiaire, 1732-1733, f° 111, 18 juillet 1733.

¹⁵⁰ *Ibid.*, C 629.

¹⁵¹ *Ibid.*, C 630.

le note le subdélégué en 1778, qui reproche aux édiles municipaux leur manque de désintéressement : « *chaque ancien maire, chaque échevin, chacun des miseurs et contrôleurs se prétendent exempts de logement des gens de guerre, de sorte que les plus aisés de habitants ne logent pas dans une ville si sujette aux passages des troupes* »¹⁵².

b) *Une charge pesante.*

1°) Le logement des troupes.

La fonction de maire représente aussi une charge, parfois lourde à supporter, y compris financièrement. Il doit s'assurer du logement des troupes de passage, essentiellement chez l'habitant, faute d'une caserne digne de ce nom, et souvent de nuit. Pour alléger la pression sur la population, la communauté loue ou réquisitionne des maisons individuelles. En temps de guerre c'est une occupation très prenante, d'autant que Landerneau est considéré comme « *un mauvais département [...] où se croisent plusieurs routes et où s'arrêtent toutes les troupes qui vont à Brest ou en reviennent. Les réquisitions sont continuelles et accablantes* »¹⁵³. Mais elle est également lourde en temps de paix, car qu'il faut assurer la nourriture des chevaux et les transports jusqu'à l'étape suivante : « *le concours actif des autorités municipales [...] s'avérait indispensable pour la fourniture de chevaux et charrettes* »¹⁵⁴. En 1764 le maire sortant Lavéant, dresse l'état impressionnant état des contingents qui ont séjourné à Landerneau pendant sa « *mairerie* »¹⁵⁵. Du 2 mai 1762 au 24 octobre 1764, pas moins de 80 unités différentes, allant du piquet au bataillon, représentant souvent plusieurs centaines de soldats, ont séjourné dans la ville, en moins de 18 mois. On évoque le passage de trois régiments entiers. Ce type d'unité comptant en général entre 3 et 4 000 hommes, il paraît assez improbable qu'elle ait pu trouver à se loger dans une ville qui ne compte qu'environ 3 500 habitants. En période de guerre, en raison de la proximité de Brest, la ville reçoit des très nombreux détachements militaires, 58 en 1781, au moins 70 en 1782. Le 6 avril de cette dernière année, « *500 hommes de différents détachements* » font halte à Landerneau. Le 10 du même mois ce sont à nouveau 400 hommes. De 1781 à 1783, en

¹⁵² Ibid., C 631, lettre du subdélégué à l'intendant, 3 septembre 1778.

¹⁵³ Antoine DUPUY, « L'administration municipale en Bretagne... », *op. cit.*, p. 554.

¹⁵⁴ Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne...*, *op. cit.*, p. 83.

¹⁵⁵ ADIV, C 629, mémoire du sieur Lavéant, ancien maire, 1^{er} avril 1764.

pleine guerre d'Indépendance américaine, la ville accueille à la suite, des bataillons, voire des régiments entiers, s'appêtant à s'embarquer à Brest et qu'il faut loger¹⁵⁶.

Le négociant Villart confie, à l'achèvement de son mandat, en décembre 1771, la difficulté de sa charge : « *Je suis sur le point de finir ma gestion. Je ne laisse pas d'avoir eu de forts embaras par le long séjour des troupes et leurs fréquents passages, car de quelque côté qu'elles viennent pour aller à Brest ou en sortir, il faut qu'elles passent en cette ville* »¹⁵⁷. Les autres maires évoquent également les désagrèments créés par cette obligation.

Ces dépenses militaires sont normalement remboursées par les États de Bretagne, comme le précise en 1733, un courrier de la commission intermédiaire au maire Maisonneuve Labbaye : « *c'est à M. l'intendant qu'on doit s'adresser pour que les 10 livres 10 sols, que les États payeront à la communauté de Landerneau pour chaque lit, tournent et tout ou partie à l'achat de matelas, draps et couvertures que doivent en attendant fournir les habitants* »¹⁵⁸. Elles s'élèvent dans les années 1780 à plus de 300 livres par an, plus la fourniture de paille. En mars 1781, le maire Barthélemy Kerroz doit veiller à l'hébergement du régiment de Dillon, que « *l'on a été obligé de faire coucher dans les écuries, la ville étant lors surchargée et remplie d'autres troupes* »¹⁵⁹. La fourniture de paille se monte à 193 l. 16 s., pour une seule nuit. Le 6 juin suivant, il écrit à l'intendant pour « *demander le remboursement de cette somme qui est en souffrance pour les fournisseurs, parce que les embaras continuels de mon administration ne m'ont pas laissé jusqu'à présent le moment de penser à cet objet* »¹⁶⁰.

2°) Les avances sur dépenses.

Le maire est également dans l'obligation de faire, sur ses propres deniers, l'avance pour des dépenses de fonctionnement, et parfois aussi pour des travaux. Mazurié, maire en 1766-1767, doit avancer, pour la continuation des quais, la somme de 3 106 l., dont 3 000 l. correspondant au crédit alloué par les États, qui lui sont remboursées en 1769, les 106 l. excédentaires devant être pris « *sur les premiers fonds qui seront accordés pour la*

¹⁵⁶ Ibid., C 633.

¹⁵⁷ Ibid., C 628, Lettre de Villart, maire, décembre 1771.

¹⁵⁸ Ibid., C 3 799, procès-verbaux de la commission intermédiaire, 1732-1733, f° 119, 25 juillet 1733.

¹⁵⁹ Ibid., C 633, État de la fourniture de paille, 4 juin 1781.

¹⁶⁰ Ibid., lettre de Barthélemy Kerroz à l'intendant,

continuation des dits ouvrages », en 1770¹⁶¹. Les maires n'ont normalement à faire l'avance que de menues dépenses, le reste devant être couvert par les fonds existants dans la caisse du miseur. En fait, la pratique des avances est généralisée et peut s'élever à des sommes importantes. L'état des frais engagés par Barthélemy Kerroz dans sa première année de mandat, en 1780, se monte à 625 l. et 1389 l., au titre de l'année suivante. En 1783, lieutenant- maire, il assure l'intérim du maire de Roujoux, très absent de la ville, et avance 410 livres¹⁶². Cela représente une proportion élevée des dépenses municipales.

Le poids de ces charges ne fait donc pas toujours de la fonction de maire un poste recherché. Aussi, des candidats dont le nom figure parmi les trois à proposer au gouverneur, se refusent. Legris-Duval intervient en novembre 1771, pour demander son exemption. Il expose qu'il est « *exempt de toutes charges publiques, comme titulaire des offices de conseiller du roi, contrôleur des octrois de la ville* »¹⁶³. Il est en outre administrateur de l'Hôpital ce qui représente aussi une charge considérable. En 1779, Gillart, obtient également une dispense¹⁶⁴. D'autres souhaitent abandonner leur charge au cours de leur mandat, ou demandent à être déchargés de certaines obligations. C'est le cas, en 1768, de Legris-Duval aîné, frère du précédent, qui est aussi miseur et sollicite d'être exempté de la députation aux États, pourtant jugée très honorifique, parce que ses absences « *nuisent nécessairement à un négociant dont la présence est toujours utile chez luy* »¹⁶⁵. En 1780, Barthélemy Kerroz se fait également remplacer à la tenue des États par le lieutenant-maire Louis de Roujoux, au motif « *que ses affaires ne lui permettent pas d'accepter l'honneur que lui fait la communauté* »¹⁶⁶.

c) Une fonction gratuite.

Avec beaucoup de constance, les maires recherchent à obtenir une indemnisation que l'administration est réticente à leur accorder. L'intendant de Viarmes indique ainsi en 1736, suite à la demande du maire Delabbaye : « *il me semble qu'il ne convient pas d'accoutumer les maires ou syndics à de pareilles nouveautés qui deviendroient par la suite fort à charge à leurs communautés* »¹⁶⁷. Il accepte cependant le versement des 400 l. sollicitées, mais il

¹⁶¹ Ibid., C 637, extrait du registre des délibérations de la ville et communauté de Landerneau, 5 janvier 1769.

¹⁶² Ibid., C 632.

¹⁶³ Ibid., C 628, lettre de Legris-Duval, 6 novembre 1771.

¹⁶⁴ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz...*, op. cit., p. 216.

¹⁶⁵ ADIV, C 628.

¹⁶⁶ AML°, Délibérations de la communauté de ville, 1749-1788, 1^{er} octobre 1780.

¹⁶⁷ ADIV, C 628, Lettre de l'intendant de Viarmes, 8 novembre 1736.

semble bien que ce soit la dernière fois avant longtemps. Il sera permis d'observer que les mêmes scrupules relatifs aux finances de la communauté n'existent guère lorsqu'il s'agit de créer des offices municipaux payants et de mettre leur financement à la charge des budgets locaux lorsqu'elles restent sans acheteurs. La demande de gratification pour services rendus formulée par les édiles s'explique peut-être d'autant mieux que les propriétaires d'offices de maires perçoivent pour leur part un revenu supporté par la communauté, qui ne peut trouver sa justification dans le seul fait qu'ils ont acheté leur charge.

A la fin de l'année 1759, le maire sortant Lavau demande pour ses « *faux frais* », une somme de 200 l., « *qu'il prétend avoir toujours été accordée à ceux qui ont rempli la place de maire, même en tems de paix* ». La communauté, par délibération du 30 décembre, décide d'en porter le montant à 1 500 l., ce que ne peut admettre l'intendant, considérant que le maire en place Dumoulin « *a intérêt ce que cette délibération réussisse [...], dans l'espérance d'estre traité à la fin de son exercice aussi favorablement que son prédécesseur* ». Il poursuit en dénonçant « *l'abus de ces sortes de dédommagements* »¹⁶⁸. Le 24 novembre 1760, Lavau produit une nouvelle délibération de la communauté, proposant « *la somme de quatre cents livres pour me tenir lieu d'indemnité des frais et dépenses extraordinaires de ma gestion* », bien qu'il les estime à plus du double¹⁶⁹. Le duc de Penthièvre, gouverneur de Bretagne, qui le renvoie à l'intendant, fait remarquer : « *les observations générales que vous avez faites [...] ne suffisent pas pour le mettre en état de régler ces avances : il est nécessaire pour qu'il puisse en fixer l'objet avec connaissance de cause, que vous lui en adressiez un mémoire détaillé article par article* »¹⁷⁰. Un problème identique se pose pour son successeur Dumoulin qui doit lui aussi produire l'état détaillé de ses dépenses, d'un montant de 510 l. et au nombre desquelles figure la somme de 180 l. « *pour gages, nourriture et entretien d'un domestique galopin qu'il a eu en résidence chez lui pendant sa gestion pour les courses et commissions* »¹⁷¹. L'examen des rubriques montre qu'il s'agit d'évaluations forfaitaires : « *il lui en a couté au moins un tierçon de vin par an* », « *en pain, beurre, viandes et fruits [...], il lui en couté au moins par an 36 L.* »... D'autres maires sortants indiquent dans la liste de

¹⁶⁸ Ibid., lettre de l'intendant au gouverneur, 1760.

¹⁶⁹ Ibid., C 629, lettre de Lavau au gouverneur, 24 novembre 1760.

¹⁷⁰ Ibid., lettre du gouverneur à Lavau, 26 janvier 1761.

¹⁷¹ Ibid., État des dépenses extraordinaires du S. Dumoulin maire de la ville et communauté de Landerneau pendant les années 1760 et 1761.

leurs avances, des « *faux-frais de débours ordinaires qui ne se peuvent détailler* », comme l'indique Villart qui réclame 100 l. pour l'année 1771¹⁷².

Puis la communauté s'enhardit et demande à ce que les premiers magistrats puissent bénéficier d'une gratification en raison des services rendus. C'est le cas de Cosson qui en 1774, transmet à l'intendant la délibération de la communauté en faveur de l'octroi d'une gratification de 300 l. pour le sieur Launay-Onfrey, ancien maire, en argumentant que « *les dépenses et feaux frais, inséparables de la mairie pour deux ans, vont au double de la somme demandée* »¹⁷³. Or l'intendant rappelle que « *les fonctions de maire sont purement gratuites et tout citoyen qui y est appelé doit se faire un honneur à les remplir convenablement* » et rejette donc les délibérations¹⁷⁴. Il y a en effet suspicion : « *les avances des maires sont souvent gonflées, afin de procurer une rémunération occulte, puisque les fonctions sont gratuites (sauf la députation aux États)* »¹⁷⁵. Les états de dépenses, parfois simplement forfaitaires, correspondent-ils en effet toujours à des frais réellement engagés ? Les contrôles étant effectués de loin, il est sans doute difficile d'établir la fraude. Landerneau fait partie de ces villes où le poste « *frais et déboursés du maire* » s'élève à des sommes importantes.

En 1781, Barthélemy Kerroz explore une autre voie, au motif que « *pendant la guerre, ce n'est pas possible qu'un maire fasse seul avec son greffier toutes les écritures qu'exigent les mouvements* »¹⁷⁶. De fait, il apparaît que pendant son mandat de maire il a salarié un troisième domestique pour l'aider dans ses travaux¹⁷⁷. Il sollicite donc, le 16 novembre 1781, l'attribution à son successeur d'un crédit « *de six cents livres par an dont il pourra disposer en faveur d'un secrétaire à demeure chez lui et qui ne sera occupé que des écritures extraordinaires pendant sa mairie* »¹⁷⁸. L'intendant de la Bove se montre réservé :

« *il n'est point d'usage de donner des secrétaires aux maires des communautés : c'est une grâce qui n'a encore été accordée qu'à deux ou trois dans des circonstances particulières et pour le temps de la guerre seulement ; mais jusqu'à présent aucun maire de votre ville n'en a joué ; et d'ailleurs le traitement accordé pour cet objet, dans des villes beaucoup plus considérables que celle de Landerneau, n'a jamais été aussi fort que celui que vous proposez.* »

¹⁷² Ibid., C 630.

¹⁷³ Ibid., C 630, 12 août 1774.

¹⁷⁴ Ibid., 16 septembre 1774.

¹⁷⁵ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes ...*, op. cit., p. 293.

¹⁷⁶ ADIV, C 632, délibération de la communauté de ville, le 9 novembre 1781. Il s'agit, bien sur, des mouvements de troupes.

¹⁷⁷ ML°, 15-54, rôles de capitation.

¹⁷⁸ Ibid., lettre de Barthélemy Kerroz à l'intendant, 16 novembre 1781.

La tentative est, cette fois, couronnée de succès, mais l'intendant ne l'admet que parce qu'il s'agit d'une période de guerre : « *Je veux bien consentir à ce que la communauté accorde au maire une somme de 300 livres par an, pendant la durée des hostilités : cette somme doit d'autant mieux suffire que les écritures relatives à la mairie de Landerneau ne peuvent pas exiger un travail continuel et soutenu* »¹⁷⁹. C'est exactement l'indemnité demandée par Cosson en 1774. Cette affaire illustre la lutte permanente des pouvoirs locaux en Bretagne au XVIII^e siècle, pour accroître leur autonomie par rapport au pouvoir central.

B) LES FINANCES DE LA VILLE.

A défaut de budgets prévisionnels de la communauté de ville, qui n'existent pas, on dispose d'états de recettes et dépenses¹⁸⁰ constatées par le miseur, qui est en Bretagne, le comptable de la ville. Ils montrent une assez faible évolution au cours du siècle et une autonomie très limitée par rapport à l'État, depuis les arrêts de 1681, qui au motif de restaurer la situation financière des villes fortement endettées, « *créent un véritable carcan financier qui étouffe les villes bretonnes tout au long du XVIII^e siècle* »¹⁸¹. L'État en outre ponctionne fortement les budgets des communautés, par divers prélèvements ou charges qu'il leur impose, et oriente leurs dépenses en fonction de ses intérêts.

1) L'équilibre général.

La présentation des comptes de la ville est assez variable, surtout au début du siècle. S'il est assez facile d'annualiser les recettes, c'est plus délicat pour les dépenses, le fonctionnement courant étant mêlé à des dépenses plutôt considérées comme extraordinaires, telles les grosses réparations aux bâtiments et à la voirie. D'autre part, des oublis fréquents, rattrapés au cours des années suivantes, faussent les présentations, qui ne doivent être regardées que sur la durée. Les reports d'excédents d'une année sur l'autre viennent aussi gonfler les recettes.

Les documents étant établis pour deux ans il n'est pas toujours aisé de les découper en tranches annuelles. En 1775, cependant, la communauté fournit à l'intendant un état de ses

¹⁷⁹ AML°, BB 7-39, communauté.

¹⁸⁰ ADIV, C 629 à 634, C 840.

¹⁸¹ Samuel LE GOFF, « Finances royales et organisation politique urbaine dans les petites villes bretonnes au XVIII^e siècle », dans Guy SAUPIN (dir.), *Le pouvoir urbain dans l'Europe Atlantique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Actes du colloque international de Nantes, 21-22 janvier 2000, Nantes, Ouest Éditions, 2002, p. 116.

charges et revenus annuels, équilibré à un peu plus de 8 000 livres (Figure 13-I). C'est le budget moyen pour toute la seconde moitié du XVIII^e siècle. Il permet de connaître les priorités en matière de travaux et d'équipements. Comme pour l'ensemble des restitutions de comptes landernéens, ceux-ci présentent un excédent qui se monte à 2 632 livres en 1775. Il est affecté aux investissements et :

« s'applique à l'entretien et réparation des pompes, fontaines, lavoirs, hôtel de ville, pavés et chantiers, nettoyage du port, entretien et continuation des quays, frais de devis et plans relatifs aux ouvrages publics, enfin au remboursement des maisons et terrains pour le redressement des rües, en conséquence du plan arrêté au conseil de sa majesté »¹⁸².

La communauté attire l'attention sur le fait que les revenus réels se limitent aux deux premières parts d'octrois, la troisième étant :

« en majeure partie absorbée par l'acquis des offices municipaux réunis à la communauté [...] il est de notoriété publique que les fermiers actuels éprouvent de la perte par les diminutions successives sur le débit des vins, diminution qui vient tant de leur cherté proportionnelle que du ralentissement du commerce et des mouvements dans le port de Brest ».

Cela n'est pas confirmé par les comptes. Peut-être s'agit-il d'un mouvement conjoncturel ? Car on relève une tendance à une légère augmentation des produits d'octrois.

Fig. 13-I. Revenus et charges de fonctionnement de la communauté de ville en 1775

CHARGES		REVENUS	
Charges ordinaires	2 893	Anciens octrois	3 000
Réunion des offices	1 600	Doublement	3 050
Charges extraordinaires et gratifications	910	Nouveaux octrois	1 900
Excédent	2 632	Rentes	85
TOTAL	8 035	TOTAL	8 035

Source : ADIV, C 840.

Pour le corps de ville, *« il résulte du tableau des charges que la majeure partie du revenu annuel de la communauté peut à peine suffire »*. En outre, l'insuffisance de ses ressources lui interdit d'emprunter pour financer les travaux jugés indispensables. En 1772, le maire Launay-Onfrey et le miseur Legris-Duval présentent un état de la situation : *« Les dettes de la communauté ou autrement ses engagements actuels sont les travaux commencés*

¹⁸² ADIV, C 840, État des revenus et des charges, 1775.

qui ne peuvent se suspendre sans perdre le fruit des premières avances »¹⁸³. Il s'agit de la poursuite des travaux du quai de Léon pour 15 000 l., du pavage et du reste de l'achat des terrains de la nouvelle rue d'Aiguillon pour 20 000 l., du devis de réparation de l'Hôtel de ville pour 3 600 livres, des réparations aux deux pompes à incendie, soit au total, un minimum de 38 600 livres. Or, pour y faire face, la caisse du miseur ne contient que 1 400 l. Il s'agit là de charges engagées et non d'emprunts à proprement parler.

2) Les recettes.

Les recettes de la ville sont constituées, en quasi-totalité, d'octrois affermés, pesant sur le vin, le cidre et la bière, vendus au détail. C'est une ressource archaïque, mal fondée et mal répartie. En effet, elle provient des seules boissons alcoolisées vendues au détail. Les plus riches, qui se fournissent en barriques, échappent à la taxation. D'autre part, celle-ci est sans lien avec l'aménagement de la ville, alors que son produit y contribue. Enfin, l'activité économique contribue peu à abonder les ressources municipales. Toutefois, à partir de février 1737, pour une durée limitée, une taxe d'un sol par pièce de toile de 49 aunes, passée au bureau de marque, est perçue au profit de la communauté, qui a engagé les frais d'installation du bureau de marque¹⁸⁴. Elle ne se retrouve qu'épisodiquement, en rappel pour 1743, dans le compte de 1746-1747, ainsi que dans le compte de 1748-1749, pour le même montant de 919 l. 13s. 3d.¹⁸⁵ Elle est très vite affectée au compte particulier du bureau et n'entre plus dans ceux de la ville, qui perçoit parfois des dédommagements. Mais à partir de 1756 et jusqu'au dernier compte, le miseur inscrit en recettes à recevoir le remboursement des 3 394 livres avancées pour les travaux d'installation du bureau, sans beaucoup d'espoir de les récupérer. On peut donc considérer que les activités économiques ne participent guère, pas plus d'ailleurs que les habitants dans leur ensemble, aux charges de la communauté.

La ressource principale est également peu évolutive. Pour obtenir une augmentation du produit des octrois, il faut en modifier la structure même. En 1705, la communauté demande leur augmentation. Ils s'établissent désormais à six deniers par pot de vin¹⁸⁶. Leur doublement est accordé en 1711¹⁸⁷. En 1717, le produit des octrois ordinaires est de 2 650 l.¹⁸⁸ Dans les

¹⁸³ Ibid., C 840, 16 février 1772.

¹⁸⁴ Ibid., comptes pour 1736-1737, 5 octobre 1738.

¹⁸⁵ Ibid., comptes 176-1747 et 1748-1749.

¹⁸⁶ Ibid., délibération de la communauté, 13 mars 1705.

¹⁸⁷ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, op. cit., p. 38.

années 1728 à 1735, il varie de 2 660 à 3 060 l. par an, auquel s'ajoutent de nouveaux octrois, créés en mai 1724¹⁸⁹, allant de 560 à 610 l. Le budget de la ville ne dépasse guère 3 600 l. Tous les neuf, puis douze ans, la communauté doit solliciter leur renouvellement. Ainsi en 1735, le maire et le subdélégué plaident auprès de l'intendant, afin d'obtenir les moyens pour la ville de financer le « *rétablissement de son port [...] et de faciliter les passages fréquents des troupes et autres nécessité pour le bien du service du Roy, de la marine, du commerce et du bien public* »¹⁹⁰. En avril 1748, de nouveaux octrois de 6 deniers par pot sont créés qui, avec ceux de 1724, procurent une ressource de 1 600 l., mais le produit est intégralement utilisé au remboursement des offices rattachés cette année-là à la communauté¹⁹¹. Dans la seconde partie du siècle le produit des octrois progresse. En 1751, les ressources de la communauté s'élèvent à 7 489 l. Elles sont à 7 639 l. en 1772, 7983 l. en 1781. L'affermage des octrois est renouvelé à ce moment et l'adjudication augmente brusquement de 24% dès 1783¹⁹², ce qui contredit les affirmations sur les difficultés économiques de la ville. (Figure 13-II). Ce sont malheureusement les derniers comptes disponibles. En 1788, l'adjudication des anciens octrois est à nouveau disputée puisqu'une double surenchère intervient. Elle se traduit par une nouvelle augmentation à 4 300 l.¹⁹³

Fig. 13-II. Recettes de la communauté de ville 1782-1783.

	1 782	1 783	TOTAL
Anciens octrois	3 000	4 200	7 200
Doublement des anciens octrois	3 050	3 750	6 333
Nouveaux octrois	1 700	1 700	3 400
Divers	233	233	467
TOTAL	7 983	9 883	17 400

Source ADIV, C 840

Le renouvellement des octrois est toujours conditionné à un versement dans la caisse du roi. Lors de la prorogation pour douze ans, en 1772, l'arrêt du conseil « *ordonne que cette ville de Landerneau paiera pour les droits de marc d'or une somme de dix-huit cens livres, et en sus les huit sols pour livre, portant à sept cens vingt livres* », soit 2 520 l. au total. L'obtention des lettres patentes occasionne d'autres frais, dont les honoraires de l'avocat de la

¹⁸⁸ ADIV, C 1849.

¹⁸⁹ Ibid., C 840, État des comptes pour 1756-1757.

¹⁹⁰ Ibid., lettre du maire Labbaye à l'intendant.

¹⁹¹ Ibid., État des revenus et charges, février 1772.

¹⁹² Ibid., C 840.

¹⁹³ AML°, CC, 3-30, Octrois 1704-1788.

ville à Paris, pour 317 livres. La communauté plaide auprès de l'intendant « *l'impossibilité absolue de satisfaire au droit de marc d'or exigé* » et demande une modération¹⁹⁴.

Une note rédigée à Paris en juin 1782, résume la situation : grâce aux anciens octrois et à leur doublement, « *la ville de Landerneau jouit d'un revenu annuel de 6 000 livres, indépendamment de l'octroi municipal qui produit à peine de quoi payer la taxe imposée au profit du roi* »¹⁹⁵. En 1785 la communauté évoque aussi une recette « *dont le produit total année commune n'excède pas 6 000 livres* »¹⁹⁶. L'augmentation du produit de 1783 n'aurait donc pas été reconduite. Elle ne prend pas en compte dans ses recettes les nouveaux octrois, considérant de longue date que « *le produit n'est qu'un dépôt dans la caisse de la communauté* », car ils sont « *affectés dans le principe même au remboursement des offices municipaux* »¹⁹⁷.

3) Les dépenses.

A Paris, on impute au manque de volontarisme fiscal de la communauté les retards dans les aménagements : « *il faut bien que les travaux publics des villes restent en souffrance quand les communautés ne veulent pas s'imposer une taxe suffisante pour les faire exécuter* »¹⁹⁸. Le reproche semble mal fondé pour Landerneau, car l'insuffisance de moyens provient principalement des lourdes ponctions que l'État opère sur le budget de la communauté, notamment pour le remboursement d'offices parfois totalement inutiles à la ville. Une étude réalisée sur la gestion d'un échantillon de 16 petites villes bretonnes au XVIII^e siècle, comparant les deux périodes 1730-39 et 1764-73, permet de situer la place de Landerneau¹⁹⁹.

a) Les dépenses ordinaires.

La communauté de ville doit assurer son fonctionnement ordinaire. Elle paie les gages de ses quelques agents, mais sur des bases fixes, ce qui conduit au « *blocage de la constitution d'une administration municipale* »²⁰⁰. Elle accorde donc parfois des gratifications

¹⁹⁴ Ibid., Extrait du registre des délibérations de la ville et communauté de Landerneau, 4 mai 1772.

¹⁹⁵ Ibid., 29 juin 1782.

¹⁹⁶ ADIV, C 3 932.

¹⁹⁷ Ibid., C 840, 16 février 1772.

¹⁹⁸ Ibid., 29 juin 1782.

¹⁹⁹ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes ...*, op. cit., p. 300 à 385.

²⁰⁰ Idem., « Finances royales et organisation politique urbaine ... », op. cit., p. 118.

supplémentaires à ses agents. Elle rémunère les services du miseur (10% de toutes les rentrées financières), des prédicateurs (240 l.). Elle prend en charge les frais du député aux États de Bretagne (200, puis 400 l. tous les deux ans). Elle paie les dépenses courantes de chauffage et d'éclairage de l'hôtel de ville, de port du courrier, de location de l'armoire des archives abritée à l'hôpital, par crainte d'un sinistre, d'entretien de la pompe-incendie ou du tombereau de collecte des ordures. Les frais de fonctionnement sont relativement faibles à Landerneau, puisqu'ils représentent, comme à Morlaix, moins de 20% des dépenses. En revanche les frais de représentation progressent fortement : +173,36%, contre +52,37% pour la moyenne des petites villes. Avec 5 142 l. en 1764-73, Landerneau est très proche de Morlaix, dont la population est triple (5 577 l., en baisse de 10%). Cette tendance contredit le discours des édiles se plaignant constamment des faibles ressources de la communauté, mais il traduit bien la dimension ostentatoire du pouvoir exercé par la bourgeoisie négociante.

b) *La création et la « réunion » des offices municipaux.*

La charge de miseur, gérant les comptes de la commune, est créée par un édit de décembre 1689. Cette fonction ancienne était exercée au préalable par le syndic²⁰¹. De 1695, et sans doute plus tôt, à 1724, le titulaire est Bonaventure Bigeaud, dont le fils est récusé. Mathurin Mazéas, syndic, assure l'intérim en 1724-1725²⁰² et le sieur Jullien de 1725 à 1727. Acquisée par la famille Legris-Duval, la charge passe entre les mains du négoce, qui la conserve jusqu'à la Révolution. Pierre, l'exerce de 1727 à 1759²⁰³, puis son fils Pierre-Marie de 1759 à 1790. A cette date il est élu trésorier du nouveau conseil général de la commune²⁰⁴. C'est une des rares charges, avec celle de greffier, qui, à Landerneau, demeure entre les mains de particuliers. Le titulaire de la charge devant faire l'avance des dépenses avant de se faire rembourser, au bout de son terme de deux ans, « *les miseurs font presque systématiquement partie des plus riches de leur cité. Cela signifie que l'argent, voire la fortune, sont nécessaires à l'exercice du pouvoir politique municipal* »²⁰⁵. Il doit disposer d'une fortune monétaire et pas seulement foncière, afin de pouvoir mobiliser rapidement des sommes parfois importantes. La fonction étant lucrative, elle constitue aussi un placement profitable et une source de revenus pour le titulaire, qui perçoit 10% des recettes qu'il encaisse

²⁰¹ ADIV, C 1849.

²⁰² AML°, BB-19, 26 mars 1724

²⁰³ Ibid., série BB 7-39, Communauté.

²⁰⁴ Ibid., BB 28, délibération du conseil général de la commune, 3 février 1790.

²⁰⁵ Philippe JARNOUX, « Horizons maritimes : les bourgeoisies urbaines en Bretagne... », *op. cit.*, p. 86.

La charge de premier huissier, office créé par Louis XIV, est réunie à la communauté qui la vend ensuite à un particulier, de Runescop Laigle, le 27 janvier 1700, pour 1 100 l. en capital, payable par rente annuelle de 61 l. 13 s. 4 d. Elle est revendue le 25 novembre 1701 à maître Jacques Jonno et Louise Le Roy son épouse pour 1 500 l., sous forme de « *rente au denier dix-huit* ». Au décès de Runescop, le sieur Duparc Leroy se trouve, en 1715, redevable auprès de la communauté de la rente de 61 l. 6 s. 4 d., jusqu'au remboursement du principal²⁰⁶. Un édit de juin 1717 supprime les offices de « *maires, lieutenant de maires et autres, créés dans les hôtels de ville depuis 1690* », à l'exception celui de miseur, pour lequel sont souhaités « *les sujets les plus solvables* »²⁰⁷. La rente due par le sieur Duparc Leroy tombe donc, au préjudice de la communauté. Mais il ouvre une action en justice pour obtenir le remboursement de son office, à hauteur de 1 500 l.²⁰⁸

L'office de « *maire perpétuel de la communauté de Landerneau* » est créé par un édit du mois d'août 1702. Il est aussitôt réuni à la communauté, pour 3 300 l., financées par « *l'augmentation de six deniers par pot de cidre et bière qui se vendent en détail dans la ville* »²⁰⁹. En 1702, un édit établit un lieutenant du maire²¹⁰ et un autre dédouble les offices de maire et de lieutenant, créant un poste de maire alternatif, chacun des deux édiles exerçant pendant 18 mois, à tour de rôle. En 1705, l'intendant réclame 600 l. pour la suppression des offices « *d'inspecteurs généraux, commissaires, contrôleurs et visiteurs des manufactures et de concierges, gardes de bureau aux draps et aux toilles créés par l'édit du mois d'octobre 1704* ». Après avoir protesté auprès de l'intendant, parce que « *la dite communauté n'a aucun fond pour acquitter les dites charges* », les échevins acceptent, le 25 octobre 1705, le rachat de l'ensemble des offices, y compris ceux de maire, lieutenant-maire et échevins, procureur du roi, greffier, « *et autres charges* », moyennant l'augmentation des octrois²¹¹.

Un édit d'octobre 1708, crée un office d'avocat du roi à Landerneau. La charge n'étant pas vendue, un arrêt en Conseil du 15 avril 1710 décide de le réunir à l'Hôtel de ville et d'en faire supporter la finance, à hauteur de 2 200 l., par le budget de la communauté, qui devra en payer les intérêts au taux de 10% par an « *jusqu'au parfait paiement* », au plus tard en

²⁰⁶ ADIV, C 628.

²⁰⁷ Ibid., C 1849.

²⁰⁸ Ibid., C 628, 1720.

²⁰⁹ Ibid., C 840, ordonnance de l'intendant, 29 mars 1706.

²¹⁰ Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau...*, op. cit., p. 24.

²¹¹ ADIV, C 840.

1714²¹². Au total, la charge, dont la « *finance* » se monte à 2 200 l., en coûtera 2 843 l. à la ville. Cette fonction est pourtant dépourvue du moindre intérêt pour Landerneau.

De nouveaux offices sont créés en 1722, avant d'être à nouveau supprimés en 1724. Ils sont eux aussi « *réunis aux communautés* », qui doivent en faire l'acquisition. Le coût global est évalué, à Landerneau, à l'énorme montant de 185 250 l., c'est-à-dire plus qu'à Brest ou à Morlaix. Dans cette dernière ville, « *la communauté est en état d'acquiescer les charges, elle a fait des offres pour cet effet* », ce qui témoigne de sa richesse, car le prix des offices s'y élève à 177 050 l.²¹³ Il en va bien différemment à Landerneau :

« Le revenu de cette communauté est de 2 450 livres, sa dépense de 1 994 livres. [...] Mais cette communauté est obligée de faire une dépense indispensable pour le rétablissement de son port et de ses quays qui montera à plus de 10 000 livres et on y travaille actuellement tellement que, pour faire un fond de 1 000 livres pour les gages des officiers municipaux, il faut rétablir un octroi de 6 deniers par pot de vin qu'on a cessé de percevoir depuis quelque temps et placer la finance de ces offices à 50 000 livres »²¹⁴.

Des offices de gouverneur, lieutenant du roi, maire, lieutenant-maire, échevins, assesseurs, secrétaire-greffier, sont à nouveau créés en 1734. Le subdélégué Pennanvern-Le Vaillant est sceptique et inquiet : « *Je doute fort que ceux dont je vous envoie les noms veillent accepter les commissions. Je suis persuadé que je ne serez point compromis dans cette nomination ayant l'honneur de vous l'envoyer secrètement* »²¹⁵. Faute de candidats, les offices ne sont pas pourvus, d'autant que la communauté se prépare à proposer des arrangements.

Les trois charges de maire, de procureur du roi et de greffier régisseur, trouvant difficilement preneurs, un arrêt du Conseil du roi du 9 avril 1748 décide à nouveau de « *réunir* » celles qui restent invendues aux communautés de ville, moyennant le paiement de 18 400 l. pendant 11 ans et 6 mois, soit 1 600 l. par an. « *La ville de Landerneau a été taxée par le susdit arrêt à la somme de seize cents livres au moyen d'une augmentation d'octrois de six deniers par pot de vin, laquelle somme elle a payée annuellement jusqu'au 15 novembre 1759* », mais un nouvel arrêt du 1^{er} juillet 1758 proroge la taxe pendant onze nouvelles

²¹² Ibid., C 240, Offices municipaux.

²¹³ Ibid., C 1850, Mémoire concernant les offices municipaux rétablis par l'édit du mois d'aout 1722.

²¹⁴ Ibid.

²¹⁵ Ibid., C 240, lettre du subdélégué à l'intendant, 19 mai 1734.

années²¹⁶. Cette charge pèse durablement sur les finances de la ville, ce dont se plaignent régulièrement les membres de la communauté : « *En 1748, le Roy créa un nouvel octroi [...] mais dont le produit n'est qu'un dépôt dans la caisse de la communauté et est destiné au payement des 1 600 livres par an [...] affectés dans le principe au remboursement des offices municipaux* »²¹⁷. Cette véritable taxation semble en fait antérieure. On la trouve dans les comptes de la communauté dès 1728 — c'est le premier compte connu — et elle se prolonge très longtemps. La communauté continue à s'en plaindre et met en avant les conséquences : « *quoique ce remboursement ait été fait [...] le payement annuel de la somme de 1 600 livres a été prorogé au profit de sa Majesté, par divers arrêts du conseil, au préjudice des ouvrages les plus importants pour faciliter la navigation et le commerce du port de Landerneau* »²¹⁸.

La dépense n'apparaît plus dans les comptes de 1780-81 et 1782-83, qui sont les derniers conservés²¹⁹, mais le cas est fréquent de paiements différés. Ainsi, les comptes pour 1750-1751 comprennent les sommes nécessaires à payer « *la réunion des offices municipaux pour quatre dernières années échues le 15 novembre 1751 [...] et pour 4 mois demi du 1^{er} janvier 1748 au 15 mai 1748* »²²⁰. Cette charge qui pèse sur la plupart des villes aurait été supprimée en 1778²²¹. Pourtant, l'augmentation des octrois, destinée à la couvrir, est renouvelée la même année pour dix ans, jusqu'au 31 décembre 1787. L'adjudication est emportée pour 1 700 l. par le trésorier de la communauté de Rennes, cautionné par Legris-Duval aîné, miseur de Landerneau²²². En raison d'un sursis, leur perception n'est effective qu'à compter du 1^{er} mars 1781 et elle figure bien dans les comptes de 1782-1783. Cela constitue donc une ressource nouvelle appréciable pour la communauté. Le rattachement de la charge de maire à la communauté lui en aura cependant coûté au bas mot 80 000 l., c'est-à-dire près des deux-tiers des dépenses d'aménagement portuaire sur la même période.

c) Les autres prélèvements de l'État.

La communauté est assujettie à de lourds prélèvements supplémentaires de la part de l'État. Tous les neuf ans, le renouvellement des octrois fait l'objet d'un versement, qui se

²¹⁶ Ibid., C 3932, lettre du maire Fauvel, 16 septembre 1765.

²¹⁷ Ibid., C 840, Octrois Landerneau, État des revenus, charges [...] de la communauté, 16 février 1772.

²¹⁸ Ibid., État des revenus et des charges, 1775.

²¹⁹ Ibid., octrois Landerneau.

²²⁰ Ibid., C 840.

²²¹ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, op. cit., p. 333.

²²² ADIV, C 840, ordonnance de l'intendant, 16 février 1781.

monte à 679 l. en 1756-57. Avec les frais, car il faut l'intervention d'un avocat pour plaider la cause à Paris, et il est nécessaire d'enregistrer l'arrêt d'autorisation, la dépense atteint 2730 l. en 1772, soit 35% des recettes de l'année. La ville paie également la taxe du vingtième sur les recettes d'octrois. L'apurement des comptes du miseur par la chambre des comptes de Nantes fait l'objet d'une taxation de 10% de ses encaissements. Ces deux années 1772-1773, l'État ponctionne 53% des recettes réelles de la communauté, qui s'élèvent au total à 15 834 l.²²³ Ces montants considérables pour une collectivité aux ressources limitées entravent la réalisation des travaux publics indispensables au développement commercial. Cette situation est générale : « *le pouvoir royal ponctionne 68,66% de la croissance* »²²⁴ des recettes des petites villes bretonnes de l'échantillon. Il n'autorise donc les augmentations d'octrois dans les villes que dans la mesure où cela lui permet d'accroître ses prélèvements.

d) *Le casernement des troupes.*

Le logement des troupes de passage est une des obligations pesant sur les villes, même si les États de Bretagne, grâce à une imposition complémentaire à la capitation, remboursent les frais engagés. Landerneau ne disposant pas de casernes, les soldats doivent être hébergés chez l'habitant et de préférence dans des immeubles vacants. Ainsi, en 1733-1734, la maison du sieur Duthoya sert-elle de caserne à la maréchaussée de Landerneau, moyennant un loyer de 200 livres par an, payé par les États, sur décision de la commission intermédiaire²²⁵. La même année, des difficultés supplémentaires sont redoutées avec l'arrivée annoncée à Landerneau d'une 3^e compagnie de troupes de marine²²⁶. En 1737, la commission « *vu l'état des lits occupés à Landerneau par une brigade de gendarmerie pendant six mois échus le 23 décembre 1736 et des cazernes et écuries pendant pareil terme échu le 29 mars 1737* », rembourse à la ville, pour le loyer, la somme de 455 l. 15 s.²²⁷.

Avec la montée des conflits, des charges supplémentaires, mal supportées, grèvent le budget. Les notables landernéens s'en plaignent en 1785 : « *On sait combien la garnison et*

²²³ Ibid., État des comptes, 1772-1773.

²²⁴ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, op. cit., p. 308.

²²⁵ ADIV, C 3 802, procès-verbaux de la commission intermédiaire, 1736-1738, 19 avril 1737, f° 100 v°. Cette maison, bâtie rue du commerce par Arnaud Duthoya en 1667, aurait donc cessé dès cette date d'être occupée par la famille Duthoya, avant d'être vendue au négociant Fauvel, qui la cède à Lavau en 1760, avant qu'elle ne soit achetée par Barthélémy Kerroz en 1770, (ADF, 4 E 97/8, acte de vente du 19 juin 1770).

²²⁶ ADIV, C 380, f°96^v

²²⁷ Ibid., 17 mai 1737, f° 116 v°.

*les armements de Brest occasionnent de passages de troupes à Landerneau. C'est la Communauté qui fournit la troupe en bois feu et en chandelles, outre le logement du corps de garde*²²⁸». La même année, le subdélégué Le Gal de la Lande estime cependant « *les passages de troupes fort rares à Landerneau en tems de paix* »²²⁹. A ces charges, s'ajoutent celles liées au passage, deux ou trois fois par an à partir de 1749, de la chaîne des bagnards vers Brest, comprenant à chaque fois quelques centaines d'individus, car « *Landerneau, dernière étape avant Brest est systématiquement mise à contribution* »²³⁰, malgré les récriminations des habitants et de leurs édiles. Ainsi, le 13 juin 1762, à 3 heures du matin, la ville doit mettre à disposition du conducteur de la chaîne, « *douze charrettes buissonnières dûment attelées de chevaux ou de bœufs pour le transport des malades et bagages et six chevaux de tirage avec deux chevaux de selle pour aller à Brest* »²³¹. Le 28 septembre 1762, il lui faut fournir neuf charrettes garnies de paille s et huit chevaux « *pour aller coucher à Brest* »²³². En juin 1787, le maire s'oppose à l'hébergement provisoire, dans les halles, des forçats qui sont expulsés. Le ministre, saisi, lui donne tort un mois plus tard²³³. C'est donc assez logiquement que l'on retrouve, dans les cahiers de doléances de la ville en 1789, la demande de casernes :

*« dont la nécessité est évidente dans une ville qui en temps de guerre sert d'entrepôt et de magasin à la ville de Brest, qui est presque toujours garnie de troupes et est d'ailleurs sujette au passage des troupes qui continuellement vont à Brest ou en reviennent. L'établissement de ces casernes [...] ne serait pas d'une dépense fort considérable en les formant dans deux communautés de mendiants fort inutiles, les récollets et les capucins »*²³⁴.

e) *Le fonctionnement de l'Hôpital.*

La communauté finance également le fonctionnement et les travaux d'entretien de l'Hôpital, par un prélèvement annuel de 500 l., soit la moitié des nouveaux octrois, affectés à cet objet par un arrêt du Conseil du Roi de 1724²³⁵. En 1728 : « *il a fallu beaucoup prendre sur les deniers d'octrois pour la subsistance des pauvres mendiants que le Roi a fait enfermer*

²²⁸ AML°, BB, 1-22, Projet de mémoire de la communauté de ville en réponse à la lettre des commissaires des États, 1785.

²²⁹ ADIV, C 633, lettre à l'intendant de Bretagne, 4 avril 1785.

²³⁰ Frédérique JOANNIC-SETA, *Le Bagne de Brest*, Rennes, PUR, 2000, p. 55.

²³¹ *Idem.*, p. 53.

²³² Philippe HENWOOD, *Bagnards à Brest*, Rennes, Ouest-France, 1986, p. 29.

²³³ Frédérique JOANNIC-SETA, *Le Bagne ...*, *op. cit.*, p. 55.

²³⁴ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances...*, *op. cit.*, proposition n° 34, p. 104.

²³⁵ AML°, CC, 3-30, octrois 1704-1788.

dans les hôpitaux »²³⁶. En 1756-57, la communauté consent une avance de 2 000 l. à l'établissement²³⁷. Par la suite, ces crédits ne figurent plus dans les états de comptes.

f) *Les investissements.*

La ville investit fortement dans les travaux d'aménagement, mais sans doute davantage dans la première moitié du siècle. L'investissement atteint 45,56% des dépenses en 1730-39, et descend à 40,18% en 1764-73. Ces crédits augmentent cependant en valeur absolue de 34,54% entre les deux périodes²³⁸. Les comptes font apparaître régulièrement des reliquats, parfois importants, dans la caisse du miseur. En 1759, 5 319 l., plus de 62% des recettes ordinaires, sont ainsi disponibles. Ces fonds sont utilisés à des travaux d'équipement, exceptionnellement le nouvel hôtel de ville en 1750, et de façon habituelle, le port et les voies publiques. Le surplus est employé à la réalisation des principaux équipements : travaux portuaires, pavage des rues et des quais, percement ou rectification de rues, créations de fontaines, acquisition de pompes à incendie. Avec les moyens limités dont elle dispose, la communauté ne peut guère se permettre d'engager plus d'une dépense exceptionnelle par an. Aussi lorsqu'elle finance les travaux de la nouvelle mairie (1748-1752), les réparations au chemin qui mène au couvent des Récollets, où se trouvent les magasins de la Marine (1758-1759), ou la création de la rue d'Aiguillon (1768-1779), elle interrompt les travaux d'aménagement du port. Ces derniers sont cependant la dépense récurrente depuis le milieu des années 1720 et de loin la plus importante au total.

1°) Les travaux portuaires.

L'amélioration du port, dont la ville tire sa prospérité, la réalisation des quais et de cales, sont une préoccupation permanente des édiles landernéens. C'est l'aménagement majeur du XVIII^e siècle : « *les deux objets auxquels il faut principalement s'attaquer sont de faire construire de nouveaux quais et de rendre le port commode* », affirme la communauté en 1728²³⁹. La ville reçoit l'aide des États de Bretagne, au minimum à hauteur de 63 000 l. et elle investit des sommes importantes prises sur son budget. Ce sont sans doute plus de 120 000 l.

²³⁶ *Ibid.*

²³⁷ ADIV, C 840, comptes pour 1756-1757.

²³⁸ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, *op. cit.*, p. 313.

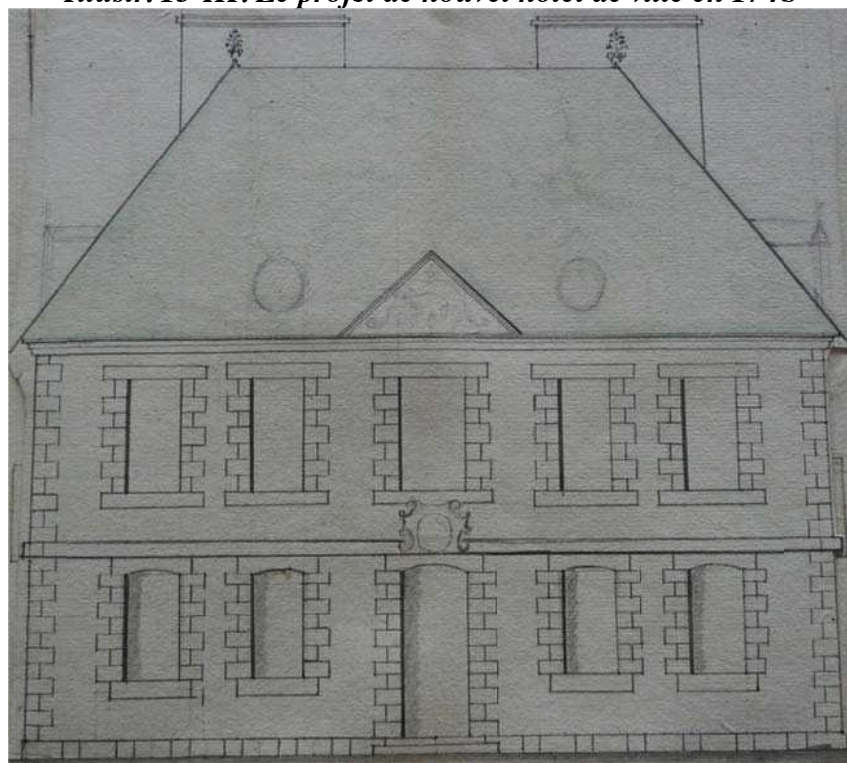
²³⁹ AML°, CC, 3-30, octrois 1704-1788.

qui sont consacrés au total aux aménagements portuaires landernéens, de 1727 à 1783²⁴⁰. C'est une exception : « *mis à part Landerneau et Morlaix, on reste bien timide dans les petites villes bretonnes, contrairement à ce qui peut se faire ailleurs* »²⁴¹, qui traduit bien la priorité affichée par la communauté de ville.

En 1775, le port reste un sujet de préoccupation : « *un autre ouvrage non moins essentiel à entreprendre serait le surhaussement du quay de Cornouaille d'une assise de pierres de 15 à 18 pouces* », (soit 40 à 50 cm), afin de prévenir « *la ruine ce quay habituellement couvert dans les grandes marées* »²⁴². La dépense est estimée à 15 ou 18 000 l. Le quai de Léon attend aussi des travaux : « *Il reste une partie très essentielle du quay de Leon à achever [...]. Il faudroit y faire au moins 8 à 10 toise de revêtement en pierre de taille dans toute la longueur et hauteur et environ 10 000 toises de remblais* ».

2°) Le nouvel Hôtel de ville.

Illustr. 13-III. Le projet de nouvel hôtel de ville en 1748



Source : AML°, 4 Fi 1.

²⁴⁰ ADIV, C 840.

²⁴¹ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...* », *op. cit.*, p. 369.

²⁴² ADIV, C 840, État des revenus et des charges, 1775.

Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, les réunions de la communauté se tiennent dans un local incommode situé à l'étage des halles. Dès le budget 1748-49, des ressources sont épargnées en vue de cette construction. La communauté, qui ne parvient à obtenir aucune aide pour ce projet, bien qu'elle y aménage un bureau de marque des toiles beaucoup plus fonctionnel, engage dans l'opération plus de 20 000 l. entre 1748 et 1757²⁴³. Les travaux d'édification du nouvel Hôtel de ville, profitant d'un espace dégagé par l'incendie de maisons en bordure du quai de Léon, à proximité du pont, durent de 1749 à 1751 (Illustr. 13-III).

3°) Les rues et places.

Même si le plan d'alignement relève théoriquement du pouvoir des juges, la communauté doit supporter les travaux et de ce fait, rien ne se fait sans son accord. L'intendant et le gouverneur veillent sur ce dossier stratégique, car la circulation des troupes pour Brest passe nécessairement par Landerneau et des transports de marchandises, et notamment le bois destiné à l'arsenal, utilisent les rues de la cité. Des injonctions viennent donc régulièrement de Rennes, afin de faire réparer le pavage des rues et des quais. L'exemple le plus significatif est bien le percement de la nouvelle rue destinée à contourner la rue de Ploudiry, menant vers Morlaix et la Bretagne centrale, dont la pente excessive et l'étroitesse entraînait des complications dans la circulation. La décision est prise sous l'impulsion du duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne (1753-1768), comme l'indique un document de 1775 émanant de la communauté de ville, évoquant « *la rue Neuve, autrement rue d'Aiguillon, ouverte par l'ordre de ce commandant, pour l'entrée et la sortie de la route de Paris par Morlaix* ». A cette date, plus de 26 000 l. ont été engagées depuis 1768, mais elle « *n'est point encore pavée ce qui rend cette rue impraticable aux voitures publiques* »²⁴⁴.

III) LES INSTITUTIONS ISSUES DE LA RÉVOLUTION.

La Révolution Française bouleverse profondément le paysage politico-administratif, mais, dans les dernières années de l'Ancien Régime, les États de Bretagne envisagent déjà une réforme, dans le but « *d'établir l'uniformité et en conséquence de former un plan unique*

²⁴³ Ibid., comptes de 1748 à 1758.

²⁴⁴ Ibid., État des revenus et des charges, 1775. Voir au chapitre 14.

et commun de municipalité »²⁴⁵. Ils engagent donc la consultation des villes, qui ne débouche pas. A l'issue de la période révolutionnaire, le pouvoir impérial puis royal reprend totalement en mains l'organisation municipale, qui ne connaît qu'une faible démocratisation sous la Monarchie de juillet. Le pouvoir est durablement confié aux élites négociantes.

A) LA RÉVOLUTION.

Sans avoir participé activement au déclenchement de la Révolution, Landerneau s'implique avec une relative modération dans les différents événements qui la caractérisent.

1) La préparation des États-Généraux.

L'assemblée du Tiers-État se réunit à Landerneau le 31 mars 1789. Elle comprend les représentants des différentes corps et corporations existant dans la ville, qui désignent chacun un député, à l'exception de ceux des juges et des négociants autorisés à en désigner deux. Curieusement, aucun de ces deux corps n'envoie de délégué²⁴⁶. Cela se comprend plus facilement pour les négociants qui, ne constituant pas une corporation et dominant le corps de ville, s'estiment assurés de la prise en compte de leurs préoccupations dans le cahier de doléances. En outre, plusieurs d'entre eux sont classés dans la corporation des marchands de vin qui délèguent le négociant La Caze fils aîné. Leur contrôle sur la représentation politique de la ville est réel : trois des six délégués à l'assemblée de la sénéchaussée sont négociants²⁴⁷.

Les doléances landernéennes ne s'écartent guère de celles qui s'expriment de façon générale dans la province et s'inspirent des cahiers-type qui ont pu circuler. Le poids de la bourgeoisie urbaine et sa volonté de conserver son pouvoir se manifestent cependant clairement. Elle redoute d'être submergée et écartée du pouvoir par « *la prépondérance trop marquée* » des « *gens de campagne* », sur « *les autres classes du Tiers État, composées de*

²⁴⁵ ADIV, C 3932, projet de mémoire, en réponse à la lettre adressée le 1^{er} avril 1785 à la communauté de Landerneau par nosseigneurs les commissaires des États à Rennes.

²⁴⁶ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances ...*, op. cit., p. 79. Selon ces cahiers de doléances, les corporations de Landerneau sont au nombre de 27 : avocats ; notaires et procureurs ; huissiers, sergents et recors ; orfèvres ; marchands de vin ; marchands drapiers et merciers ; marchands épiciers ; chirurgiens ; perruquiers ; tanneurs, corroyeurs, blanconniers et mégissiers ; maîtres boulangers et boulangères ; fourniers ; bouchers, charcutiers et tueurs de cochons ; aubergistes, cabaretiers et cafetiers ; chapeliers ; menuisiers et charpentiers ; entrepreneurs, maçons, couvreurs et paveurs ; maréchaux ferrants ; loueurs de chevaux ; serruriers, armuriers, fourbisseurs et ferblantiers ; taillandiers, cloutiers et charrons ; poissonniers et bateliers ; fabricants de toiles blanches ; selliers ; cordonniers ; jardiniers ; marchands pelletiers.

²⁴⁷ *Idem.*, p. 99.

savants jurisconsultes, d'habiles négociants, fabricants, armateurs, financiers et autres dont les lumières politiques seront nécessairement plus étendues que celles des fermiers et laboureurs ». L'oligarchie demande donc, dès le premier article, « *qu'à l'avenir, le nombre des électeurs de la classe des fermiers et laboureurs soit réduit à la moitié de ceux des autres classes de citoyens du Tiers État* »²⁴⁸. Ses vœux sont comblés en 1790, pour l'élection de la première municipalité, par la mise en place du suffrage censitaire qui écarte les couches populaires du vote. Tout en revendiquant pour le Tiers-État une place égale à celle des deux autres ordres, les notables de la communauté n'échappent pas à la contradiction, qui les conduit à décider « *qu'en cas de partage d'opinion ou d'égalité des voix [...] son opinion devait faire loi au préjudice de celle des électeurs des corps et corporation* » (article 38 et dernier). C'est confirmer tout l'intérêt que le monde négociant a trouvé dans le passage à l'échevinage qui lui assurait le contrôle absolu sur l'instance municipale.

Des revendications plus précises, émanant des négociants, sont inscrites, ainsi, la défense « *aux fermiers des devoirs de faire le commerce du vin* » (article 26), ou une demande expresse pour « *le redressement et le curage de la rivière et de l'entrée du port [...] non seulement à cause de l'intérêt particulier du commerce des habitants [...] mais encore à raison de son utilité pour le service de la marine royale de Brest* » (article 33). Mais ils doivent accepter le souhait des tanneurs d'interdire la mise en magasin des cuirs verts destinés à l'exportation, tolérée à Landerneau et qui « *a porté le coup le plus funeste aux manufactures et aux fabricants en opérant la rareté et la cherté des matières premières* » (article 32).

2) Une tentative de coup d'état « démocratique »

Dès l'été 1789, Landerneau qui — hors le pillage du magasin de blé du négociant Pluchon les 20 et 21 avril, par une foule affamée de 700 à 800 personnes²⁴⁹ — reste à l'écart des troubles révolutionnaires, connaît un petit coup d'état municipal. Un « *conseil général et permanent* », désigné par une assemblée générale tenue le 9 août, crée une administration parallèle et appointe un commis-greffier. Ce conseil proteste contre la tenue, par la communauté, le 12 août, d'une « *assemblée particulière et exclusive* », au cours de laquelle « *ils ont arrêté une adresse à M. Le Chapelier, président de l'Assemblée Nationale, pour le complimenter* ». Il adresse à son tour ses félicitations à Le Chapelier et décide « *que toutes les*

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 100.

²⁴⁹ Claire LEOST, *Landerneau de 1789 à 1795...*, *op. cit.*, p. 69.

affaires de la ville quelles qu'elles puissent être, seront désormais traitées dans le Conseil ou Comité, MM. de la Communauté de ville se départant de toute assemblée exclusive »²⁵⁰. Ainsi, il s'arroge le droit de traiter le courrier adressé à la ville, d'où qu'il vienne.

Le conseil général et permanent est d'abord « *composé de 29 membres dont 13 de l'ancienne municipalité et 16 élus par le vœu des communes. [...]. L'ancien régime de la municipalité, qui éloignoit de la connoissance de cette administration les classes de citoyens qu'elle intéresse le plus, avait paru aux communes devoir être abolie* »²⁵¹. C'est une révolution démocratique, concrétisée par le passage de fait à une assemblée générale ouverte, contre la monopolisation du pouvoir par le négoce. Le nouveau conseil comprend les délégués des corporations, ce qui conduit les négociants contrôlant la communauté à se mettre à l'écart. C'est la révolte de la petite et moyenne bourgeoisie, de la boutique et de l'atelier, menée par l'avocat et subdélégué Le Gal de La Lande, le procureur Lavau, le marchand Taylor et l'aubergiste Drant, contre l'oligarchie négociante. Le subdélégué se dresse contre l'emprise des membres de quelques familles, « *qui avaient le droit de naître et mourir dans les charges municipales* » et qui sont écartés « *parce qu'ils ne paroissent agir que par des motifs privés* »²⁵². Or il est le propre gendre de Mazurié de Keroualin, qui l'héberge à son domicile et ne manque pas de l'en chasser publiquement²⁵³. Le conflit passe donc au cœur même des familles, que désormais l'idéologie divise, quand l'intérêt les unissait précédemment.

L'élite négociante résiste afin de maintenir l'ancienne forme de gouvernement local. Le 20 août, l'assemblée générale confirme « *l'établissement du comité général, qu'elle déclare et reconnaît pour la seule municipalité actuelle* » et pousse les membres de la communauté à se retirer. La première délibération est pour « *se plaindre, au nom des communes, de l'ancienne constitution de la municipalité, qui les excluait de l'administration des affaires de la ville et soumettait les corporations à l'arbitraire d'un corps qui n'était pas de leur choix tant pour la répartition des impôts que pour les autres charges publiques* »²⁵⁴. Le Conseil permanent s'étant « *emparé de l'Hôtel de ville* », la communauté par prudence, « *pour éviter l'émeute qui semblait s'élever* », se réunit au domicile du maire Gillard. En conséquence, le conseil général et permanent procède au remplacement du maire et « *des 12 membres de la maison de*

²⁵⁰ ADIV, C 628, Procès verbal de la réunion du conseil général et permanent, 13 août 1789.

²⁵¹ Ibid., lettre du subdélégué Le Gal de La Lande à l'intendant, 24 août 1789.

²⁵² Ibid.

²⁵³ Ibid., procès-verbal de la réunion des membres de la communauté chez le maire Gillard, 20 août 1789.

²⁵⁴ Ibid., lettre du subdélégué Le Gal de La Lande à l'intendant, 24 août 1789.

ville qui se sont retirés », dont les négociants Joseph Mazurié, Kerroz, Creuzel, Cosson, Duthoya de Kerlavarec, Bricchet, Robert. Aucun négociant ne fait alors plus partie du comité général, même si en son sein plusieurs membres sont appelés à le devenir dans l'avenir.

Le lendemain, 21 août, la communauté, soutenue par la milice bourgeoise, formée en bonne partie d'enfants de négociants, fait appel aux autorités supérieures afin de « *pourvoir au rétablissement du bon ordre en cette ville* »²⁵⁵. Elle conserve son pouvoir sans grandes difficultés jusqu'à la fin de janvier 1790, où elle organise les élections municipales, sur la base du nouveau mode de scrutin. En revanche, le conseil permanent ne semble plus avoir d'existence réelle. Dans l'intervalle, toutes les réunions de la communauté, à laquelle se joignent parfois les membres de la milice, se tiennent à l'Hôtel de ville. Le corps de ville, maintenu dans sa forme ancienne, veille cependant à coller au plus près des tendances dégagées par les événements nationaux, pour limiter l'espace politique des éléments plus révolutionnaires. Le 4 janvier 1790, l'assemblée s'interroge sur l'exclusion « *du nombre des citoyens actifs, qui doivent concourir à l'élection des membres chargés de l'administration de la ville, des membres de la noblesse et du haut clergé* »²⁵⁶. Après débat, les délibérants décident « *qu'ils ne partisipent en aucune manière aux honneurs et fonctions civiques* »²⁵⁷. A Landerneau aussi, la Révolution bourgeoise tient à s'assurer de l'intégralité du pouvoir.

3) La validation électorale.

a) Un scrutin censitaire.

Le nouveau mode de scrutin est réservé aux citoyens actifs, c'est-à-dire ceux qui payent un impôt correspondant au minimum à trois journées de travail. Pour voter, il faut en outre avoir 25 ans. Les femmes sont, bien entendu, exclues du suffrage. A Landerneau, après s'être entendu avec Brest et Morlaix en janvier 1790, le prix de la journée de travail est fixé à une livre, « *de sorte que tous ceux qui payent trois livre pour Vingtième, Industrie ou Capitation seront réputés citoyens actifs, et auront droit d'être électeurs, et ceux qui payeront dix livres pour les mêmes impôts seront réputés éligibles et pourront concourir à toutes les places*

²⁵⁵ Ibid., délibération de la communauté de ville, 21 août 1789.

²⁵⁶ AML°, BB 28, vue 095, délibération de la communauté de ville, 4 janvier 1790.

²⁵⁷ Ibid., vue 096.

d'officiers municipaux »²⁵⁸. Cela revient à écarter la grande majorité des chefs de familles. En 1788, en effet, 62,3% d'entre eux paient 2 livres et moins de capitation. Ils ne peuvent donc participer au scrutin. Le 3 juillet 1790, la valeur de la journée de travail est abaissée à 10 sols, ce qui permet d'élargir le corps électoral à ceux qui paient une livre et demie d'impôt²⁵⁹. Le 31 janvier 1790, premier jour du vote, 230 citoyens actifs sur 300 à 350, pour une population de 3921 habitants²⁶⁰, se rassemblent donc aux Capucins²⁶¹.

La procédure de désignation du maire, des officiers municipaux et des notables composant le conseil général de la commune, est extrêmement longue et se prolonge durant trois journées entières. Il faut faire l'appel nominal des citoyens actifs, élire le président de séance, puis les assesseurs, chaque électeur se déplaçant à l'appel de son nom pour déposer son bulletin dans l'urne. Aussi, l'assistance se réduit-elle progressivement. Le vote des étrangers fait déjà l'objet de discussions. Le négociant Taylor, bien que né en Angleterre, mais implanté de longue date dans la ville, est facilement admis. En revanche, le cas du négociant Ignace de Oléa, d'origine espagnole, fait débat. Il n'est arrivé à Landerneau qu'en 1785, venant de Bilbao, dont il est originaire²⁶² et où il retourne parfois²⁶³. Il s'associe en affaires avec le négociant Robert, mais sa situation reste modeste : en 1789, sa capitation ne se monte qu'à 9 livres²⁶⁴. Il finit par être compris dans les citoyens actifs ce qui lui permet de participer aux élections. Inquiété sous la Terreur il est emprisonné à Carhaix²⁶⁵. L'ensemble des élus landernéens se manifestent pour le défendre en affirmant que, « depuis le début de la révolution jusqu'au moment de sa détention, le citoyen Oléa a manifesté un attachement constant et inviolable aux principes sacrés de la liberté et de l'égalité »²⁶⁶. Les valeurs de la bourgeoisie négociante dominent : « ceux qui ont fait banqueroute ou faillite, ou qui sont débiteurs insolubles, ne doivent pas non plus être rangés dans la classe des électeurs »²⁶⁷. Ainsi, l'ancien marchand Roullain, qui est dans ce dernier cas, est exclu du vote.

²⁵⁸ Ibid., vue 098, 22 janvier 1790.

²⁵⁹ Claire LEOST, *Landerneau de 1789 à 1795...*, op. cit., p. 152.

²⁶⁰ AML°, BB 28, vue 101, assemblée générale des électeurs, 1^{er} février 1790.

²⁶¹ Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau, une ville pendant la Révolution...*, op. cit., p. 201.

²⁶² SHD, Brest, 2P7-153, f° 117.

²⁶³ Ibid., 2P7-157, f° 292.

²⁶⁴ ADIV, C 4125, rôles de capitation de Landerneau 1788-1789.

²⁶⁵ ADF, 24 L 41, dossiers individuels, ventôse an II (février 1794).

²⁶⁶ Ibid.

²⁶⁷ AML°, BB 28, vue 100, assemblée générale des électeurs, 31 janvier 1790.

b) *La persistance du contrôle négociant.*

Les conditions pour être élu réservant les places aux citoyens, sinon fortunés, du moins aisés, il n'est pas surprenant que marchands et négociants soient représentés en force dans la nouvelle assemblée, en compagnie des gens de justice. Le conseil général de la commune comprend le maire, assisté de 8 officiers municipaux et d'un procureur, auxquels s'ajoutent 18 notables. Si l'ancien subdélégué, Le Gal de la Lande, est élu maire, le 31 janvier 1790, par 97 voix sur 176 exprimés, 6 des 8 officiers municipaux, dont Barthélemy Kerroz, le mieux élu avec 81 voix, Taylor, Jacolot, La Caze, Jean-Marie Duthoya, Gilbert Poisson et le trésorier Legris Duval, sont issus du négoce²⁶⁸. Le conseil municipal comprend en son sein plusieurs anciens maires et échevins de la défunte communauté de ville.

Les négociants retrouvent logiquement un pouvoir qu'ils doivent cependant partager : « *les mêmes Landernéens, à peu de choses près, restaient à la tête de la cité* », grâce au suffrage censitaire, cette « *discrimination par la fortune* », créée par le régime électoral²⁶⁹. Les premières décisions de l'assemblée, consistent à ce que « *le service soit continué comme par le passé* »²⁷⁰. Ainsi, le miseur de la communauté, Legris-Duval, qui détient un office légué par son père, est élu à l'unanimité trésorier de la commune, car « *il jouit à juste titre de toute votre confiance* », déclare le procureur Le Bourg²⁷¹. La garde de la ville est aussi reconduite, la milice bourgeoise devenant milice nationale, sous le même commandement. Il ne peut y avoir de signes plus flagrants de continuité dans l'exercice du pouvoir municipal. Les négociants investissent les postes-clés. Le 28 mai 1790, « *M. Kerroz est nommé commissaire pour la réception des comptes du trésorier de la commune de Landerneau* ». En décembre 1792, quatre élus négociants, Bazin, Kerroz, Leyer et Thomas sont chargés, à la demande du département, relayant une directive de l'État, d'établir un rapport sur « *l'état de mesures et aulnages de cette commune* ». Il s'agit d'unifier le système des poids et mesures sur le territoire de la République, pour développer les échanges²⁷². Au renouvellement de 1793, 7 négociants sont élus, dont Barthélemy Kerroz, Etienne Radiguet et le maire Creuzel²⁷³.

²⁶⁸ Ibid., vue 101, 1^{er} février 1790.

²⁶⁹ Claire LEOST, *Landerneau de 1789 à 1795...*, op. cit., p. 159.

²⁷⁰ AML°, BB 28, délibération du conseil général de la commune, 3 février 1790.

²⁷¹ Ibid.

²⁷² ADF, 24 L 62, Commerce et manufactures, lettre du 28 décembre 1792.

²⁷³ Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau, une ville pendant la Révolution...*, op. cit., p. 220.

Les nouvelles instances de pouvoir les intéressent aussi. Lors de son assemblée générale du 3 juillet 1790, le conseil général de la commune décide que « *MM Kerroz et Duthoya, qui ont passé aux administrations du département (M Kerroz) et du district (M Duthoya), sont remplacés de droit par les notables qui ont recueilli le plus de suffrages [...] qui sont MM Quéré et Simon* »²⁷⁴. Mais Barthélemy Kerroz, célibataire, sans commis pour le seconder, ne peut quitter Landerneau sans abandonner ses affaires. Une inversion des fonctions conduit donc Jean-Marie Duthoya à siéger au département, tandis que son collègue devient membre du directoire du district. Il s'agit d'un vaste territoire comprenant 42 communes, réparties en 9 cantons (Landerneau, Hanvec, Irvillac, Le Faou, Plougastel, au sud-ouest de la ville et Landivisiau, Ploudiry, Plouvorn et Sizun à l'est) et comptant plus de 48 000 habitants²⁷⁵.

Jean-Marie Duthoya, est donc élu en 1790, au conseil général du nouveau département du Finistère²⁷⁶, avant de revenir au district de Landerneau. Il y déploie un activisme certain et exprime des sentiments républicains affirmés. Le produit de la contribution patriotique rentrant mal, il dénonce, en février 1792, les mauvais patriotes. Il n'en existe pas :

« qui puissent alléguer leur insolvabilité. Ils sont tous en état de payer une contribution qu'ils ont eu grand soin d'adoucir. Ce n'est donc que par un incivisme manifeste et par un espoir d'une prochaine contre-révolution objet de leurs vœux et de leurs manœuvres [...] retardent à acquitter une contribution dont le vrai citoyen est et doit être jaloux de se libérer ».

Il met en cause le receveur Goury : « *la négligence du receveur n'est ni moins palpable, ni moins coupable* »²⁷⁷. Suspect d'opinions royalistes, il est d'ailleurs emprisonné l'année suivante²⁷⁸. Duthoya confirme le 17 juillet 1792 : « *Les débiteurs à deux ou trois près, sont des ennemis de la Constitution qui triomphent déjà d'avoir retardés leurs payement, se persuadant que les émigrés, l'empereur et le roi de Prusse, vont venir les libérer de cette dette* »²⁷⁹. Établie en juin 1792, la liste de l'état des mauvais payeurs ne laisse pas d'étonner. En effet, y figure en tête le marchand Kérébel, meneur révolutionnaire notoire et « *officier municipal* », en compagnie de Gillart, président du district, d'aristocrates, de membres du clergé, de quelques négociants et de leurs veuves²⁸⁰.

²⁷⁴ AML°, registre des délibérations de la communauté de ville, 28 mai 1790.

²⁷⁸ ADF, 13 L 57, état des contributions en 1791.

²⁷⁶ AML°, registre des délibérations, 3 juillet 1790.

²⁷⁷ ADF, 13 L 117, contribution patriotique, lettre aux administrateurs du département, 16 février 1792.

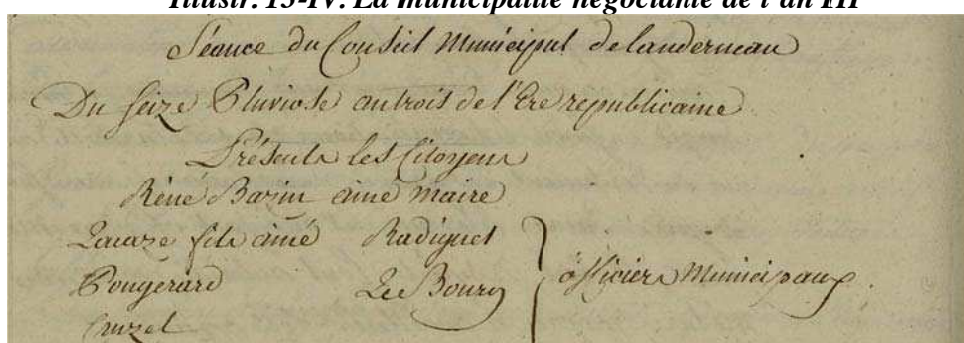
²⁷⁸ Louis SALUDEN, *La Révolution à Landerneau...*, op. cit., p. 171.

²⁷⁹ ADF, 13 L 117, contribution patriotique, lettre aux administrateurs du département, 17 juillet 1792.

²⁸⁰ Ibid., 24 L 71, État nominatif des soumissionnaires qui n'ont pas acquitté leur contribution patriotique, 9 juin 1792.

Les familles négociantes prennent également des postes dans les nouveaux services. Jacques Duthoya devient juge au tribunal du district²⁸¹. Legris-Duval aîné, d'abord trésorier du conseil général de la commune, devient receveur des contributions du district de Landerneau en 1790-1792²⁸². En 1791, un Cruzel est commis à l'administration du district²⁸³. En 1793, un Robert est receveur de la Douane Nationale à Landerneau²⁸⁴ et un Cosson juge de paix²⁸⁵. Après le passage difficile de la Terreur où ils sont un peu mis à l'écart, les négociants se retrouvent en force dans les instances municipales. Ainsi, en l'an III, le maire René Bazin et les cinq officiers municipaux présents sont tous issus du négoce²⁸⁶ (Illustr. 13- IV)

Illustr. 13-IV. La municipalité négociante de l'an III



Source : AML°, 1D04. 16 Pluviôse An III (4 Février 1795).

4) Des enjeux renforcés.

Le contrôle des instances de la commune ou du district n'est pas une fin en soi pour les familles négociantes. Leur présence aux divers niveaux des corps politiques et de l'administration leur permet de faire progresser leurs préoccupations.

a) L'affaire du chef-lieu du Finistère

La grande affaire qui préoccupe les édiles landernéens est celle du choix du chef-lieu du département. Faute d'une mobilisation suffisante et malgré le vote du comité départemental en faveur de Landerneau, en décembre 1789, suivi par l'assemblée des électeurs du département en juin 1790, malgré l'avis favorable du comité de la Constitution, « dont les avis

²⁸¹ Ibid., 4 E 91 21, 28 fructidor an III (14 septembre 1795).

²⁸² Ibid., 13 L 57.

²⁸³ Ibid., 13 L 117.

²⁸⁴ Ibid., 24 L 77.

²⁸⁵ Ibid., 24 L 41.

²⁸⁶ Deux officiers municipaux sont absents : Guiastrennec et Le Gall (seul non-négociant de la municipalité).

sont toujours suivis par la Constituante »²⁸⁷, celle-ci décide en août de fixer le chef-lieu à Quimper. La déception est grande, car Landerneau est déclassée, et devient simple chef-lieu de district — bientôt supprimé — et perd même sa fonction judiciaire. L'arrestation des administrateurs du Finistère, accusés de fédéralisme, le 30 juillet 1793, conduit à la mise en place d'une administration provisoire de neuf membres (un par district), installée à Landerneau²⁸⁸. Elle y reste jusqu'en novembre 1794, Quimper retrouvant à cette date son siège de chef-lieu du département. Le transfert provisoire de l'administration départementale à Landerneau, pendant 17 mois, n'aura finalement servi qu'à nourrir une nostalgie durable.

b) Les compétences élargies des nouvelles institutions locales.

Les nouvelles institutions disposent de pouvoirs très élargis, sans comparaison avec celles de l'Ancien Régime, à un moment où le contrôle du pouvoir central s'est fortement affaibli. N'eût été le caractère censitaire de l'élection, cette courte période, qui précède la dictature de la Terreur et le retour à la centralisation, aurait pu apparaître comme celle de la floraison d'une véritable démocratie. Le conseil général de la commune qui bénéficie d'une grande liberté de choix, exerce des compétences dans le domaine de la sûreté et de la justice. Il intervient également dans le domaine économique. La touche des négociants se manifeste lorsqu'elle décide, par exemple, en frimaire an II (novembre 1793) d'instaurer une nouvelle marque sur les toiles, supprimée deux ans plus tôt. Ils profitent de leur place accrue dans les instances municipales, après le 18 brumaire, pour faire rétablir le bureau de marque²⁸⁹.

La nouvelle commune, agrandie en 1791 par le rattachement d'une partie de l'éphémère commune de Beuzit, passe de 4 021 à 4 416 habitants²⁹⁰ et gagne environ 400 ha. Elle est aussi responsable du ravitaillement, question cruciale dans une époque de pénurie. Elle a en charge la répartition des contributions, mais faute de moyens et de compétences, il est décidé, par commodité, de reprendre le plus souvent les bases des impôts d'Ancien Régime. Ainsi, les nouvelles contributions foncière, mobilière et la patente sont établies respectivement sur les bases de la taille, la capitation et le vingtième d'industrie²⁹¹. Les ressources communales sont

²⁸⁷ Alain PENNEC, « La Révolution et l'Empire »..., *op. cit.*, p. 96.

²⁸⁸ *Idem.*, p.102. Vingt-six des trente administrateurs sont exécutés en mai 1794.

²⁸⁹ AML°, 1 D 7, délibérations du conseil municipal, 1^{er} ventôse an IX (20 février 1801).

²⁹⁰ ADF, 13 L 57, État des contributions.

²⁹¹ Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau, une ville pendant la Révolution...*, *op. cit.*, p. 186,

supérieures à celles de la communauté et sont désormais fondées par la loi et non soumises, comme les octrois, à des autorisations renouvelables et taxées par l'État.

Le district, dispose de compétences économiques (agriculture et commerce), sociales (bienfaisance publique) et fiscales. A ce titre il se charge de l'établissement des matrices des nouvelles contributions, ainsi que de la vente des biens nationaux : « *la grande préoccupation du district devint bientôt la liquidation des biens nationaux* »²⁹². Entre le 13 février et le 20 octobre 1791, le montant des ventes atteint plus de 200 000 l.²⁹³. La loi du 5 fructidor an III (22 août 1795) fait disparaître cette instance²⁹⁴, ce qui réduit Landerneau, siège d'une subdélégation avant la Révolution, au rôle d'un simple chef-lieu de canton.

c) *La maîtrise de l'information.*

Les négociants accordent beaucoup d'intérêt à leur système d'information. Dans une période troublée comme celle de la Révolution, son importance est accrue, car les événements pèsent sur l'activité commerciale. Dans le nouveau système, la municipalité est au cœur des relations avec le pouvoir central qui réside désormais à l'Assemblée Nationale. Le contrôle du pouvoir local est d'autant plus indispensable qu'à partir du déclenchement des guerres révolutionnaires, le commerce extérieur est fortement compromis et que le négoce se recentre sur les fournitures aux armées, ce qui nécessite d'entretenir des relations suivies avec le pouvoir politique national, de plus en plus concentré dans la capitale. Il devient nécessaire pour les négociants d'y être présents ou représentés. Etienne Radiguet y entretient des correspondants. Joseph Bazin réside au moins pendant deux ans, en 1795-1796, à Paris²⁹⁵. Ils disposent ainsi, dans les meilleurs délais, d'informations précieuses pour la réussite de leurs spéculations. Etienne Radiguet, on l'a vu est très vite informé de l'adoption de la nouvelle constitution de l'an VIII, dont il espère beaucoup²⁹⁶.

²⁹² Claire LEOST, *Landerneau de 1789 à 1795...*, op. cit., p. 137.

²⁹³ *Idem*, p. 133.

²⁹⁴ *Ibid.*, p. 146.

²⁹⁵ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir...*, op. cit., p. 406-407.

²⁹⁶ ADF, 50 J 2, f° 162, 3 nivôse an VIII (24 décembre 1799). Voir chapitre 9.

d) *Les revendications fiscales.*

Parmi leurs sujets de préoccupation récurrents, la fiscalité occupe une place privilégiée. Aussi n'hésitent-ils pas, malgré le contexte révolutionnaire, mais aussi face à la grogne qui monte dans la population, à réclamer la réduction des contributions foncière et mobilière, en raison « *de la surcharge qu'éprouve le district de Landerneau* »²⁹⁷. En 1791, les nouveaux impôts s'élèvent au total à 245 996 livres, quand les anciens n'atteignaient que 133 613 livres. C'est une augmentation de 112 383 livres, soit 84%, premier effet direct de la suppression des droits historiques de la Bretagne. Les responsables du district sollicitent donc un dégrèvement de 25 000 et 26 000 livres pour les contributions foncière et mobilière²⁹⁸.

B) LA REPRISE EN MAINS DES POUVOIRS LOCAUX.

L'organisation fédérale de la France, prévue par la première constitution et qui consacrait l'autonomie des pouvoirs locaux, ne dure donc qu'un court moment. Dès l'été 1793, la Convention montagnarde met en place une organisation centralisée, que le Consulat et l'Empire ne font qu'aggraver. La parenthèse démocratique se referme.

1) La Terreur

Avec la Terreur, une « *centralisation absolue* »²⁹⁹ s'étend sur le territoire. Les instances élues sont supprimées ou mises sous tutelle de comités révolutionnaires. Mais même dans cette période, où le « *négociantisme* »³⁰⁰ est susceptible de poursuites, les notables landernéens maintiennent leur présence et leur participation actives aux formes successives du pouvoir local, y compris aux comités révolutionnaires. Les 3 et 4 octobre 1793, un comité de surveillance, créé par la loi du 21 mars 1793, est élu, pour « *rendre au peuple de Landerneau le droit inaliénable de nommer les citoyens à qui ils vont confier directement la surveillance de ses intérêts* »³⁰¹. Il se compose de 12 citoyens, parmi lesquels au moins neuf notables, dont des marchands et négociants : Cruzel, Lacaze, Kerroz, Taylor. La Société des Sans-culottes,

²⁹⁷ ADF, 13 L 57, extrait des registres de l'administration du district de Landerneau, 24 janvier 1793.

²⁹⁸ Ibid., État des contributions pour 1791.

²⁹⁹ Alain PENNEC, « La Révolution et l'Empire »..., *op. cit.*, p. 102.

³⁰⁰ « *Accusation portée aux négociants de préférer leurs intérêts personnels au détriment de l'intérêt public* », Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, *op. cit.*, p. 233.

³⁰¹ Procès-verbal de l'élection du Comité, cité par Louis SALUDEN, *La Révolution à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 167.

que préside le marchand Kérébel, « *se plaint près des Représentants du peuple de ce que le comité compte peu de vrais républicains* ». Les représentants en mission décident donc d'annuler l'élection et de nommer les membres du nouveau comité, qui organise la répression, essentiellement contre les nobles ou ceux qui entretiennent des relations avec eux³⁰². Le comité de surveillance siège à l'Hôtel de ville. Après Thermidor, le négociant Bazin est choisi comme maire. Puis la constitution de l'an III (août 1795) met en place des municipalités de canton, pour les communes qui n'atteignent pas 5 000 habitants. Avec 4 950 résidents, Landerneau est dans ce cas. Les négociants jouent à nouveau un rôle, en occupant, soit les fonctions d'agent municipal pour la ville (René Bazin en l'an IV), soit le poste de maire cantonal (Louis Poisson en l'an V, Thomas fils en l'an VI, Joseph Bazin en l'an VII). D'autres négociants (Duthoya, Kerroz, Radiguet) siègent au conseil.

2) Le consulat et l'Empire.

La parenthèse révolutionnaire s'achève brutalement avec le coup d'état du 18 brumaire an VIII. La centralisation de l'État se renforce, avec la création des préfets, véritables maîtres des départements, qui exercent une tutelle étroite sur les communes. Le nouveau système électoral crée une sorte de suffrage universel, « *soumis à des conditions qui le rendaient inoffensif* »³⁰³, grâce à une succession de degrés. Les électeurs désignent 10% des électeurs : les « *notables communaux* ». Ils sont 64 à Landerneau, dont tous les négociants, formant plus du tiers du groupe. Un dixième des notables communaux deviennent « *notables départementaux* », et choisissent en leur sein les « *notables nationaux* ». A chaque niveau, le pouvoir choisit les membres des assemblées parmi les notables. Le maire, les officiers municipaux et les membres des assemblées locales cessent d'être élus pour être nommés.

Louis Goury devient maire. Le nouveau conseil comprend 17 membres, dont une majorité de négociants³⁰⁴. L'assemblée, qui s'appelle encore « *conseil général de la commune* » se réunit pour la première fois le 23 pluviôse an VIII (12 février 1800). Ses compétences sont à nouveau fortement limitées et son budget réduit. La ville n'a plus en charge que la tenue de l'état civil et l'organisation de la conscription militaire. Elle assure l'entretien des quelques édifices communaux (mairie, horloge, cloches, fontaines et

³⁰² Louis SALUDEN, *La Révolution à Landerneau...*, op. cit., p. 170.

³⁰³ *Idem.*, p. 280

³⁰⁴ *Ibid.*, p. 282. Ce sont : Joseph Bazin, François Guillou, Barthélemy Kerroz, Mazurié père et fils, René Poisson, Etienne Radiguet, Taylor, Cruzel père et fils.

abreuvoirs publics) et celui des quais, qui reste de première importance. Elle organise également les nouvelles fêtes « *nationales et décadaires* ». Les dépenses sociales dominent : secours aux indigents et équilibre du budget de l'hospice. Le budget pour l'an x se monte à 21 427F, en incluant le fonctionnement de l'Hôpital, qui consomme 70% des crédits. Le reliquat est en fait inférieur au budget de l'ancienne communauté. Les recettes, dont la principale provient des octrois qui représentent encore près de 90% des ressources propres, sont estimées à 16 456F³⁰⁵ (Figure 13-III).

Fig. 13-III. Budget de la commune de Landerneau pour l'an x.

DEPENSES		RECETTES		
		COMMUNE		
		Centimes additionnels	479,00	
		10% des patentes	600,00	
Dépenses communales	6 427,00	Octrois	9 572,00	10 651,00
		HOSPICE		
Hospice civil	15 000,00	Biens affermés	1 336,00	
		Rentes foncières	469,80	
		Revenus casuels	4 000,00	5 805,80
	21 427,00			16 456,80

Source : AML°, délibérations du conseil municipal, 3 ventôse an IX.

Afin de combler le déficit de 4 970,20F, le conseil municipal établit des droits d'occupation sur les « *places, marchés et quais de Landerneau* », produisant 500F. Cette recette étant insuffisante, il décide de créer « *un droit modique de perception par tonneaux sur tous les Batimens ou Bateaux qui chargeront et déchargeront au quay de Landerneau des Marchandises non sujettes à l'octroi, que ce droit sera double sur les marchandises par transit et ne portera point sur les grains, farines, poissons et légumes de toute espèce* »³⁰⁶. Mais les dépenses continuent à croître et il faut demander l'autorisation au gouvernement, en fructidor an X, d'établir « *un nouvel octroi sur les objets et après qui arriveront dans le port de cette ville et destinés à la consommation* »³⁰⁷. Ces mesures semblent suffisantes, car les comptes pour l'an XI font état d'un excédent de plus de 1 000F, soit 5% des dépenses.

³⁰⁵ AML°, 1 D 08, délibérations du conseil municipal, 1 ventôse an IX (20 février 1801).

³⁰⁶ Ibid., 4 ventôse an IX (23 février 1801).

³⁰⁷ Ibid., 6 fructidor an X (24 août 1802)

3) Le retour à la monarchie.

L'Empire mène à son terme l'action centralisatrice déjà engagée par la monarchie, mais que les corps intermédiaires avaient cependant réussi à tempérer. La toute puissance de l'État et le renforcement de son maillage territorial, par l'intermédiaire d'un corps préfectoral entièrement dévoué à ses ordres, et maître des assemblées locales et départementales, ne sont donc évidemment aucunement remis en cause par la Restauration.

a) *Le maintien du cadre administratif napoléonien.*

1°) Le cadre institutionnel.

Dès l'abdication de Napoléon 1^{er}, le conseil municipal de Landerneau se rallie en bloc au nouveau régime³⁰⁸. A la chute de l'Empire, le nouveau pouvoir royal se garde bien de modifier le cadre administratif mis en place par Napoléon, qui achevait l'œuvre centralisatrice engagée depuis des siècles par les dynasties régnantes. Au plan local, les maires et les conseillers municipaux continuent à être nommés par le pouvoir. Il faut attendre la Monarchie de juillet pour connaître une légère libéralisation, la loi du 21 mars 1831 accordant aux communes de 3 500 à 10 000 habitants un conseil municipal de 23 membres, élus par l'assemblée des électeurs communaux âgés de plus de 25 ans. Mais les maires et adjoints des communes de plus de 3 000 habitants restent nommés par le roi. Le cens, fixé initialement à 1 500F passe progressivement à 500F, permettant ainsi le doublement du corps électoral³⁰⁹. Avec la Révolution de 1848, le suffrage universel masculin à partir de 21 ans est instauré.

2°) La place des négociants dans les instances municipales.

Des négociants siègent en nombre au conseil municipal, pendant toute la période. C'est en particulier le cas pour les Radiguet, qui sont toujours présents, mais aussi pour Mazurié, Robert, les Bazin, Duval. Peu d'entre eux en revanche briguent la magistrature municipale, à l'exception de l'armateur Philippe Duval, maire de 1830 à 1835, puis de 1839 à 1843, avant de le redevenir sous le Second Empire. Leur suffit-il de siéger au conseil pour assurer la défense de leurs intérêts ? Ou les enjeux sont-ils trop faibles ? Sur les trente-trois ans que

³⁰⁸ Ibid., délibération du conseil municipal, 21 avril 1814.

³⁰⁹ Yolande MOUREAUX, *La vie municipale à Landerneau...*, op. cit., p. 31.

durent la Restauration et la Monarchie de Juillet, les négociants n'occupent le fauteuil de premier magistrat que pendant 30% du temps. Quatre maires différents se succèdent, dont le juriste Charles Le Bourg, nommé en 1806, qui est reconduit jusqu'à son décès en 1823. Le propriétaire aristocrate Ameline de Cadeville (dix ans de mandat) et le négociant Frédéric Duval (neuf ans) sont deux fois maires. Il faut y ajouter le négociant Jean-Isidore Radiguet qui assure un court intérim en 1843³¹⁰.

b) Le souci premier de leurs intérêts.

La motivation des négociants à siéger au sein du conseil municipal n'a pas changé. Elle leur permet de s'assurer que leurs intérêts sont bien pris en compte. Ainsi, ils sont clairement à l'origine de la décision de réouverture du marché du mardi, par le maire de Landerneau en 1819. Au-delà d'un aspect anecdotique, elle aboutit en effet à renforcer le contrôle sur la commercialisation des toiles, qu'ils ont récemment acquise au détriment de Morlaix. La vigueur des accusations portées contre eux par les élus de Landivisiau en témoigne. Et ils sont de toute évidence à l'initiative de la proposition de création d'une chambre de commerce à Brest, votée par l'assemblée landernéenne en 1833³¹¹. En 1842, le conseil municipal émet le vœu, dont le ton protectionniste paraît directement inspiré par les négociants-industriels, « *que le gouvernement frappe d'un droit de douane plus élevé l'introduction en France de toiles de production étrangère, comme il a le projet de le faire pour les fils, l'un de ces droits étant aussi indispensable que l'autre au bien être de nos pays de fabrication* »³¹².

Ils poussent à l'extension des quais, ce qui témoigne du développement de l'activité, mais aussi au dragage de la rivière, afin de répondre à l'augmentation du tirant d'eau des navires, et à la réalisation du chenal pour faciliter leur accès au port. Ces travaux permettent en outre l'extension des aires de débarquement et de stockage. La mise en vente de terrains dans cette zone portuaire intéresse un associé de Radiguet, qui y possède un magasin³¹³.

Une partie des bâtiments de la Société Linière du Finistère à Traoñ Elorn, étant construits sur la commune de Plouédern, le conseil municipal de Landerneau demande, le 9 novembre 1848, l'inclusion dans son territoire de ces terrains. Des considérations de gestion

³¹⁰ AML°, dossier maires de Landerneau.

³¹¹ Alain LOZAC'H, *Ports de Bretagne Atlantique...*, op. cit., p. 61-62.

³¹² AML°, 1 D 11, délibération du conseil municipal, 16 mai 1842.

³¹³ Ibid., 8 novembre 1842.

communale et d'ordre public sont évoquées, et notamment fiscales : « *l'établissement de l'impôt d'abord ne peut être réparti d'une manière convenable et facile : les limites des deux communes n'étant plus indiquées traversent de vastes ateliers ou des murs de clôture* ». Les élus insistent sur la présence d'une « *population ouvrière très nombreuse, de cabarets [...] sur le territoire d'une commune qui ne possède aucun moyen de surveillance ou de répression* ». Ils considèrent que l'établissement « *qui occupe un grand nombre d'ouvriers, a besoin dans ses abords d'une surveillance spéciale et continue ce qui ne peut être obtenu qu'au moyen d'une police convenablement organisée afin de prévenir ou de réprimer les désordres qui chaque jour peuvent se produire* »³¹⁴. Or, en cas de troubles éventuels, la Gendarmerie, implantée dans la ville, devait être en mesure d'intervenir.

Les élus municipaux demandent donc que la limite soit fixée à « *la route nationale 12, dans le prolongement de la partie nord de l'étang [...] jusqu'en face de la chaussée à l'ouest des édifices du moulin de Kerhamon* »³¹⁵. En fait, seule l'assiette des bâtiments et de l'étang d'alimentation des turbines est intégrée à Landerneau. Cela convient aux négociants, dont le seul interlocuteur reste le conseil municipal, où leurs positions sont bien assurées. Il est aussi vraisemblable que les Landernéens ne veulent pas laisser échapper une ressource fiscale très appréciable, dont ils ont besoin pour poursuivre les travaux d'équipement de la ville.

c) *La reconquête du pouvoir négociant : une chambre de commerce à Brest.*

En janvier 1834, le conseil municipal de Brest est saisi d'une délibération du conseil municipal de Landerneau — dont le maire est Frédéric Duval, armateur, négociant en vins et eaux de vie, fournisseur de la Marine — pour la création d'une chambre de commerce à Brest³¹⁶. L'initiative vient des négociants landernéens, qui contrôlent l'assemblée locale. Ils mettent en avant la densité industrielle de leur ville et l'activité portuaire de Brest qui, en nombre de navires reçus, dépasse largement celle de Morlaix, où siège la Chambre de commerce de Morlaix et du Finistère, seule instance consulaire du département. L'objectif affiché est de « *contribuer au développement de la richesse commerciale et industrielle de l'arrondissement* ». Les Landernéens Heuzé et Radiguet « *développèrent tout à tour les avantages d'une chambre de commerce pour un pays où l'industrie, depuis quelques années,*

³¹⁴ ADF, 1 Z 134, délibération du conseil municipal de Landerneau, 9 novembre 1848.

³¹⁵ AML°, Délibérations du Conseil Municipal, 9 novembre 1848.

³¹⁶ ADF, 8 M 6.

faisait de si nombreux efforts »³¹⁷. L'allusion est claire et l'on a vu que leurs relations tendues avec les Morlaisiens, moins entrepreneurs mais fiers de leur vieux passé marchand, ont pu contribuer à la démarche. Les négociants-industriels de Landerneau espèrent sans doute aussi mieux asseoir leur influence sur une institution plus proche, créée à leur initiative et où leur poids économique serait mieux reconnu. Le souhait d'être mieux présents à Brest, pour accéder plus facilement aux marchés de la Marine, pourrait constituer une autre motivation. En novembre 1834, le président du tribunal de commerce de Brest appuie à son tour la demande en argumentant sur les désavantages de Morlaix, « *arrondissement où [...] il y a moins de commerce, moins de capitalistes, moins de ville et moins de population* ». Le poids économique de Landerneau est également mis en avant : « *cette dernière ville mérite toute la sollicitude du gouvernement par son esprit industriel et ses efforts constants* »³¹⁸. Malgré la relance de la demande en 1843, il faut cependant attendre la Révolution de 1848 et l'instauration de la Seconde République pour que la décision de créer une chambre de commerce à Brest soit prise, par décret du Président de la République, le 31 mars 1851³¹⁹.

4) La Seconde République et l'instauration de la démocratie

La Seconde République introduit un suffrage universel à partir de 21 ans. Mais il reste exclusivement masculin. Le régime tente de révoquer le maire Ameline de Cadeville, né en émigration à Cologne vers 1792³²⁰. Il est d'opinion légitimiste, en poste de 1825 à 1830, puis de 1843 à 1848. Bien que la ville soit plutôt républicaine, il y est apparemment très populaire et cette tentative provoque des troubles politiques. Le négociant Frédéric Duval, ancien maire (1830-1835 et 1839-1843), pressenti pour le remplacer — et qui s'avère par la suite « *tout dévoué à l'Empire* »³²¹ — refuse et l'administration se résout à rappeler de Cadeville, qui reste en poste jusqu'en 1853. Les élections de juillet 1848 conduisent à la mairie 23 élus, dont la plupart, négociants ou propriétaires, sont issus des classes aisées. On compte parmi eux en particulier les négociants-industriels Radiguet, Duval, Vacheront, Jules et Auguste Bazin. En août, de Cadeville est élu maire, par le conseil municipal, dès le premier tour, avec 19 voix³²².

³¹⁷ Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1846, p. 103.

³¹⁸ ADF, 8M6 et Alain LOZAC'H, *Ports de Bretagne Atlantique...*, *op. cit.*, p. 61-62.

³¹⁹ *Ibid.*

³²⁰ Yolande MOUREAUX, *La vie municipale à Landerneau...*, *op. cit.* p. 32.

³²¹ Michel DENIS et Claude GESLIN, *La Bretagne des Blancs et des Bleus...*, *op. cit.*, p. 222. Frédéric Duval sera nommé maire de Landerneau de 1853 à 1867.

³²² AML°, délibérations du conseil municipal, 1848.

Conclusion

Même si les compétences de l'assemblée municipale, sous ses formes successives, restent le plus souvent très limitées, la maîtrise du pouvoir local est un objectif permanent pour la bourgeoisie marchande landerneenne. Les raisons tiennent autant à sa volonté de contrôler le développement de la ville et à l'orienter à son avantage, qu'aux besoins de reconnaissance publique et de considération qui animent cette classe émergente, bridée par une noblesse dont l'accès se referme au XVIII^e siècle.

Cette conquête est lente. Elle ne se concrétise que dans la troisième décennie du XVIII^e siècle, car elle est liée à la prospérité le monde du négoce et se produit avec retard. A Landerneau comme dans d'autres ports,

« il a fallu du temps pour que l'enrichissement commercial vienne offrir aux catégories supérieures marchandes les moyens financiers de soutenir leurs prétentions dans la distribution de la considération sociale et donc politique à l'échelle municipale, au sein des élites locales »³²³.

Une fois établie leur position dominante dans les instances municipales, les négociants s'y maintiennent, en traversant tous les régimes, y compris celui de la Terreur, le plus dangereux pour eux, sans manifester d'états d'âme particuliers. Mais leurs ambitions s'arrêtent curieusement aux limites de la ville et ils semblent très peu motivés par la conquête de fonctions électives plus élevées où leur influence aurait pu au XIX^e siècle, où le marché du principal groupe marchand est procuré par l'État, jouer en faveur de leurs affaires.

³²³ Guy SAUPIN, « La présence marchande dans les municipalités... », *op. cit.*, p. 225.

CHAPITRE 14 : LES ASPIRATIONS SOCIALES ET POLITIQUES DE LA BOURGEOISIE LANDERNEENNE

La réussite, l'enrichissement de la bourgeoisie négociante traduisent en fait la quête vers un statut. Le négoce, à la fin du XVIII^e siècle, « *aspire seulement à prendre une place au sein des élites de son temps, à constituer ce que l'on appellera bientôt la notabilité. Et cette notabilité, il la tient souvent de ses mains, en attendant son officialisation et sa reconnaissance par la société globale* »¹. Cette aspiration passe par l'exposition ostentatoire de la fortune, voire dans quelques cas l'accession à la noblesse. Elle peut s'exprimer aussi au plan politique, mais à Landerneau, l'implication des négociants dans ce champ reste médiocre.

D) LA RECHERCHE ET LA TRANSMISSION D'UN STATUT SOCIAL.

La priorité du monde négociant, c'est bien sûr de conquérir la prospérité, mais peut-être plus encore de « *léguer une fortune conséquente pour que perdure le projet familial d'ascension économique et sociale* »². Celui-ci se concrétise en trois phases : « *il faut d'abord travailler pour réaliser des bénéfices, puis opérer une stricte gestion des biens acquis afin de pouvoir les accumuler, enfin transmettre le flambeau à un ou plusieurs enfants, pour que la maison de commerce puisse continuer à exister et à accroître son importance* »³.

A) LA RÉUSSITE FINANCIÈRE

L'accession à la richesse est le passage obligé de l'ascension sociale. Elle est partout le produit des activités économiques et celui des placements immobiliers, qui assurent à la fois la sécurité et la considération publique :

« *Le degré de notoriété ou de prestige attribué à un marchand [...] était fonction des qualités professionnelles qu'on lui reconnaissait. Mais le jugement sur ces qualités est difficile à séparer de l'observation des signes les plus visibles de la réussite — l'aisance ou la richesse, le train de vie, les alliances,*

¹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négocees maritimes...*, op. cit., p. 144.

² Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 94.

³ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Hachette, 1998, p. 103.

les honneurs. Une réputation d'habileté ou de maîtrise supérieure reflétait en partie une position de fortune établie »⁴.

1) L'état des fortunes.

Les rôles de capitation, sont la principale source d'étude de la situation financière de la bourgeoisie. Une série assez complète couvre à Landerneau, entre 1695 et 1789, 70 des 90 années où a été perçu l'impôt⁵. Cette bourgeoisie est surtout composée de négociants, qui profitent de leur enrichissement pour bâtir des fortunes immobilières.

a) Une bourgeoisie en expansion.

Les rares indications démographiques disponibles plaident pour la stabilité de la population landernéenne au XVIII^e siècle. Or, le nombre total d'assujettis à la capitation baisse sensiblement, à partir de la fin de la guerre de Succession d'Autriche (1748). Si ces éléments sont exacts, on assisterait donc à un appauvrissement de la ville, dans la seconde moitié du siècle, ce que confirme la baisse du montant global de l'impôt exigé de la ville. Fixée à 8593 livres en 1702, elle est stable pendant de très longues années et atteint son maximum en 1745 avec 10 474 livres. Puis elle décroît, avec 7 530 livres en 1786, et connaît en 1788 une nouvelle baisse d'environ 20%, à 6 051 livres⁶. De 1 108 capités de 1702, ils sont 1218 en 1740, puis la baisse est sensible. Ils ne sont plus que 870 en 1750, 773 en 1754 et 673 en 1786. Cette importante et rapide réduction est directement liée aux conflits de la seconde moitié du siècle et à la succession d'épidémies qu'ils génèrent. Le tournant se produit lors de la guerre de Succession d'Autriche, particulièrement désastreuse pour le commerce maritime landernéen. La baisse se produit exclusivement dans les catégories les plus modestes, alors que le nombre de chefs de famille bourgeois progresse, ainsi que le nombre de domestiques qu'ils hébergent. C'est-à-dire que la catégorie des plus pauvres, exonérés d'une capitation qu'ils s'avèrent incapables de payer, s'est grossie de plusieurs centaines de familles au cours du XVIII^e siècle.

⁴ Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe...*, *op. cit.*, p. 309.

⁵ AML°, CC 11/44 à 11 52, ADLA B 3615, 3617, 3624, 3625, 3627, ADIV, C 4125.

⁶ ADIV, C 4125, rôles de capitation de Landerneau 1788-1789.

b) *Une poignée de très riches négociants.*

Le XVIII^e siècle landerneéen est en revanche particulièrement favorable à la bourgeoisie marchande qui connaît une croissance numérique et dont l'imposition s'accroît avec les revenus. En 1702, sur 1 100 capités, ils ne sont que 97, soit 8,76%, à verser plus de 20 l. (55% de l'imposition totale)⁷. Les plus modestes, payant moins de 20 l., forment 92% des imposés et contribuent encore pour 45% dans la taxation. En 1754, les plus de 20 l. sont 107 (13,86% des imposés) et leur part dans l'impôt monte à 62,53%. Ils sont 113 en 1786 et représentent alors 16,8% des capités, payant 67,08% de l'impôt (Figure 14-I). Les maires de Landerneau évoquent la disparition de « *familles opulentes* »⁸. Il est vrai que le nombre de très hauts capités se réduit et que leur part dans l'impôt descend de 20,7% à 12,7%. Mais ils sont moins nombreux à briguer des offices, qui font l'objet d'une taxation supplémentaire. En revanche, les catégories de contribuables riches et aisés (entre 50 et 99 livres de capitation) progressent le plus, passant en nombre de 12,8% à 15,75% des capités. Leur contribution monte de 41,8% en 1754 à 54,3% en 1786. Ces catégories regroupent la plupart des marchands et des négociants dynamiques. On assiste donc à un développement des classes supérieures et une concentration de la fortune, propice à l'investissement. Il est difficile de ne pas conclure à une prospérité certaine de la bourgeoisie, en dépit des difficultés connues et surtout complaisamment véhiculées par les intéressés eux-mêmes, dans leurs divers mémoires.

Fig. 14-I. Répartition des capités par catégorie en 1786

	Nombre	%	Total capitation	%
100L et +	7	1,04	958	12,72
50 à 99L	27	4,01	1 746	23,19
20 à 49L	79	11,74	2 347	31,17
- de 20L	560	83,21	2 479	32,92
Total	673	100,00	7 530	100,00

Source : AML°, CC 11/52 rôles de capitation 1780-1785/1787.

L'activité négociante est un moyen d'enrichissement, sinon sûr, du moins efficace quand il réussit. Mais l'élite de très riches négociants représente une minorité et ne dépasse jamais la dizaine. Mignot de Montigny, visitant Landerneau en 1752, affirme que « *le plus riche landerneéen est le Sr Mazurier dont la fortune est évaluée à cinq cent mille livres. Huit ou dix*

⁷ Voir Fig. 12-IV et 12-V, au chapitre 12.

⁸ AML°, CC, Correspondance antérieure à 1789, Impositions, Requête du maire Duthoya, 1779.

autres commerçants ont cent mille écus dans le commerce »⁹. C'est sans doute exagéré. Le rôle de capitation de 1752¹⁰ permet de rechercher cette dizaine de négociants possédant 300 000 livres ou davantage. Jean-Baptiste Mazurié, premier contribuable de la ville, paie cette année-là 351 livres, mais il cumule les offices et est donc soumis à leur barème fiscal. De son côté, son fils négociant verse 71 livres. Le riche négociant est suivi de la veuve de Jean Duthoya, avec 227 livres et de celle de Philibert Le Leyer, 189 livres. Puis viennent Duval-Legris, miseur, qui verse 124 livres et les cousins Bernard et Bonaventure Duthoya, 109 et 108 livres. On ne peut donc prendre à la lettre l'estimation de Mignot de Montigny, qui n'est pas à une approximation près. Ainsi il donne 12 000 habitants à Landerneau, qui en compte trois fois moins. On hésite à rajouter au groupe de ces riches négociants trois autres : Paul Drezen, Duclos-Legris et Villard, qui paient entre 84 et 81 livres, ce qui permettrait d'atteindre la petite dizaine de riches commerçants indiquée par le voyageur.

Pour Yves Blavier, les fondateurs de la Société Linière du Finistère en 1845 sont « *des notables extrêmement riches, parmi les quelques milliers de Français très fortunés, [...dont le] revenu annuel oscille entre 100 000 et 150 000F par an* »¹¹. C'est d'ailleurs ce qui leur permet de mobiliser rapidement le premier million de francs du capital de la nouvelle société.

2) Les placements immobiliers

En plaçant une part importante de ses disponibilités dans des biens immobiliers, la bourgeoisie landernéenne ne se distingue pas de celle des autres villes de négoce. Cet investissement se fait essentiellement dans des terres agricoles, car « *du point de vue du revenu, la rente foncière, en constante progression à la fin de l'Ancien Régime, est plus sûre que la rente commerciale soumise aux aléas de la guerre maritime* »¹². C'est l'application de la « *stratégie du risque calculé* », qui induit une « *diversification des patrimoines négociants à la campagne [...] propices à des rentrées d'argent souvent peu importantes, mais qui gardent l'avantage d'être constantes et sans grands risques* »¹³. Au-delà de cette dimension économique, la possession d'une fortune immobilière constitue un élément de distinction : « *L'acquisition de biens fonciers est générale. Aucun négociant digne de ce nom n'échappe à*

⁹ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny... », *op. cit.*, p. 281.

¹⁰ ADLA, B 3627, rôle de capitation de Landerneau pour 1752.

¹¹ Yves BLAVIER, *La Société Linière...*, *op. cit.*, p. 22.

¹² Jean-Luc TANGUY, *Négociants et armateurs du bas-Léon...*, *op. cit.*, p. 158.

¹³ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, *op. cit.*, p. 340.

la règle »¹⁴. Ces propriétés¹⁵ — ainsi celles de Barthélemy Kerroz (Figure 14-II) — s'étendent sur un vaste périmètre autour de Landerneau, ce qui illustre l'aire de rayonnement de la ville, certaines d'entre elles ayant pu être acquises sur des clients pour couvrir leurs dettes.

Fig. 14- II. Les propriétés de Barthélemy Kerroz.



Source : Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz...*, *op. cit.*, p. 237.

En 1785-1786, Kerroz, qui est devenu l'un des principaux bourgeois landernéens, paie 144 l. de capitation¹⁶. A son décès en 1805, sa fortune dépasse 210 000 livres¹⁷. Elle consiste pour les deux-tiers en biens immobiliers (Figure 14-III). Il disparaît, à 78 ans, dans une période où le négoce et particulièrement le commerce maritime landernéen connaît des difficultés dues à la situation de guerre. Il est donc vraisemblable qu'au moment de sa pleine activité, il disposait d'un niveau de sa richesse supérieur. A titre de comparaison, les frères Grenier de Marseille paient comme lui 4 000 l. à l'emprunt forcé¹⁸. Or, leur fortune s'élève à 1 million de francs. Est-il envisageable qu'il ait atteint ce niveau ? Il est en outre intéressant de noter que

¹⁴ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 126.

¹⁵ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 41, présente une carte des biens fonciers de la famille La Caze en 1801, qui s'étendent sur un périmètre très comparable à celui du patrimoine de Barthélemy Kerroz, à l'exception des biens qu'il détient sur les côtes de l'Iroise, qui s'explique par leur origine familiale.

¹⁶ AML°, CC 11/52, rôles de capitation 1780-1787.

¹⁷ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, *op. cit.*, p. 231. Il faut rajouter au chiffre cité dans le tableau, des biens qui ont échappé aux précédentes recherches sur les documents de sa succession.

¹⁸ Charles CARRIERE, *Négociants de Marseille...*, *op. cit.*, p. 392.

près de 17% de ses avoirs consistent en valeurs, à hauteur de 36 000F, ce qui démontre qu'il poursuit des activités négociantes à la fin de sa vie.

Fig. 14-III. La fortune de Barthélemy Kerroz en 1805

NATURE	MONTANT	%
Meubles, effets et marchandises (dont liquidation 1813)	30 890,01 F	14,52
Argenterie (estimation)	5 000,00 F	2,35
Parts de navires	4 450,00 F	2,09
Effets, crédits et argent	36 000,00 F	16,92
Principal des rentes foncières	3 375,00 F	1,59
Principal des propriétés immobilières	133 000,00 F	62,52
TOTAL	212 715,01 F	100,00
Frais de succession	-5 621,15 F	
TOTAL NET	207 093,14 F	

Source : Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, *op. cit.*, p. 231.

C'est largement plus, même en tenant compte de l'inflation, que son compatriote, Yves Jacques Corric, le plus gros négociant de l'Iroise, habitant un manoir sur le port d'Argenton, à la tête de près de 78 000 livres, en 1779¹⁹. L'étendue de leurs propriétés respectives fait la différence. La même année, l'inventaire après décès du landerneéen Bernard Duthoya, négociant et changeur pour le roi, se monte à 32 167 livres²⁰. Jacques Mazurié, laisse pour sa part, à sa disparition en 1781, une fortune de 151 607 livres²¹.

Dernier négociant arrivé au XVIII^e siècle, Etienne Radiguet, avoue sans ambages ses aspirations. Il développe avec ardeur son négoce, témoignant d'un réel dynamisme. Il débute avec peu de moyens : en l'an v (1796-1797) son revenu est estimé à 1 161 livres²², ce qui reste modeste. Au début 1794, il s'adresse directement au ministre de la guerre pour obtenir des marchés de fourniture de toiles. Les services lui ayant demandé des échantillons, il plaide sa cause : « *ayant une famille assez nombreuse à nourrir et étant sans fortune* »²³. Son activité très soutenue, sa capacité à prendre pied sur les marchés militaires, ses spéculations sur les biens nationaux lui permettent de monter rapidement en fortune.

¹⁹ Jean-Luc TANGUY, *Négociants et armateurs du bas-Léon...*, *op. cit.*, p. 158.

²⁰ ADF, 16 B 650, Inventaires après décès, 16 mars 1779.

²¹ André LEVY, *La bourgeoisie et les classes populaires à Landerneau...*, *op. cit.*, p.79.

²² AML°, G 497, rôles de contribution foncière.

²³ ADF, 50 J 2, 3 germinal an II (23 mars 1794), lettre d'Etienne Radiguet à l'administration de l'habillement des troupes à Paris.

L'achat de biens nationaux sous la Révolution représente un nouveau type de spéculation qui permet aux négociants, dans une période agitée, de mettre à l'abri leurs capitaux et d'accroître considérablement leur fortune. Ces acquisitions constituent « *une possibilité d'ascension sociale* »²⁴, comme pour Bouroullec ou Guiastrennec, petits marchands d'avant la Révolution, pour qui l'accès à l'élite négociante est facilité. Le dernier, modeste marchand à 18 l. de capitation en 1789²⁵, verse 400F, soit 6% de la participation imposée à la ville, au rôle additionnel de l'emprunt forcé de l'an IV, à égalité avec Barthélemy Kerroz. C'est la contribution la plus forte des bourgeois landernéens. Etienne Radiguet est taxé à 200F, Bouroullec à 60F, René et Paul Poisson à 50F chacun²⁶.

B) LA CONSIDÉRATION

Au XVIII^e siècle, le niveau de fortune permet l'ascension sociale dans la bourgeoisie, mais ne suffit pas. Car « *dans une société d'ordres, il manque au négociant ayant réussi une chose essentielle, sans laquelle son succès n'a pas véritablement de sens, la considération* »²⁷. C'est ce qu'il va chercher à obtenir, par plusieurs voies. Il importe que de tous points de vue, il affirme sa distinction, c'est-à-dire aussi sa différence, par rapport au reste du Tiers-État.

1) La respectabilité.

A l'image de la société d'Ancien Régime toute entière, la bourgeoisie a sa propre hiérarchie et chacun s'attache à revendiquer son rang. L'activité de négociant — et le titre qui l'accompagne — consacre l'appartenance à l'élite, à un milieu à l'accès limité, reposant sur une distinction économique qui s'avère « *finalement surtout sociale* »²⁸. Mais la reconnaissance de ses pairs est économiquement fondamentale : « *La réputation d'un négociant est alors essentielle. La puissance d'une maison de commerce se fonde en partie sur elle et c'est d'abord elle que l'on attaque lorsqu'on souhaite nuire à un négociant* »²⁹. On comprend que tous y soient tant attachés. Le cas de Bonaventure Duthoya, issu d'une lignée

²⁴ François ANTOINE, « La vente des biens nationaux... », *op. cit.*, p. 294.

²⁵ ADIV, C 4224, rôle de capitation pour 1789.

²⁶ ADF, 13 L 129, 14 prairial an IV (2 juin 1796), emprunt forcé de l'an III.

²⁷ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 147.

²⁸ *Idem.*, p. 88.

²⁹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Moi, Joseph Mosneron, armateur négrier nantais (1748-1833)*, Rennes, Apogée, 1995, p. 27.

de négociants, classé à tort, pour la capitulation des marchands en 1747, dans la catégorie inférieure des marchands de vin, l'illustre. En janvier 1748, son épouse s'en offusque, au nom de son mari absent, auprès de l'intendant Pontcarré de Viarmes :

« les marchands de vin de cette ville l'ont très mal à propos compris dans leur classe. [Il] a par intervalle fait [un] peu de commerce de vin, mais le trois de janvier de l'année dernière, il déclara [...] qu'il le cessoit. [...] Le principal commerce du suppliant a toujours été celui d'outremer et c'est le seul qu'il fait depuis un an. [...] Plaise à votre grandeur rayer le nom du suppliant de la classe des marchands de vin, pour être employé dans celle des négocians faisant le commerce d'outremer »³⁰.

Satisfaction lui est donnée, car son nom n'apparaît plus dans cette catégorie, sur le rôle de 1748. Il faut comprendre qu'il est négociant et non simple marchand, qu'il pratique le commerce maritime, activité jugée plus noble que celle de simple vendeur de boissons alcoolisées. Cette classe de marchands de vin comprend pourtant un certain nombre de négociants, et la plupart de ceux-ci pratiquent ce négoce rémunérateur. Le cahier de doléances de Landerneau, qui recense les noms des membres des corporations, en cite trois, parmi les douze marchands de vin (Pierre La Caze, Bazin, Cosson)³¹. Ce n'est le cas dans aucune autre corporation, même si, par exemple certains marchands de draps comme Gilbert Poisson sont déjà armateurs. Le 30 octobre 1767, un arrêt du conseil du roi vient préciser les privilèges, prérogatives et exemptions des négociants qui, moyennant finances, se verront délivrer des lettres-patentes. Leurs titulaires seront réputés vivant noblement³² et l'accession à cette élite peut constituer une antichambre de la noblesse.

Cette classe se sent des devoirs, que peut lui dicter la religion, à l'égard de la population qu'elle domine. C'est le cas d'Arnaud Duthoya, administrateur de l'hôpital en 1686. Il lègue, en 1695, avant son retour en Guyenne, près de 9 000 livres et un terrain pour construire le nouvel hôpital, en haut de la rue de Ploudiry, afin d'y accueillir « dix pauvres de la paroisse de Ploudiry et de ses trêves ». Dans sa retraite bordelaise, il n'oublie pas Landerneau et cède par testament la somme de 2 000 livres « à mettre en rente pour l'augmentation de deux pauvres, faisant le nombre de douze en l'honneur des douze apôtres »³³. Sur un plan plus personnel, Barthélemy Kerroz se préoccupe de l'avenir de ses domestiques. Le 21 ventôse de

³⁰ ADIV, C 2143, capitulation des marchands et des artisans.

³¹ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances...*, op. cit., p. 83.

³² Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 88.

³³ Albert GELLEY, *L'assistance dans le diocèse de Léon...*, op. cit., p. 10.

l'an IV, il crée successivement au profit de chacune de ses deux servantes, Louise Gourziezec et Marie Pennec, comme

« témoignages de reconnaissances des peines et soins qu'elle s'est donnée depuis plusieurs années qu'elle est à son service [...] une pension viagère et alimentaire de cent cinquante francs par an [qui...] ne commencera à avoir cours que du jour du décès du citoyen Kerroz [...et] pendant la vie de la dite...[...]. Les héritiers du citoyen Kerroz demeurent solidairement responsables de la susdite pension »³⁴.

2) L'ostentation.

Pour ceux qui ont réussi, le succès dans les affaires ne comble pas leurs aspirations. De la longue admiration envieuse de la noblesse leur est venue l'envie de paraître : *« il leur faut cultiver une apparence pour que leur ascension et leur réussite éclate aux yeux du peuple et à ceux de leurs concurrents »³⁵*. Il faut donner un contenu concret et visible à la réussite.

a) L'apparence vestimentaire

En 1760, le maire Dumoulin regrette que *« le corps de la communauté n'ayant été décoré que de l'habit noir [...] est souvent confondu avec la plupart des autres habitants et même avec les gens du bas peuple [...] Il conviendrait donc [...] que chaque membre eût une marque de distinction aux dites processions ainsi qu'aux visites de cérémonie et autres cas d'assemblées publiques »*. La communauté décide donc pour ses membres, du port de *« l'habit et manteau court et à un rabat court uniforme, comme le sont les députés aux États, à l'exception du maire en exercice qui suivant l'usage ordinaire portera l'épée »³⁶*. Les négociants veillent à leur tenue. Comme ses collègues, l'ancien maître de barque Barthélemy Kerroz revêt l'habit et coiffe une perruque. Il pousse le souci de l'élégance jusqu'à porter la canne³⁷. L'apparence vestimentaire relève aussi d'une démarche commerciale : *« la propreté est indispensable dans le commerce »³⁸*, assure Etienne Radiguet en pluviôse an v.

³⁴ ADF, 4 E 91/22.

³⁵ Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 217.

³⁶ Abbé Antoine FAVE, « Deux incidents de procession à Landerneau en 1748 et 1760 », BSAF, T. XXX, 1903, p. 12.

³⁷ ADF, 4 E 91/32.

³⁸ Ibid., 50 J 1, f° 256, 6 pluviôse an v (25 juillet 1797).

b) L'habitat

L'habitat permet d'affirmer son état : « *Les élites imposent durablement leur marque dans le bâti urbain des cités portuaires. Ils ont les moyens de leurs ambitions ; ils souhaitent, pour beaucoup, inscrire leur réussite dans la pierre* »³⁹. C'est aussi le moyen de donner confiance aux partenaires comme aux clients. Cette question inférant directement avec l'aménagement urbain sera traitée au chapitre suivant.

c) Le luxe intérieur

Les intérieurs négociants, et plus largement bourgeois, faits pour vivre à son aise, mais aussi pour recevoir et être reçu, assisté de domestiques, respirent le luxe qu'autorise la richesse et ne sont pas avares d'argenterie, de meubles de prix, la possession d'une bibliothèque paraissant le comble du raffinement.

1°) La domesticité

Comme la propriété foncière, la présence de domestiques est consubstantielle à la condition négociante. Il n'existe donc pas de véritable négociant qui ne dispose d'un ou plusieurs domestiques. Le plus souvent, ce personnel de maison loge dans la demeure du négociant qui paie sa capitation. L'importance de cette domesticité varie et évolue selon le train de vie et les moyens financiers. Ainsi, Barthélemy Kerroz, qui est encore à ses débuts de 1764 à 1767, ne dispose alors que d'un seul domestique. A partir de 1768 et jusqu'en 1780, il en a deux, qui logent à son domicile. Lorsqu'il devient maire en 1780, un troisième domestique est recruté, l'édile devant sans doute faire face à de nouvelles obligations et réceptions, car après 1783, et jusqu'à la Révolution, il se contente de deux personnes à son service⁴⁰. Le nombre de domestiques augmente à Landerneau au long du XVIII^e siècle, ce qui témoigne à nouveau de la prospérité du négoce landernéen. Ils sont près de 300 à la fin de l'Ancien Régime⁴¹, soit 30% des capités, alors qu'ils n'étaient que 219 en 1701, représentant moins de 20% des imposés⁴². Des familles anoblies, ou qui s'approchent le plus de cet état, possèdent même des domestiques noirs, ce qui constitue une marque supplémentaire de leur niveau social élevé. En 1777, Ma-

³⁹ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 181.

⁴⁰ AML°, 11/49 à 52, rôles de capitation.

⁴¹ ADIV, C 4125, rôles de capitation de Landerneau 1788-1789.

⁴² Nadine KERMARREC, *La société landernéenne au début du XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 15.

zurié de Keroualin en a un à son service depuis plus de vingt ans. La dame de Roujoux de Buxeuil, ou le sieur de Kerbizio Gobert, ont fait acheter le leur à l'île de Timor. Malgré l'interdiction de principe de l'esclavage sur le sol métropolitain, quatre domestiques noirs vivent à Landerneau, selon une enquête de 1776⁴³.

2°) Le mobilier

Illustr.14-I. – Commode de port en acajou, Landerneau, XVIII^e siècle.



Pièce de la collection muséographique, ville de Landerneau, © Jean-François Chauchard

Les intérieurs sont aménagés avec soin. Cambry, plutôt condescendant à l'égard de Landerneau où, selon lui, « *les arts, les sciences, les études, l'éducation* », sont négligés, sans résister à la facilité en affirmant qu'« *un maître de danse y mourut de faim, un maître de musique y mourut de soif* », est surpris de découvrir « *chez le citoyen Duthoya [...], un bureau riche de brocatelle, et couvert de tableaux de fort bon goût* »⁴⁴. La riche bourgeoisie portuaire a les moyens de vivre dans le luxe. Ces négociants tiennent à leur identité. Armateurs, ils affectionnent le mobilier de port en bois exotique, qui apporte de surcroît la preuve de leur commerce avec les îles. Ces meubles de port, conçus par les ébénistes de la ville, sont principalement en acajou, car « *la possession de [...] meubles en bois des îles est un*

⁴³ Annick LE DOUGET, *Juges, esclaves et négriers...*, op. cit., p. 37, 41, 42 et 138.

⁴⁴ Jacques CAMBRY, op. cit., p. 264.

marqueur de l'identité maritime »⁴⁵. Urbain François Jullien, malgré une succession peu élevée, possède à son décès, « *deux commodes en bois des isles* »⁴⁶ (Illustr. 14-I).

La liste des biens meubles de Barthélemy Kerroz, vendus en 1805⁴⁷, peut donner une idée de l'intérieur d'un riche négociant. Le nombreux mobilier associe plusieurs styles. La tradition bretonne est présente avec un lit-clos à deux étages, un vaisselier et son buffet. Une ligne plus classique trouve sa place sous la forme d'une grande table garnie de nappes et serviettes, plus de 40 chaises, et des pièces plus recherchées : une table à tiroir, un lit garni de soie ou d'indienne, une table de jeu, six fauteuils. Les meubles en bois exotique sont incontournables dans cet intérieur de négociant, où l'on compte une « *armoire d'acajou* », « *un buffet deux corps en bois des isles* », et l'inévitable « *commode en bois des isles* ». Le logis est agrémenté avec luxe : on y observe des tapis, cinq tableaux, dont les auteurs sont inconnus, un trumeau avec console et table de marbre. On peut relever la présence d'une vaisselle abondante, au moins six douzaines d'assiettes et des plats en faïence, des « *verres à pattes* », carafes, flambeaux et chandeliers de cuivre.

3°) L'argenterie

Les négociants font appel à l'art pour agrémenter leur cadre de vie : « *Les villes portuaires sont aussi un espace de développement de la vie artistique, car comme toutes les cités, elles polarisent les artistes en présence [...] d'élites capables de financer le marché de l'art* »⁴⁸. L'argenterie, « *moyen d'exhiber sa richesse lors des grands repas* »⁴⁹, ne manque pas dans les inventaires après décès. Elle s'y trouve même souvent en quantité importante. Un orfèvre réputé comme Benjamin Febvrier, connu pour ses œuvres religieuses, largement répandues dans les églises des évêchés de Léon et de Quimper, fournit aussi de l'argenterie civile à l'élite bourgeoise. Jacques Mazurié en laisse, en 1781, pour une valeur de 2 889 l., dont 6 flambeaux⁵⁰ (figure 14-II), 18 couverts et couteaux à manche d'argent. En 1779, Hervé-Bernard Duthoya, en possède pour 3 577 l., dont 33 couverts et 6 flambeaux⁵¹. « *L'argenterie est le corrélat de l'opulence de la bourgeoisie négociante, mais elle constitue*

⁴⁵ Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage...*, *op. cit.*, p. 255.

⁴⁶ ADF, 4 E 91/31, 19 ventôse an XII (10 mars 1804).

⁴⁷ ADF, 4 E 91/32.

⁴⁸ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, *op. cit.*, p. 225.

⁴⁹ *Idem.*, p. 210.

⁵⁰ André LEVY, *La bourgeoisie...*, *op. cit.*, p. 114 et ADF, 16 B, Cour de Landerneau.

⁵¹ *Idem.*

aussi un placement »⁵². Les 1 828 l. d'argenterie du négociant en vin Paul Drezen, décédé en 1781, représentent 8% de ses biens, qui sont constitués à 56,5% de vins (177 barriques) et d'alcools, pour un montant de 13 014 l.⁵³. L'inventaire d'Urbain François Jullien⁵⁴, décédé en l'an XII, se limite à 3 454 F, avec seulement 6 marcs 6 onces d'argenterie pour 228 F. Mais la Révolution est passée par là. Beaucoup d'argenterie a été récupérée pour financer la guerre et certains bourgeois ont pu payer l'emprunt forcé ou la contribution patriotique en cédant tout ou partie de leur argenterie. Cet élément de standing peut se reconstituer rapidement : suite à la disparition de son épouse en 1806, il est procédé à l'inventaire des biens de la communauté du négociant Le Leyer. Il possède 21,330 kg d'argenterie, valant 4 159,25 F, soit 195 F le kg. Son maximum de capitation est atteint en 1783, avec 115 l.⁵⁵

Illustr. 14-II. Paire de flambeaux, Landerneau, Benjamin Febvrier (1718-1795).



Pièces de la collection muséographique, ville de Landerneau, © Jean-François Chauchard.

⁵² Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 303.

⁵³ ADF, 16 B 650, mai 1781.

⁵⁴ Ibid., 4 E 91/31, 19 ventôse an XII (10 mars 1804).

⁵⁵ AML°, rôles de capitation.

4°) Les bibliothèques

La bourgeoisie négociante aime à posséder des livres. La plus belle bibliothèque, qui renferme 1 222 ouvrages, est sans conteste celle de Jacques Mazurié. Le choix est éclectique : dictionnaire encyclopédique, une *Histoire de Bretagne* de Dom Lobineau, plusieurs dictionnaires, dont un français-espagnol, des ouvrages d'agriculture et d'économie, des œuvres littéraires et philosophiques de Pascal, Montesquieu, Maupertuis, Boileau, Voltaire, Racine...⁵⁶. Celle d'Urbain François Jullien, que nous avons déjà rencontré, contient aussi le même type d'ouvrages⁵⁷. La vente des biens de l'Église sous la Révolution est l'occasion pour certains bourgeois plus récents de se constituer une bibliothèque à bon compte. Jacques Cambry, chargé en l'an III de dresser l'inventaire « *des objets échappés au vandalisme dans le Finistère* », en témoigne : « *Instruit qu'on avait fait la vente des livres des Récollets, des Capucins et des Ursulines, je me transportai chez les acquéreurs de ces bibliothèques ; ils eurent la générosité de rendre gratis à la Nation les ouvrages qu'ils avaient acquis. Ces hommes généreux sont : les citoyens Taylor, Radiguet, Oléa, Le Bihan* »⁵⁸. Le don n'est pas mince, puisqu'il représente 4 000 volumes, « *presque tous in-f°* ». Ce n'est vraisemblablement pas une motivation intellectuelle, qui pousse ces négociants à acheter des ouvrages qui « *ne sont pas d'un grand intérêt pour la multitude* », certains d'entre eux étant même rédigés en latin, et traitant de matières très éloignées des intérêts du négoce. En revanche la possession d'une abondante bibliothèque peut rejaillir sur l'image de son détenteur.

3) L'ascension sociale

C'est l'objectif premier dans toute la bourgeoisie, classe ouverte où l'unique critère d'entrée est le succès dans les affaires. Celle de Landerneau ne fait pas exception. Le rôle de capitation du commerce en 1748⁵⁹ réserve un traitement particulier à 15 marchands de toiles, cuirs et peaux, formant l'élite du négoce et figurant en tête de la liste, sans livrer le nom des bénéficiaires. On peut aussi relever sous les rubriques des différents métiers, le nom de ceux qui ne sont encore que des marchands, mais qui se préparent à accéder à l'élite des négociants et armateurs, où tous n'entreront pas. Ce sont : Branda et Cosson chez les

⁵⁶ André LEVY, *La bourgeoisie...*, *op. cit.*, p. 143.

⁵⁷ ADF, 4 E 91/31, 19 ventôse an XII (10 mars 1804).

³⁸ Jacques CAMBRY, *Catalogue des objets échappés au vandalisme dans le Finistère, dressé en l'an III*, (Nouv. Éd.), Rennes, Callière éditeur, 1889, source gallica.bnf.fr, p. 52-53.

⁵⁹ ADIV, C 2143, capitation des marchands et des artisans.

marchands de draps ; Thomas Callegan chez les brasseurs ; la plupart des 15 marchands de vin : Labaye, Pepin, Febvrier, La Caze, Lavau, Robert, La Rue, Fauvel, Tréguier, Rivière, Vigier, Chambor, dont plusieurs sont notés comme faisant déjà aussi le commerce de toile ; quelques uns des 35 épiciers : Pierre Le Braz, Guillaume Tallec, qui est aussi maître de barque et armateur. En leur sein figure bien sûr, la jeune veuve Julienne Daniel, alors simple marchande de fer, mais qui devient la plus imposée des bourgeois landernéens quelques années avant la Révolution⁶⁰.

4) La préséance publique.

C'est vraisemblablement cette motivation qui pousse les négociants à accepter les charges municipales, par ailleurs très contraignantes. Le sentiment de supériorité que procure la réussite économique trouve sa concrétisation dans l'exercice des responsabilités publiques. « *Une fois la réussite économique assurée, l'intégration politique est le deuxième temps de la montée en puissance. Il est important d'être reconnu par l'oligarchie, et se voir confier des postes politiques est un élément majeur de reconnaissance* »⁶¹. C'est ce que déclare Joseph Mosneron en 1788 : « *Si le peuple a besoin de paix, l'homme qui pense a de plus besoin de la considération, qui s'accroît en raison de ses talents, parce que la considération est à la fois son but et sa récompense* »⁶².

Ce goût du paraître se manifeste dans la milice bourgeoise, chargée de la sécurité de la ville, mais qui « *se borne à figurer aux processions et aux fêtes publiques [...]. C'est une milice d'apparat* »⁶³. Cette institution au caractère aussi ostentatoire qu'inutile, « *relevait de son prestige et de son panache l'éclat de cérémonies si répétées* ». Elle est chargée, dans les processions, « *de faire les salves d'usage qu'elle a peine à se faire rembourser* »⁶⁴.

La vie civile landernéenne est émaillée de coûteuses cérémonies – dont le goût n'a pas partout disparu aujourd'hui – et dont tout semble être prétexte. Ainsi, en 1746, on célèbre : le 13 mars la prise de Bruxelles, le 30 avril l'envoi d'une députation auprès de l'évêque de Léon en visite à Ploudiry, le 22 juin la prise d'Anvers, le 27 juillet la prise de Mons, le 22 août celle

⁶⁰ AML°, 15/52, rôles de capitation 1780-1787.

⁶¹ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, op. cit., p. 250.

⁶² Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négocees maritimes...*, op. cit., p. 143.

⁶³ Yvonnick DANARD, Armelle GAUTIER, « La milice d'Ancien Régime en Bretagne », *BMSPM*, T CXXIII, 1997, p. 57.

⁶⁴ Abbé Antoine FAVE, « Deux incidents de procession... », op. cit., p. 10 et 12.

de Charleroi. Chaque victoire donne lieu à une cérémonie religieuse avec Te Deum, suivie d'une procession, de réjouissances et d'un banquet⁶⁵.

C) LA TRANSMISSION.

Comme partout, la transmission des affaires, des titres et des biens est un objectif majeur pour le monde du négoce. Cela suppose des stratégies matrimoniales très élaborées. L'étude généalogique complète de la famille Duthoya permet d'éclairer, à titre d'exemple, les pratiques destinées à nouer des relations utiles, à assurer la bonne transmission des affaires et à conserver les biens accumulés dans le sein de la famille⁶⁶.

1) Les stratégies matrimoniales

Venus en plusieurs vagues successives à Landerneau, sans doute à partir de 1660, les Duthoya se sont implantés durablement dans la ville. Leurs alliances se font aussi bien avec les familles de négociants bretons (Cessou, Cabon, Leyer), qu'avec des exogènes (Mazurié, Legris-Duclos, Robert, Gillart). Les neuf Duthoya négociants, établis ou nés à Landerneau, y donnent eux-mêmes naissance, jusqu'à la fin de l'Empire, à 66 enfants. Cinq d'entre eux ont entre 10 et 14 enfants (61 au total) ; deux autres ont respectivement un et quatre enfants ; deux enfin restent célibataires. Trois filles épousent également des négociants. Mais la plupart des filles, en tout cas dans les premières générations, sont mariées en Aquitaine. Douze familles négociantes, sur plus d'un siècle, cela paraît relativement peu. Mais si l'on ne tient compte que des enfants survivants à 20 ans, la proportion est évidemment beaucoup plus élevée. Cependant, régulièrement des garçons choisissent d'autres voies : les ordres au début du XVIII^e siècle, les carrières militaires à la fin. Une seule fois, deux fils de négociant succèdent à leur père. Même si cela porte sur un relativement petit nombre, on peut déceler une stratégie familiale consistant à ne pas de fractionner une affaire, afin de lui conserver son importance. D'autant que les mariages entre cousins ne sont pas rares, aussi bien pour les garçons que pour les filles, ce qui contribue à la concentration familiale des biens.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 11.

⁶⁶ Cette étude m'a aimablement été communiquée par M. Hervé Dourmel que je remercie.

Contrairement à ce qui se passe dans d'autres ports marchands, l'âge au mariage des Duthoya négociants n'est pas très élevé. Pour les cinq dont nous disposons d'éléments, il se situe entre 25 et 33 ans. A St-Malo, l'âge moyen au premier mariage pour les hommes est de 32 ans, tandis qu'à Nantes, il se situe autour de 30 ans⁶⁷. Les Malouins épousent des femmes sensiblement plus jeunes qu'eux : elles ont 20 ans en moyenne⁶⁸. A Landerneau aussi, au XVIII^e siècle, les différences d'âge entre époux sont parfois élevées (jusqu'à 16 ans), mais elles sont moindres en cas de remariage. Elles se réduisent dans la seconde partie du siècle. Peut-être est-ce l'effet de cette stratégie consistant à ne pas disperser les biens entre plusieurs mains et qui ne nécessite donc pas que fortune soit faite avant de s'engager matrimonialement.

Toutes les familles ne fonctionnent pas de la même manière. Jean-Baptiste Mazurié arrivé en 1716 à Landerneau, a quatorze enfants, dont sept — une fille et six fils — meurent en bas âge.⁶⁹ Les six fils survivants s'engagent dans le négoce, dont trois à Morlaix. Mais il est sans doute assez riche pour pouvoir les aider à s'installer. En outre, n'ayant qu'une fille, il a relativement peu de dot à verser.

Le plus souvent, un négociant prend épouse dans le négoce. Ainsi, le 20 août 1785, un contrat de mariage est passé, devant notaire, entre François-Marie La Caze et Marie-Gabrielle Le Gris-Duval. L'époux garantit une pension de 500 livres à son épouse qui apporte une dot de 6 000 livres⁷⁰. La somme n'est pas négligeable, mais on est loin des montants rencontrés à Nantes ou à Saint-Malo. C'est surtout lorsque le jeune homme s'écarte de la profession paternelle qu'il prend femme dans une famille de gens de justice, voire dans la noblesse.

2) La transmission des affaires.

La transmission des affaires se fait le plus souvent à l'intérieur des familles. L'objet de préoccupation constant pour le négociant est de développer et de transmettre son affaire à l'un de ses enfants qu'il a choisi et formé : « *la transmission des valeurs familiales et l'attachement au négoce demeurent un des buts majeurs de l'éducation pour les enfants des fondateurs* »⁷¹. Mais il arrive que les réseaux, les savoir-faire, se transmettent par amitié. On

⁶⁷ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Nantes au temps de la traite...*, *op. cit.*, p. 104.

⁶⁸ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, p. 104.

⁶⁹ J. TREVEDY, « Mémoire inédit concernant La Tour d'Auvergne », *BSAF*, T. XXXIV, 1907, p. 228.

⁷⁰ ADF, 4 E 91/47.

⁷¹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 101.

peut penser que c'est le cas de Pierre Fauvel à l'égard de Barthélemy Kerroz, auquel il semble confier ses affaires, vend sa maison et cède même son siège à la communauté de ville. De même après le décès de Barthélemy Kerroz, resté célibataire et sans descendance, ses neveux, pourtant impliqués dans ses affaires, ne lui succèdent pas. La ligne qu'il a ouverte avec Bilbao est reprise par Etienne Radiguet, qui lui voue beaucoup de considération. Celui-ci commence par affréter le *Zéphir*, dont il semble être plus qu'un simple utilisateur. Il noue des liens étroits avec Gabriel Puluhen, capitaine du navire, puis entretient des relations étroites avec les principaux correspondants de Barthélemy Kerroz au Pays Basque, tel Villabaso.

D) LE DÉSIER DE NOBLESSE.

Au XVIII^e siècle, dans une société hiérarchisée par la naissance, l'objectif ultime de l'ascension sociale reste l'accession à la noblesse, car « *pour acquérir une considération que la fortune seule ne saurait procurer, l'anoblissement représentait la premier moyen, de loin le plus efficace* »⁷². A ce niveau non plus, les bourgeois landernéens ne font pas exception. A Landerneau, comme dans la manufacture des *bretagnes*,

*« on observe par l'intermédiaire du commerce textile la mise en place d'un groupe réduit qui domine les activités économiques, locales, qui investit ses revenus commerciaux dans la terre ou dans la pierre, s'allie à une bourgeoisie plus traditionnelle de robe et d'office et aspire même parfois à l'acquisition de seigneuries et à l'anoblissement »*⁷³.

1) Le mode d'entrée.

On accède à la noblesse par deux voies : l'acquisition de certains offices ou le mariage.

a) L'entrée par les offices

Au XVIII^e siècle, seules quelques familles marchandes landernéennes, les Verduc⁷⁴, les Mazurié et les Legris, recherchent l'anoblissement, au moins nominalement, par les offices. On relève peu de cas d'abandon du négoce, et seulement pour des héritiers, même chez ceux

⁷² Paul BUTEL, *Les négociants bordelais...*, op. cit., p. 325.

⁷³ Philippe JARNOUX, « Les citadins et le monde rural dans la Bretagne du XVIII^e siècle », dans Christian BOUGEARD, Philippe JARNOUX (Dir.), *Élites et notables en Bretagne de l'Ancien Régime à nos jours*, Brest, CRBC, 1999, p. 62.

⁷⁴ Mais cette famille peut-elle vraiment être considérée comme marchande à Landerneau ?

qui sont allés le plus loin dans la démarche, tels les Mazurié, qui le paient d'ailleurs cher pendant la Révolution. En 1728, Jean-Baptiste Mazurié achète l'office de « *grand veneur du roi* »⁷⁵, puis celui de conseiller-secrétaire du roi, qui est en Bretagne « *la voie royale [...] l'office à anoblissement le plus rapide* »⁷⁶. Il est donc, de ce fait, anobli à titre personnel. Il les cumule avec la recette de la capitation de la noblesse du Léon et celle des fouages de la principauté⁷⁷. Il se garde bien de renoncer au négoce, ce qui le maintient, contre son gré, dans une semi-roture, mais en fait le plus riche des bourgeois landernéens du XVIII^e siècle. Il transmet ces charges à son fils Jacques vers 1750.

Deux autres négociants suivent cette voie : Pierre Legris-Duclos, pourvu en décembre 1718 et Pierre Legris-Duval, qui l'achète en 1731 et la transmet à son fils Jean-Marie, reçu en 1761⁷⁸. Cette charge de conseiller-secrétaire du roi convient parfaitement aux négociants car, « *oultre [les] avantages fiscaux, la valeur vénale de l'office en faisait un placement important [...et] contrairement aux offices de la Chambre de comptes, le cumul avec le commerce maritime n'était pas interdit* »⁷⁹. C'est là le « *moyen d'anoblissement par excellence des négociants et des hommes d'affaires qui désirent continuer le commerce* »⁸⁰. Mais, dans l'acquisition de ces charges, « *la part de la basse-Bretagne est très restreinte* ». Selon Jean Meyer, sur 71 familles de négociants bretons accédant à la noblesse par achat de cette charge, on n'en compte que 13%, soit neuf, dans la partie occidentale de la province entre 1715 et 1768⁸¹. Trois d'entre elles sont landernéennes, ce qui témoigne à nouveau de la place de la ville dans le commerce maritime bas-breton.

C'est la respectabilité qui est recherchée. En 1771, Pierre-Marie Legris-Duval décrit sa situation. Titulaire d'offices, de conseiller-secrétaire du roi, qu'il tient de son père, et de contrôleur des octrois, au titre duquel il siège à la communauté de ville, il défend les privilèges qui des arrêts lui reconnaissent, ainsi qu'à son frère aîné, miseur et receveur des octrois et

« qui attribuent aux miseurs et contrôleurs les premiers rangs après les maires et qui en même temps les déclarent exempts de toutes charges publiques. [...] Ils sont les seuls officiers titulaires dans la communauté, les seuls

⁷⁵ Magali GUIRRIEC, *Vivre à landerneau...*, op.cit., p. 40.

⁷⁶ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 129.

⁷⁷ ADIV, C 4290.

⁷⁸ Ibid., C 628.

⁷⁹ Jean MEYER, *La noblesse bretonne...*, op. cit., p. 118.

⁸⁰ *Idem*, p. 125.

⁸¹ *Ibid.*, p. 127-128.

nommés et pourvus par sa majesté ; tous les autres ne sont qu'électifs et du seul choix de la communauté »⁸².

On ne saurait être plus clair, la nomination par le roi l'emporte sur l'élection. Mais une évolution intervient. Alors que dès la fin du xv^e siècle, « *les familles nobles de Nantes, Morlaix et Vitré abandonnent le commerce et se mettent à vivre noblement* »⁸³, très peu de négociants landernéens anoblis au xviii^e siècle sont dans ce cas. Il est vrai qu'ils sont peu nombreux, sans doute à la fois à cause des difficultés croissantes d'accès au second ordre, mais aussi de « *l'accroissement de la considération apportée au milieu négociant par le mercantilisme* »⁸⁴. En outre, les offices disponibles à Landerneau sont suffisamment rares et ne présentent pas une attractivité financière suffisante, pour que les fils de négociants délaissent à leur profit un négoce largement plus rémunérateur. A la fin du siècle, cependant quelques uns se laissent tenter. Ainsi, Jacques Mazurié ne semble succéder à son père que dans ses offices. Mais ses autres frères poursuivent des activités commerciales.

b) L'entrée par mariage

Parmi les moyens d'accession, « *la conclusion d'alliances avec la noblesse se manifeste au stade ultime de la réussite sociale* »⁸⁵. Le cas est également peu fréquent à Landerneau. Nombre de familles nobles implantées dans la ville sont liées à la Marine Royale et se trouvent peut-être à l'abri des difficultés financières, qui ailleurs conduisent la noblesse à rechercher des alliances bourgeoises. Hors de leur milieu d'affaires, les familles négociantes s'allient plutôt avec des gens de justice, et de préférence des avocats, aux préoccupations plus proches que celles des juges et procureurs, et qui s'intéressent parfois au commerce. Ainsi, « *Jean-Marie Caroff, sieur de Kermenguy, avocat, bailli et lieutenant, épouse, en 1753, Marie-Françoise Febvrier, fille de Claude Febvrier-Dalavet*⁸⁶, et *Marie-Jeanne Cabon, fille d'André Cabon de Kerallias, avocat, s'unit à Hervé Bernard Duthoya, négociant et changeur pour le Roi* »⁸⁷, dont la mère est elle-même la fille du négociant en vin Cessou⁸⁸.

⁸² ADIV, C 628, lettre de Pierre-Marie Legris-Duval, 6 novembre 1771.

⁸³ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoce maritimes...*, op. cit., p. 98.

⁸⁴ *Idem.*, p. 99.

⁸⁵ *Ibid.*, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 126.

⁸⁶ Négociant et armateur landernéen.

⁸⁷ Isabelle KERDONCUFF, *Étude sociale des gens de justice...*, op. cit., p. 6.

⁸⁸ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants...*, op cit, p. 15.

Quelques cas peuvent être signalés où certaines familles bourgeoises, sensibles au prestige, recherchent des alliances, jugées plus brillantes, avec la noblesse locale. Chez les Legris-Duclos et les Legris-Duval titulaires de charges de conseillers-secrétaire du roi, on apprécie de marier des filles à des membres du second ordre. En 1757, Marie-Guillemette, fille de Pierre Legris-Duval épouse Nicolas le Bastard du Mesmeur, avocat au présidial de Quimper. La dot s'élève à 20 000 livres⁸⁹. En 1782, Marie-Anne Legris-Duclos épouse Charles-Louis-Marie de Kervern Kersullec, dont la mère est une Le Pape de Lescoat⁹⁰. A la fin de l'Ancien Régime, Joseph Robert, avocat, fils du négociant Jean Robert, épouse Michèle Françoise Edmée, fille de Louis-Julien de Roujoux, receveur des fermes du roi, appartenant à une famille anoblée au début du XVIII^e siècle par l'achat d'offices⁹¹, reconnue à l'armorial de Bretagne⁹². Ces quelques cas de sortie du négoce vers le second ordre, sont interrompus par les bouleversements révolutionnaires.

2) Les avantages

Outre le lustre que confère le titre à son titulaire et à sa famille, l'accession à la noblesse est assortie d'un certain nombre d'avantages. Ceux qui touchent à la fiscalité mobilisent particulièrement certains négociants. La capitation de la noblesse est en effet beaucoup moins lourde que celle du Tiers État. Elle est en outre exemptée de charges, tel le casernement, très mal supporté par la population, ce qui renforce l'attrait de l'état nobiliaire.

Des négociants en voie d'anoblissement déposent donc régulièrement des réclamations auprès de la Commission intermédiaire des États de Bretagne, afin de bénéficier de ce régime plus avantageux. En 1733, la commission décide que « *le sr de Kermoné Creff peut d'autant moins prétendre d'exception qu'il déroge à toute exemption en faisant commerce de toille et vin* »⁹³. A partir de la même année, Mazurié, gentilhomme de la grande vénerie du roi depuis 1728⁹⁴, se trouve fréquemment au cœur de différends. Il essaie d'échapper au casernement,

⁸⁹ ADF, 19 C 1/120, 3 janvier 1757.

⁹⁰ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1792.

⁹¹ Isabelle KERDONCUFF, *Étude sociale des gens de justice...*, op. cit., p. 62.

⁹² Pol POTIER DE COURCY, *Nobiliaire et armorial de Bretagne*, 4^e éd., Mayenne, Jean Floc'h, 1970, éd. originale, Rennes, Plihon et Hervé, 1890.

⁹³ ADIV, C 3799, f° 119, séance de la commission intermédiaire, 25 juillet 1733.

⁹⁴ Magali GUIRRIEC, *Vivre à Landerneau au début du XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 40.

mais la Commission tranche : « *le sieur Mazurié faisant commerce, il a été ordonné que son imposition au casernement subsistera* »⁹⁵. Elle confirme le 13 septembre suivant :

« on ne doit pour aucune raison exempter ceux qui font commerce comme le sr Mazurie gentilhomme de la vennerie, le sr Cessou changeur, le sr du Tailly Le Gris, le sr du Thoya, le sr Duclos Legris, le sr David, le sr Duval Legris, le sr de la Rüe, le sr Feuvrier et le sr du Thoya et Penaroz Onfrey questeurs pour les captifs. Que plusieurs même de ces messieurs ne seroient point exempts quand même ils ne feroient pas commerce et ce sont les questeurs pour la rédemption des captifs, les capitaines de la milice bourgeoise [...] quand au sr Marin, conseiller secrétaire du roi⁹⁶, au sr Larzel receveur des fouages, au sr Mahé contrôleur des actes, aux sieurs contrôleurs, receveurs, buralistes, deux ambulants et trois commis aux exercices des devoirs de la Province, comme aussi aux srs contrôleurs, l'entreposeur et trois employés dans les fermes du tabac, ils sont exempts »⁹⁷.

Suite à une nouvelle requête de Mazurié en 1734, la Commission précise qu'elle « *ne manquera pas de décharger le sr Mazurié dès qu'il enverra un certificat qui prouve qu'il ne fait point un commerce dérogeant tel qu'est celui du commerce de mer en gros lequel ne déroge point* »⁹⁸. A cette date, Mazurié n'est sans doute donc pas encore titulaire de l'office anoblissant de conseiller-secrétaire du roi. On peut supposer que cette décision de la Commission intermédiaire l'a incité à acquérir cette charge à laquelle il ajoute des offices au siège de Lesneven, ainsi que celui de receveur de la capitation de la noblesse du Léon. Il la détient en tout cas en 1749, où sa capitation passe à 346 l., contre 282 quatre ans plus tôt.

Au début des années 1750, un nouveau contentieux l'oppose à la communauté de ville. Il demande, en sa qualité de « *gentilhomme de la vennerie* »⁹⁹ à être exempté de l'imposition du casernement, pour les années 1749 à 1752, ce qui représente la somme de 236 l.¹⁰⁰. Or sa fortune est estimée à la même époque à 500 000 l.¹⁰¹ Est-il imaginable qu'il ait pu mener, pour une somme aussi modeste au regard de ses revenus, et pendant de longues années, une telle action qui, soumise aux États de Bretagne, est remontée jusqu'au Garde des Sceaux et au conseil du roi, par l'intermédiaire de l'intendant Le Bret ? Au risque, qui plus est, de se mettre

⁹⁵ ADIV, C 3799, f° 125, 1^{er} août 1733.

⁹⁶ Le sieur Marin est, avec 338 livres, le Landernéen le plus imposé à la capitation en 1734. Source AML°, CC 11/46, rôles de capitation.

⁹⁷ ADIV, C 3799, f° 160, 13 septembre 1733.

⁹⁸ Ibid., f° 94, 25 septembre 1734.

⁹⁹ AML°, CC 11/46, capitation 1727-1730/1733-1734. C'est en 1734 que Mazurié apparaît pour la première fois sur le rôle de capitation comme « *gentilhomme de la vennerie* ». Il peut donc se parer du titre écuyer, et rejoint la noblesse, mais à titre individuel et donc non héréditaire.

¹⁰⁰ ADIV, C 3811, Commission intermédiaire, f°s 199-200, 221 à 228, 441-442, 491-492.

¹⁰¹ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny... », *op. cit.*, p. 281.

à dos ses collègues négociants et ses parents, membres comme lui de la communauté de ville. L'enjeu est assurément supérieur : celui, en obtenant l'exemption de charges communes, de se faire reconnaître pleinement comme privilégié et d'être donc placé sur un même pied que la noblesse dans laquelle il aspire tant à entrer. Mais, à l'encontre de l'argumentation de la commission intermédiaire, le roi, en son conseil du 16 avril 1754, « *ordonne que le sieur Mazurié sera tenu de payer les sommes qui lui ont été imposées* »¹⁰². Mettant en avant ses privilèges, il décline sa nomination comme administrateur de l'Hôpital, en raison des titres qui l'exonèrent de toute charge publique, ce que conteste la communauté. Cette fois, l'intendant admet l'argumentation de l'anobli¹⁰³. Le conflit avec la communauté sur sa demande d'exemption au casernement se poursuit longtemps, puisqu'il n'est tranché qu'en 1763, toujours en défaveur de Mazurié¹⁰⁴.

3) A défaut de titre, l'apparence.

On l'a vu, les profits du négoce et de l'armement sont investis par sécurité dans les offices et dans les biens fonciers. La possession de fermes, qui assurent des revenus sûrs et réguliers, semble particulièrement attractive. Ainsi, Barthélemy Kerroz possède au moins vingt-cinq fermes et métairies et trois rentes foncières, en sus de ses immeubles urbains¹⁰⁵. La rente serait-elle la source première de la respectabilité ? Elle apparaît en tout cas, pour plusieurs, comme le passage obligé pour échapper à la roture. L'aspiration à la noblesse peut devenir une véritable obsession, au point que certains négociants parviennent à convaincre leurs proches de leur état nobiliaire. En 1777, Besnard, l'ingénieur des Ponts et Chaussées de Landerneau, évoque son ami Legris Duclos, qui « *fait le commerce d'outre-mer en grand [...], ainsi il ne déroge pas* »¹⁰⁶. Or, ce négociant n'a pas de véritable titre de noblesse et est d'ailleurs imposé à la capitation du Tiers-État.

L'achat de terres nobles, ou supposées telles, permet à beaucoup de négociants de s'octroyer un nom à particule, qui parfois efface leur patronyme initial. Les Legris à leur arrivée à Landerneau se font sieurs « *du Val* », « *du Parc* », « *du Taillis* », ou « *du Clos* ». C'est insuffisant pour Pierre Legris-Duclos, qui fait l'acquisition auprès de l'Hôpital du

¹⁰² ADIV, C 3811, f^os 439

¹⁰³ AML°, Série BB, 1-22, État des officiers municipaux, des charges et revenus de la communauté.

¹⁰⁴ ADIV C 3811.

¹⁰⁵ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 224.

¹⁰⁶ ADIV, C 628, lettre de Besnard, 8 juillet 1777.

champ de Lanrinou « *et de ses fossés au cerne [...] qui a été cédé à titre de Cour à feu M. Duclos Legris à qui il appartient aujourd'hui* »¹⁰⁷, ce qui lui permet désormais de se faire nommer Legris-Duclos de Lanrinou. Jean-Baptiste Mazurié, qui accumule titres et offices, acquiert en 1745, pour 2 600 livres, le manoir de Tréornou et ses dépendances, « *avec les droits honorifiques qui en dépendent en l'église de Lambézellec* », à André-Joseph de Bouvens, seigneur du Bois de la Roche¹⁰⁸. Ses fils et petits fils se font dénommer sieurs « *de Keroualin* », « *de Kerliézec* », « *de Kergoat* », « *de Pennanec'h* », le plus souvent du nom de terres ou de manoirs qu'ils ont acquis. Les fils Chambor-Touet deviennent « *de Kervern* » ou « *de Lanrivoas* ». André Bricet se fait « *sieur de Kérillis* ».

Bientôt, le nom adopté l'emporte. Dans la capitation de 1734, par exemple, un Legris n'est plus désigné que comme « *le sr du Taily* ». Un Duthoya n'est connu que sous le nom « *de Kerlavarec* ». Il est curieux de constater que cette pratique ne semble concerner que les négociants exogènes. Aucun des négociants portant un patronyme breton n'éprouve le besoin d'y accoler un nom de terre assorti d'une particule, quand bien même ils font l'acquisition de terres nobles. C'est le cas de Barthélemy Kerroz, qui achète en 1789, à Le Guen de Kerangal, les terres nobles de *Creac'hellec* en Bodilis¹⁰⁹. Il devient propriétaire de celles de *Prat ar Barz* à Dirinon, en 1790¹¹⁰. Mais, de même qu'il n'acquiert pas d'offices, il s'abstient de s'attribuer ces noms qui lui permettraient le port de la particule. Il est vrai que la période est peut-être moins favorable à ce genre de signes ostentatoires et au rapprochement avec la noblesse. Peut-être aussi n'ont-ils pas le même besoin de s'intégrer localement ?

II) UNE BOURGEOISIE AUX SENTIMENTS POLITIQUES PARTAGÉS.

Le mouvement des idées touche Landerneau avant la Révolution, mais c'est avec elle que les questions à caractère idéologique commencent à structurer l'opinion et à accentuer les clivages. Les opinions traversent aussi la bourgeoisie négociante, qui est loin d'être unanime.

¹⁰⁷ ADF, 4 E 90/8.

¹⁰⁸ Ibid., B 1476.

¹⁰⁹ ADF, 4 E 91/18, le 16 avril 1789.

¹¹⁰ Ibid., 4 E 91/48, le 13 décembre 1790.

A) L'ATTACHEMENT AUX LIBERTÉS DE LA PROVINCE

Si au cours de la plus grande partie du XVIII^e siècle, l'élite négociante fait preuve du plus grand conformisme politique, les dernières années de l'Ancien Régime sont marquées par une évolution de ce comportement, sur fond de défense des libertés bretonnes.

1) Un grand conformisme politique

Devenue économiquement dominante, la bourgeoisie négociante, cherche une traduction politique à son émergence financière. Le pouvoir national et même provincial étant hors de portée, ses ambitions se limitent au pouvoir local. On a vu comment à Landerneau, dès le début du XVIII^e siècle, elle prend le contrôle de la communauté de ville. Les nouveaux édiles se montrent jaloux de leur pouvoir municipal, pourtant mesuré, et n'hésitent pas à s'affronter au seigneur et à ses officiers, comme pour la désignation des administrateurs de l'hôpital, ou aux gens de justice lorsqu'ils cherchent à leur contester des prérogatives. Mais le seigneur est lointain. Il semble se contenter de l'aspect honorifique de ses pouvoirs et s'intéresser surtout aux recettes procurées par ses nombreux droits.

Ils se plient en revanche facilement aux exigences de l'État, exprimées par l'intendant ou par le commandant en chef, comme en témoigne la coûteuse opération de percement de la rue d'Aiguillon à la fin des années 1760¹¹¹. On ne trouve pas trace chez les négociants, qui interviennent peu dans les maigres débats politiques d'avant 1789, de remise en cause de la personne du roi ou de la monarchie. Ils sont très vigilants en revanche, y compris ceux qui sont d'origine exogène, à rappeler au pouvoir les droits de la Bretagne, montrant que, près de trois siècles après la fin de l'indépendance, ils connaissent les conditions de sa réunion à la France. Dans leur conflit avec la Ferme Générale, à la fin des années 1770, à propos de l'obtention du privilège de commercer avec les colonies, ils opposent que :

« le plus ou le moins de droits qui se perçoivent sur les marchandises importées en Bretagne ne peut faire une raison pour s'opposer au privilège que sollicite Landerneau. Il ne faut point envier son privilège à cette Province, elle l'a acquis par ses traités avec la France, elle le paye annuellement par ses dons gratuits au Roi »¹¹².

¹¹¹ ADIV, C 638.

¹¹² ADIV, C 2731, Recueil des mémoires, 1779-1780, p. 212.

Ainsi encore, au début de l'année 1789, alors qu'il faut, pour tenter de calmer les esprits, renvoyer les députés dans leurs villes, la communauté de Landerneau prend en fin janvier, une délibération où elle rejette sur les deux autres ordres la responsabilité des blocages qui sont intervenus et tient à assurer le roi de « *la propension qu'aura toujours la Municipalité de la ville de Landerneau de se conformer en tout à ses vues* »¹¹³.

2) L'affaire de Bretagne

L'attachement aux libertés bretonnes se manifeste particulièrement à l'occasion de « *l'affaire de Bretagne* » (1764-1774) et de ses conséquences, qui agitent le royaume, de la fin de la guerre de Sept ans jusqu'à la Révolution. Même s'il s'agit d'abord de la part des privilégiés de maintenir leurs avantages, car « *sous couvert de défendre les libertés et exemptions, réelles, de la Bretagne, les nobles ont constamment retardé la mise en cause des privilèges particuliers que leur garantissaient les institutions, à la fois au plan symbolique et fiscal* »¹¹⁴. Les difficultés financières de l'État, aggravées par le conflit, rendent indispensables des « *innovations fiscales* », qui rencontrent l'opposition farouche du Parlement. Le déclenchement de cette crise a pu être favorisé par le poids des charges que font peser les travaux urbains imposés par le duc d'Aiguillon sur les maigres finances des villes, d'autant que les alignements et percements de rues nouvelles ont d'abord une justification militaire, celle de faire circuler plus vite et plus commodément les convois de troupes et d'approvisionnement vers Brest. Landerneau est concernée au premier chef.

L'affaire de Bretagne évolue rapidement en une véritable crise politique qui ébranle les fondements mêmes de la monarchie¹¹⁵. Le rétablissement de « *l'universalité* » du Parlement de Bretagne, en juillet 1769, est salué partout dans la province. A Landerneau, la communauté délègue trois de ses membres, accompagnés des deux hérauts de la ville en tenue, « *pour aller complimenter le Parlement sur son heureux retour* », et ordonne « *des réjouissances et illuminations* ». Cela occasionne une dépense de plus de 1 100 l.¹¹⁶, 13% du budget annuel. Malgré un nouveau rétablissement du Parlement, lors de l'avènement de Louis XVI en 1774, la contestation ne faiblit pas, preuve d'une grande lassitude par rapport au fonctionnement du régime. Elle permet aux États de Bretagne, avec le soutien des villes, « *d'accroître leurs*

¹¹³ Ibid., C 1804, délibération de la communauté de ville, 16 et 23 janvier 1789.

¹¹⁴ Jean QUENIART, *La Bretagne au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 138.

¹¹⁵ Ibid., p. 89 à 110.

¹¹⁶ ADIV, C 840.

compétences administratives et juridictionnelles, le plus souvent aux dépends de l'intendant »¹¹⁷.

De même qu'au niveau de la province l'affaire scelle un rapprochement spectaculaire entre les deux institutions précédemment antagonistes : États de Bretagne et Parlement, de même elle se concrétise à Landerneau par une alliance entre la bourgeoisie municipale dominée par le négoce et les gens de justice, qui n'ont pourtant cessé de s'affronter tout au long du siècle. Avec ses prolongations, l'affaire de Bretagne, est la principale manifestation préparatoire de la Révolution, qui aboutira à l'inverse des objectifs visés.

B) LA FERMENTATION PRÉ-RÉVOLUTIONNAIRE

L'indécision du pouvoir royal dans la mise en œuvre de réformes renforce la contestation. Suite à l'embastillement, en juillet 1788, de douze députés gentilshommes, venus plaider à Versailles contre la réforme du Parlement, la communauté de ville de Landerneau, joignant sa protestation à celles des autres villes bretonnes, exprime, à l'appel du procureur-général syndic des États, son soutien à l'action qu'ils ont engagée pour assurer « *la conservation des droits, franchises et libertés de la Province et à en prévenir toute atteinte* »¹¹⁸. Cette contestation se nourrit aussi d'un mouvement d'idées débattues dans les chambres de lecture et les loges maçonniques, qui se développent à la fin du XVIII^e siècle.

1) La chambre de lecture de Landerneau

Les chambres littéraires et les sociétés de pensée se multiplient à la fin du XVIII^e siècle. Elles contribuent à la pénétration des gazettes et des ouvrages des philosophes des Lumières et constituent ainsi des cercles de diffusion des idées nouvelles, qui préparent la Révolution¹¹⁹ : « *Leurs adhérents se recrutent principalement dans le monde des gens de loi et parmi les notabilités du négoce. Ils se réunissent pour causer et lire les journaux et livres*

¹¹⁷ Joël CORNETTE, *Histoire de la Bretagne...*, op. cit., T II, p. 43.

¹¹⁸ ADIV, C 3897.

¹¹⁹ Henri SEE, « Le rôle de la bourgeoisie bretonne à la veille de la Révolution », *Annales de Bretagne*, 1919-1920, T. XXXIV, n° 4, p. 429.

[...] *Les gazettes et périodiques y sont reçus en grand nombre, tenant constamment au courant des tendances nouvelles qui se font jour dans la pensée française et étrangère* »¹²⁰.

Beaucoup de villes s'en dotent et Landerneau n'est pas en reste. Saisissant le prétexte de la naissance du dauphin, en octobre 1781, les échevins de la communauté de ville, menés par leur maire Barthélemy Kerroz, assortissent à leurs félicitations la demande d'ouverture d'une chambre de lecture. Réunis le 18 novembre, « *les principaux citoyens* » de la ville prennent la décision de faire célébrer un Te Deum à l'église Saint-Houardon, qui sera suivi du traditionnel banquet. Il est décidé que le maire et le subdélégué saisissent les autorités, « *pour obtenir des lettres d'approbation d'une chambre de lecture par abonnement et de l'ouverture de laquelle, l'événement de la naissance de monseigneur le dauphin serait l'heureuse époque* ». Le projet est en fait déjà très élaboré, car le projet de règlement et la liste des trente huit abonnés accompagnent la délibération¹²¹. Des précautions sont prises pour obtenir un accord : « *il ne sera admis à la chambre que des personnes décentes et de bonnes mœurs, il n'y sera reçu aucun ouvrage, gazette, nouvelle à la main ou livre prohibé par le gouvernement ou contraire à la religion* » (art.3). Ces conditions restrictives, comme le coût élevé de l'admission, un droit d'entrée de 12 livres et une cotisation de 36 livres (art.12 et 13), en réservent l'accès aux catégories les plus favorisées. Les bourgeois tiennent à s'assurer le pouvoir dans la nouvelle instance, grâce à un dispositif qui préfigure la demande de doublement du Tiers aux États Généraux quelques années plus tard. Cinq commissaires, dont un trésorier, ont la responsabilité d'administrer la chambre de lecture par périodes de deux années. Ils doivent être pris « *dans tous les ordres, de manière qu'il ne pourra jamais s'en trouver deux du même ordre, si ce n'est dans le tiers, comme beaucoup plus nombreux* » (art.5). Celui-ci en comptera donc trois, qui domineront car les décisions seront prises à la majorité (art.8).

La demande « *dont l'objet est aussi utile qu'agréable* »¹²² est approuvée par l'intendant Caze de la Bove. Le ministre responsable de la province, Amelot, fait connaître rapidement l'accord du roi. Dès le début 1782, la chambre est ouverte. Une maison à l'angle ouest du quai de Léon et de la rue de Brest pourrait l'avoir hébergée. Un acte notarié de 1865 évoque en effet « *une maison connue sous le nom de « chambre littéraire » [...] formant l'encoignure de*

¹²⁰ Edmond DURTELLE de SAINT-SAUVEUR, *Histoire de Bretagne des origines à nos jours*, 3^e éd., T II, Rennes-Paris, 1946, p. 260.

¹²¹ ADIV, C 632, Règlement de la Chambre de lecture, 18 novembre 1781.

¹²² Ibid., réponse de l'intendant, 30 décembre 1781.

la route Impériale et du quai Saint-Houardon au couchant »¹²³. Lors de sa création, la nouvelle chambre accueille l'élite négociante, parmi lesquels : Mazurié, Duthoya, Kerroz, Legris-Duval père et fils, Leyer, Lanrivoas-Chambor, Cruzel. Legris-Duclos, est un des commissaires. Cette bourgeoisie marchande dominante — qui représente plus de 30% des membres, lorsqu'à Marseille, ils forment le quart des associés¹²⁴ — est rejointe par des avocats, gens de justice et officiers. Quelques nobles et quatre ecclésiastiques sont également présents.

2) La franc-maçonnerie.

La chambre de lecture palie en quelle sorte, pour la diffusion des idées nouvelles, l'absence d'une loge maçonnique, qui n'existe pas à Landerneau, contrairement aux villes plus importantes. Cela n'empêche pas quelques uns de ses bourgeois d'adhérer à la franc-maçonnerie. Ils sont peu nombreux, car la loge brestoise l'Heureuse Rencontre, n'en compte aucun dans ses rangs en 1786¹²⁵. Le plus connu de ces francs-maçons landernéens est Louis-Julien de Roujoux de Buxeuil (1753-1829), fils de Julien, receveur des fermes du roi en 1702, puis conseiller-secrétaire du roi. Lieutenant du maire en 1780-1781, il succède à Barthélemy Kerroz de 1782 à 1784, mais n'est pas très assidu dans sa fonction, préférant par exemple siéger aux États de Bretagne au cours des deux mandatures. Il fréquente d'abord la loge de l'Heureuse Rencontre de Brest, avant d'intégrer, dans la période révolutionnaire, « *avec le grade élevé de chevalier d'Orient* » la loge quimpéroise, la Parfaite Union, où il ne reste qu'un an, vraisemblablement parce qu'il est nommé membre du Tribunal en nivôse an VIII (décembre 1799). Il y retrouve Jean-Guillaume Le Gal de la Lande, fils de l'ancien subdélégué de l'intendant, devenu en 1789 le premier maire révolutionnaire de Landerneau¹²⁶. Le Gal de La Lande devient président de l'administration du département en 1798¹²⁷. Leurs fonctions à Quimper expliquent vraisemblablement leur adhésion à la loge locale. Conventionnel modéré, accusateur public recherché sous la Terreur en raison de son engagement girondin et fédéraliste, de Roujoux approuve le coup d'état du 18 brumaire et est récompensé par une nomination au Tribunal, puis un poste de préfet en 1802. Il est fait baron

¹²³ ADF, 4 E 10/28.

¹²⁴ Alain CABANTOUS, « Lectures culturelles (vers 1500-vers 1850) », dans Alain CABANTOUS et al. (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, op. cit., p. 403.

¹²⁵ Philippe HENWOOD-Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution...*, op. cit., p. 29.

¹²⁶ Bruno LE GALL et Jean-Paul PERON, « La franc-maçonnerie à Quimper sous le Directoire, le Consulat et l'Empire, Répertoire prosopographique de la loge la Parfaite Union », *BSAF*, T. CXLI, 2013, p. 542.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 528.

d'Empire en 1810¹²⁸. Son fils Prudence-Guillaume (1779-1836), né à Landerneau et héritier du titre, est également préfet sous l'Empire. La loge quimpéroise est aussi fréquentée un moment, en 1806-1807, par le négociant Nicolas Bouroullec, dont la résidence principale est à Landerneau. Il est peu assidu, avant d'en disparaître des états nominatifs¹²⁹.

3) Un certain anticléricalisme

On peut déceler dans cette bourgeoisie centrée sur ses valeurs de travail et de réussite, un détachement de la religiosité, voire un certain esprit anticlérical qui transparait dans les cahiers de doléances et préfigure certaines orientations politiques du XIX^e siècle.

Le cahier de doléances de Landerneau demande expressément, en 1789, la disparition des couvents, « *qui ne servent qu'à nourrir l'indolence et à enlever des hommes à la culture, à l'industrie et aux différentes professions de l'État* ». Le texte propose la mise en « *vente des biens [...] des communautés et abbayes dont la suppression aura été arrêtée, pour le prix de leurs ventes être employé à l'acquit des dettes de l'État ou à former des établissements publics* »¹³⁰. Sont principalement visées « *deux communautés de mendiants fort inutiles, les Récollets et les Capucins* ». Leurs bâtiments serviraient utilement à établir les casernes qui manquent dans la ville et « *soulageraient l'habitant d'un fardeau très onéreux* »¹³¹, celui de l'hébergement à leur domicile des soldats de passage.

C) UNE NOUVELLE CLASSE DOMINANTE ISSUE DE LA RÉVOLUTION

La Révolution consacre la place privilégiée de la bourgeoisie, qui à Landerneau est essentiellement négociante. Mais très vite la reprise en mains par l'État centralisé prive de tout pouvoir réel les nouvelles institutions locales.

1) Le triomphe de la bourgeoisie

Sous l'Ancien Régime, la noblesse, classe supérieure, est, pour beaucoup de bourgeois, mêlant attraction et hostilité, l'état idéal à atteindre, d'autant que ses portes se ferment. Il est

¹²⁸ Paul JARRY, « Louis Julien de Roujoux (1753-1829) », *BSAF*, T. CXXXVI, 2007, p. 241.

¹²⁹ Bruno LE GALL et Jean-Paul PERON, « La franc-maçonnerie à Quimper... », *op. cit.*, p. 493.

¹³⁰ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléance de la sénéchaussée de Lesneven...*, *op. cit.*, p. 102.

¹³¹ *Idem.*, p. 104.

vrai que par elle que passe l'accession à la plupart des postes supérieurs. La Révolution mettant à bas la société d'ordres, la hiérarchie sociale est bouleversée. Ce n'est plus la naissance qui détermine le rang, c'est désormais la fortune. Dès lors, « *les négociants dépassent leur statut de « simple » élite économique et deviennent une véritable élite urbaine aux multiples champs de compétence et à la considération la plus étendue* »¹³². Si beaucoup de fondateurs des dynasties s'investissent, souvent avec passion, dans les nouveaux enjeux économiques, il n'en va pas toujours de même pour leurs héritiers. Au « *vivre noblement* » du XVIII^e siècle, se substitue le « *vivre bourgeoisie* »¹³³ de ces nouveaux rentiers, fils nantis d'entrepreneurs, dans cette ville industrielle, et dont l'ordinaire est assuré par le revenu des actions reçues. Ils forment la petite coterie de ceux qu'on appelle longtemps à Landerneau les « *culs dorés* »¹³⁴. Max Radiguet qui, vivant du produit de ses 55 actions de la Société Linière du Finistère¹³⁵, n'a jamais vraiment travaillé, en est sans doute un bon représentant. Ainsi, la bourgeoisie devient-elle véritablement la classe dominante. Faute d'accéder à la noblesse, elle en épouse — particule mise à part — tous les aspects et substitue, au moins partiellement, la rente industrielle à la rente foncière.

2) L'accaparement du pouvoir par les représentants de l'État central

La Révolution se traduit par une modernisation du fonctionnement politique, sur beaucoup d'aspects. La suppression des privilèges de la noblesse aurait pu, comme outre-Manche un siècle plus tôt, impulser une dynamique économique. Au début de la Révolution, la mise en place de véritables pouvoirs locaux, dégagés du contrôle tatillon des serviteurs de l'État, pouvait par la libération des initiatives, constituer un levier de développement. Ces vrais changements sont cependant compromis, dès la Terreur, par une aggravation de la centralisation. Il est difficile de ne pas y voir une forme de revanche, de l'appareil bureaucratique parisien — comme il se produit en France à chaque affaiblissement de la démocratie — sur l'autonomie croissante conquise par les instances provinciales dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et sur les nouvelles libertés locales. Cet énorme recul démocratique est destiné à durer. Il trouve son aboutissement dès le début du Consulat, avec

¹³² Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle...*, op. cit., p. 253.

¹³³ Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale ...*, op. cit., p. 715.

¹³⁴ Souvenirs personnels.

¹³⁵ Selon Paul PIRIOU, *Max Radiguet (1816-1899)*, DES dactyl., Brest, UBO, sd, p. 32 et 34, le fils de Jean-Isidore possède, lors de la liquidation de la Société Linière en 1892, un portefeuille de 55 actions valant 15 millions de francs, qui lui sont intégralement remboursées. Ce montant paraît excessif, les actions ayant été émises pour une valeur nominale de 1 000F, elles n'ont pu être revalorisées à ce niveau.

l'institution du préfet, dont le pouvoir s'impose aux élus locaux qu'il désigne de fait et en particulier ceux du département, dont il est le maître en y exerçant le pouvoir exécutif. Le nouveau représentant de l'État, relais des ordres du pouvoir central, dispose de pouvoirs renforcés par rapport à l'intendant, et cela d'autant plus qu'il agit sur un territoire plus réduit et étroitement maillé de sous-préfets, sur lequel il peut exercer une tutelle absolue. Les instances locales, nommées sont au service exclusif des intérêts de l'État. Un véritable carcan bureaucratique qui gèle les initiatives se met en place, au point que les responsables locaux s'en plaignent. En fructidor an XII (septembre 1804), Louis Goury, maire de Landerneau, explique au conseil municipal que, « *si le budget pour l'an 11 n'a pas été entièrement exécuté, ainsi qu'il a été arrêté par Monsieur le Préfet, c'est que ce budget n'est parvenu que dans les derniers jours de prairial an 11, c'est-à-dire après neuf mois écoulés de l'année* »¹³⁶.

On peut parler à nouveau d'effet pervers du découpage départemental. Aucune autorité ne parle plus au nom de la Bretagne. Aucune solution globale à ses problèmes spécifiques ne peut être apportée. Les décisions restent cantonnées à l'échelle étroite et déjà inadaptée des départements. La crise profonde que connaît le textile, ou l'absence de politique portuaire, en témoignent, alors que les mutations profondes de la production des toiles, comme celles du commerce maritime, appellent pourtant des réponses globales au niveau de la Bretagne.

D) DES OPINIONS CONTRASTÉES

Ce n'est qu'à partir de la Révolution que les courants politiques s'affirment et qu'il devient possible d'y rattacher des hommes. Deux traits communs réunissent les négociants : le désir profond du maintien de l'ordre social existant — même si plusieurs sont sensibles aux idées républicaines qui s'épanouissent à la fin de la période — et un très grand pragmatisme. Celui-ci est partagé par toutes les bourgeoisies portuaires : « *L'idéologie n'est jamais dominante, alors que les intérêts immédiats du négoce et un incontestable vernis mondain sont bien présents* »¹³⁷. C'est ce qui les conduit à se rallier, sans transiger, aux différents régimes successifs. Le suffrage censitaire, en vigueur jusqu'en 1848, les met à l'écart de risques électoraux, mais ne permet pas de rendre compte de l'état véritable de l'opinion sur la longue durée.

¹³⁶ AML°, 1 D 7, délibération du conseil municipal, 16 fructidor an XII (3 septembre 1804).

¹³⁷ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 113.

1) Des hommes attachés à l'ordre social et au progrès.

a) *Le dépit des anoblis.*

La Révolution est un période de clivages où, en fonction de leur position sociale et de leurs intérêts, les opinions des négociants divergent. La famille Mazurié, qui n'a pas ménagé ses efforts depuis plus d'un demi-siècle pour s'approcher de la noblesse et qui les voit réduits à néant, est sans doute la plus hostile au nouveau cours de choses. Jean-Baptiste Mazurié de Kergoat, sous-lieutenant de vaisseau est classé parmi les émigrés en janvier 1793, ce qui entraîne des difficultés pour sa famille, dont une partie des biens est saisie¹³⁸. Cette opinion s'exprime surtout dans la branche morlaisienne, notamment chez Pierre-Louis Mazurié, dit de Pennanec'h, fils du négociant landernéen Jean-Baptiste et ancien député à la Constituante, et ses enfants : « *dès le printemps 1792 la famille Mazurié ne manque aucune occasion de manifester son hostilité au clergé constitutionnel et aux nouvelles autorités constituées* »¹³⁹. Mais cette famille, ne peut être considérée comme vraiment représentative du négoce landernéen sous la Révolution, qui ne manifeste guère d'opposition, à l'exception d'un fils Legris et d'un Legris de Lanrinou, élève de la Marine, également considérés comme émigrés¹⁴⁰. Il s'agit là de membres des deux familles landernéennes qui ont le plus recherché à intégrer la noblesse et dont la stratégie est contrariée par la marche de la Révolution.

b) *Un milieu libéral*

En revanche, les négociants dans leur grande majorité reçoivent favorablement les mesures de libéralisation de l'économie au début de la Révolution, même s'ils comprennent assez vite la nécessité de réglementation (ainsi sur la marque des toiles). Leurs convictions libérales sont heurtées par les mesures contraignantes de la Terreur, et ils n'hésitent pas, comme Etienne Radiguet, à juger sévèrement les décisions de la Convention montagnarde : « *Nous recevons aujourd'hui un décret sur l'acaparement que nous considérons icy comme loy agraire de commerce qui jette l'épouvante parmi le commerçant* »¹⁴¹.

¹³⁸ ADF, 1 Q 65, liste des émigrés du canton de Landerneau.

¹³⁹ Jean SAVINA, « Mazurié de Pennanec'h, ex-constituant, défenseur des suspects à Morlaix en septembre-octobre 1792 », *BSAF*, T. LIX, 1932, p. 168.

¹⁴⁰ ADF, 1 Q 65, liste des émigrés du canton de Landerneau.

¹⁴¹ ADF, 50 J 1, f° 19, 2 août 1793, lettre d'Etienne Radiguet à Bassac Allègre et C^{ie} au Havre.

Ce libéralisme se traduit aussi au plan politique. Au début de la Restauration, suite à l'annulation du marché du samedi par le ministre de l'Intérieur, les Radiguet expriment leur hostilité à la monarchie : « *Nous perdons nos droits politiques. Nous [...] serons exposés à être les victimes d'un pouvoir absolu et arbitraire. Nous sommes réduits à envier le sort des peuples voisins* »¹⁴². Il serait sans doute imprudent de les classer, au XIX^e siècle, comme républicains, même si l'écrivain Max Radiguet (1816-1899), resté à l'écart des activités économiques de son père, semble proche des milieux républicains¹⁴³. De son côté, le négociant-armateur Frédéric Duval, plusieurs fois maire de la ville sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire, est considéré comme libéral, professant même, selon le préfet du Finistère en 1752, « *des idées voltairiennes* »¹⁴⁴.

c) *Un opportunisme généralisé.*

La plupart des négociants landernéens expriment des opinions modérées ou conservatrices. Prudents, ils laissent passer l'orage dans les périodes les plus troublées et se rallient facilement aux régimes successifs, pour autant qu'ils soient favorables aux affaires : « *les patrons sont, en politique, des opportunistes paisibles* »¹⁴⁵. En fin 1789, tout en s'opposant aux éléments plus révolutionnaires rassemblés dans le « *conseil général et permanent* », qui prétend exercer le pouvoir municipal à leur place, les membres de la communauté prennent des positions avancées et affirment par exemple leur hostilité au droit de veto du roi¹⁴⁶. Ils font preuve de zèle patriotique en décidant le 20 novembre 1789, de « *faire don à l'État de leurs boucles d'argent* »¹⁴⁷. Certains expriment en privé leur désaccord. En août 1793, dans le contexte des lois sur la maximum et sur l'accaparement, Etienne Radiguet n'hésite pas à confier à un correspondant : « *ce n'est qu'en tremblant que j'achète dans la crainte de faire monter d'un sol la marchandise, vû que par le décret qui concerne les accaparements, il ne faut pas 4 ennemis pour faire tomber la tette* »¹⁴⁸. A l'issue de cette période troublée, ils se rallient aux régimes successifs, privilégiant leurs intérêts économiques à leurs éventuelles convictions.

¹⁴² ADF, 50 J 24, lettre à Guilhem à Paris, 20 mars 1820.

¹⁴³ Il tient une chronique dans le journal *L'union républicaine du Finistère*.

¹⁴⁴ Yohann ABIVEN, « Ville des libéralismes, ville des catholicismes, 1815-1914 », dans Jean KERHERVE et Louis ELEGOËT (dir.), *Histoire de Landerneau...*, op. cit., p. 144.

¹⁴⁵ Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France...*, op. cit., p. 282.

¹⁴⁶ AML°, BB 28, vues 071 à 073, délibération du conseil de la communauté, 11 septembre 1789.

¹⁴⁷ Ibid., vue 089, 20 novembre 1789.

¹⁴⁸ ADF, 50 J 1, 13 août 1793, lettre d'Etienne Radiguet à Cambon frères à Bordeaux.

Beaucoup de négociants siègent dans les sociétés patriotiques successives, présentant que s'y prennent les décisions importantes. L'adhésion à la Société des Amis de la Constitution, affiliée au Club de Jacobins, suppose le paiement d'une cotisation élevée, ce qui la réserve aux membres de la bourgeoisie. Elle devient Société des Amis de la Liberté et de l'Égalité en 1791. Des personnages comme le marchand Kérébel, surnommé « *le Robespierre de Landerneau* », président de la Société des sans-culottes en 1793, ou Nicolas Lesseigues qui « *cherche à faire oublier son titre de roturier vivant noblement* »¹⁴⁹, d'avant la Révolution, sont parmi les plus virulents.

Fatigué des conflits et des désordres révolutionnaires, le négoce accueille favorablement le coup d'État du 18 brumaire et approuve le régime d'ordre mis en place par Bonaparte, dont il attend la paix. Mais il est vite déçu et « *la désaffection du milieu négociant s'accroît au long du régime* » et surtout après 1807, qui voit le renforcement du Blocus continental¹⁵⁰.

d) Le contrôle des classes populaires.

Les idées de la Révolution font leur chemin. Après la chute de l'Empire, Jean-Isidore Radiguet exprime dans sa correspondance son hostilité envers la monarchie de la Restauration et la religion. Mais ces négociants qui restent des hommes d'ordre, « *poursuivent le même objectif : éviter le tumulte et le désordre social* »¹⁵¹. Ainsi, Max Radiguet décrit son père Jean-Isidore comme « *le plus nerveux des hommes d'ordre* »¹⁵². Ils se préoccupent du contrôle des classes populaires et, particulièrement, avec le développement de l'industrialisation, celui de la population ouvrière. L'émergence de la classe ouvrière et l'amorce de revendications sociales, renforcent l'inquiétude des possédants, partisans de l'entente sociale. Cette préoccupation du maintien de l'ordre social et de la tranquillité publique est permanente et s'exprime régulièrement dans les correspondances de la Société Linière.

L'école déjà est au centre du débat politique. Le collège, ouvert en 1799 par l'ancien curé constitutionnel Pillet, dans l'ancien couvent des Capucins, ne survit pas à la chute de l'Empire. Il est fermé sur ordre du préfet, sous la Restauration, à cause des opinions du direc-

¹⁴⁹ Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau une ville pendant la Révolution...*, op. cit. p. 207-208.

¹⁵⁰ Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude...*, op. cit. p. 266.

¹⁵¹ Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, op. cit., p. 259.

¹⁵² Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel, pages de la vie d'enfance*, Brest, Lefournier, 1870 p. 14.

teur, accusé d'opposition au régime¹⁵³. Un projet d'école d'enseignement mutuel, comme il s'en implante ailleurs dans le département, voit alors le jour. Le clergé, qui prétend se réserver le monopole de l'enseignement, et les Ultras, s'y opposent. Le maire conservateur, « *sur pression du curé de Landerneau* »¹⁵⁴, s'y déclare défavorable. La Marine met cependant à disposition l'ancienne chapelle du couvent des Ursulines¹⁵⁵, mais la ville « *refuse de voter les fonds pour les réparations, ainsi que le traitement du maître* »¹⁵⁶. En conséquence, « *un groupe d'industriels à l'esprit libéral se substitue à la municipalité défailante et prend à sa charge les frais d'installation et de fonctionnement* »¹⁵⁷. Max Radiguet livre dans *L'école de Monsieur Toupinel*, la description de cette école mutuelle qu'il a fréquentée¹⁵⁸. Prévue pour 80 élèves, elle accueille à ses débuts 25 enfants, dont 8 gratuitement¹⁵⁹. Les initiateurs nomment à sa tête Tourette, un ancien capitaine d'artillerie de marine, chevalier de la Légion d'honneur¹⁶⁰, que « *les notables de la ville [...] avaient appelé à ce poste de confiance pour ses opinions bonapartistes et libérales* »¹⁶¹, ce qui « *sous Louis XVIII [...] dit assez l'esprit frondeur des bourgeois de Landerneau* »¹⁶². Ces notables libéraux prennent donc en charge le salaire de l'instituteur et de son épouse, chargée de la classe des filles. Ils s'en expliquent au sous-préfet : « *Nous avons surtout considéré l'instruction dans ses rapports avec l'ordre social et politique et nous avons reconnu combien elle s'y liait essentiellement* »¹⁶³. Selon Max Radiguet, « *toutes les classes de la société fournissaient leur contingent à l'école mutuelle [...], sans que les relations entre écoliers aient sensiblement accusé ces différences sociales* »¹⁶⁴. Mais « *un peu d'ordre dans la tenue, du linge blanc, un coup de peigne, distinguaient ceux d'entre nous qui appartenaient à la classe aisée* »¹⁶⁵.

En 1848, sous le gouvernement provisoire, les industriels de la Société Linière se déclarent « *amis de l'ordre et bon citoyens* »¹⁶⁶. En mars 1848, le directeur Heuzé alerte le

¹⁵³ Louis SALUDEN, *La Révolution à Landerneau...*, *op. cit.*, pp. 283 et 320.

¹⁵⁴ Louis OGES, « Les écoles d'enseignement mutuel dans le Finistère sous la Restauration », *BSAF*, T LVIII, 1931, p. 108.

¹⁵⁵ Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel, ...*, *op. cit.*

¹⁵⁶ Louis OGES, « Les écoles d'enseignement mutuel... », *op. cit.*, p. 111.

¹⁵⁷ *Idem.*, p. 108. A la tête de ce groupe de négociants figurent Radiguet, Goury et Heuzé.

¹⁵⁸ Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel...*, *op. cit.*, p. 41.

¹⁵⁹ Louis OGES, « Les écoles d'enseignement mutuel... », *op. cit.*, p. 111.

¹⁶⁰ Jehan BAZIN, « Une école mutuelle à Landerneau sous la Restauration », *Cahiers de l'Iroise*, octobre-décembre. 1977, p. 215.

¹⁶¹ Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel ...*, *op. cit.*, p. 41.

¹⁶² Paul PIRIOU, *Max Radiguet...*, *op. cit.*, p. 24.

¹⁶³ *Idem.*

¹⁶⁴ Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel ...*, *op. cit.* p. 47.

¹⁶⁵ *Idem.*

¹⁶⁶ ADF, 7 M 247, lettre au Ministre de la Marine et des Colonies, 3 mars 1848.

représentant de l'État dans le Finistère sur le risque de fermeture des établissements, si les gros impayés de l'État sur des commandes militaires ne sont pas réglés : « *Nous avons crû que nous devions [...], dans l'intérêt des ouvriers qui vont se retrouver sans travail, dans celui de l'ordre qui pourrait être gravement compromis, vous informer d'une mesure dont les conséquences seraient si désastreuses pour notre localité* »¹⁶⁷. Et ils vantent leur attachement à la nouvelle réglementation sociale : « *Nous n'avons pas attendu que l'administration locale réclamât l'exécution du décret qui réduit le temps de travail ; depuis 15 jours nous nous y sommes conformés* »¹⁶⁸. En novembre 1849, à l'appui de sa demande de reconduction d'un marché de trois ans pour la Marine, au profit de la Société, le négociant Le Roux de Landivisiau affirme que cela contribuera à « *assurer le bien être des ouvriers et la tranquillité et l'ordre dans nos montagnes* »¹⁶⁹.

Les négociants urbains avancent une proposition plus étonnante, la « *ruralisation* » de leur industrie : « *ses fondateurs ont toujours eu pour but de Ruraliser leur industrie, [...] ils avaient compris, il y a bientôt 30 ans, que les agglomérations d'ouvriers dans les villes, pouvaient à des époques de chômage ou de crise politique, causer les plus graves désordres* »¹⁷⁰. Ces bourgeois urbains épris de progrès économique, et d'abord possédants, craignent manifestement les troubles. L'argument de la ruralisation de l'industrie est peut-être également destiné à rencontrer les intérêts de l'aristocratie foncière, largement anti-urbaine, dont les capitaux sont indispensables à la constitution du capital de la société.

Le souci du maintien de l'ordre social conduit à rechercher des formes d'association capital-travail et d'intéressement des salariés. Le directeur Heuzé dans un rapport au préfet en 1849, se félicite des maigres mesures prises par la société en faveur du personnel (fonds de secours et intéressement, pour moins de 3% du bénéfice dégagé en 1848) :

*« Comme on le voit, nous avons intéressé nos employés et ouvriers au succès de notre Industrie, et voilà selon nous, la seule association possible.[...] Nous croyons qu'il est urgent de fonder des caisses de retraite et des secours pour les ouvriers et que le gouvernement ne peut plus ajourner une institution qui en les moralisant et leur donnant des idées d'Économie, deviendrait une des meilleures garanties du repos public »*¹⁷¹.

¹⁶⁷ ADF, 7 M 247, Lettre au commissaire du Gouvernement provisoire de la République, 14 mars 1848.

¹⁶⁸ Ibid., lettre au commissaire du gouvernement provisoire de la République, 26 mars 1846.

¹⁶⁹ Ibid., lettre de Le Roux au préfet du Finistère, 7 novembre 1749.

¹⁷⁰ Ibid., Statistique des établissements de la Société linière du Finistère, 31 juillet 1849. Le terme « *ruraliser* » est souligné dans le texte.

¹⁷¹ Ibid.

L'émergence de la question sociale commence à retenir l'attention de ces dirigeants industriels, mais la méfiance est grande à l'égard de la classe ouvrière. L'ordre est bien au cœur de leurs préoccupations.

Le Second Empire ne bénéficie pas davantage des faveurs de Jean-Isidore Radiguet. Son fils Max « *pencha du côté des Républicains* », comme le montre son amitié avec L. Laurent Pichat, écrivain et fervent républicain, peut-être par inclination familiale, car « *toute la famille Radiguet ne pencha pas non plus du côté du Prince Napoléon* »¹⁷². Au début de la Troisième République, de 1872 à 1879, il est chroniqueur au journal « *L'Union Républicaine du Finistère* »¹⁷³. Mais c'est dans la famille Belhomme que l'on rencontre les opinions républicaines et laïques les plus marquées.

2) Au XIX^e siècle, des élections faussées par le scrutin censitaire

La Restauration et la Monarchie de Juillet fonctionnent sous le régime des scrutins censitaires. Le cens reposant sur l'impôt foncier, des propriétaires élisent d'autres propriétaires. Les élections ne reflètent donc pas l'avis réel de l'opinion. L'égalité civique revendiquée n'est que « *celle du noble et du bourgeois* »¹⁷⁴. Il faut attendre la seconde République pour prendre réellement le pouls de l'opinion.

a) Une ville à tendance progressiste au milieu du XIX^e siècle

La ville elle-même apparaît de sensibilité progressiste. Aux premières élections au suffrage universel (masculin), le scrutin présidentiel de 1848, le candidat républicain modéré Eugène Cavaignac recueille à Landerneau une très large majorité des suffrages, 728 voix, représentant 73% des votants, contre 243 à son concurrent Louis-Napoléon Bonaparte. Le contraste est frappant avec l'ensemble du pays, où accorde à ce dernier obtient près des ¾ des suffrages, contre 19,4% seulement à son principal adversaire¹⁷⁵. Les électeurs ont-ils tenu rigueur au neveu de Napoléon 1^{er} des difficultés dans lesquelles sa politique a plongé le commerce maritime et donc l'activité économique de Landerneau ? Le phénomène est plus large, puisque la tendance est identique dans le Finistère. Elle y est cependant moins marquée,

¹⁷² Paul PIRIOU, *Max Radiguet...*, op. cit. p. 7 et 8.

¹⁷³ *Idem.*, p. 7.

¹⁷⁴ Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale ...*, op. cit. p. 722.

¹⁷⁵ Michel DENIS et Claude GESLIN, *La Bretagne des Blancs et des Bleus...*, op. cit., p. 208.

puisque Cavaignac obtient 56,5% des voix dans le département contre 41,6% pour Bonaparte et que Brest vote majoritairement pour ce dernier¹⁷⁶. C'est, avec le Morbihan, les Bouches-du-Rhône et le Var, un des quatre seuls départements qui ne placent pas le futur empereur en tête du scrutin. Il s'agit de quatre départements maritimes, dont trois sont concernés par des arsenaux militaires et des bases navales et le quatrième abrite un très grand port de commerce maritime qui a beaucoup souffert sous le Premier Empire.

Ce vote anti-bonapartiste est confirmé par les résultats du plébiscite de 1851, suite au coup d'état du Prince-Président. Une nouvelle fois, Landerneau ne donne pas la majorité à Louis-Napoléon Bonaparte¹⁷⁷, alors qu'il obtient en France 7,5 millions de suffrages favorables, contre 1,5 millions d'abstentions et seulement 600 000 votes contre.

b) Le désintérêt des négociants pour l'engagement politique

S'il est un défi que ne relève pas le négoce landernéen, c'est celui de la politique. A l'exception du pouvoir local que les négociants occupent longuement, d'une certaine manière par obligation, y compris en exerçant à de nombreuses reprises le poste de maire, aucun d'entre eux ne mène de carrière politique extérieure à la ville, pas plus au plan départemental qu'au niveau national. C'est une exception par rapport à beaucoup de villes portuaires, où les négociants recherchent au contraire des postes dans l'appareil d'État, surtout au XIX^e siècle, dans la perspective de mieux soutenir leurs projets de développement commercial et portuaire. Ainsi, au début de la Révolution, Barthélemy Kerroz, élu au conseil général du nouveau département du Finistère, mais ne souhaitant pas s'éloigner de ses affaires, décline l'offre des électeurs et se contente de siéger à l'éphémère conseil général du district de Landerneau¹⁷⁸. Il en va de même pour la Société Linière du Finistère, où « *l'influence politique des associés n'est assurément pas à la hauteur de leur rang social* »¹⁷⁹.

¹⁷⁶ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit. p. 142.

¹⁷⁷ Patrick PIERRE, « Le plébiscite de 1851 », dans Skol Vreizh, *Atlas d'histoire de Bretagne*, Morlaix, 2002, p. 146-147.

¹⁷⁸ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 212.

¹⁷⁹ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 23.

Conclusion

Au long du XVIII^e siècle, qui est celui de la réussite économique de la bourgeoisie portuaire, celle-ci, au-delà du souci de sa propre considération, recherche un statut social qui s'accorde avec sa puissance financière et se rapproche du mode de vie de la noblesse. La bourgeoisie négociante landernéenne ne s'écarte pas de ce modèle. La construction de superbes hôtels particuliers urbains et la possession de terres et de résidences campagnardes, facilitée par la vente des biens nationaux sous la Révolution, leur permet en particulier de faire étalage de leur richesse. Ces comportements se poursuivent au XIX^e siècle, même si devenue classe dominante, la bourgeoisie n'a plus pour ambition d'accéder à la noblesse. Au plan politique, elle apparaît plus préoccupée par le contrôle des instances locales que par la participation aux débats politiques qui enflamment le pays et elle fait dans ce domaine aussi preuve du plus grand opportunisme en se ralliant aux régimes successifs. Elle est cependant traversée par les courants politiques issus de la Révolution, et certains de ses membres sont proches des opinions républicaines. Ils restent tous cependant mus par le souci du maintien de l'ordre social nécessaire à la réussite de leurs affaires.

CHAPITRE 15 : LES MUTATIONS URBAINES

Au-delà de la sphère privée, les négociants, devenus maîtres de la ville, veulent y imprimer leur marque. La réalisation des infrastructures portuaires, l'évolution de l'urbanisme, se traduisent par des mutations profondes qui se lisent dans la nature de la ville. Sous leur impulsion, elle change, dans son image et dans le paysage qu'elle présente. Le passage à l'industrie, au XIX^e, se traduit aussi par une évolution de sa composition sociale.

D) UNE FORTE IDENTITÉ

Comme d'autres villes portuaires, Landerneau revendique une forte identité.

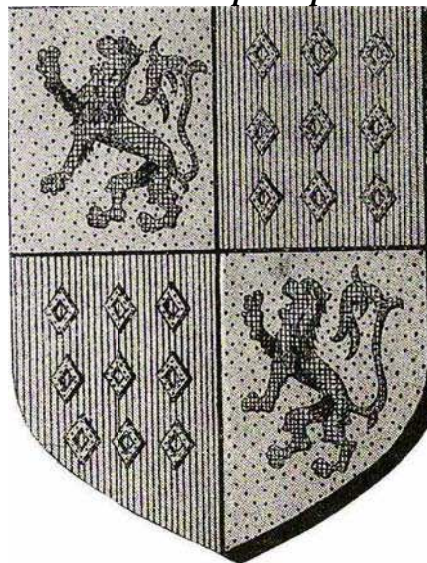
A) UNE VILLE DE NÉGOCE MARITIME

1) Les représentations locales

Elles s'expriment dans les armoiries comme dans l'image que renvoient les édiles qui magnifient l'image maritime de la ville.

a) Les armoiries

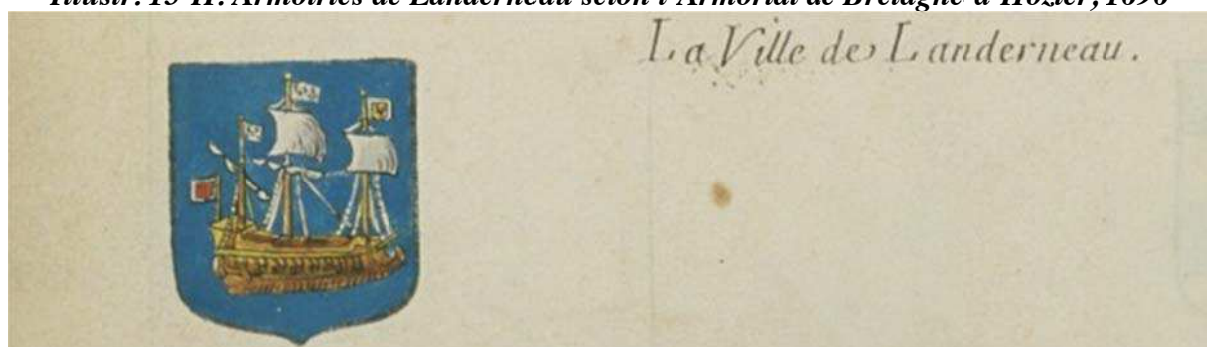
Illustr. 15-I. Blason de la principauté de Léon



Source : Jehan BAZIN, *Landerneau, ancienne capitale...*, op. cit. p. 13.

Deux blasons existent à Landerneau. Le premier porte les armories seigneuriales, celles du mariage de Jeanne, sœur et héritière du dernier vicomte de Léon Hervé VIII, avec Jehan de Rohan, en 1363 (Illustr. 15-I). Les macles de Rohan à dextre représentent l'époux, tandis que le lion à senestre rappelle la famille de l'épouse¹. Ce blason féodal affirme la puissance du seigneur et sa prééminence qui s'exprime par son pouvoir de justice, ou par le rôle qu'il revendique dans les institutions locales. A ces armes féodales, les marchands opposent leur propre blason, à une date inconnue, publié en 1696, par d'Hozier². Il est de toute évidence récent, car l'Armorial breton de Guy Le Breton, publié en 1667, ne connaît que les armes de Rohan et Léon³. Ce second blason, qui peut être considéré comme celui de la communauté de ville, représente un navire de haute mer, dont les pavillons rappellent l'appartenance de la ville à la Bretagne, au Léon et à la famille de Rohan (Illustr. 15-II). Il affirme l'identité maritime de la ville, ce qui n'est pas le cas dans toutes les villes ainsi Auray ou Vannes, dont les blasons sont dépourvus de toute référence à leur activité portuaire⁴.

Illustr. 15-II. Armoiries de Landerneau selon l'Armorial de Bretagne d'Hozier, 1696



D'Hozier, 8^e volume de l'Armorial général, Bretagne 1^{ère} partie, Ms 32235, p. 784. Source gallica.bnf.fr/ Bibliothèque nationale de France. Cette représentation s'éloigne des habitudes héraldiques, où la proue des navires est le plus généralement dirigée vers la gauche.

La présence de deux blasons, témoigne du conflit entre les deux puissances qui revendiquent le pouvoir ? C'est une marque d'indépendance par rapport au seigneur. L'émergence de la bourgeoisie marchande se traduit, dès la fin du XVII^e siècle, par la volonté de passage d'une cité soumise à l'autorité du seigneur, héritage médiéval, à une ville dirigée par « *la saine et majeure partie* » de ses habitants, l'élite commerçante qui en fait la richesse et souhaite voir reconnaître son influence. La ville affiche ses appartenances, qui flottent en tête des mâts, en respectant leur hiérarchie : Bretagne, Léon, Rohan. Une seconde version de ce blason, plus

¹ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, op. cit., p. 53.

² D'Hozier, 8^e volume de l'Armorial général, Bretagne 1^{ère} partie, Ms 32235, p. 784. Source gallica.bnf.fr.

³ Guy LE BRETON, *Armorial breton*, Rennes, Julien Ferré, 1667, p. 162. Source : Gallica. bnf.fr.

⁴ Julien DANIELO, *Les ports d'Auray et de Vannes aux XVII^e et XVIII^e siècles...*, op. cit., p. 97.

conforme aux normes héraldiques est attestée à la Bibliothèque nationale⁵, sous la signature d’Hozier, rectifiant son premier modèle (Illustr. 15-III).

Illustr. 15-III : Blason de la communauté de ville de Landerneau



Source : Jehan BAZIN, *Landerneau, ancienne capitale...*, op. cit., p. 13.

Il est défini ainsi : « D’azur au trois-mâts-carré d’or équipé de même, ayant au pavillon du mât d’artimon les armes de Rohan, qui sont de gueules à neuf macles d’or, posées 3, 3, et 3 ; au pavillon du grand mât les armes de Bretagne, qui sont d’hermine ; et au pavillon du mât de misaine, les armes de Léon, qui sont d’or au lion morné de sable ». Il a servi de modèle au blason actuel de la ville (Illustr. 15-IV).

Les armoiries de la ville s’affichent. Elles sont gravées, à côté de celles de la royauté sur un blason — martelé lors de la Révolution — ornant la façade du nouvel hôtel de ville construit en 1751. Le navire porté sur le blason remplace le lion de Léon sur les coins annuels du bureau de marque des toiles en 1737, année qui suit l’édiction du nouveau règlement. Faut-il y voir une marque d’indépendance de la part des négociants ? Dès l’année suivante et jusqu’à la fermeture du bureau en 1791, on en revient au lion⁶, peut-être sous l’influence du sénéchal, officier du seigneur présidant le bureau de marque.

⁵ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, op. cit., p. 13. Brevet d’Hozier (1696)

⁶ Benjamin QUIOC, *Le bureau de marque de Landerneau...*, op. cit., p. 40.

Illustr. 15-IV. Blason officiel de la ville de Landerneau



b) L'image renvoyée par les édiles

Les grands travaux d'aménagement du port de Landerneau remplissent de fierté les édiles. En 1774, le maire et négociant Cosson s'en réjouit dans une lettre au maréchal de Castries, ministre de la Marine : « *Nos quais sont sans contredit, de tous les quais des ports marchands, les plus beaux de la Province* »⁷. De même, dans leur requête de 1776 pour obtenir « *la liberté d'armer à Landerneau pour le commerce des isles, et colonies françaises de l'Amérique* »⁸, les négociants mettent en avant à deux reprises la « *beauté* » de leur port. Là où on pouvait s'attendre à un argumentaire sur la pertinence économique de l'investissement, c'est son côté esthétique qui est mis en avant. C'est qu'il n'est pas simplement une infrastructure de transport, mais que depuis l'Antiquité, « *le port porte l'image de la ville* », et que « *l'insistance des édiles à vanter les mérites de leur port est une manifestation de l'orgueil urbain* »⁹. Le prestige du bel équipement portuaire rejaillit sur les autorités qui l'ont réalisé. A Landerneau on peut même dire qu'il constitue la ville, que la fonction portuaire a créée.

Le port joue d'autant plus le rôle de symbole de Landerneau, qu'il en est le cœur, comme dans beaucoup de « *ports de dimension modeste où les quartiers continuent d'envelopper les chenal et les quais* »¹⁰. Édifié sur les deux rives, dans toute la traversée de la ville, l'équipement portuaire la structure véritablement. Tout un maillage de rues et de venelles perpendiculaires canalisent les flux de circulation et irriguent ce poumon économique.

⁷ AN Marine, D2 51, cité par Joseph DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon... », *op. cit.*, p.182.

⁸ AML°, série HH, cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791), f°36.

⁹ Pascal ARNAUD, communication aux Journées d'étude du GIS Histoire et sciences de la mer, « Regards croisés sur les ports : ruptures, mutations, adaptations », Brest 25 et 26 mai 2016.

¹⁰ Gérard LE BOUDEC, « Gens de mer et acteurs portuaires », dans Alain CABANTOUS et al. (dir.), *Les Français, la terre, la mer...*, *op. cit.*, p. 547.

2) Les représentations extérieures.

Les visiteurs témoignent aussi de leur perception de la ville. Lorsqu'en 1776, Nicolas Ozanne décide de faire de Landerneau, la 34^e de ses 70 « *Vues des principaux ports et rades du Royaume de France et de ses colonies* »¹¹, il choisit une représentation la plus maritime possible, comme il le fait dans la plupart de ses gravures portuaires, avec un bassin à pleine marée, qui efface le port d'échouage et les vasières. Il y place une série de scènes traduisant l'activité portuaire (Illustr. 15-V). L'impression d'ensemble qui ressort de cette vue est celle d'un petit port, où dominent le négoce et l'armement maritime, « *car c'est bien le commerce qu'Ozanne met à l'honneur* »¹².

Illustr. 15-V. Le port de Landerneau en 1776, d'après Ozanne.



Source : Ville de Landerneau, service du patrimoine historique.

Les quais et cales sont bien mis en évidence, mais paraissent modérément animés. Si l'on aperçoit au second plan le sommet du clocher de l'église Saint-Houardon, l'hôtel particulier de la famille Mazurié et son magasin à droite, est le seul édifice réellement mis en

¹¹ Nicolas OZANNE, *Nouvelles vues des principaux ports et rades du Royaume de France et de ses colonies*, Paris, Bance aîné, 1819 ; source Gallica Bnf.fr.

¹² Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 27.

valeur, en effet, « *sur de nombreuses [de ses] gravures, l'identification de la ville est ainsi rendue possible par quelques bâtiments symboliques, qui se détachent de la ligne urbaine* »¹³. Le caractère ostentatoire de l'hôtel négociant a donc été bien perçu par ce contemporain. Devant l'édifice, un navire de type hollandais, muni de ses dérives latérales est amarré au quai. Au centre du tableau un sloop à hunier sur lequel s'affairent cinq matelots s'apprête au départ, pour profiter de la prochaine marée descendante, tandis qu'un marin, apporte au quai de Cornouaille, en godillant sur son « *bateau* », peut-être depuis l'autre navire également de type hollandais au mouillage au milieu de la rivière, une barrique appelée à rejoindre celles qui s'y trouvent déjà. L'absence de congés du port pour cette période ne permet pas de vérifier la réalité de la fréquentation du port par des navires bataves en période de paix. Est-ce une fantaisie du dessinateur, ou bien s'agit-il de navires venant de ports de la Manche? Mais il faut remarquer que sur les 59 vues des ports de la Manche et de l'Atlantique qu'il réalise, ce type de navire n'est présent, outre Landerneau, où l'on en voit deux, qu'à Saint-Valéry-en-Caux, Rouen, Brest et Bordeaux.

L'épaisse fumée qui se dégage du chaudron chauffant à gauche sur un foyer, indique qu'il contient du brai destiné au calfatage d'une embarcation absente du paysage. A l'arrière-plan, sur le même quai, quelques personnages s'affairent autour de marchandises non identifiées, témoignant d'une activité assez modeste.

Les peintres du XIX^e siècle offrent le même type de représentations. La plupart d'entre eux présentent le tableau d'un port en pleine activité, conforme à l'image que veut en donner la bourgeoisie négociante. Ainsi, Bachelot de la Pylaie offre une vue de l'entrée du port en fin de marée montante, tandis que de petites barques, au gréement ancien à voile carrée de la rade, rentrent sans doute de la pêche (Illustr. 15-VI). Une cinquantaine d'années plus tard, Jules Noël, qui peint notamment plusieurs paysages du port au milieu du XIX^e siècle, propose une vue proche, avec de nombreux navires accostés aux quais, toujours à marée haute, tandis que la fumée des usines au fond à droite témoigne de la dimension industrielle de la ville (Illustr. 15-VII). En effet, comme l'affirme Max Radiguet, Landerneau « *se pique d'être à l'avant-garde du mouvement industriel de la Bretagne* »¹⁴.

¹³ *Idem.*, p. 28.

¹⁴ Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel...*, *op. cit.*, p. 133.

Illustr. 15-VI. L'arrivée au port de Landerneau, par Bachelot de la Pylaie (1^{er} Empire)



Source : Collection particulière. Cette gravure a été réalisée en 1838 par Skelton fils à partir d'un dessin de Jean-Marie Bachelot de la Pylaie (1786-1856), exécuté sous l'Empire. En effet, l'Église Saint-Julien, détruite en 1825, est encore visible au fond du port, à droite et le petit trois-mâts barque au premier plan, mouillé sur son ancre bâbord, porte un pavillon tricolore, aboli sous la Restauration. Cette vue présente aussi l'avantage de représenter les clocher des trois paroisses de la ville dans une même perspective.

De son côté, Alain Cabantous, évoquant la production des peintres et des écrivains traitant des ports, attire utilement l'attention sur ce qui ne constitue que des représentations : « *on connaît toute la difficulté d'utilisation de ces données comme témoignages historiques. Comment faire la part entre les éléments conventionnels ou convenus, l'inspiration et la réalité offerte* »¹⁵. Une observation attentive du travail de Nicolas Ozanne montre ainsi que des modèles quasiment identiques de navires se retrouvent sur différents dessins.

¹⁵ Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (xvii^e-xix^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995, p. 40.

Illustr. 15-VII. « Quais animés » à Landerneau, par Jules Noël, vers 1860



Source : Ville de Landerneau, collection muséographique¹⁶

B) UNE VILLE RICHE

Landerneau, ville de marchands de toiles et de négoce maritime, passe au XVIII^e siècle pour une cité opulente, fortement taxée. Mais ses difficultés sont reconnues à la fin du siècle.

1) La montée en puissance au XVIII^e siècle.

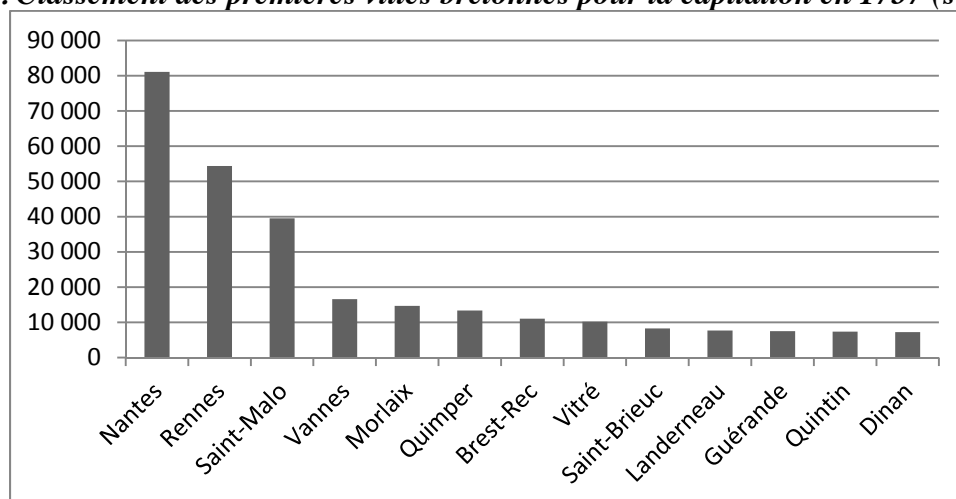
L'état de la capitation payée par les 41 villes et communautés de Bretagne, en 1737, place Landerneau à la dixième place, avec 7 664 l.¹⁷, soit 1,99% de la capitation des villes qui s'élève à 385 495 livres (Figure 15-I). Au niveau des toutes premières villes, la hiérarchie démographique bretonne est respectée. Mais la ville semble bénéficier déjà d'une richesse

¹⁶ Ces représentations de la ville et du port ont été présentées lors de l'exposition « *Voyage à Landerneau-Beaj e Landerne* » organisée par la ville de Landerneau en 2001, avec la collaboration de l'association Dourdon, et dont le catalogue a été publié sous le même titre. Elles ont à nouveau été exposées cet été 2016 et André Carriou les a publiées dans son ouvrage « *Un chevalet sur l'Elorn* », aux Éditions Locus Solus.

¹⁷ ADIV, C 3 802, f° 197-198, procès-verbaux de la Commission intermédiaire des États, 1737.

supérieure à celle de villes comme Guérande ou Dinan qui sont de taille comparable. Celles de Vannes ou de Morlaix, pourtant trois fois plus peuplées¹⁸, ne sont assujetties qu'à une capitation double de celle de Landerneau, qui est, dans le Léon, la ville la plus imposée, après Brest et Recouvrance réunis, qui versent 11 022 l.

Fig. 15-I. Classement des premières villes bretonnes pour la capitation en 1737 (sur 41)



Source : ADIV, C 3 802.

2) Une fin de XVIII^e siècle plus difficile

Cependant, les difficultés économiques de la fin du XVIII^e siècle conduisent les maires successifs à solliciter une réduction de la capitation de la ville. En novembre 1786, le maire Chalupt d'Asserat adresse une requête aux États de Bretagne. Il décrit une ville qui a subi

« depuis vingt ans une dépopulation sensible par la chute, la dispersion ou l'émigration des familles les plus considérables de ses habitants, ce qu'on ne peut attribuer qu'au peu de commerce qu'on y fait et aux charges de différentes espèces dont elle est grevée. [...Landerneau est] accablée sous le poids énorme de ses impositions, d'un tiers trop fortes, eu égard au petit nombre de ses habitants aisés »¹⁹.

Il demande en conséquence, une réduction à 5 000 l. Il est partiellement entendu, car la capitation pour 1787 est ramenée à 6 050 l., mais elle remonte aux environs de 6 500 l. les deux années suivantes.

¹⁸ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 234.

¹⁹ ADIV, C 632, Requête du maire Chalupt d'Asserat aux États de Bretagne, 2 novembre 1786.

C) UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE CONTRASTÉE

La forte évolution des bases mêmes de l'économie landerneenne, produit des incidences démographiques profondément différentes d'un siècle à l'autre.

1) La stabilité du XVIII^e siècle.

Même si les statistiques de population pour l'époque moderne sont à prendre avec précaution, puisqu'il s'agit d'estimations, il semble bien que le XVIII^e siècle soit, pour Landerneau, un siècle de stabilité démographique. La population plafonne aux environs de 3 500 habitants, avec cependant une petite poussée dans le dernier quart du siècle. Elle serait passée entre 1770 et 1789 de 3758 à 4154 habitants, soit une progression de 10,61%, analogue à l'évolution de l'évêché de Léon qui serait passé de 185 952 à 205 686 habitants²⁰. Mais le recensement de 1800 n'attribue plus à la ville, pourtant grossie de la plus grande partie de l'ancienne trêve de Beuzit-Conogan, brièvement érigée en commune au début de la Révolution, qu'une population de 3 669 habitants. On ne peut donc exclure une exagération dans le chiffre donné pour 1789.

Or, « *les villes portuaires apparaissent tout au long de l'époque moderne comme des pôles particulièrement dynamiques et attractifs* ». En particulier, « *la ville portuaire, même modeste [...] attire et retient toujours l'essentiel de la main d'œuvre navigante d'une région* », ce qui produit de fortes croissances démographiques²¹. Ce n'est pas vrai à Landerneau, dont les marins qui restent attachés à leurs ports de l'Iroise, où il leur est commode de revenir entre deux campagnes, s'établissent peu dans la ville. Le renouvellement d'épidémies ravageuses joue également un rôle important dans la stagnation démographique. « *Tous les subdélégués s'accordent à attribuer la diminution de la population à la misère et surtout aux épidémies qui en ont été la conséquence* »²². A Landerneau aussi « *le phénomène épidémique est le grand responsable de la surmortalité [...] entre 1740 et 1790* »²³. Les rôles de capitation eux-mêmes montrent bien la perte de contribuables dans les catégories les plus pauvres, qui doit être nuancée par l'augmentation du nombre de domestiques.

²⁰ Albert GELLEY, *L'assistance dans le diocèse de Léon...*, op. cit., p. 22.

²¹ Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large...*, op. cit., p. 95.

²² Henri SEE, *Études sur la vie économique en Bretagne...*, op. cit., p. 32.

²³ Anne DAVIS, Muriel MEMAIN-BODILIS, *Étude démographique de la ville de Landerneau 1670-1790*, Mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1996, p. 105.

2) La forte croissance du XIX^e siècle.

A contrario du siècle précédent, le XIX^e siècle se caractérise par une forte augmentation de la population landernéenne, générée par le développement industriel. L'industrie attire de nombreux ouvriers, anciens artisans ruraux délogés de leurs campagnes par la mutation de la manufacture du lin ou du tannage du cuir. La population landernéenne progresse de 77,65% entre 1800 et 1856, en dépassant 6 500 habitants, tandis que celle du Finistère n'évolue que de 38,15%²⁴. L'évolution landernéenne est donc plus de deux fois plus rapide (Figure 15-II).

Fig. 15-II. Landerneau et le Finistère de 1800 à 1856

	1800	1821	1831	1851	1856
Finistère	439 046	483 085	524 396	617 710	606 552
Évolution/1800		+ 10,03%	+ 19,44%	+ 40,69%	+ 38,15%
Landerneau	3 669	4 317	4933	5 113	6 518
% du départ.	0,84	0,86	0,94	0,82	1,07
Évolution/1800		+ 17,66%	+ 34,45%	+ 34,48%	+ 77,65%

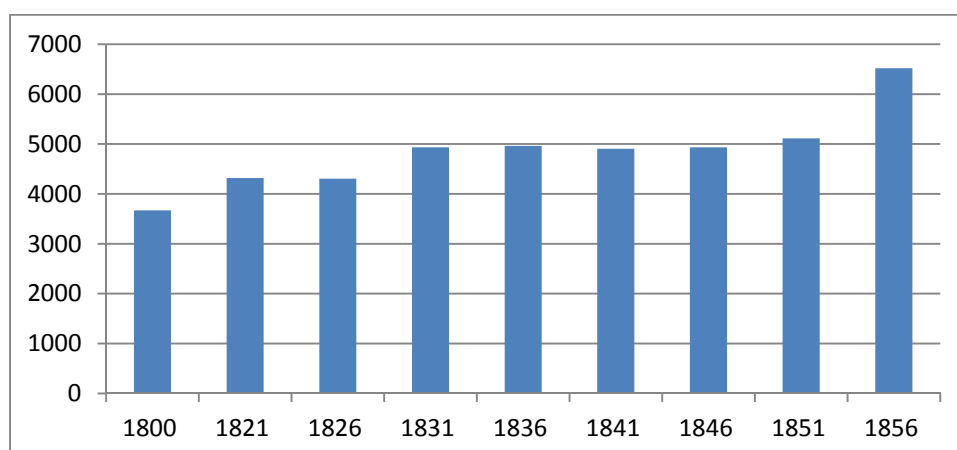
D'après Jacques CHARPY, « Démembrement de la population des communes du Finistère (1790-1968) », *BSAF*, Tome XCIX, 1972/2, p. 849 à 887.

Dès le premier quart du siècle, la croissance dépasse 17,5%. Elle s'accélère ensuite avec un gain de près de 15% dans la décennie 1821-1831, suivie d'un palier de plus d'une vingtaine d'années, puis d'une forte accélération (+32% entre 1846 et 1856) consécutive à la création par la Société Linière de la nouvelle filature industrielle à Landerneau, qui attire de nombreux artisans ruraux désœuvrés. La plus forte progression se produit essentiellement entre 1851 et 1856, où la ville gagne plus de 1 400 habitants, soit +27,5%, en 5 ans (Figure 15-III). En outre, une partie du personnel de l'usine établit domicile à Pencran et Plouédern, communes limitrophes de l'usine. Landerneau qui représente 0,84% de la population finistérienne en 1800, atteint 1,07% un peu plus d'un demi-siècle plus tard.

Si la réelle prospérité commerciale du XVIII^e siècle n'a guère de répercussions sur le peuplement de la ville, le développement industriel se traduit par une forte croissance du nombre d'habitants. Le commerce crée de la richesse, essentiellement pour la minorité négociante, l'industrie apporte de la population, en attirant en masse d'anciens artisans ruraux, que la longueur des journées de travail contraint à une résidence urbaine.

²⁴ Philippe COLIN, *L'armement brestois...*, op. cit., p. 17.

Figure 15-III. La population landernéenne de 1800 à 1856.



D'après Jacques Charpy « Dénombrement de la population des communes du Finistère (1790-1968) », *BSAF*, Tome XCIX, 1972/2, p. 850.

II) L'ÉVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN : L'ÉTALAGE DE LA PUISSANCE.

Le contrôle des institutions locales offre, entre autres avantages, celui de maîtriser l'urbanisme — même si, sous l'Ancien Régime, la compétence est disputée par les gens de justice au nom de leur pouvoir de police — et celui d'orienter les investissements. Or le monde négociant tient à manifester sa réussite dans la pierre comme dans la ville.

A) L'AMÉNAGEMENT URBAIN.

Le XVIII^e siècle est celui où émerge la notion d'aménagement urbain, celle d'un urbanisme qui commence à être prévisionnel et passe par le contrôle des autorités publiques sur les initiatives privées en matière de construction. On passe de la construction à peu près libre de contraintes à une planification urbaine, qui repose l'organisation plus rationnelle de l'espace, la prise en compte d'objectifs d'intérêt public et l'intervention de l'autorité.

1) Les principes d'aménagement

Cette nouvelle conception plaide pour l'embellissement des villes, au nom d'une « nouvelle esthétique urbaine qui met en avant la rectitude des rues, la régularité des façades, mais aussi une ouverture sur la nature avec la multiplication des promenades ou de

jardins »²⁵. Le style du second XVIII^e siècle est néo-classique. Il inspire les nouvelles réalisations « *nées de la pensée géométrique des Lumières [...] consistant en quais, promenades ou cours plantés d'arbres, places, rues droites, façades régulières* »²⁶, en opposition à la ville « *gothique* » aux rues étroites et sinueuses bordées de maisons à pans de bois, bâties en désordre, sans alignement et dont les encorbellements cachent le ciel. Landerneau n'échappe pas à ce mouvement qui se prolonge au siècle suivant et que décrit Max Radiguet :

*« Partout des demeures régulières et soumises aux exigences de l'alignement officiel, achèvent de remplacer dans les rues élargies, ces constructions anciennes, aux étages surplombant, percées d'ouvertures baroques, rayées d'X en charpente peinte en rouge, ornées de tarasques aux angles en guise de gouttières et coiffées d'un toit en éteignoir, avancé comme une visière sur ces étroits pignons, dont le front se rapprochait afin que les voisins pussent se chuchoter par dessus les passants des comméragés à l'oreille. Ainsi disparaissent chaque jour, pleurée par ceux qui n'étaient pas forcés d'y vivre, ces historiques et pittoresques, mais aussi fort peu agréables demeures, j'en conviens, de la vieille ville »*²⁷.

Les alignements concernent exclusivement les voies principales, mais ils s'imposent à tous de façon impérative. Ainsi, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Le Roy évoque-t-il en 1763 l'arrêt du Conseil du roi, qui fixe la règle selon laquelle,

*« lorsque des plans auront été levés des rues principales des villes, que dessus ses plans on aura dressé des alignements et redressements des dites rues, et qu'ils auront été approuvés, aucun particulier ne pourra reconstruire, ny faire des réparations à sa maison qu'au préalable il n'ait pris les alignements par écrit d'un voyer, ou quelqu'un de commis à cet effet, il est même défendu aux maçons ou couvreurs de travailler aux dites maisons riveraines des grandes rues, qu'ils n'aient eu la permission du voyer, sous peine de prison et de cinquante livres d'amande »*²⁸.

Bien longtemps avant l'institution de permis de construire (1947), on entre dans le règne de l'autorisation d'urbanisme, expression même du pouvoir municipal. On se trouve bien dans une logique de puissance publique, dans un but de « *bien public* »²⁹, qui l'emporte sur les prérogatives des propriétaires, lesquels ont droit à une juste indemnisation.

²⁵ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 183.

²⁶ Emmanuel LE ROY-LADURIE, « Un urbanisme frôleur », dans Roger CHARTIER, Guy CHAUSSINAND-NOGARET, Hugues NEVEUX, Emmanuel LE ROY-LADURIE (dir.), *Histoire de la France Urbaine. La ville des temps modernes, de la Renaissance aux Révolutions*, Paris Seuil, 1998, p. 453.

²⁷ Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel...*, op. cit., p. 138.

²⁸ ADIV, C 638.

²⁹ Ibid., 1 F 839, Fonds La Borderie, extrait du registre du Conseil d'État, 17 mai 1767.

2) L'alignement et l'embellissement

Henri Fréville relève que de nombreuses villes bretonnes repensent leur organisation urbaine sous l'intendance Flesselles (1765-1767) : « *Un grand travail de transformation semblable fut entrepris ou poursuivi de la même manière à Landerneau* »³⁰. En fait, cette démarche y est antérieure, puisque la réflexion aboutit dès 1763.

a) *Le plan Leroy*

Un « *mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau* », établi par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Le Roy, est présenté le 15 décembre 1763³¹. L'achèvement de ce document explique sans doute la visite à Landerneau, en janvier 1764, du duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne à partir de 1753, à l'origine de grands travaux d'aménagements dans les villes bretonnes. Il est reçu somptueusement. On lui sert notamment du champagne, du gibier, des perdrix, du pigeon, du canard, du vin de Bourgogne et d'Espagne, des liqueurs³². Le plan est homologué par arrêt du conseil du roi et enregistré par le Parlement de Bretagne en mars 1767. Deux préoccupations guident le corps de ville : l'amélioration des conditions de circulation de transit et l'embellissement de la ville. Mais le plan Le Roy n'oublie pas deux sujets d'importance pour la ville : la poursuite des travaux d'équipement portuaire et le ravitaillement en eau potable.

b) *L'alignement et la « traverse » de la ville.*

Ce problème, commun à toutes les villes bretonnes, fait l'objet de la plus grande attention de la part du pouvoir royal, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. L'État engage la modernisation du réseau routier et se préoccupe du passage commode et rapide dans les agglomérations. Une règle générale prévoit une largeur de 24 pieds pour les rues principales et surtout les traverses et de 16 à 20 pieds pour les autres, « *suivant qu'exige leur passage et l'importance de ses ruës* »³³. « *La traverse consiste en une voie ou un ensemble de voies qui*

³⁰ Henri FREVILLE, *L'intendance de Bretagne (1689-1790)*, Rennes, Plihon, 1953, T II, p. 265.

³¹ ADIV, C 638. « *Mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau* ». Ce très important document se réfère à de nombreuses reprises à un plan qu'il n'a pas été possible de retrouver, mais qui se lit encore dans le tracé des rues de la ville. Voir ANNEXE XIX.

³² Ibid., C 629.

³³ Ibid., C 638.

dessinent un itinéraire privilégié à l'intérieur de la ville [...] à l'usage des voitures chargées de marchandises et de matériels divers »³⁴. Mais le premier objectif, sous l'instigation du duc d'Aiguillon, commandant en chef de la province, consiste à « *établir une grande route, dite la route royale, afin de rendre le passage de la ville commode à toutes sortes de voitures, et moins dangereux aux habitants et aux passagers* »³⁵ et assurément à faciliter le passage des convois militaires et des charrois pour l'approvisionnement de l'arsenal et de la Marine Royale à Brest. Ces considérations militaires font de la traverse des villes, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, « *un moteur clé de la transformation urbaine* »³⁶. Elles prennent une importance particulière à Landerneau à cause de la proximité de Brest.

L'aménagement prévoit deux parties. Sur la rive gauche, la rue de Ploudiry, où aboutit la route de Morlaix, est relativement étroite et entièrement bordée de maisons mal alignées. Elle présente en outre, dans sa partie haute, une très forte pente, qui nuit à la fluidité et à la sécurité. Elle ne peut plus répondre à l'augmentation de la circulation des charrois, notamment de bois venant de la Bretagne centrale et destinés à Brest et pas davantage au passage croissant des troupes et de leur artillerie. Son alignement s'avérant très difficile, très long et dispendieux, un choix alternatif est présenté au conseil de la communauté, entre un « *nouveau projet de pont et place au haut du port de cette ville* » — réalisé grâce à une couverture partielle de la rivière — et le percement d'une nouvelle rue. Le second projet l'emporte, bien qu'il nécessite d'abattre la maison du sieur Duval, « *parce que la province fera les réparations nécessaires à ce pont qui sont les plus pressantes* » et que le dédommagement des propriétaires d'immeubles abattus sera « *supporté par la province comme grande route* »³⁷. Dans le cas contraire, les réparations du pont seraient à la charge de la communauté. Un plan particulier est donc réalisé en 1766 (Figure 15-IV). Le percement de la nouvelle voie est engagé à partir de 1768. Le coût initial estimé à 20 à 25 000 l. et intégrant l'acquisition de nombreux terrains et la démolition de onze maisons, est dépassé. Sa réalisation, met en œuvre les principes émergents, qui privilégient « *des tracés de rues rectilignes [...] selon des perspectives rectangulaires* »³⁸. Elle est tout naturellement baptisée rue d'Aiguillon, du nom de son initiateur, mais reste connue dans la ville sous la dénomination de « *rue Neuve* ».

³⁴ Claude NIÈRES, *Les villes de Bretagne...*, op. cit., p. 195.

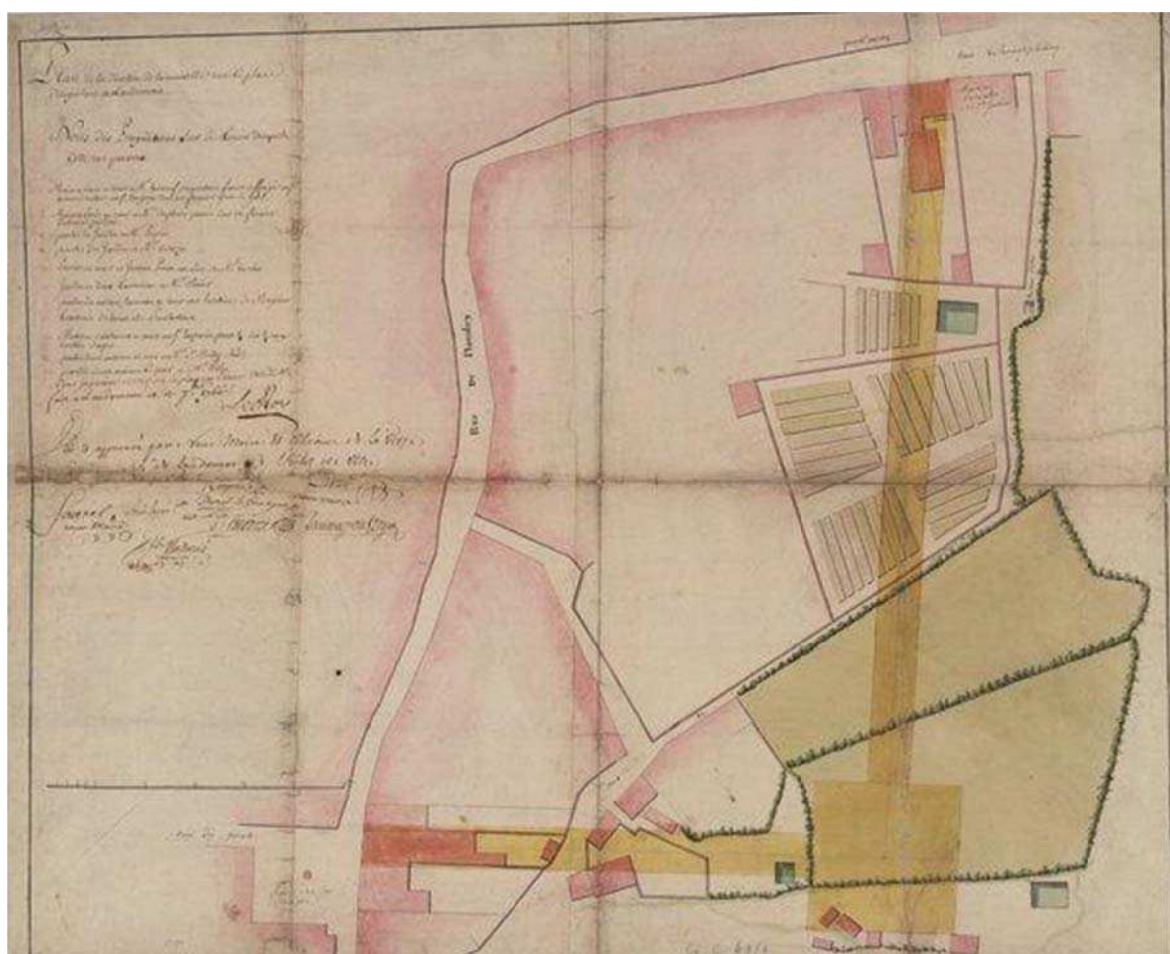
³⁵ *Ibid.*

³⁶ Guy SAUPIN, « La ville modèle », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne...*, op. cit., p. 137.

³⁷ ADIV, C 638, extrait du registre des délibérations de la communauté et ville de Landerneau, 12 août 1766.

³⁸ Claude NIÈRES, *Les villes de Bretagne...*, op. cit., p. 133.

Fig.15-IV. Plan du percement de la rue d'Aiguillon à Landerneau (1766).



Source gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France.

Ce plan établi par l'ingénieur Le Roy, est orienté est/ouest et non nord/sud. On devine, en bas à gauche, la place de la Pompe, de forme carrée, avec la fontaine en son centre et l'entrée de la rue du Pont à gauche. La nouvelle rue, à angle droit au niveau de la future place d'Aiguillon, débouche sur la route de Morlaix, en haut du plan. La réalisation est parfaitement conforme au projet.

Rive droite, la traverse de ville envisagée, part du côté nord du pont jusqu'à la sortie de la ville vers Brest. Un premier projet, en 1763, prévoit le passage par la rue St-Houardon, au lieu de la voie ancienne de la rue de la Rive, ce qui ne nécessiterait l'alignement que d'une seule maison. Un passage par le quai lui est très rapidement préféré, l'aménagement du port et du quai de Léon ayant déjà permis de disposer des espaces nécessaires à cette réalisation, sans le moindre alignement. Les travaux se limitent au pavage, évalué à 10 ou 11 000 l. Le jalonnement n'est pas oublié, puisqu'en 1763, « des plaques de bois placées aux principaux carrefours indiquaient la direction des grandes routes »³⁹.

³⁹ *Idem.*, p. 227.

Ces travaux satisfont, puisque les travaux d'amélioration de la traversée de la ville ne reprennent qu'au milieu du XIX^e siècle, par l'élargissement de la route royale 170, allant de Quimper à la mer, mais surtout le percement, de la rue de la Tour d'Auvergne, en 1843⁴⁰. Cette nouvelle voie prolonge le quai de Léon, reliant le port en droite ligne au site de la future filature de la Société Linière, dont les travaux commencent deux ans plus tard, à la sortie est de la ville⁴¹. Ce projet est à l'initiative de l'État et suscite de fortes réticences parmi les élus. Le lien avec la future implantation n'est donc pas établi, mais il a pu en faciliter la décision.

c) *L'embellissement*

Pour l'ingénieur Le Roy, le projet de « *nouvelle route sur le quay ne tend qu'au bien estre de la ville et à son embellissement* »⁴². Le terme est à l'époque synonyme d'alignement, et vise à supprimer le maillage irrégulier hérité des siècles précédents. L'embellissement devient un enjeu majeur pour les édiles. Il procède de la volonté de manifester la puissance de la ville et par conséquent de son corps municipal. Comme dans les villes comparables à Landerneau au milieu du XVIII^e siècle, telle Guérande, « *ce n'est pas l'accroissement de la population qui a incité les acteurs de l'urbanisme guérandais à échafauder des projets ambitieux, mais plutôt ce souci assez universel d'ailleurs de rationaliser l'espace urbain* »⁴³. L'objectif est d'ailleurs clairement explicité dans le document landernéen : « *En examinant ce plan général de la ville de Landerneau, il naît une infinité d'idée d'embelir cette ville, pour la rendre plus comode, agréable et facile pour son commerce* »⁴⁴.

L'inertie des propriétaires est si forte que, comme ailleurs, « *en détruisant une partie du parc immobilier, seuls les incendies offrent des opportunités aux corps de ville, s'ils sont capables de réunir l'argent nécessaire pour vaincre les blocages des propriétaires réticents* »⁴⁵. Landerneau en connaît plusieurs, ainsi en 1713, 1741, 1762, 1765⁴⁶. L'incendie de 1741, qui détruit quatre maisons quai de Léon, permet de dégager un emplacement pour la construction d'un nouvel hôtel de ville, réalisé en 1751. L'affirmation paraît cependant un peu exagérée, car, en dépit de l'opposition farouche du sieur Roullouin et de « *la femme et les enfants de feu*

⁴⁰ AML°, 1 D 11, délibérations du conseil municipal, 1836-1843.

⁴¹ Ibid., 5 avril 1839.

⁴² ADIV, C 638.

⁴³ Grégory AUPIAIS, « L'urbanisme à Guérande au XVIII^e siècle », *ABPO*, t. 106/4, 1999, p. 67.

⁴⁴ ADIV, C 638.

⁴⁵ Guy SAUPIN, « La ville modèle »..., *op. cit.*, p. 133.

⁴⁶ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, *op. cit.*, p. 163.

sieur Ayet, conjointement propriétaires de la maison n°11 [...], n'ayant voulu alléguer aucune autre raison que leur mauvaise volonté », le Conseil d'État ordonne l'acquisition par la ville de cet immeuble, qui fait obstacle au percement de la rue d'Aiguillon⁴⁷.

La communauté, appuyée par le Conseil, se préoccupe aussi de la qualité architecturale des constructions, surtout quand elles se situent en des endroits remarquables :

*« Il serait bien intéressant pour la dite ville, afin de luy donner l'aisance qu'elle n'a pas, et en même temps pour la décoration, que le plan général fut exécuté, et que les rues de la dite ville fussent redressées à mesure de la reconstruction de chaque maison, en reculant et en avançant suivant les circonstances »*⁴⁸.

C'est bien ce qui est appliqué. Ainsi, en mai 1773, le négociant Barthélemy Kerroz envisage la construction d'une maison quai de Léon et demande à connaître l'alignement de son terrain. Les commissaires lui suggèrent, comme l'a décidé la communauté au mois de mars précédent, de déposer au préalable :

« sa soumission par écrit de bâtir une maison au moins d'un étage avec des mansardes au dessus et des croisées de fenêtre d'une grandeur raisonnable et propre à décorer la façade » et le quai⁴⁹.

Le même jour, son collègue Duthoya de Kerlavarec demande un alignement en haut de la rue de la Fontaine Blanche, face au jardin des Capucins.

d) Promenades et jardins

Les espaces urbains commencent à être valorisés. La communauté décide en 1785-86, assez tardivement par rapport à d'autres villes bretonnes, d'aménager les terre-pleins gagnés sur la rivière à l'ouest de la ville. Dénommé « *champ de bataille* », cet espace est envisagé comme un quai-promenade, planté de 358 ormeaux en quatre rangées, à une époque où l'activité commerciale ne nécessite sans doute plus d'espaces de quais aussi importants⁵⁰. Il s'agit aussi de se conformer à une mode dans laquelle, « *les villes portuaires maritimes déclinent ce modèle général selon quelques modalités particulières, notamment en faisant la part belle au spectacle du port* »⁵¹. Malgré la dénomination militaire, l'aménagement n'est en rien affecté à cet objet, l'alignement des arbres rappelant tout simplement celui des soldats à la

⁴⁷ ADIV, 1 F 839, Fonds La Borderie, extrait du registre du Conseil d'État, 17 mai 1767.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid., C 638, Extrait du registre des délibérations de la ville et communauté de Landerneau, 30 mars 1773.

⁵⁰ AML°, délibérations de la communauté de ville, 30 décembre 1785, 17 septembre et 30 octobre 1786.

⁵¹ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 174.

manœuvre. Le terme est fréquent dans les villes bretonnes, où la réalisation de ce type de promenades, « véritables salons de plein air, où la déambulation dans un cadre agréable se mêle au plaisir de voir et d'être vu »⁵², traduit le besoin croissant de socialisation dans un cadre de nature. Il s'agit là, pour utiliser une terminologie actuelle, d'une première opération de requalification urbaine. Un autre espace est par ailleurs envisagé au nord de la ville : « le bien public exigerait aussi qu'il fut fait acquisition de la prairie des héritiers du sieur du Haffond, située devant la porte des Capucins pour en faire une promenade publique »⁵³.

3) Le pavage des rues.

C'est également une des préoccupations des municipalités, à laquelle l'intendance apporte son soutien, car elle présente un grand intérêt pour la circulation des lourds convois militaires en liaison avec Brest. Des réparations doivent être faites fréquemment au pavage du quai de Cornouaille, régulièrement défoncé par les charrois de bois qui y sont apportés. Le 15 février 1760, l'intendant Le Bret prend une ordonnance pour « le rétablissement des pavés dans la traverse de la ville et des faubourgs de Landerneau »⁵⁴. D'importants travaux de pavage sont entrepris à Landerneau en 1760, 1762, 1772, 1774, 1776⁵⁵. Ainsi, les comptes pour 1762-1763 enregistrent 5 900 l. pour le pavage des rues menant à Carhaix ou Lesneven, et les « réparations aux banlieues »⁵⁶. Rares sont les années sans dépenses de pavage.

4) La salubrité publique.

Les préoccupations de santé publique, qui se développent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, touchent aussi Landerneau.

a) La préoccupation hygiéniste

L'aménagement urbain lui-même est à la base des préoccupations hygiénistes, tant on est persuadé à l'époque du rôle de l'air dans la propagation des infections. « Ouvrir la ville ne

⁵² Guy SAUPIN, « La ville modèle »..., *op. cit.*, p. 143.

⁵³ ADIV, 1 F 839, extrait du registre du Conseil d'État, 17 mai 1767.

⁵⁴ Frédéric LE ROUX, *Étude des liaisons routières entre Quimper et Landerneau. Des itinéraires antiques à l'ancienne route nationale 170*, mémoire de maîtrise, dactyl., Brest, UBO, 1994, p. 61.

⁵⁵ Claude NIERES, *Les villes bretonnes...*, *op. cit.*, p. 208.

⁵⁶ ADIV, C 840, comptes pour 1762-1763.

se résume donc pas à faciliter la circulation des biens et des hommes, mais aussi à favoriser celle de l'air purificateur »⁵⁷. L'alignement des maisons et l'élargissement des voies est donc nécessaire, « *pour que l'air, fluide vital, puisse librement circuler dans la cité, [car] l'étroitesse des rues [est] préjudiciable à la santé des habitants* »⁵⁸. Il en va de même à Landerneau pour les travaux d'aménagement du port. Le resserrement de la rivière entre les nouveaux quais a aussi pour but de chasser les vases qui « *bouchent presque certains endroits du canal de la rivière et causent même des maladies dans la ville par leurs exhalaisons* »⁵⁹.

Le déclenchement régulier d'épidémies très meurtrières amène les autorités à prendre conscience progressivement du rapport étroit entre le manque d'hygiène et la propagation des maladies. On assiste ainsi dans la deuxième moitié du siècle au « *développement des préoccupations d'hygiène et de santé* »⁶⁰. Cependant, dans le dernier quart du siècle, Landerneau manque toujours de lieux d'aisance, ce qui conduit les habitants à jeter « *leurs ordures et vilenies* » dans la rivière ou pire, à s'en débarrasser « *le long des murailles du cimetière de Saint-Houardon [situé alors au bout du quai de Léon] et du jardin de M. le recteur [...] ce qui cause une infection très grande* ». En conséquence, la communauté fait édifier « *sur le bord de la grève, et dans un endroit où la mer monte tous les jours, des commodités et lieux publics pour la commodité de ceux qui n'en ont point chez eux* »⁶¹.

L'accumulation des déchets dans les rues est un sujet de préoccupation pour les édiles qui sont contraints de prendre des mesures. Ainsi, les habitants sont tenus de balayer tous les jours au droit de leur habitation, avant que le tombereau municipal ne vienne ramasser les immondices⁶². Intendant de 1774 à 1783, Caze de la Bove « *tient très énergiquement la main à ce que les boues et immondices fussent enlevés régulièrement ; il incite les communautés de Bretagne à imiter celle de Rennes qui, non seulement ne payait plus pour l'enlèvement des boues, mais encore l'adjudgeait au plus offrant des entrepreneurs enchérisseurs* ». Avec d'autres villes, Brest, Morlaix, Landerneau, suivent « *avec succès ces judicieux conseils* »⁶³.

⁵⁷ Guy SAUPIN, « La ville modèle », *op. cit.*, p. 135.

⁵⁸ Jean-Louis HAROUEL, *L'embellissement des villes...*, *op.cit.*, p. 10.

⁵⁹ AML°, BB 19, communauté de ville, 25 février 1723.

⁶⁰ Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes...*, *op. cit.*, p. 230.

⁶¹ AML°, Registre de délibérations de la communauté de ville, 1779-1786, f° 17 v°, cité par Antoine DUPUY, « La Bretagne au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société Académique de Brest*, t. XI, 1885-1886, p. 121.

⁶² Ibid., BB 24, délibérations de la communauté de ville, 31 mars 1764.

⁶³ Henri FREVILLE, *L'intendance de Bretagne...*, *op. cit.*, t. III, p. 102.

Ce n'est pourtant que dans la première moitié du XIX^e siècle que la commune aménage les premiers réseaux d'égouts « *pour éviter la propagation des épidémies* »⁶⁴, avec un retard relatif sur Brest, où ils sont aménagés dans les années précédant la Révolution⁶⁵.

b) *Les fontaines publiques.*

A l'époque moderne, « *Le problème de l'alimentation en eau est l'un des plus préoccupants pour les édiles municipaux* »⁶⁶. Afin d'assurer le ravitaillement des habitants en eau de bonne qualité la communauté de ville de Landerneau décide d'aménager des fontaines publiques en plusieurs endroits de la ville. En 1763, le projet d'une conduite forcée est imaginé le long de la rue de la Fontaine Blanche, pour un coût de 4 à 5 000 l. Ses eaux ainsi que « *celles d'une autre source près la Croix de Mission* », sont destinées à alimenter divers points d'eau, dont une nouvelle fontaine, place des Halles ou quai de Léon, estimée de 10 000 à 12 000 l.⁶⁷ Le percement de la rue d'Aiguillon en 1769 entraîne le déplacement de la pompe précédemment installée au milieu de la place de la Pompe. Cela ne se fait pas toujours sans difficultés, comme le montre le long conflit qui oppose le sieur Jullien, échevin lui-même, et le bureau de ville, pour les travaux sur une fontaine place aux Vaches⁶⁸.

L'équipement en fontaines publiques contribue aussi à la protection contre les incendies. Seuls de maigres moyens sont à la disposition des villes pour lutter contre un fléau qui peut s'avérer ravageur. C'est pourquoi, « *dans toute la Bretagne au XVIII^e siècle, les communautés interdisent de couvrir les maisons de chaume ou de roseaux* »⁶⁹. La prévention restant insuffisante, la communauté de ville de Landerneau s'équipe en matériel. En 1742, l'intendant Pontcarré de Viarmes donne son acceptation à un marché « *pour une pompe, seaux, haches et autres ustenciles propres à éteindre le feu en cas d'incendie* »⁷⁰. Les comptes de la communauté pour 1746-1747 enregistrent une somme de 239 l. 10 sols pour leur entretien⁷¹. Ce matériel est d'abord entreposé sous les halles, avec l'accord de la duchesse de Rohan⁷², puis à

⁶⁴ Catherine ABEGUILLE, « L'épopée de l'industrie », dans *Histoire de Landerneau...*, *op. cit.*, p. 134.

⁶⁵ Margot GUIDONI, *La rue à Brest entre 1750 et 1789*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, sd, p. 35-38.

⁶⁶ Roger CHARTIER, « La ville-chantier », dans Roger CHARTIER, et al., *Histoire de la France Urbaine...*, *op. cit.*, p. 145.

⁶⁷ ADIV, C 840, État des revenus et des charges, 1775.

⁶⁸ *Ibid.*, C 638, échange de courriers avec l'intendance.

⁶⁹ Jean-Louis HAROUËL, *L'embellissement des villes...*, *op. cit.*, p. 218.

⁷⁰ AML°, DD, biens communaux.

⁷¹ ADIV, C 840, Compte du miseur Pierre Legris Duval pour 1746-1747.

⁷² AML°, DD, biens communaux.

partir de 1751, il rejoint un local situé au rez-de-chaussée de la nouvelle mairie. Jusqu'à la fin du siècle, une somme de 100 à 120 l. par période de deux ans est inscrite dans les comptes. Ainsi, en 1772, le miseur estime à 50 livres la dépense annuelle « *pour l'entretien des outils et échelles servant aux incendies* » et il précise que « *la communauté s'étant procurée deux pompes à incendie, l'entretien de ces pompes devient une nouvelle charge pour elle* »⁷³. Les pompiers reçoivent également des gages, sans doute liés à leurs interventions⁷⁴.

5) L'éclairage public.

Avec un certain retard par rapport à Morlaix où 32 réverbères, dotés de 156 becs, sont installés en 1763⁷⁵, Landerneau se préoccupe aussi de l'éclairage public. Il n'est évidemment pas généralisé et ne concerne que les lieux stratégiques pour l'activité de la ville. Le subdélégué Le Gal de la Lande attire l'attention de l'intendant, en novembre 1783, sur la nécessité de mettre en place un éclairage public. Les quais de Landerneau, écrit-il, sont encombrés par

*« l'établissement des chantiers de bois et de planches, les entassements de differens matériaux que nécessitent la lenteur des embarquemens et débarquemens [qui] en occupent la plus grande partie et obligent souvent à suivre le bord de ces quais qui ne sont défendus par aucun parapet. Le défaut de parapets, la longueur de l'obscurité des nuits d'hiver, ont occasionné des chutes de plusieurs personnes dont la plupart ont été noyées ; et on compte assez ordinairement quatre à cinq victimes par an »*⁷⁶.

Moins de deux semaines plus tard, avec beaucoup de réactivité, l'intendant s'adresse à la communauté de ville afin qu'elle « *fasse placer sur ces quais un nombre suffisant de réverbères pour éclairer le public* »⁷⁷. La communauté elle-même délibère le 7 décembre 1783, sous la présidence de Barthélemy Kerroz, lieutenant du maire, faisant fonction en l'absence du maire Roujoux. Le lendemain, un traité est conclu avec Pierre Tourtil Sangrain, « *entrepreneur des illuminations de Paris et autres villes du royaume* », dont Brest et Morlaix, pour assurer l'éclairage des quais et des abords des halles, par des lanternes à huile, pendant six mois, d'octobre à mars, « *de la fin du jour à 2 heures du matin* » et toute la nuit certains jours particuliers. Le bail, passé pour vingt ans, prévoit la pose l'entretien et la mise en fonctionnement des réverbères, à raison de 26 l. par an et par lanterne, soit un total de 834 l., pour onze

⁷³ ADIV, C 840, État des revenus et des charges, 1772.

⁷⁴ Ibid., comptes pour 1754-1755.

⁷⁵ Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, op. cit., p. 171.

⁷⁶ ADIV, C 634, lettre du subdélégué Le Gal de la Lande à l'intendant, 5 novembre 1783.

⁷⁷ Ibid., lettre de l'intendant à la communauté, 24 novembre 1783.

lanternes extérieures « *composant 29 lumières* » et la lanterne double des halles⁷⁸. L'intendant, considérant que les ressources de la communauté sont insuffisantes, s'oppose à la réalisation de l'intégralité du programme et n'autorise dans un premier temps que l'installation des quatre réverbères prévus sur les quais⁷⁹. Il finit par se rendre aux arguments des Landernéens, mais il faut attendre le début du mois d'octobre 1785 pour que les premiers réverbères entrent en service⁸⁰. Trente deux points lumineux éclairent désormais non seulement les quais, mais aussi les abords des halles, pour une dépense de 1 183 l.⁸¹

B) L'HABITAT

Sous l'effet de son développement économique, la ville change. Les modes constructifs évoluent, marqués par la recherche de la sécurité et du confort. La relative spécialisation sociale des quartiers se précise, tandis que se développe un habitat bourgeois et négociant spécifique. Au XIX^e siècle, apparaissent les premiers quartiers ouvriers.

1) L'évolution du bâti urbain

L'essor des XVIII^e et XIX^e siècles se traduit par une mutation du bâti urbain. La prospérité permet la destruction progressive de l'habitat ancien à pans de bois jugé dangereux et inconfortable. Beaucoup de ces maisons à pans de bois font donc place à Landerneau, à des hôtels particuliers en pierre de taille construits du XVII^e au XIX^e siècle. Le jugement de Jean-François Brousmiche, visitant Landerneau sous la Monarchie de Juillet, est tranché et montre le peu d'intérêt porté à l'époque au bâti traditionnel :

« Une moitié de cette ancienne ville est reconstruite, l'autre ne présente que des maisons toutes bâties en charpente. Beaucoup de ces maisons sont très hautes, et presque toutes sont semblables pour la construction, quelques unes ont des ornements sculptés, des frises ornées de guirlandes, des gargouilles représentant des crapauds, des dragons, des hommes même qui vomissent dans ces temps de pluies et d'orages des torrents d'eau sur les passants »⁸².

Cette évolution favorable au renouvellement du bâti contraste avec celle de villes comme Locronan où le patrimoine « *doit sa conservation actuelle au déclin [de la manufacture], les*

⁷⁸ Ibid., délibération de la communauté de ville, 7 décembre 1783.

⁷⁹ Ibid., traité avec le sieur Tourtil Sangrain, 8 décembre 1783.

⁸⁰ Ibid., extrait des délibérations de la communauté de ville, 30 octobre 1785

⁸¹ Ibid., État des fournitures pour les illuminations de la ville, arrêté le 9 février 1786.

⁸² Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère...*, op. cit., p. 73.

propriétaires des maisons de la place, faute d'argent, ont du fort heureusement renoncer à les remanier, voire à les remplacer par des édifices plus modernes »⁸³. Mais il est vrai qu'à Locronan, les immeubles qui encadrent la place centrale sont édifiés en pierre de taille. A Morlaix en revanche le phénomène peut s'observer et une large part du bâti ancien a été conservée, témoignant de la baisse de vitalité économique de la ville.

Des styles différents se manifestent selon les époques. Au xvi^e siècle, les types architecturaux sont mêlés. Lors de la reconstruction du pont en 1510, un alignement de maisons à pans de bois couverts d'ardoises sur le modèle médiéval, est édifié, tandis que des maisons en pierres, à pignon sur rue, sont bâties rue du commerce, place Saint-Thomas, ou quai de Léon. Une mutation commence à se faire sentir au xvii^e, témoignant de la prospérité économique de la ville. Les premiers petits hôtels particuliers en pierre de taille apparaissent, telle la maison Gillart, sur le pont, en 1639. Même si la grande maison, dite par erreur « *de la Sénéchaussée* », construite en 1664 sur la place principale de la ville, où se dressent les halles, comporte encore un pignon en encorbellement, il s'agit sans doute du dernier grand immeuble bâti de cette manière. Trois ans plus tard, Arnaud Duthoya, fait édifier rue du Commerce, une quasi-réplique, intégralement en pierre de taille de Logonna⁸⁴.

2) La répartition spatiale des contribuables landernéens.

L'implantation spatiale des habitants et la spécialisation des quartiers dessinent la carte de la richesse landernéenne au xviii^e siècle. Même si on peut rencontrer dans toutes les rues des résidents de conditions différentes, la ville est partagée entre les quartiers bourgeois et les quartiers populaires. En 1726, les plus aisés, payant au-delà de 25 livres, habitent à 84% sur le territoire de la paroisse Saint-Houardon. Les deux-tiers d'entre eux résident dans cinq rues voisines : celles de la Fontaine-Blanche (20,4%), Saint-Houardon et Tour des Halles (13,6%), de la Rive et du Pont (9%). Sur la rive gauche, où se regroupe la population modeste de la ville, seules la place de la Pompe (6,8%) et la rue Neuve (4,5%), situées dans la trêve de Saint-Julien, accueillent plus d'un contribuable des classes aisées⁸⁵. Ce n'est pas le cas dans la paroisse Saint-Thomas, à l'exception du quai de Cornouaille, qui abrite quelques demeures

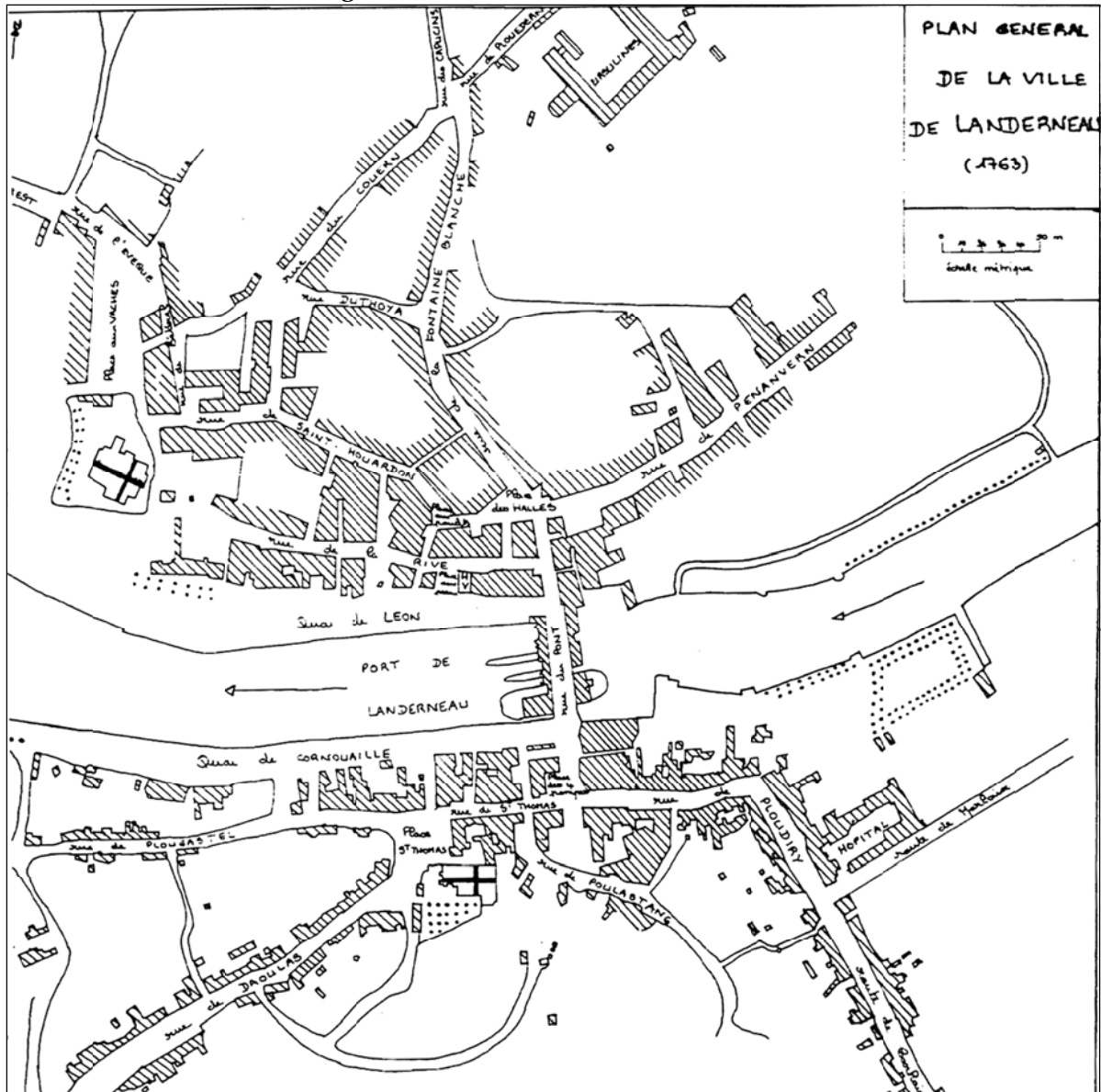
⁸³ Jean TANGUY, *Quand la toile va...*, op. cit., p. 117.

⁸⁴ Pierre de teinte ocre et chaude largement utilisée dans la construction d'immeubles et d'édifices religieux et publics. Ses carrières se situent sur la commune de Logonna-Daoulas, au sud-ouest de Landerneau.

⁸⁵ André LEVY, *La bourgeoisie et les classes populaires landernéennes à la veille de la Révolution*, DES dactyl., Brest UBO, 1966, p. 119 et 120.

négociantes. Les rues de ces quartiers populaires, regroupent les gens de mer, les tisserands, les artisans et les journaliers (Fig. 15-V).

Fig. 15-V. Plan de Landerneau en 1763.



Source : Anna DAVIS-Muriel MEMAIN-BODILIS, *Étude démographique de la ville de Landerneau...*, op. cit., p. 41.

3) L'habitat négociant

L'élite bourgeoise et négociante se distingue, par l'édification de véritables hôtels, dont la majesté tranche avec la simplicité de la plupart des maisons. L'aristo-tropisme de la classe possédante se traduit aussi par l'acquisition de manoirs à la campagne.

a) *Les hôtels particuliers.*

Ils se situent pour la plupart dans les rues adjacentes au port, sur la rive droite : rues St-Houardon, Pennanguer, de la Rive, du Couer, Tour des Halles... On est loin bien sûr des palais malouins ou nantais, mais l'édification de ces maisons négociantes répond au même objectif : « *manifester dans la pierre, aux yeux de tous, la promotion sociale et le rang auquel prétendait celui qui l'avait fait bâtir* »⁸⁶. Les façades en maçonnerie de gros appareil, les grandes « *lucarnes à frontons corinthiens ou cintrés, typiques des villes toilières* »⁸⁷, les immenses cheminées, les hautes fenêtres, affichent la puissance de leurs riches propriétaires.

Illustr. 15-VIII.- L'hôtel Duthoya, rue du commerce (1667).



Source : Service du Patrimoine historique, ville de Landerneau.

⁸⁶ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 744.

⁸⁷ André LESPAGNOL et Jean MARTIN, « La ville toilière et négociante », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne...*, op. cit., p. 88.

Illustr. 15-IX. L'hôtel Mazurié, quai de Léon (1725).



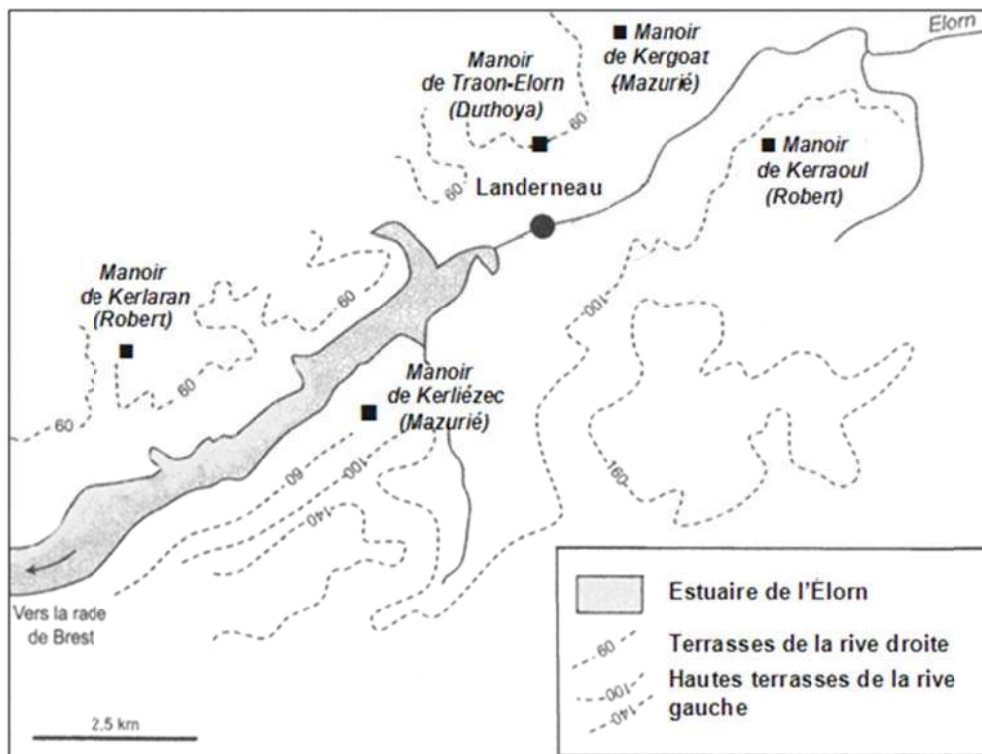
Cliché Service du patrimoine historique, ville de Landerneau.

C'est aussi en pierre de Logonna que le riche négociant Jean-Baptiste Mazurié, landernéen depuis 1716, fait édifier en 1725, au milieu du quai de Léon, dominant l'espace portuaire, l'un des plus vastes et plus majestueux des hôtels de négociants (Illustr. 15-IX). Il présente la particularité inattendue, à cette latitude, d'abriter dans sa cour intérieure un monumental escalier à l'italienne. Le bâtiment voisin, construit en 1627, sert longtemps de magasin. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la mode est aux hôtels de facture plus classique, mais aussi moins originale, témoignant d'une opulence assurée qui peut se faire plus discrète.

Le début du XIX^e siècle ne se distingue guère du siècle précédent. On continue à bâtir des maisons négociantes en pierre de Logonna. Ainsi, en 1857, celle qui remplace les maisons à pans de bois du haut de la place du marché, ne présente guère de différences de conception par rapport à l'hôtel Mazurié, édifié plus d'un siècle plus tôt : gros moellons appareillés, ouvertures hautes et larges, impression générale de puissance dégagés par les édifices. Il faut attendre au-delà de la seconde moitié du XIX^e siècle pour que la pierre de Kersanton fasse son apparition dans les encadrements de fenêtres.

b) Les manoirs ruraux

Fig. 15-VI. Quelques manoirs ruraux de négociants landernéens au XVIII^e siècle.



D'après Nicole MAINET-DELAIR, *op cit*, p. 42.

Vivre noblement, c'est aussi posséder une résidence campagnarde, ou mieux un château ou un manoir, à l'exemple des bourgeoisies portuaires malouine ou nantaise. Nombreux sont les négociants landernéens qui en ont recherché la propriété, souvent à proximité de la ville (figure 15-XV). Leurs dates d'acquisition sont en revanche mal connues. Celui de Traon Elorn est acheté en 1737 par un Duthoya, qui le cède en 1761 à Jeanne Legris-Duval⁸⁸. Mazurié acquiert celui de Kerliézec en 1745⁸⁹. La vente de biens nationaux permet à plusieurs négociants de s'approprier des résidences nobiliaires. Ainsi, Etienne Radiguet achète-t-il le manoir du Leck et ses dépendances⁹⁰, ainsi que le château de Brézal en Plounéventer, bientôt revendu⁹¹. René Bazin acquiert en l'an IV le manoir de la Petite Palue, appartenant avant la

⁸⁸ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, *op. cit.*, p. 195.

⁸⁹ AML°, dossier Mazurié, p. 32.

⁹⁰ ADF, 1 Q 1211.

⁹¹ Jacques CAMBRY, *Catalogue des objets échappés au vandalisme dans le Finistère...*, *op. cit.*, p. 145.

Révolution au comte du Rozel⁹². Ce bien passe au XIX^e siècle entre les mains de l'industriel Vacheront, qui se rend également propriétaire du manoir de La Haye en Saint-Divy.

III) LES MUTATIONS DU XIX^e SIÈCLE

Une première mutation marque le XVIII^e siècle en son début, lorsque le monde de la marchandise s'impose à la tête de l'élite bourgeoise, reléguant au second plan les officiers du seigneur. C'est vraiment à partir de cette époque que Landerneau devient une ville négociante et que les valeurs et les objectifs du négoce passent au premier plan. L'un des effets les plus nets de l'enrichissement des négociants est l'accroissement du nombre de personnes à leur service, qui augmente de près de moitié au cours du siècle.

Le passage à l'industrie au XIX^e produit des effets sans commune mesure avec les mutations du siècle précédent. Les incidences de l'industrialisation portent aussi bien sur l'activité économique et la sociologie de la ville, que sur l'aménagement urbain.

A) LES MUTATIONS ÉCONOMIQUES ET SOCIALES

Au XIX^e siècle, avec le retour des fabrications dans la ville et la forte industrialisation, l'activité économique se déplace vers l'immédiate périphérie et développe un important prolétariat ouvrier aux conditions de vie souvent misérables. L'accroissement des contrastes frappe, entre une bourgeoisie prospère et une classe ouvrière proche de l'indigence.

1) Un effet d'entraînement sur l'économie landernéenne.

Dès les premières décennies du XIX^e siècle, Landerneau s'impose comme une ville d'industries, sans tourner le dos à sa tradition négociante. Mais le port cesse progressivement d'être le centre de gravité économique de la cité. Un groupe marchand, constitué autour de Radiguet-Goury-Poisson-Heuzé, domine, jouant un rôle d'entraînement sur le tissu économique local. Le dynamisme et la réactivité de ces négociants-industriels bénéficient à plusieurs autres fabricants — et peut-être particulièrement à Vacheront ou à Belhommet auxquels ils semblent ouvrir les portes de l'arsenal de Brest. Même si ces derniers agissent de

⁹² Jehan BAZIN, *Landerneau...*, *op. cit.*, p. 192.

façon indépendante, ils ne pénètrent sur les marchés d'approvisionnement de la Marine qu'à partir de 1833, dès lors que les premiers s'y sont solidement implantés. La puissance de la société de commerce landerneenne et sa réputation de qualité, peut en effet constituer un véritable sésame dans un marché à l'accès difficile et protégé.

2) Un gros employeur de main d'œuvre

a) La montée de la classe ouvrière.

La Société Linière du Finistère se présente dès l'origine comme un gros employeur dans le département. Elle annonce 2 000 ouvriers dans ses divers établissements en 1848, avec une masse salariale supérieure à 400 000F, et n'hésite pas à faire planer la menace de leur mise au chômage pour obtenir le paiement de ses dettes par l'État⁹³. Les effectifs croissent dans les années suivantes, jusqu'à atteindre 4 500 à 5 000 salariés, y compris « *les 2 000 à 3000 tisserands ruraux que la Société emploie de façon irrégulière* »⁹⁴, pour l'ensemble de ses établissements, ce qui en fait la première entreprise privée du département. En 1849, la société verse entre 700 000 et 800 000F de salaires, dont 300 000F pour la seule ville de Landerneau⁹⁵, ce qui correspond au salaire de près de 1 000 ouvriers, résidant donc dans la ville. Des centaines d'ouvriers sont également employés dans les autres établissements industriels locaux.

Cette classe ouvrière naissante, grâce à l'essor industriel que connaît Landerneau, est issue des campagnes avoisinantes. On y compte beaucoup d'anciens tisserands ou tanneurs ruraux que la crise laisse sans emploi. Elle reste donc marquée par ses origines rurales et conditionnée par les contraintes de la vie agricole, ce qui peut compromettre l'activité industrielle. Ainsi, le fabricant Vacheront, titulaire en janvier 1844 d'un marché de fourniture de 4 000 paires de guêtres en cuir pour l'infanterie de marine, « *livrables par moitié le 1^{er} juin et le 1^{er} août de cette année* », se trouve dans l'incapacité de respecter ces délais, car « *les ouvriers ont quitté ses ateliers pour se livrer aux travaux de la récolte* ». Il risque en conséquence de subir une retenue de 10% sur le montant de son marché. Les autorités maritimes s'avèrent cependant bienveillantes, et considèrent que, « *en raison des motifs*

⁹³ ADF, 7 M 247. Lettre au ministre de la Marine et des Colonies, 3 mars 1848.

⁹⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit. p. 84.

⁹⁵ ADF, 7 M 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

présentés plus haut, il n'y a pas lieu de faire supporter cette retenue à M. Vacheront qui ordinairement remplit de manière convenables ses engagements »⁹⁶. L'acceptation de l'argument peut amener à penser que la pratique est assez généralisée. Cette classe ouvrière reste, à ses débuts, attachée au monde rural dont elle est majoritairement issue.

Une seconde partie, du personnel de la Société Linière, estimée à 150 personnes environ, est essentiellement d'origine écossaise, avec quelques Irlandais d'Ulster⁹⁷. Ces ouvrières et ouvriers, chargés d'initier les Bretons au travail mécanisé, viennent pour la plupart de la région de Dundee, qui compte une très grande concentration d'établissement textiles industriels, travaillant le lin et le chanvre, puis le jute. La présence de ces étrangers, au comportement spécifique, mais aussi à la religion différente, conduit les autorités à faire preuve de vigilance. La syndicalisation est déjà plus poussée au Royaume-Uni et peut également susciter des craintes, d'autant qu'ils se tiennent informés par la presse syndicale britannique⁹⁸.

b) La condition ouvrière.

L'attachement au monde rural est sans doute d'autant plus essentiel pour les nouveaux ouvriers, que la condition ouvrière en ce début de XIX^e siècle n'est pas vraiment choisie et qu'elle est particulièrement précaire. Dans « *Les Derniers Bretons* », ouvrage publié en 1834-1835, Émile Souvestre évoque ces ouvriers pris dans les campagnes et dépourvus d'expérience industrielle :

*« M. Frimot établit à Landerneau une fabrique de machines à vapeur. C'était une entreprise d'autant plus hardie, que tous les instruments d'exécution, y compris les ouvriers étaient à créer. [...] Ce fut un jour véritablement solennel que celui où cette machine s'agita sous l'effort de la vapeur. [...] Ils étaient tous là, tous ces ouvriers sortis quelques mois auparavant de leurs hameaux, et qui n'avaient jamais vu semblable merveille »*⁹⁹.

Ce sont des moments semblables que doivent vivre les tisserands ruraux recrutés par la Société Linière en pénétrant pour la première fois dans la filature. Leur inexpérience est

⁹⁶ SHD, Brest, Conseil d'Administration de la marine, 3 A 45, 27 septembre 1844, f° 148-149.

⁹⁷ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit. p. 90.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 96.

⁹⁹ Émile SOUVESTRE, *Les derniers Bretons*, Rennes, Terre de Brume, 1997, T II, p. 170-171; édition originale, Paris, Charpentier, 1836.

d'ailleurs source d'accidents, dont les autorités républicaines se préoccupent en 1848-1850. Le manque de culture ouvrière explique aussi la rareté des mouvements sociaux à Landerneau. D'autant que le maintien de liens étroits avec le monde rural, défavorable à une évolution idéologique rapide, leur procure une source d'apports en nature venant compléter utilement l'alimentation achetée en ville.

Les enfants sont très jeunes au travail. Le rapport du commissaire de police au maire, en 1848, fait état de la présence à la Société Linière de 28 enfants âgés de 13 à 16 ans et même de deux petites filles de 12 ans. Mais en juin de la même année, la Société indique dans une note au maire que la filature emploie 40 apprenties de 13 à 16 ans¹⁰⁰. La semaine de travail est de 72 heures. La journée commence à 6 heures du matin et s'achève à 8 heures du soir, avec deux pauses d'une heure et demie au total. Le samedi le travail s'achève à 5 heures, ce qui fait dire au commissaire que les ouvriers ont « *presque une journée et demie de repos* »¹⁰¹.

Le rapport du conseiller d'arrondissement de Morlaix en 1847 montre qu'on s'interroge au milieu du siècle sur les salaires ouvriers. « *En 1830, l'ouvrier rural ne gagnait en moyenne que 40 centimes par jour de 12 heures environ. S'il n'obtient pas aujourd'hui davantage, [...] le travail étant devenu plus facile avec les fils mécaniques, il peut faire en 10 heures la pièce qui lui en demandait 12 il y a 10 ans environ* ». L'ouvrier de manufacture, qui perçoit pour sa part entre 1F et 1F10 par jour, sans évolution, « *trouve le même avantage dans la facilité du travail* ». Cependant, les gains de productivité liés à la mécanisation, permettent de proposer des salaires supérieurs. Ainsi, le nouvel atelier de tissage créé à Pont-Pol près de Morlaix, en 1846, par la Société Linière, « *offre pour 12 heures de travail [quotidien] 1F50 pour les hommes et 60 à 70 centimes pour les femmes, ce qui doit être comparé avec ce que gagnait l'ouvrier il y a 15 ans* »¹⁰². En fait, les salaires varient selon la spécialité et le sexe et ceux des femmes sont évidemment largement inférieurs. Les tailleurs perçoivent 1,25F. En blanchisserie, les femmes sont payées 0,90F et les hommes 1,25F. A la filature de Landerneau, en 1849, les métiers qualifiés sont mieux rémunérés : les peigneurs, payés à la tâche, perçoivent entre 3,50 et 4F par jour et les mécaniciens 4,25F. Les fileuses reçoivent 1,5F tandis que les dévideuses se contentent d'1F et les jeunes apprenties de 0,85F. Enfin au tissage,

¹⁰⁰ AML°, 2 F, 1^{er} juin 1848.

¹⁰¹ Ibid., 2 F, rapport du commissaire de police au maire, 28 octobre 1848.

¹⁰² ADF, 6 M 977, Rapport sur les conditions salariales dans l'industrie finistérienne, 27 nov. 1847.

les femmes ne perçoivent que 0,85F et les hommes 1,05F. Calculés sur 300 jours ouvrables¹⁰³, les salaires féminins vont donc d'environ 180F à 375F pour les Bretonnes, mais jusqu'à 570F pour les Écossaises. Les hommes sont payés entre 300F et 1 275F pour la minorité très qualifiée. A titre de comparaison, le directeur de la société perçoit un salaire annuel de 15 000F¹⁰⁴.

En 1846-47, une crise alimentaire marque la fin de la Monarchie de Juillet. Cela ne peut tomber plus mal pour la jeune Société Linière du Finistère, qui doit mettre en place un fonds de secours pour les ouvriers de la nouvelle filature de Landerneau¹⁰⁵. En 1849, la Société dégageant 261 960F de bénéfice, le fonds de secours est pourvu de 1 600F, soit 0,61% du bénéfice¹⁰⁶. En outre 6 400F sont versés en intéressement aux employés et ouvriers, tandis que les gérants se partagent 28 000F supplémentaires. En comparaison, les actionnaires perçoivent 140 000F, 53,44% du bénéfice, leur intérêt statutaire de 5% étant porté à 7%¹⁰⁷.

C'est montrer l'insuffisance des salaires versés au milieu du XIX^e siècle, pour permettre la simple reconstitution de la force de travail. Cette situation conduit donc les ouvriers à rechercher des ressources complémentaires. Ils peuvent les trouver dans la participation aux travaux agricoles l'été, ce qui perturbe le fonctionnement des usines. Les rapports de police de la seconde moitié du siècle font aussi régulièrement état de la prostitution, directement liée à la misère et à la médiocrité des salaires, qui sévit chez les ouvrières de la filature de Landerneau, y compris chez les étrangères, à plus forte raison en période de chômage¹⁰⁸. Quant aux hommes, c'est l'ivrognerie qui les caractérise le plus dans les rapports officiels et qui fait craindre au pouvoir des soulèvements spontanés menaçant la sécurité.

c) *La passivité sociale*

Dans d'autres centres industriels, les travailleurs de l'artisanat traditionnel résistent « *longuement à la prolétarisation et à l'insertion dans les usines [...]. Artisans et compagnons, hostiles au machinisme et à ses conséquences économiques et sociales brisent les ma-*

¹⁰³ Ibid., 7 M 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

¹⁰⁴ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 22.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ ADF, 7 247, Statistique des établissements de la Société Linière du Finistère, 31 juillet 1849.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 135 à 137.

chines qui symbolisent cette prolétarianisation qu'ils refusent »¹⁰⁹. Rien de tel ne se produit à Landerneau. La raison vient sans doute de ce que l'effondrement de l'artisanat rural, dû à la perte des marchés extérieurs a précédé la mécanisation. L'initiative de la société de commerce landerneenne permet au contraire de procurer du travail à des tisserands ruraux privés d'emploi, comme le rappellent les dirigeants de la Société Linière en 1848¹¹⁰. C'est la raison pour laquelle elle peut faire écrire, en 1850, que « *pendant vingt ans et malgré les froissements inhérents à toute réforme, pas un attroupement n'a eu lieu, pas une plainte collective ne s'est élevée de la part des ouvriers contre les patrons* »¹¹¹.

Ils affirment même, avec une certaine mauvaise foi, que leur objectif est de « *faire revivre et non [de] supplanter l'ancienne industrie rurale du pays* »¹¹². Le remplacement des techniques de l'artisanat rural par l'introduction de machines est d'ailleurs progressif. Ainsi, les industriels landerneens conservent-ils longtemps le tissage traditionnel dans les campagnes avoisinantes, combinant ainsi le *domestic system* et le *factory system*. Plusieurs ateliers ruraux sont aussi constitués, pour attirer plus facilement les anciens artisans des campagnes. L'expérience landerneenne pourrait donc apparaître comme un contre-exemple, si l'on ne rappelait que « *l'anéantissement presque complet de la filature à la main* »¹¹³ et celui de la manufacture toilière bretonne, a été provoqué par l'industrialisation de la production étrangère en Belgique, Silésie, Écosse et Irlande, mais aussi en Bretagne¹¹⁴. Dans ces conditions, il n'est pas trop surprenant que le passage à la mécanisation se produise à Landerneau sans mouvements sociaux. Le paternalisme des dirigeants de la Société est une autre des raisons qui expliquent cette passivité ouvrière.

B) LES MUTATIONS URBAINES

L'expansion industrielle du XIX^e siècle remodèle profondément la ville. Les usines s'établissent à la périphérie immédiate de l'agglomération, tandis que naissent les premiers quartiers ouvriers.

¹⁰⁹ Jean-Michel GAILLARD, André LESPAGNOL, *Les mutations économiques et sociales...*, op. cit., p. 41.

¹¹⁰ AML°, F 2, Rapport de la Société Linière au maire de Landerneau, 1er juin 1848.

¹¹¹ Société d'émulation de Brest, « De l'industrie linière dans le Finistère »..., art. cit., p. 152.

¹¹² *Idem*, p. 149.

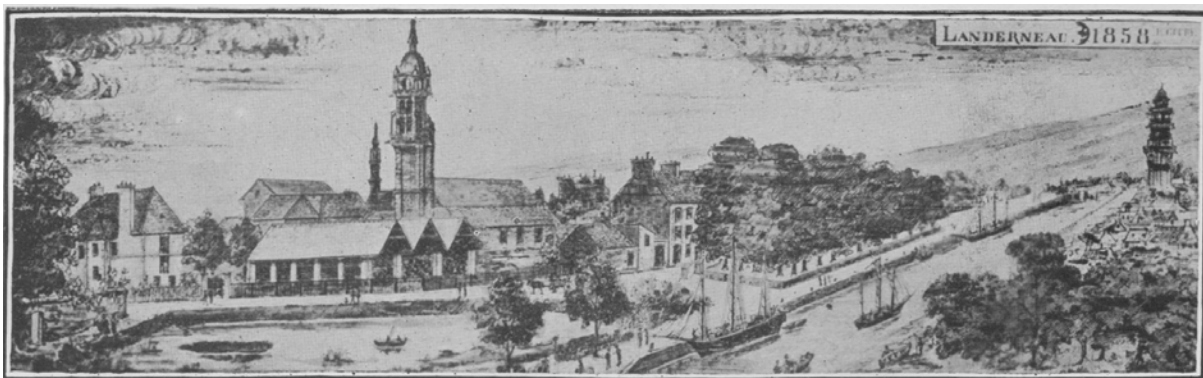
¹¹³ *Ibid.*

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 145.

1) La ville industrielle

Jusqu'à la Révolution, l'activité économique est centrée sur le port, les quais et les magasins des négociants situés à proximité. Certes l'activité portuaire se poursuit au XIX^e siècle, malgré le déclin de l'armement maritime. L'extension des quais offre de nouvelles zones de stockage et permet l'implantation d'entrepôts, de chais et de magasins dans la zone portuaire. Mais la perte des marchés d'exportation sous la Restauration se traduit par une baisse de la plupart des trafics, en quantité et surtout en valeur, ainsi que par un changement de nature des marchandises débarquées qui évoluent vers des pondéreux, et notamment le bois et les sables coquilliers pour l'amendement agricole, qui consomment davantage d'espace (Illustr. 15-X).

Illustr.15-X. Entrepôts de bois près des quais, 1858



Source : Collection particulière. On peut deviner sous cette gravure, à gauche, au pied de l'église Saint-Houardon, à son ancien emplacement, les entrepôts de bois de la société Radiguet-Goury, avec leurs trois toitures. Devant eux, l'ancien lit de l'Élorn, délaissé par la construction du chenal.

Plusieurs négociants importants se tournent donc vers l'industrie. Si certaines de ces activités occupent d'anciens établissements religieux, comme les ateliers de tissage dirigés par Poisson dans l'ancien couvent des Capucins, la plupart se dotent de bâtiments neufs. Des usines naissent aux limites de la ville : minoteries en amont et en aval de Landerneau, tannerie Vacheront et usine de moteur Frimot au Bois-Noir, établissements Belhommet au sud, brasserie dans un nouveau quartier situé entre les anciens couvents des Capucins et des Ursulines et blanchisserie au Leck, au nord, pour ceux dont la localisation est connue. L'énergie hydraulique est la première sollicitée, ce qui entraîne une multiplication des retenues d'eau, dont la plus importante qui couvre 6 ha est destinée à desservir la filature de la Société Linière à Traoñ-Elorn. Mais cette force motrice s'avère souvent insuffisante et

irrégulière, ce qui contraint à recourir à la vapeur, fournie par le charbon dont la présence du port rend l'importation facile. En conséquence, la ville s'enserrée d'une couronne de hautes cheminées fumantes (Illustr.15-XI). L'accroissement de la population se traduit aussi par un étalement de l'habitat.

Illustr. 15-XI. Cheminées d'usine à Landerneau à l'arrière du port au XIX^e siècle.



Source : Collection muséographique, Ville de Landerneau. A gauche sur le dessin, un voilier est amarré devant la cale de lancement réalisée en 1817, tandis qu'un petit sloup rentre au port sous grand voile. Une femme attend sur une bite d'amarrage du nouveau quai. Le passeur au premier plan sur l'eau transporte des passagers sur l'autre rive. On aperçoit à l'arrière-plan les cheminées de l'établissement Belhommet, fabriquant savons et bougies.

L'ingénieur Frimot manifeste dans le domaine de l'architecture industrielle des penchants avant-gardistes, en s'inspirant des phalanstères et dotant son usine de plusieurs milliers de m² de jardins, s'attachant aussi à faire pénétrer la lumière dans ses ateliers¹¹⁵. Mais la plupart des constructions industrielles de ce premier XIX^e siècle restent dans les normes architecturales anciennes. L'exemple le plus manifeste est celui de la filature de la Société Linière à Traoñ-Elorn. Les bâtiments sont certes d'une taille imposante, mais les percements de fe-

¹¹⁵ Catherine ABEGUILE, « L'épopée de l'industrie », dans *Histoire de Landerneau...*, op. cit., p. 120

nêtres sont identiques à ceux des immeubles particuliers et les charpentes métalliques n'ont pas encore fait leur apparition. On peut en dire autant des grands moulins industriels.

2) L'habitat ouvrier

Au XIX^e siècle, apparaissent les nouveaux quartiers ouvriers, à proximité des usines. Ils commencent à être directement liés à la construction industrielle elle-même. Destiné à héberger, dans un habitat proche de leurs traditions, les travailleurs écossais venus apprendre aux ouvriers bretons le travail mécanisé, la Société Linière crée, rue des Écossais (située en Pencran à l'époque), un cottage « *de 10 maisons contenant 18 à 19 appartements* » et hébergeant une soixantaine de personnes¹¹⁶. C'est le premier exemple, connu à Landerneau, d'un habitat ouvrier groupé, sous la forme d'une sorte de coron. Mais il est réservé à une élite ouvrière. Le reste de la population ouvrière doit se contenter de logements surpeuplés, sans confort et le plus souvent insalubres : « *la plupart des maisons d'ouvriers sont vétustes* »¹¹⁷.

Conclusion

Sous l'effet de ses mutations successives, le petit port seigneurial de fond d'estuaire évolue. Il devient, au XVIII^e siècle, une ville négociante, dont le maillage urbain s'organise autour d'un équipement portuaire complètement remanié, qui fait la fierté de ses édiles. Le développement de l'activité marchande se traduit par des mutations urbaines. L'habitat traditionnel à pans de bois fait progressivement place à des immeubles bâtis en pierre, sous l'influence des hôtels de négociants. La ville met en œuvre les nouveaux principes d'aménagement urbain, centrés autour de l'élargissement des rues et l'alignement des maisons, tandis que les préoccupations de sécurité, d'hygiène et de salubrité s'imposent. Le percement de rues rectilignes et à angle droit rend la traversée plus commode et plus rapide. Au XIX^e siècle, sous l'impulsion du puissant groupe Radiguet-Goury, Landerneau se fait industrielle. Elle s'entoure d'usines qui attirent une nouvelle population ouvrière aux conditions d'existence misérables. Et elle connaît une expansion démographique remarquable.

L'impact de l'activité marchande au XVIII^e siècle porte essentiellement sur l'aménagement du centre de la ville, avec le remodelage du port et des quais, le développe-

¹¹⁶ Yves BLAVIER, *La Société Linière du Finistère...*, op. cit., p. 132.

¹¹⁷ Idem., p. 128.

ment d'un habitat spécifique au négoce et la réorganisation des voies traversières. Au XIX^e siècle, la reconversion industrielle modèle fortement le paysage urbain et se traduit par l'extension du périmètre urbain, avec l'édification d'établissements industriels en périphérie immédiate. Ce développement est sans commune mesure avec celui qu'atteint, à l'aube de la Révolution, Brest dont la population est multipliée par dix en un siècle, ce qui suppose un gigantesque effort de construction, tandis que Morlaix voit son essor brisé à la fin du XVII^e siècle et conserve l'essentiel de son patrimoine bâti ancien.

CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.

Au début du XVIII^e siècle, la bourgeoisie négociante landernéenne, dont l'origine est assez largement exogène, s'installe au sommet de la hiérarchie économique et sociale de la ville. De véritables dynasties se succèdent à la tête des maisons de commerce. Leur réussite économique leur permet de s'assurer du pouvoir dans toutes les instances de la ville et particulièrement à la tête de la communauté de ville. C'est à partir de 1721, avec la mise en place de l'échevinage, que le monde du négoce prend le contrôle de la communauté de ville, en évinçant les gens de justice et de finance. Par rapport à beaucoup de villes bretonnes, ce bouleversement est assez tardif, ce qui confirme la montée en puissance assez récente du négoce landernéen.

Ce pouvoir reste toutefois limité par le contrôle étroit exercé par l'intendant. Jamais sauf dans les premières années de la Révolution — où le combat idéologique, s'accommodant mal du pragmatisme négociant, l'emporte sur les impératifs de gestion — le pouvoir municipal ne dispose donc d'une véritable autonomie d'action. La tutelle de l'intendant est en effet vite remplacée par celle des comités révolutionnaires et par la centralisation de l'État, avant que celle, bien plus efficace, du préfet ne soit imposée par le Premier Consul. L'apparence du pouvoir et la considération qu'il attribue semble motiver davantage la bourgeoisie négociante que la réalité de l'action politique, même si elle veille à orienter l'emploi des moyens de l'institution locale en fonction de ses intérêts. Comme à Nantes, par exemple, « *les querelles de préséances remplacent les débats sur l'organisation de la ville* »¹.

Politiquement, les négociants font preuve du plus grand opportunisme, ralliant sans difficultés les régimes successifs. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le suffrage censitaire interdit une réelle expression de l'opinion et réserve l'exercice du pouvoir aux propriétaires. Landerneau devient une ville ouvrière, ce qui se traduit par un vote nettement à gauche lors des premières élections présidentielles en 1848.

Socialement, les négociants recherchent à occuper la première place. Ceux du premier XVIII^e siècle sont attirés par les offices, dont certains peuvent leur ouvrir les portes de la noblesse. Ils sont cependant peu nombreux dans ce cas et cet aristo-tropisme semble beaucoup

¹ Guy SAUPIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 84.

moins séduire la nouvelle génération dans la seconde moitié du siècle. Pour autant, la bourgeoisie négociante calque son mode de vie sur celui de la noblesse, tant dans son apparence vestimentaire, dans le luxe de ses intérieurs, que dans la constitution d'un patrimoine foncier et l'acquisition de résidences campagnardes.

Sous l'effet de son développement économique, Landerneau connaît des mutations importantes, suivant les modes d'embellissement du XVIII^e siècle. Mais c'est surtout au siècle suivant que l'industrialisation modifie fortement l'image de la ville en l'entourant d'une ceinture d'usines. Maîtres des leviers du pouvoir local, « *Messieurs de Landerneau* » modèlent la ville selon leurs goûts et leurs intérêts.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de cette recherche, il apparaît que le négoce maritime landernéen a connu un réel épanouissement à partir de la fin du XVII^e siècle, grâce à la conjonction d'un ensemble de facteurs favorables. Ces conditions tiennent au site, qui a permis l'aménagement d'un port abrité et d'accès facile à la mer, à l'existence d'un hinterland producteur de marchandises exportables et d'un littoral riche de marins aux compétences nautiques appréciées. Il a fallu cependant que des négociants entrepreneurs s'avèrent capables de se saisir de ces chances.

En activité dès l'époque gallo-romaine, relancé au bas Moyen-âge, le port de Landerneau reste longtemps d'importance réduite, son petit armement se mettant au service de chargeurs d'autres ports. Dès le début de l'époque moderne, cependant, ses navires sont engagés au-delà du petit cabotage, dans les grands trafics : toiles à l'exportation, vin, sel et fer, à l'importation. Il faut toutefois attendre l'arrivée de la Marine Royale à Brest à la fin du XVII^e siècle pour que le port change d'échelle. Son activité s'en trouve stimulée, tandis que la composition de sa bourgeoisie marchande est profondément renouvelée par l'apport d'éléments extérieurs qui la dynamisent. Car si le monde du négoce landernéen partage avec celui des autres ports un ensemble de valeurs, d'aspirations et de pratiques, il se caractérise aussi par une propension à mener un commerce actif.

Prenons deux cas extrêmes. L'un est un petit armateur anonyme du XVII^e siècle finissant, armant une ou quelques barques de quelques dizaines de tonneaux et qui vient de comprendre que son trafic de vin avec Bordeaux pouvait connaître une croissance inespérée grâce à l'enracinement de la Marine Royale à Brest. L'autre, Jean-Isidore Radiguet, bourgeois prospère du milieu du XIX^e siècle, décide de renoncer à l'armement maritime pour fonder la Société Linière du Finistère, la plus importante entreprise privée du département, avec ses milliers d'ouvriers soumis aux règles draconiennes du capitalisme industriel en pleine éclosion. Qu'ont-ils de commun ? Peu de choses en apparence les rassemblent. Pourtant, tous les deux sont animés de la même ambition : développer leur affaire, accumuler les capitaux, transmettre leur patrimoine. Et ils développent pour ce faire « *la plus grande aptitude à saisir toute occasion de profit* »¹, le plus grand opportunisme.

¹: Fernand BRAUDEL et Ernest LABROUSSE (dir.), *Histoire économique et sociale...*, op. cit., p. 211.

Tous deux participent d'une singularité landernéenne qui traverse la période : cette faculté de tirer le meilleur parti des opportunités qui se présentent, de faire évoluer leur activité en tenant compte des contraintes et des obstacles. Le petit armateur de la fin du XVII^e siècle, dont les sources nous cachent le nom, sait profiter de l'arrivée de la Marine pour se lancer dans les marchés de fournitures et garantir des cargaisons pour ses navires au retour des ports du Sud, du Sud, tels Bordeaux, Bayonne ou Bilbao. Au début des années 1820, Jean-Isidore Radiguet perçoit très vite que la fermeture du marché espagnol va porter un coup fatal au négoce des toiles et que les conditions de la prospérité du commerce maritime landernéen du XVIII^e siècle sont en train de s'éteindre. Il décide aussitôt de se lancer avec ses associés dans la fabrication mécanique des fils et des toiles, lui permettant d'imposer ses productions dans les marchés militaires, qui lui apparaissent comme le seul débouché possible. Mais il continue en parallèle des activités de négociant. Il comprend aussi que le temps de l'initiative individuelle est révolu et il sait bâtir une alliance durable, non seulement avec les plus entreprenants des négociants de la place, mais aussi avec ses concurrents de Morlaix et Landivisiau, contraints de le rejoindre. Cette longue période apparaît donc comme celle de l'expansion du négoce maritime landernéen, dont témoigne un faisceau d'indices reflétant une réelle prospérité. Des travaux portuaires considérables sont réalisés au XVIII^e siècle à Landerneau, tandis que les grands hôtels de négociants sont édifiés à partir des années 1660. L'auraient-ils été dans un port en déclin ?

Pendant presque deux siècles, le négoce landernéen est confronté à une succession de défis auxquels il s'efforce d'apporter des réponses et qui peuvent être autant d'occasions à saisir pour développer les affaires. L'histoire du commerce maritime est en effet celle de ruptures et de mutations successives. La première, à la fin du XVII^e siècle est celle de la guerre douanière déclenchée dans les années 1670, qui débouche sur un conflit armé pratiquement ininterrompu jusqu'en 1713. Le début de la « Seconde guerre de Cent Ans » ferme le marché anglais aux toiles du Léon. La période est difficile et la perturbation du commerce maritime par les guerres entrave le développement. Mais peut-être l'effondrement du commerce des *crées* à Morlaix à la fin du XVII^e siècle a-t-il été trop mis en exergue, jusqu'à occulter le fait que l'âge d'or de cette manufacture n'a duré que quelques dizaines d'années entre 1640 et 1680 et que, dans les trente ans de paix du premier XVIII^e siècle, leur commercialisation a atteint un niveau supérieur à celui de la plus grande partie du siècle précédent.

Même si l'implantation définitive à Brest de l'arsenal de la Marine offre des perspectives alléchantes de marchés pour le commerce landernéen et pour les nouveaux arrivants, il apparaît qu'elles sont surtout saisies à partir de la paix d'Utrecht en 1713. L'étude de plusieurs sources concordantes fait apparaître une arrivée assez tardive à Landerneau de marchands exogènes, attirés par les perspectives de réussite économique. Mais les premières implantations coïncident avec l'affirmation de la vocation navale de Brest et le développement de l'arsenal, à partir de 1660. Le phénomène est lent et il faut attendre la première décennie du XVIII^e siècle pour que la chance de Brest soit pleinement saisie par la bourgeoisie marchande landernéenne.

Pourtant, Arnaud Duthoya, premier commissionnaire en vins de Bordeaux, est présent dans la ville dès 1660 et la présence de Normands est attestée dès 1685. Aucun d'entre eux, cependant, n'investit encore dans l'armement maritime. Au début du XVIII^e siècle, les marchands en gros sont peu nombreux et ne constituent pas le sommet de la hiérarchie financière et sociale de la ville. La longue paix d'Utrecht s'avère très favorable au commerce maritime et la seconde décennie du siècle voit l'arrivée de nombreux nouveaux venus qui contribuent à dynamiser le négoce local. C'est à cette période que les non-Bretons d'origine deviennent majoritaires dans le négoce local. Ils s'installent durablement et s'intègrent à la société locale, notamment grâce aux alliances matrimoniales. Ces arrivées sont un marqueur de la prospérité d'une ville, qui touche tous les ports dynamiques au moment de leur expansion. Or elles sont tardives à Landerneau par rapport à Morlaix ou Saint-Malo par exemple. Plusieurs indices témoignent de cette montée en puissance et en particulier : la croissance de la flottille, la floraison des hôtels de négociants — manifestant une opulence qui ne se dément pas jusqu'à la Révolution — et l'affirmation de la bourgeoisie négociante, qui s'empare du pouvoir municipal en 1721, car « *il y a correspondance entre commerces actifs, affirmation de la notabilité négociante et autonomisme local* »². Les trente années de paix, jusqu'au déclenchement de la phase maritime de la guerre de Succession d'Autriche, sont celles d'une réelle prospérité du négoce maritime landernéen.

L'armement landernéen change alors de nature en opérant une mutation vers le négoce maritime et le développement des trafics. A partir d'un point bas, donné par le dénombrement de Colbert en 1664, qui limite la flottille landernéenne à neuf embarcations, on assiste dans

²Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, « Les négoce maritimes français... », *op. cit.*, p. 243.

les premières décennies du XVIII^e siècle à une montée en puissance notable qui, malgré les fluctuations, se prolonge jusqu'à la fin du siècle. L'élan est interrompu par la guerre de Sept ans, qui marque un tournant à plusieurs égards. Au-delà des guerres et des crises économiques ou alimentaires, la conjoncture du XVIII^e siècle est marquée par l'alternance de « *cycles d'équipements militaires — et de moindre impécuniosité publique — qui correspondent, sauf politique ambitieuse, à l'imminence d'un conflit* »³, et de périodes de paix, où les crédits militaires s'effondrent. Comment dans ces conditions assurer la pérennité des maisons de commerce et la permanence des armements maritimes, dont l'activité dépend des commandes militaires?

Cela représente un véritable défi appelant la mise en place, en réponse, d'une batterie de stratégies, où la préservation d'une relative autonomie par rapport au grand donneur d'ordres brestois relève d'une impérieuse nécessité. En dépit des difficultés, la seconde partie du XVIII^e siècle, à l'exception des quelques années de crise finale de l'Ancien Régime, reste très profitable au négoce landernéen, qui réoriente ses trafics. D'une part, les cuirs, dont le trafic explose après 1750, pallient la baisse des *crées* dans les cargaisons vers le Sud. D'autre part, les conflits, dont la dimension maritime est essentielle, suscitent un formidable appel en approvisionnements. Les importations de vin — qui ne sont pas seulement destinés à l'approvisionnement de la Marine — connaissent une envolée, les fournitures navales et notamment le fer basque et le charbon gallois comptent davantage dans les cargaisons de retour en Bretagne, grâce à l'industrialisation de la construction navale. Voilà autant de trafics sur lesquels les négociants-armateurs landernéens se placent efficacement pour leur plus grand profit. Même si la part des marchés qu'ils obtiennent est sans doute modeste dans la masse des dépenses de la Marine à Brest, il n'empêche qu'elle représente pour eux de fructueuses affaires, comme ils se plaisent souvent à le reconnaître. Ce n'est que dans les dernières années de l'Ancien Régime qu'ils sont touchés par la crise, à la fois en raison du retournement de la conjoncture, mais aussi de l'émergence du négoce brestois dans le contexte profitable de la guerre d'Indépendance américaine, qui lui permet de s'emparer de larges parts dans les marchés de fourniture à la Marine. L'évolution de la flottille landernéenne subit donc les effets des aléas conjoncturels.

³Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France ...*, op. cit., p. 30.

Les guerres de la Révolution et l'Empire, portent un coup d'arrêt au commerce maritime. Leur longueur et leur intensité constituent un défi nouveau pour le négoce landernéen dont l'activité est fortement perturbée. D'autres moyens d'échange sont donc trouvés et le négoce peut se poursuivre malgré les difficultés. Les fournitures aux armées remplacent opportunément les exportations de toiles et permettent aux négociants de maintenir leur potentiel d'activité en attendant le retour de la paix. Lorsqu'elle revient et s'établit durablement après Waterloo, le changement des conditions économiques met en évidence la capacité d'adaptation aux circonstances dont font preuve les négociants locaux, quitte à délaisser l'armement et le commerce maritime pour s'engager dans la voie de la production industrielle.

Au XIX^e siècle, après une tentative de relance de l'activité sur les bases du siècle précédent, et malgré le dynamisme mis en œuvre par Etienne Radiguet et l'énergie considérable qu'il consacre pour rechercher de nouveaux correspondants au loin, y compris dans des villes qui n'avaient pas avant lui de relations avec Landerneau, le négoce landernéen doit se rendre à l'évidence que les conditions présidant aux grands trafics du XVIII^e siècle n'existent plus. La principale colonie française aux Antilles — Saint-Domingue, ravitaillée par Bordeaux — est perdue. La révolution libérale espagnole de 1820 conduit aussi à la perte du marché de l'Espagne et de ses colonies sud-américaines, suite à leur émancipation. Il n'y a donc plus désormais de débouchés extérieurs pour les *crées* du Léon. En outre, le fer basque n'est plus importé par Landerneau. L'armement landernéen ne retrouve donc plus la place qui était la sienne avant la Révolution.

Ce constat amène une réaction rapide du premier groupe marchand landernéen, qui engage une reconversion complète de ses activités. Ces négociants-armateurs abandonnent progressivement le commerce maritime et l'armement de navires, pour se consacrer à la production industrielle de toiles, en employant les moyens les plus modernes de l'époque, afin de se positionner sur les marchés d'approvisionnement militaires et principalement ceux de la Marine. Les difficultés d'accès à ces marchés verrouillés par les négociants brestois, les conduisent à bâtir leur propre système de contournement.

Le passage du commerce à l'industrie est dicté aux négociants par la nécessité. Mais, étendu sur la plus large partie du XIX^e siècle, il représente une réelle reconversion et une véritable réussite économique, malgré l'arrêt de la Société Linière du Finistère en 1891. Ce

groupe marchand s'avère capable, fait unique en Bretagne, de mobiliser de gros capitaux, alors même qu'une tentative semblable et simultanée échoue dans le département voisin des Côtes-du-Nord, malgré l'appui des autorités politiques et administratives. Une interrogation portait sur l'origine de ces capitaux. Ce sont d'abord les siens, fruits d'une lente accumulation et du développement d'outils industriels par les associés de la société de commerce créée en 1820 et leurs alliés indociles de Morlaix et Landivisiau. Le choix judicieux de la production mécanisée, offrant qualité et prix compétitifs, permet la croissance des affaires et le ralliement quasi-forcé des proches concurrents bientôt réduits au simple rang d'actionnaires. Sur le socle d'un million de francs, souscrit par le groupe fondateur et nécessaire pour contrôler la nouvelle initiative, un montant identique peut être mobilisé auprès de souscripteurs extérieurs majoritairement recrutés dans le négoce et la production textile, y compris hors de la région. Cela démontre à la fois la prospérité du négoce landernéen dans la première moitié du XIX^e siècle et l'existence de réseaux commerciaux solides et étendus. Les fondateurs parviennent même à obtenir des prises d'actions par la noblesse foncière bretonne repliée dans ses campagnes après la Révolution de Juillet et dont c'est peu de dire qu'elle n'aime pas la ville. Ils établissent ainsi pour 50 ans la domination de la Société Linière sur la production toilière bretonne. Au-delà de l'absorption des concurrents les plus proches, cela passe aussi par l'élimination impitoyable de la manufacture rurale des toiles.

La raison principale de cette prospérité vient de ce que, loin de se contenter d'un exercice routinier et subi de leurs activités commerciales, qui est reproché à leurs homologues morlaisiens, les négociants landernéens pratiquent au contraire un commerce actif et développent un ensemble de stratégies, dont quelques rares textes témoignent. Mais les faits le démontrent avec insistance. Ainsi, la réalisation d'un équipement portuaire offrant non seulement un important linéaire de quais droits, et peut-être surtout de larges capacités d'entreposage, dont le port de Brest manque jusqu'au Second Empire, ne débute qu'après la mise en place de l'échevinage fermé, grâce auquel le monde négociant prend en mains pour longtemps le pouvoir municipal. La récupération par l'armement local, à partir de 1750 et jusqu'à la Révolution libérale espagnole de 1820-1823, de la ligne de Bilbao, avec le monopole établi dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, en est un autre signe. Le contrôle établi à la même époque sur la relation avec Bayonne, le confirme, les liaisons avec ce port étant quasi-exclusivement assurées par des navires landernéens. J'ai montré comment les négociants landernéens privilégient systématiquement les navires de leur port pour le transport des cargaisons à l'exportation, sauf en période de guerre où, par prudence, l'appel

aux neutres est préféré. En témoigne aussi la captation du marché des *crées* au détriment de Morlaix, par des voies qui restent encore inconnues, mais qui est une réalité dès les premières années du XIX^e siècle. Enfin, le passage réussi du négoce à la production industrielle intégrée des toiles s'avère être l'application sur la durée d'une stratégie élaborée à la suite de la crise des années 1820. C'est la mobilisation d'importants capitaux par le groupe négociant landerneen qui permet la création de la Société Linière du Finistère en 1845. La mise en place de ces stratégies successives donne au négoce landerneen une réelle autonomie par rapport à ses grands voisins et concurrents de Brest et Morlaix.

§§§§§

Landerneau reste, pour tout le XVIII^e siècle et la première partie du XIX^e siècle, une ville dominée par le négoce. Cette domination est économique, sociale et politique. Sur toute la période, les négociants assurent une présence continue dans les instances municipales, élues ou désignées, et souvent à leur tête. Le besoin de considération, comme la nécessité de contrôler l'aménagement de la ville en fonction des leurs intérêts, l'expliquent. Le succès de leurs affaires amène l'enrichissement des négociants qui, dans la décennie 1710, s'imposent progressivement à la tête de la hiérarchie financière et sociale de la ville, supplantant les gens de justice et de finance. Cette réussite économique doit se traduire au plan politique et c'est assez naturellement que la mise en place de l'échevinage en 1721 leur assure le contrôle de l'institution municipale. Au besoin de manifester publiquement leur préséance, se joint la nécessité plus concrète de maîtriser l'assemblée locale et d'orienter ses finances sur des objectifs directement au service du négoce : l'équipement portuaire, planifié en 1724, puis son extension, et la construction d'un nouvel hôtel de ville, projeté dès 1728, dont l'une des fonctions principales est d'accueillir le bureau de marque des toiles. Mais c'est aussi un levier de pression sur le pouvoir royal dans la défense de leurs intérêts économiques. Malgré la centralisation renforcée au XIX^e siècle, leur pratique dans les institutions locales reste identique. La domination du négoce se confirme sur toute la période, au-delà même de la rupture que constituent la Révolution et l'Empire.

Leur opulence se lit dans les hôtels particuliers qu'ils font construire et dans les manoirs ruraux qu'ils acquièrent aux environs de Landerneau et qui sont autant de moyens d'exposer publiquement leur réussite et leur état, et d'inspirer confiance à leurs clients et fournisseurs. Leurs capitaux s'investissent dans l'armement maritime, le plus profitable des négoce. La

prudence les incite aussi à se constituer des patrimoines fonciers, sources de revenus mais aussi placements financiers permettant de faire face aux aléas éventuels. Leur mode de vie conduit certains d'entre eux, surtout dans la première partie du siècle, à se rapprocher de la noblesse qu'ils souhaitent rejoindre, notamment par l'acquisition d'offices. Mais Landerneau ne connaît que peu de fuites de négociants vers le second ordre. Ce n'est qu'à partir de la Révolution, face aux difficultés du négoce et devant les perspectives nouvelles de carrières qui leur sont désormais offertes, que plusieurs de leurs enfants s'orientent vers l'armée ou l'administration, qui peut leur valoir l'anoblissement sous l'Empire.

L'évolution démographique de la ville est contrastée. Le XVIII^e siècle est marqué par une relative stabilité. Le XIX^e siècle au contraire voit un fort accroissement de la population, parce que l'industrie, au contraire du commerce, attire des habitants. Landerneau commence donc, au cœur du siècle, à devenir une ville ouvrière.

La question se pose donc de l'identité de cette ville, si proche à maints égards de Morlaix, sa vraie rivale, mais si différente aussi, tant varie la réactivité des deux mondes négociants, face à des événements de même nature, impactant directement l'essence même de leur activité. La fermeture du marché anglais dans les années 1680, dans le cadre de la guerre douanière ouverte entre les deux pays, provoque le déclin de l'économie morlaisienne, sans que le négoce de la ville s'avère capable d'y opposer une alternative. Landerneau au contraire se tourne vers le marché espagnol. Et lorsqu'en 1820, celui-ci est perdu, c'est pour les Landerneens l'occasion d'opérer la mutation profonde de leurs activités. A quoi tient cette différence totale d'attitude ? Elle vient bien sûr de la personnalité des hommes. Il faut insister sur le rôle particulier des Radiguet, véritables moteurs de l'économie locale dans la première moitié du XIX^e siècle, mais leurs prédécesseurs du début ou du milieu du XVIII^e siècle ne manquent pas non plus de capacités d'initiatives. L'esprit de cette ville, au long de ces siècles de prospérité, porterait-il donc à l'imagination créatrice, stimulée par une rivalité permanente avec ses deux grandes voisines et néanmoins rivales ? A moins que la taille d'une ville qui reste petite, dotée seulement d'une maigre justice seigneuriale étroitement contrôlée par une puissante famille, l'absence de débouchés autres que ceux qu'offrent le négoce, le désintéret manifeste pour les carrières de l'administration, de la judicature ou de la politique extra-locale, ne laissent d'autre perspective de réussite que celles des affaires ?

Il reste aussi à qualifier ce port parmi les autres établissements portuaires. Gérard Le Bouédec fait la distinction entre « *port de commandement* » et « *port de service* »⁴. Mais ce schéma paraît inopérant pour les ports de la pointe de Bretagne⁵, qu'il méconnaît. Or, Brest, tout en étant un port majeur de destination, ne s'intéresse au commerce maritime que dans la mesure où il assure le ravitaillement de l'arsenal et de la Marine et n'est donc pas véritablement un port de commandement. La rade de Brest connaît pourtant un trafic de grande ampleur, dans lequel les fournitures militaires ne sont pas tout.

Pour Bernard Michon, partant du cas nantais, « *il n'y a pas de concordance entre les ports dans lesquels sont armés les caboteurs et les ports vers lesquels ils transportent leur chargements* »⁶. Il poursuit : « *L'armement au cabotage est une spécialité des ports de mouillage ou d'échouage qui ne sont pas des ports de chargement ou de destination* »⁷. Cela n'est pas vrai au XVIII^e siècle pour Landerneau, qui est à la fois port de chargement pour la toile et les cuirs, port de destination pour le vin, le fer, le charbon, le sel, et port d'armement de caboteurs, dont une part essentielle de l'activité consiste à desservir leur port d'attache, pour le ravitaillement de son aire de rayonnement et le fonctionnement de son rôle d'entrepôt, comme le montre Hiroyasu Kimizuka⁸. C'est là une originalité qui mérite d'être soulignée. Caroline Le Mao, dans sa classification des villes portuaires, range prudemment Landerneau, à côté des grands ports de commerce, des ports-arsenaux et des ports spécialisés, comme étant « *peut-être* » une « *ville mixte* », alliant une fonction portuaire, qui « *n'est finalement qu'une composante parmi d'autres de l'identité de la cité* », à d'autres fonctions, notamment administratives, judiciaires ou religieuses « *qui lui assurent un rayonnement régional [...]. Pour satisfaire ses besoins, elle draine une zone d'approvisionnement de moyenne extension, dont elle écoule les surplus par un trafic de cabotage, lui aussi régional* »⁹. Mais Landerneau est quasi-exclusivement une ville négociante, comme le prouve la domination marchande sur les institutions municipales. Ce ne sont pas des excédents de production que son port exporte, mais bien des marchandises spécialement élaborées à cet effet, comme le montre Aingeru Zabala¹⁰. Quant à ses fonctions administratives, judiciaires ou religieuses, si elles existent, elles ne

⁴Gérard LE BOUEDEC (dir.) *L'Amirauté de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 38.

⁵Ainsi, dans son article « Les petits ports bretons... », *op. cit.*, il évoque pour le XVIII^e et le XIX^e siècle, 45 ports de Bretagne, y compris les plus petits, allant de Dahouët à Roscoff et de Douarnenez à Bourgneuf, mais n'en cite pas un seul de la rade de Brest et de l'Iroise.

⁶Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p.277.

⁷*Idem*, p. 279.

⁸Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 274.

⁹Caroline LE MAO, *Les villes portuaires...*, *op. cit.*, p. 232.

¹⁰Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao... », *op. cit.*, p. 198.

rayonnent guère au-delà du proche territoire et leurs détenteurs ne peuvent en rien rivaliser avec le monde du négoce. Aucune de ces définitions n'est donc satisfaisante.

Hiroyasu Kimizuka, étudiant le trafic de vin de Bordeaux au XVIII^e siècle classe Landerneau dans les ports de commandement¹¹. Cela paraît exagéré — même si plusieurs signes pèsent en ce sens — à cause de la faiblesse de la flottille, de la relative modicité du trafic et de la limitation de l'aire de rayonnement. Il faut donc se résoudre à conclure que ce port secondaire n'entre vraiment dans aucune des catégories proposées. Il est loin d'un port de commandement. Et Brest ne peut jouer ce rôle, faute d'un équipement portuaire adapté, d'une forte communauté négociante et de capitaux suffisants et parce que la Marine absorbe pratiquement l'intégralité de l'énorme trafic qu'il reçoit et qui ne fait donc pas l'objet de réexportation. Landerneau, port secondaire, peut donc développer, au XVIII^e siècle, une assez large autonomie, qui se caractérise notamment par la maîtrise de certains trafics, qu'il peut faire réaliser largement par ses propres navires, ainsi avec Bilbao, Bayonne ou Libourne. Cette autonomie repose d'abord sur la capacité d'exporter des marchandises à haute valeur ajoutée, et principalement les cuirs et les toiles, issus de son arrière-pays. Cette situation n'est pas unique. Ainsi, « *en dépit de l'absence d'un grand port en Saintonge, la poussière portuaire de la mer des Pertuis a donc pu connaître une relative autonomie jusqu'au seuil du XVIII^e siècle* »¹² et Landerneau pourrait être comparée à Marennes, qui est d'ailleurs son quatrième port d'escale hors Bretagne.

Il manque au port de Landerneau, pour se hisser au niveau supérieur, d'avoir remporté plusieurs enjeux. Le premier est celui du privilège de commerce avec les colonies d'Amérique. Constamment sollicitée, l'autorisation n'est jamais venue, pour des raisons difficiles à comprendre, car des ports bretons d'importance identique voire moindre, l'ont obtenue. Si ses négociants font quelques incursions dans ce grand commerce, cela reste marginal dans l'activité du port, bien que leurs exportations vers Bordeaux, Bayonne et Bilbao alimentent le trafic colonial. Ce changement espéré de nature du négoce landernéen aurait pu justifier le projet grandiose imaginé par le maire Cosson en 1775, visant à étendre les quais jusqu'à Saint-Jean, à cinq miles nautiques en aval¹³. Cela aurait tout de même supposé aussi la mobilisation de moyens financiers très considérables et l'existence de débouchés pour justifier un tel trafic.

¹¹ Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine...*, *op. cit.*, carte p. 275.

¹² Thierry SAUZEAU, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 90.

¹³ ADIV, C 840, État des revenus et des charges, 1775.

Un tel équipement aurait réellement fait de Landerneau "*le vrai port de commerce de Brest*", pour reprendre l'expression du président des négociants brestoises en 1819¹⁴.

Le choix du chef-lieu du département du Finistère, au début de la Révolution, constitue un autre rendez-vous raté, alors qu'en toute logique, si l'on tient compte des votes exprimés par les instances responsables, il n'aurait pas dû échapper à Landerneau. Sans tirer de plans sur la comète, il est vraisemblable que le négoce portuaire aurait pu tirer parti de cette situation et que l'équipement du port aurait connu une modernisation plus aboutie et surtout plus précoce. Le manque d'implication politique des édiles landernéens a pesé lourd. Faute de représentants à l'Assemblée Nationale, il n'a pas été possible de contrebalancer efficacement l'influence des Quimpérois¹⁵. Car ces négociants, qui ont acquis des positions économiques majeures dans le département, ne s'intéressent pas à la conquête de responsabilités politiques, en dehors du conseil municipal. C'est un motif d'interrogation. Or tout, des travaux portuaires, aux conditions de la concurrence, sans oublier leur participation aux marchés d'État, montre pourtant leur intérêt à bénéficier de positions de pouvoir au plus haut niveau.

L'aventure de la Société Linière du Finistère revêt un caractère exceptionnel, mais elle ne franchit pas les limites du XIX^e siècle. Les causes en ont déjà été évoquées qu'il est bon de rappeler brièvement. L'échec final est d'abord venu du manque d'adaptation aux mutations technologiques et en particulier la substitution du coton au lin. Les difficultés financières ont été aggravées par la disparition, en 1887, du notaire de la société, M^e Bellamy, par ailleurs maire de Brest. Mais ce qui constitue sans doute le défaut majeur du système tient à la dépendance quasi-exclusive à l'égard d'un seul client, l'État, dont le sort qu'il a successivement réservé aux concurrents directs des Landernéens, les tisserands de Locronan, puis ceux des *bretagnes* des Côtes-du-Nord et des *noyales* d'Ille-et-Vilaine, aurait du laisser penser que la première préoccupation n'était pas d'assurer la prospérité d'une industrie toilière provinciale. La dynamique qui amène les négociants du XVIII^e siècle à élargir les débouchés extérieurs pour les productions bretonnes n'est pas véritablement mise en œuvre au siècle suivant. Mais l'industrie française dans son ensemble n'a guère fait mieux. Si les actionnaires de la Société Linière ont été intégralement remboursés des capitaux qu'ils ont investis, l'aventure s'est toutefois achevée en plongeant des milliers d'ouvriers dans la misère et en apportant une conclusion dramatique à l'histoire de l'industrie toilière bretonne, qui a contribué pendant des siècles

¹⁴ ADF, 1 Z 118, mémoire des négociants brestoises au préfet du Finistère, 20 juillet 1819.

¹⁵ Alain PENNEC, « La Révolution et l'Empire »..., *op. cit.*, p. 96.

à la prospérité de la péninsule. Landerneau, en tout cas, ne reste pas en marge de la Révolution industrielle.

Toutefois, les liens noués entre les dirigeants de l'aristocratie foncière basse-bretonne et Landerneau ne sont pas coupés à la suite de la cessation d'activité de la Société Linière en 1891. Vingt ans plus tard, c'est en effet dans la ville que les dirigeants du tout nouvel Office Central des syndicats agricoles du Finistère et des Côtes-du-Nord décident d'implanter leur siège social, bien modeste au départ, mais appelé au cours du xx^e siècle à un développement extraordinaire, qui se traduira, comme cela s'est produit avec la Société Linière, par un fort accroissement de la population locale, provenant du monde rural environnant. Or ses dirigeants appartiennent presque tous à l'aristocratie foncière qui a si bien soutenu les efforts de la Société. Il est donc permis d'y voir un rapport de cause à effet. Mais ici commence une nouvelle tranche d'histoire de Landerneau et de son hinterland où le monde du négoce n'a plus sa place.

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE I. Base de données des navires landernéens (1698-1850).....	761
ANNEXE II. Donation d’Hervé de Léon à l’Abbaye de Saint-Mathieu, 1206, première mention écrite du nom de Landerneau.	763
ANNEXE III. Aveu de 1434 mentionnant la rue du Château	765
ANNEXE IV. Plan du chenal (1842) Ingénieur Frimot Jeune	767
ANNEXE V. Première page du rôle du corsaire le Furet, 1757.....	769
ANNEXE VI. Les naufrages des navires landernéens (1722-1840).....	771
ANNEXE VII. Extraits du règlement du bureau de marque des toiles, 1736.....	773
ANNEXE VIII. Escales commerciales des navires landernéens 1739-1789.....	777
ANNEXE IX. Cargaisons au départ de Landerneau, 1755, 1777 et 1785	781
ANNEXE X. Importations de fer de Bilbao par Nantes et Landerneau	783
ANNEXE XI. Cargaison du Zéphir, décembre 1786.	785
ANNEXE XII. Requête des négociants, pour le droit de commercer avec les Antilles et d’entreposer du papier, 19 avril 1776.	793
ANNEXE XIII. Les correspondants de la Société Radiguet-Goury par ville.....	799
ANNEXE XIV. Société d’émulation de Brest, « L’industrie linière..... dans le Finistère », <i>Annuaire de Brest et du Finistère</i> , 1850.	803
ANNEXE XV. Prospectus de souscription de la Société Linière du Finistère, août 1845.	814
ANNEXE XVI. - Plan de la manufacture de la Société Linière du Finistère à Landerneau.	822
ANNEXE XVII. - Prospectus bilingue édité par la Société Linière du Finistère pour améliorer la culture du lin.	823
ANNEXE XVIII. – Prosopographie des négociants landernéens.	825
ANNEXE XIX - Mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau.....	847

ANNEXE I. Base de données des navires landernéens (1698-1850).

Consulter le dossier joint en fin de document

ANNEXE III. Aveu de 1434 mentionnant la rue du château

Le Roy Charles le premier par lettres patentes
 du fait noble et puissant sire de Montgo de Hozay
 et de ses a cause de sa baronnie de Hozay les seigneurs
 et seigneurs de terre qui les seigneurs de Hozay ont
 manoirs ailleurs ou seigneurs et appartenance affe
 et la paroisse de Saint Gaudoy, Thuy prieur d'uy manoir
 et seigneurs auquel Jay Holland demeure apu o toute
 ses seigneurs et appartenance; Thuy Thierquis prieur
 l'age ville et autre seigneurs auquel guesle guesle
 demeure apu o toute ses seigneurs et appartenance
 Thuy autre seigneurs l'age ville auquel demeure Jay le
 Callier demeure apu o toute ses seigneurs et
 appartenance Thuy moze moult, prieur d'uy manoir au
 l'age ville et autre seigneurs Chaudre frodes que
 Jay l'age ville et ses seigneurs, Thuy et seigneurs
 auquel demeure Hame Robard l'age ville d'uy manoir
 o toute ses seigneurs et appartenance Thuy et autre
 seigneurs Hame le seigneur de Hame et Jay o toute ses
 seigneurs et appartenance Thuy moze hostel affe et la
 ville de Landouran et l'age paroisse a bonffon sur luy l'age
 de la paroisse de Hozay ville et l'age ville et la rue du
Chastel o seigneurs de Hozay l'age ville et appartenance
 l'age ville de l'age de sire Joly de Hozay que
 se doit poze a moide sire et de sa autre
 Chiffantre a l'age noble par l'age et l'age
 l'age ville de Landouran de sire l'age Joly
 et seigneurs Thuy de l'age de
 de costume que se prieur et doit avoir de
 l'age de l'age de seigneurs de seigneurs
 et l'age ville de Landouran, seigneurs de l'age
 baillie au seigneur au seigneur de l'age de
 au seigneur ou quocunq; Thuy et la paroisse
 de Landouran et seigneurs auquel Jay
 Coffinard demeure apu o toute ses seigneurs


de Drohan

ANNEXE IV. Plan du chenal (1842) Ingénieur Frimot Jeune



ANNEXE V. Première page du rôle du corsaire le Furet, de Landerneau, 1757.

Année 1757.

QUARTIER  DE Brest.

Ville

Le Corsaire le Furet de Landerneau ALLANT en Course.

Au mois N^o. 15. A L'ARMEMENT

DÉPARTEMENT DE LEON ET CORNOÛAILLE.

ROLLE de l'Equipage du Corsaire le Furet de Landerneau. Evénans près Anglaise
 du Port de 25 Tonneaux : armé de 6 Canons, percé pour
 tirant d'eau chargé 6 pieds & non chargé 4 pieds 1 Pont Gaillard
 appartenant à M. Sautel & Magnier de Landerneau armé au port de Brest
 par les Dites Sieurs sous le commandement de Barthelomy Lucros
 de Landerneau pour aller en course pendant quinze mois sans compter les relâches
 avec ~~mes~~ d'avance, qui doivent courir du jour de la sortie
 au quel Equipage il a été payé pour avances des sommes mentionnées ci-dessus pour les dits Sieurs qui leur ont été
 accordés pour ladite course, en conséquence de l'ordonnance du Parlement du premier Novembre 1746.

NOMS, SURNOMS, DEMEURES ET QUALITÉS.	Age, Taille & Poil.	Qualités & Solde au Service du Roi.	Classe & Folio.	Avances pour mois.
<i>Officiers.</i>				
<i>Le Sieur</i>				
<i>Barthelomy Lucros de Landerneau</i> fils de M. L ^{or} Capitaine	31. m. ch.	211.	2. 181. 2.	
<i>Tanguy Le Dreff de Landerneau</i> fils de M. L ^{or} Capitaine	35. m. ch.	214.	2. 109. 20.	
<i>Gill^{me} Le Vaillant de Landerneau</i> Maitre de Navire	20. m. ch.	1 ^{re} 217.		
<i>Jean Pellibien de Landerneau</i> fils de M. L ^{or} Capitaine	31. m. N.	212.	M. 64. 10.	
<i>M^{re} Marie Ligent de Landerneau</i> Maitresse de Navire	24. f. ch.			

L'armement n'ayant été d'aucun service, suivant le certificat des Officiers de la Marine de Brest
 double signé, noté du Duc d'Orléans, le 28. Janvier 1757.

Source, SHD, Brest, 2P7-11.

ANNEXE VI. Les naufrages des navires landerneés (1722-1840).

	DATE	NOM	MOIS	LIEU
1	1722	St-Herve	mai	Glénan
2	1723	Marie-Thérèse	décembre	Elorn
3	1725	Saint-Guillaume	janvier	Olonne
4	1739	Marie-Anne	septembre	Plovan
5	1742	Notre-Dame	février	Guilvinec
6	1744	St-Jacques	décembre	Penmarc'h
7	1744	Marie-Charles	décembre	Ouessant
8	1744	Thérèse	octobre	Primelin
9	1745	Jean-François-Marie	novembre	Oléron
10	1745	St-Michel	janvier	inconnu
11	1753	Marie-Guillaume	inconnu	inconnu
12	1753	ND des Anges	août	Baie Ste Anne Falmouth
13	1755	St-Vincent-François	novembre	Gironde
14	1765	Coureur	décembre	Pays Basque esp
15	1767	Louis-François	novembre	Guilvinec
16	1770	Saint-Guillaume	mars	Guettary
17	1771	Marie-Jeanne	juin	Paston (Cornwall)
18	1784	Anonyme	inconnu	Ile d'Yeu
19	1784	Ste Anne	inconnu	inconnu
20	1786	Zéphir	décembre	Port-Louis
21	1787	Marquis de l'Aigle	décembre	golfe Gascogne
22	1808	Joséphine	mai	Goulet Brest
23	1808	Elorn	octobre	St-Gilles-Croix-de-Vie
24	1809	Zéphir	février	Ile de Ré
25	1811	Amitié	inconnu	inconnu
26	1831	Lune de Landerneau	janvier	barre de Bayonne
27	1840	Charles	avril	baie de Morlaix



XXXVIII.

FAIT Sa Majesté defenses aux plicurs, carreurs & emballers, de plier, carrer ni emballer aucunes pieces desdites toiles, pour en composer une balle, qu'elles ne soient conformes à ce qui est prescrit par les articles XXXIV. XXXV. & XXXVI. cy-dessus, à peine de cent livres d'amende contre chacun des contrevenans.

XXXIX.

TOUTES les balles & demi-balles desdites toiles, tant larges qu'estroites, qui seront transportées dans les villes de Saint-Malo, Nantes, Morlaix & Landerneau, seront, à leur arrivée dans lesdites villes, directement conduites & deschargées dans les bureaux de visite qui y sont establis, sans pouvoir estre déposées ni deschargées ailleurs; faisant Sa Majesté defenses aux aubergistes & autres personnes, de recevoir dans leurs maisons aucunes balles ou demi-balles desdites toiles, qu'elles n'ayent esté directement deschargées dans le bureau, & qu'elles n'y ayent esté visitées & marquées de la marque de visite; le tout à peine, contre les voituriers ou conducteurs, de cent livres d'amende payable par corps, & de trois cens livres contre les aubergistes & autres personnes qui contreviendront au present article.

XL.

LES marchands, negocians & autres, qui feront transporter à Saint-Malo, Nantes, Morlaix ou Landerneau, des balles ou demi-balles desdites toiles, seront tenus à l'avenir, de remettre aux voituriers qui les conduiront, un estat ou facture signée d'eux, contenant le numero de chaque balle ou demi-balle, le nombre des pieces qui y seront contenues, & le total de l'aunage desdites pieces; lesquels estats ou

* C

factures lefdits voituriers feront tenus de représenter à leur arrivée au bureau de visite, au commis préposé à la marque; qui, après la visite qui aura esté faite des pieces de toiles contenues dans lefdites balles, visera lefdits estats ou factures, & les remettra ensuite auxdits voituriers, pour les représenter aux marchands & negocians qui acheteront lefdites balles, ou auxquels elles seront adressées: faisant Sa Majesté très-expresses inhibitions & deffenses auxdits marchands, negocians & autres, d'envoyer aucunes balles ou demi-balles desdites toiles, & à tous voituriers de s'en charger, qu'elles ne soient accompagnées desdits estats ou factures; à peine, en cas de contravention, de trois cens livres d'amende contre lefdits marchands, negocians & autres, & de cent livres contre lefdits voituriers.

X L I.

LES negocians, marchands & autres, des villes de Saint-Malo, Nantes, Morlaix & Landerneau, qui recevront pour leur compte, ou acheteront des balles ou demi-balles desdites toiles, & qui auront reconnu que le nombre des pieces y contenues, est le mesme que celuy dont il sera fait mention dans les estats ou factures qui leur seront representez, ne pourront, en aucun temps, exercer aucun recours, pour raison des pieces qui se trouveroient de moins dans lefdites balles, contre les marchands & negocians de qui ils les auroient achetées, mais seulement pour raison de l'aunage que quelques-unes desdites pieces pourroient se trouver avoir de moins que celuy marqué sur chaque piece.

X L I I.

LA visite des balles, ou demi-balles desdites toiles, sera faite dans chacun desdits bureaux, par les inspecteurs-marchands, ou autres préposés à ladite visite, & par le commis à la

lesdits buandiers ou blanchisseurs, plieurs, carreurs & emballeurs.

X L I V.

VEUT Sa Majesté que les balles & demi-balles desdites toiles appellées *Bretagnes*, qui seront transportées à l'étranger, ne puissent estre expediées & embarquées, que dans les ports de Saint-Malo, Nantes, Morlaix & Landerneau; & après que les marques ordonné estre mises sur lesdites balles ou demi-balles, y auront esté dûëment vérifiées dans les bureaux de visite établis dans lesdites villes: Faisant Sa Majesté defenses à tous marchands, negocians & autres, d'en envoyer aucunes par d'autres ports que ceux cy-dessus désignez; à peine de confiscation desdites balles ou demi-balles, & de trois mille livres d'amende par chaque balle ou demi-balle, contre les contrevenans.

X L V.

VEUT Sa Majesté qu'à la diligence des juges de police des villes de Quintin, d'Uzel & de Loudeac, il soit, sans délai, si fait n'a esté, posé & établi dans l'hostel de ville, ou dans le lieu où se tient la juridiction de police de chacune desdites villes, une barre de fer sur laquelle l'aune juste, mesure de Paris, & ses partitions, seront distinctement marquées; comme aussi les longueurs & les partitions de l'aune ou verge, mesure de Vitré, ou de Saint-Malo, sur laquelle tous les marchands, negocians, & autres qui se servent desdites mesures dans leur commerce, seront tenus de les faire estalonner, en présence desdits juges de police, & de les faire marquer à chacun des deux bouts qui seront garnis de fer, d'une marque à feu qui contiendra le nom de la ville; & le coin qui servira à marquer lesdites mesures, sera déposé au greffe de police: faisant Sa Majesté defenses auxdits negocians,

ANNEXE VIII. Escales commerciales des navires landernéens 1739-1789.

PORTS	ESCALES				TOTAL
	1739-50	1751-63	1764-77	1778-93	
LANDERNEAU					
1 ABERBENOIT				1	1
2 ABERILDUT	3	1		4	8
3 ABERWRAC'H		1		1	2
4 AMSTERDAM	1			1	2
5 ANGLETERRE	3	1	5	15	24
6 ARGENTON			7	6	13
7 AUDIERNE	1	1	5	6	13
8 AURAY		1			1
9 BARFLEUR				1	1
10 BAYONNE	27	30	31	50	138
11 BELLE-ILE		2			2
12 BERG (Norvège)	1				1
13 BILBAO	8	21	69	36	134
14 BLAYE	110	21	56	85	272
15 BOULOGNE	1			8	9
16 BOURGNEUF	1				1
17 BORDEAUX	160	81	102	112	455
18 BOURG	1			1	2
19 BREST	203	143	119	83	548
20 BRISTOL				1	1
21 CADIX	5				5
22 CAEN	7	9	12	2	30
23 CALAIS	1		2		3
24 CAMARET	1	3	2	2	8
25 CANCALE		1			1
26 CHATEAULIN			1	1	2
27 CHERBOURG				8	8
28 CONCARNEAU	3	10	5	2	20
29 CORK	1			1	2
30 DIEPPE			1	2	3
31 DUBLIN	1				1
32 DOUARNENEZ	1		2	9	12
33 DUNKERQUE	15	2	11	8	36
34 EL FERROL	1			1	2
35 ETAPLES				2	2
36 FALMOUTH		1			1
37 FARO (Port.)	1				1
38 GIBRALTAR	1				1
39 GRANVILLE			1	2	3
40 GUERNESEY			1		1

41	HAMBOURG	1		1		2
42	HENNEBONT	4	1	2		7
43	HONFLEUR	24	2	23	9	58
44	ILE DE BATZ				1	1
45	ILE DE RE	5	2	9	9	25
46	ILE D'YEU	3				3
47	ISIGNY				3	3
48	KERNIC				2	2
49	LANNION	1			3	4
50	LA COROGNE		1	1	1	3
51	LA TESTE DE BUCH		1	1		2
52	LA ROCHELLE	7	9	7	6	29
53	LE CONQUET			1	7	8
54	LE CROISIC	24	15	10	16	65
55	LE FAOU			4	4	8
56	LE HAVRE	3		7	3	13
57	LE POULIGUEN	1	3	3	7	14
58	LES SABLES D'OLONNE	7	2	10	4	21
59	LE VIVIER				1	1
60	LEZARDRIEUX	1			1	2
61	LISBONNE	8	1	2		11
62	LIBOURNE	31	87	129	124	371
63	LIMERICK (Irl.)	1			1	2
64	LONDRES			1	1	2
65	LORIENT	2	1	2	8	13
66	MALAGA	2		1		3
67	MARANS	2	1	8	7	18
68	MARENNES	50	44	64	29	187
69	MARSEILLE			1		1
70	MESQUER				1	1
71	MORLAIX	10	13	31	15	69
72	NANTES	18	15	15	11	59
73	NOIMOUTIER	1	2			3
74	OLERON	2	14	14	14	44
75	OSTENDE	3			1	4
76	PAIMBOEUF	2			1	3
77	PAIMPOL	1			1	2
78	PAUILLAC				4	4
79	PONT L'ABBE	1	3	9	1	14
80	PONTRIEUX	1	3	1	1	6
81	PONTUSVAL		2	3	5	10
82	PORT LAUNAY	1	1	6	5	13
83	PORT-LOUIS	4	2	1		7
84	QUIBERON		1			1
85	QUIMPER	7	5	5	1	18
86	QUIMPERLE		1			1

87 REDON	2	2			4
88 ROCHEFORT	11	2	7	2	22
89 ROSCOFF			8	6	14
90 ROUEN	1		3	11	15
91 SANTANDER	1		3		4
92 SANTOÑA				1	1
93 SETUBAL	2				2
94 ST-BRIEUC	1	2			3
95 ST-GILLES (Vendée)	1			2	3
96 ST-JEAN DE LUZ			1		1
97 ST-MALO	10	4	3	9	26
98 ST-POL DE LEON	1		2	2	5
99 ST-NAZAIRE				1	1
100 ST-SAVINIEN		1			1
101 ST-SEBASTIEN		1	6	3	10
102 ST-VALERY SUR SOMME			4	4	8
103 SUD GALLES	1	3	31	5	40
104 TREGUIER	1	1		1	3
105 VANNES	1		1		2
106 VIGO	1				1
	820	577	873	806	3076

ANNEXE IX. Cargaisons au départ de Landerneau, 1755, 1777 et 1785.

		1755	1777	1785
TEXTILES				
Crées	Balle	56	4	24
Crées et <i>Terlizes</i>	Balle	9		25
Crées, <i>Terlizes</i> et Étoupe	Balle	16		5
<i>Terlizes</i>	Balle	33	55	88
<i>Terlizes</i> , vitré, olonnes, étoupe, toiles	Balle			55
Étoupe	Balle	14	8	
Olonnes	Balle	8	10	21
«	Pièce	24	49	
Olonnes et toiles	Balle		8	
Olonnes et <i>terlizes</i>	Balle		5	38
Noyales	Balle		8	6
Toiles diverses	Balle	1	23	8
«	Pièce	13	106	
CUIRS				
Cuir de génisse	Balle	27	167	72
Cuir de veau	Balle	46	11	2
Cuir de bœuf	Pièce	119	28	21
Cuir de génisse et cuir de veau	Balle			188
ASSORTIMENTS toiles/march.				
Veau, génisse, olonnes, <i>terlizes</i> ,	Balle		13	
Veau, génisse, olonnes,	Balle		24	
Génisse, Crées, <i>Terlizes</i> , et Olonnes	Balle	28	7	
Olonnes et cuir de bœuf	Balle			4
Génisse, olonnes, <i>terlizes</i>	Balle		37	3
Génisse et toiles	Balle		15	
Génisse et étoupe	Balle		23	
<i>Terlizes</i> , papier	Balle		14	
AUTRES MARCHANDISES				
Graisse	Barrique	75	27	
«	Baril	2	4	
Beurre	Livre	380		
«	Baril	1		
Papier	Balle	37	16	37
Bougies	Caisse	8		
Blé	Mesure	14		
Rogue	Barrique	42		
Quincaillerie	Caisse		1	12
TOTAL averias (réaux et maravédis)		1 724 6	4 316 14	5371 29
Valeur marchandises aller (réaux)		114 933	287 758	358 126
Valeur en livres		22 167	55 495	69 065
Fret retour (fer en qx machos)		1 271qx	1 560 qx	1314 qx
Equivalence en qx		1 779.4	2 184	1859.2
Valeur achat en livres		18 174	?	?
Valeur vente à Brest (173,205 et 225 l./mil.)		30 783	44 772	41 832
Nbre de navires et tonnage total		3 : 105 tx	4 : 100 tx	4 : 115 tx
Source : Archives Forales de Biscaye, CB 271 et 310-311, Consulado 0203/002 et 0204/004.				

ANNEXE X. Importations de fer de Bilbao par Nantes et Landerneau (1781-1793).

	NANTES	LANDERNEAU
1781	4 618	2 403,50
1782	1 696	0
1783	2 387,75	2 889
1784	5 062,5	2 263,50
1785	3 053,25	1 314
1786	2 336	880
1787	3 091	1 847
1788	2 931	1 949
1789	1 654	1 609,5
1790	1 574	1 176 (+300)
1791	585	629 (+210)
1792	0	746
1793	0	0
TOTAL	28 988,5	17 706,5
rectifié		18 216,5

Source : d'après Aingeru Zabala Uriarte, *Mundo Urbano...*, *op. cit.*, p.734 à 761.

ANNEXE XI. Cargaison du Zéphir, décembre 1786.

10. decbre 1786.

procuration de réclamation
Le navire Le zéphir
de Landerneau



Le jour Dixième de decembre mil Sept Cent quatre
vingt six devant Les notaires, soussignés de La juridiction
de La principauté de Leon à Landerneau, avec soumission
où il appartiendra à soussigné noble homme Barthelémy
Hios negociant, demeurant en La ville de Landerneau
rue de La rive paroisse de saint houardon.

Lequel nous a dit qu'étant venu à sa soussance que
Le navire Le zéphir dudit Landerneau, ou port de mission
trente tonneaux, commandé par Lefeu Joseph protestant,
dont il est seul propriétaire, a fait cette auprès de
port Louis, Déclare par le présent donner pouvoir
et procuration à Monsieur Dargent, negociant en
La ville de Lorient, de pouvoir lui et en son nom
se présenter par tout où besoin sera pour Reclamer
Le dit navire avec tous ses agrais et appareils et
qu'il peut se trouver, de faire, pour cet effet toutes
et telles démarches a ce nécessaire, Déclarant Le
dit sieur (certifiant approuver, ratifier, et contrecarrer
de ce jour, tout ce que par Ledit sieur Dargent
constitué sera fait en vertu de La présente, pour
La dite Reclamation avec promesse et obligation
de ne venir contre La présente directement ni
indirectement pour quelque cause et motif qu'il
ce soit.

fait, Lu, et passé à Landerneau en l'étude de M.

Rapport D'habes Lun ce nous, Jour le feug ce
dit feug Nos (centenants, N. Les autres ustaires le
dit jour et au que Devant. avant unoy.

Prunier

Arichel

*Chabou
No. 2*

Contrôle à Landreux le 10. X. 1786
N. ceu, Quinze sols. Boni

11. Decembre 1786.

procurations affen de
reclamation de
marchandises.



Le jour ouzième Decembre mil Sept cent quatre
vingt six devant les notaires soussignes de la juridiction de la
principauté de Léon à Landernau avec soumission de
appartiendra ont comparu nobles gens Barthelémy Bros, Joseph
Marque, Olivier Loui, Leyer, Pierre-Marie Le Gris, Jean-Jacques
Dural, et Robert, tous negocians demeurans separement en la
ville de Landernau paroisse de saint houardon. Les quels ont
ont Declare et Declarent faire et constituer pour leur procureur
General et special Monsieur Dargout, negociant demeurant en la
ville de Lorient au quel au demeur de la Connaissance et
Certitude donnee au dit sieurs Bros, Marque, Leyer, Dural
Le gris, Robert, et demeur faisant pour le sieur Olier son
associe, que le navire Le Zephir de cette ville de Landernau
allant a Bilbao en Espagne a fait un usage sur la cote du
port Loui a peu de distance de la ville de Lorient et que
L'on avoit été dudit navire différentes marchandises lequel
navire étoit commandé par le sieur Joseph Provostic, ^{il declare comme} par
et procurations de pour eux et en leur nom se presenter au
besoin fera pour Reclamer, en leur nom, les différentes
marchandises et ballots ci après qui avoient été chargés dans
le dit navire Le Zephir suivant les manifestes que de
dite sieurs Bros, Marque, Leyer, Dural Le gris, et Robert
ont remis en l'endroit, pour être transcrit en la
presente procure, L'insertion des quels manifestes suit, et
premier celui du sieur Bros. Comme il suit.

Je soussigné Certifie avoir chargé sur la Carque Le Zephir
Capitaine Joseph Provostic, destiné pour Bilbao, les marchandises
ci après mentionnées suivant l'avisement du 25. 9^{bre} 1786.

B

VL. 8127. Sept Cailles contenant 418 peuz de geniève p. 31506

P 8. 55 a 59. cinq balles contenant 301 peaux de genisse p^t. 2204.
 60 et 61. deux balles cont. — 48 Douzaines peaux de veaux p^t 827.
 62 et 63. deux 3^o. cont. — 122. peaux de genisse p^t 930.
 64 et 65. deux 3^o. de six pièces toile a Carreaux chaque c^{te} 1044 p^{an}

A
BE 8. 70 a 73. quatre balles contenant 241. peaux de genisses p^t. — 1759.
 74 et 75. deux 3^o. contenant — 46. 3^oes peaux de veaux p^t. 743.
 76 et 77. deux 3^o. contenant — 122. peaux de genisse — 931.
 78 et 79. six 3^o. de quatre pièces toile a Carreaux chaque 2100 au

M 8. 65 et 66. deux balles de cinq pièces toile a Carreaux Chaque 868 au
 67 a 70. quatre 3^o. toile de balles 1076.
 71. une 3^o. de six pièces colorées 500.
 72. une 3^o. de six pièces vâre commun 484.

y
DR 8. 1 a 3. trois balles contenant 177 peaux de genisse p^t. . . 1337.
 4. une 3^o. cont. — 14. 3^oes peaux de veaux . . . 222.

DM 8. 1 et 2. deux balles de trois pièces toile a Carreaux Chaque 522 au

DE 44 pièces toile a voile non emballées 2051. p^{an}

IR 44 pièces 3^o 2046. p^{an}

M Sans n^o. Six balles papier blanc commun de 24. Braves Chaque.
 a Landerneau 10^e. d'avis 1786. Signe Bony Gros.

Le second celui du Sieur Loyer, connu & il fait.
 Manifeste des marchandises que je déclare avoir chargé sur la
 barque Le Joseph Capue Joseph Provost de cette ville pour
 compte de divers foyers Les marques et numéros en un autre

huit Ballots
H.V (cinq balles toile a Carreaux de trois pièces Chaque ensemble quinze
 pièces au ensemble 1295. p^{an}

n^o 42 a 49. trois balles de toiles de plougatel blanches de trois pièces Chaque
 ensemble neuf pièces contenant ensemble 900 au adressées a
 M. J^o. De Larroy y Barro de Bilbao

Quatre Ballots.

JA

n. 1. a 4.

quatre Ballots toile a carreaux de trois pieces chaque
ensemble Douze pieces au ensemble 1034 lb. au.
adressee a M. Joseph Sapuj & Comp. de Bilbao.

Deux Ballots

FB

n. 3. a 4.

Deux Ballots toile a carreaux de trois pieces chaque
ensemble Six pieces contenant ensemble 518 lb. au.
adressee a M. J. De Lanoy y Barra de Bilbao.

N. B.

pour
11

Les dits ballots sont et bien emballes portent pour
les dits devers auillage de toile et Cris Large, apelles
toiles de saint paul

neuf Ballots

O

n. 25. a 33.

neuf Ballots contenant ensemble 400 peaux de genimes
apelles port uel 2777 lb.
une Ballote contenant neuf pieces de laines avec 270 au
quatre Ballots de papier commun contenant chaque 24. livres
ensemble 96. livres Les quelles sont marquées comme en
marge mais ce port est joint de numero. adressee a M. Gabriel
De Orbejo de Bilbao. —

Certifie, Le present manifeste conforme a tout ce qui est
dans l'acte de la Capa sont jureur non ain et a ce declaracion
que jey ai fait. Lande de au. le 10. decembre 1736. signe d'Alvar
Luis Feyra
trois d'Alvar Luis Feyra

Charge par Joseph Maquie dans le navire de l'ephe de
Landerneau Capte Joseph provostu destine pour Bilbao
de l'ephe de l'risques ses marques et en charge. —

I. I. E

n. 6. a 8.

trois Ballots contenant 150 peaux de genimes port 1040 lb

D

n. 9. a 10.

deux Ballots cont. 45 Dues de peaux de veaux port. — 827 lb

BE

n. 75. a 74

deux Ballots contenant 100 p. t de genimes port. — 663 lb

D

n. 75. a 76.

deux D. cont. 468 au 1/4. toile de 3 Ballots

I. M.

n. 26. a 34.

neuf D. cont. 36 peaux 3137 au toile a carreaux

M

La pièce cont. 186 au tolle a voile non embalée et son
connoissement remis au Cap. Joseph Provost,

AL

je certifie La presente Declaration veritable et laudan
ce oue xbre 1786. Signe M. Marie

Je quatre meut celui des Sieurs Duval de Gris comme il faut
Je soussigne Duval Le Grisaine, neg a Landerneau

Declare avoir charge pour mon propre compte dans un
navire Le Joseph de report Cap. Joseph Provost a la

vingt
n

Destination de Bilbao pays des peigne, Laquantite de
sept balles sont six continuellement ensemble trois Cens

G

Cinquante cinq peaux de gemmes Cordoyes et de
Septieme balle contient vingt quatre Bouraines veaux

aussi Corroyes delout unque A. n. 17 je Declare
en son avoir fournis a Bilbao par Lettres des 4 et 8

une
n

de present moi Assurance de ces sept balles main
qua tout evenement, et pour ce par grand bien, sans

A
F

aun tous mes Droits et pretendions vers mon escauer
je remis Le jour Dhier au sieur Gabriel Pallu hon un

procurator sous seing prive, et me porteur de cette
Dagis ou faire acte a legard des dites sept balles

pour le plus grand bien des interemes et sauff lors
mes droits en general, laquelle Declaration et procurator

je soussigne et consente quelle soit rapportee et inseree
dans l'acte en forme qui sera dressé et signe en commun

par tous Les Chargeurs Dans Le susdit navire de Cap. Joseph
malheureusement reboue a la Cotte de Lorient Le

Lundi au soir huit du present mois, suivant des Lettres
reues dudit Lorient Le jour Dhier, fait et delivre

a Landerneau ce oue Decembre mil Sept cent quatre
vingt six. Signe Duval Le Grisaine

Continuellement Celui Des sieurs Robert & Co

il fut.

Manifeste Des marchandises que nous Declarons avoir
chargee sur Labarque de Jehan Capue Joseph provost
De cette ville pour compte de Diverses foies de
marchandises & numerus in marge.

vingt neuf Ballots.

n° 33 a 67.

C D

J'avou
Cinq ballots de peaux de veaux n° 33 a 37. contenant
122. Douzaines pesant net 2070 lb.
vingt Ballots de peaux de genisses n° 38 a 57. cont.
1200. peaux pesant net 9096 lb.
quatre Ballots de toile a sacreux de cinq pieces
Chaque contenant ensemble 17 1/2 lb.

une Balle

n° 10.

A

une Balle De trois pieces de toilles a sacreux contenant
ensemble 260. au 1/2.

que nous certifions veritable et conforme aux
connoissements signez J. ph. provost le 24. et 25. Du
mois de Mars 1786. Laudonueau le jour Decembre
1786. Signe Robert Bolea.

apres la transcription des manifestes des dit sieurs J. ph.
Marguerite Loyet Dussal de grisame, Robert Bolea, fait
conformement aux copies par eux remises, en l'endroit
a cet effet, ils ont, par repetition declaree autorisee le
dit sieur Dargent a faire pour eux la declaration
des marchandises portees & detaillee au manifeste
et chacun d'eux se se pourvoira et presenter a cet effet
par tout et au besoin sera, declarans approuves et
ratifiees tout ce que par le dit sieur Courtine sera
pour eux fait. En vertu de la presente, avec

procure et obligation de ne venir contre
Directement ni indirectement

fait, lu, passé et expliqué à Landerneau le
Lundi et au rapport D'habes L'un nous soule
Jeing Des Dite sieurs courtoisiers et des autres
ultaires Ledit jour et an, sur son des neuf
heures du matin. En interligne de Declaration
Donné. approuvé.

Sauf mon recours à droit vers
vous assis

Duval de Grinayné

Robert et dea Louis Luyon

Ma Duvie

Pyuy Neve

Brichel = Chabot
croyé No 3

Contrôle au Sart à Landerneau le 11. X.
1786 Recu trois livres quinze sols

Bon Luyon

venant, passe ou étresse, de que de que que...
l'ont de l'usage a tant de marchandises, et ont les négociants de l'autre font
Commence les usages, et le Portugal avant soit de premiers mots... Les campagnes de
l'autre pourment de plus. Diverses de plusieurs de plusieurs de de de de
que leur passe a l'autre,

Les négociants des Pays étrangers, et de l'autre qui...
enquêtant les usages de l'autre après les campagnes de l'autre...
de l'autre et de l'autre, les usages de l'autre...
tout ce qui est en l'autre des usages.

Mais pour les avantages de l'autre toujours inutile...
faire visiblement de leur part de l'autre avec les usages...
l'autre et de l'autre pour l'autre et de l'autre...
pays de l'autre en l'autre, ils font l'autre de l'autre...
autres de l'autre que de l'autre avec de l'autre.

Les difficultés de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
négociants qui font venir de l'autre pour l'autre...
autres de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
police pour l'approvisionnement de l'autre de l'autre...
de l'autre pour payer les usages de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre.

Il est de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre.

Les difficultés de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre.

Les difficultés de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre.

Les difficultés de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre...
de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre de l'autre.

Requête des négociants de Landerneau 19 avril 1776

« Du vendredi dix neuf avril mil sept cent soixante seize à trois heures de relevée devant Monsieur le Sénéchal de Landerneau Juge des manufactures de cette ville et des Lieux circonvoisins,

ont comparu en l'Hôtel de Ville nobles Gens : Jean Baptiste Mazurié Laine, Joseph Mazurié, Pierre Guillaume Duthoya, Joseph Villart, Pierre Duval Le Gris, Jean Duval Le Gris, Louis Leyer, Michel Daumesnil, Jacques Cosson, Jean Duthoya, Barthélémy Kerroz, Lanrivoas Chambor, Claude René Febvrier, Yves Cornec aîné, Pierre Le Drezen, Pierre Fauvel, Gilbert Poisson, Pierre Marie Le Bras, Jullien Jean Duval Sr Duclos, Pierre La Caze, Hervé Duthoya, Jean Vincent Rouilloin, Louis Bazin, Jean Le Bras, Louis-Joseph Nedellec, Jacques Marie Camus, Julienne Daniel, Vincent Gardeot, Joseph Cadet et Michel Durant,

Tous négociants dudit Landerneau, lesquels considérans les accroissemens et les améliorations dont le commerce de Landerneau est susceptible, s'ils avoient la liberté d'armer à Landerneau pour le commerce des isles, et colonies françaises de l'Amérique et de charger les papiers pour l'Espagne et le Portugal.

Ils ont un beau port garni de deux quais pouvant contenir un grand nombre de navires de quatre et cinq cent thonaux ; il communique par une rivière d'une navigation sûre et aisée à la rade de Brest, les navires sont en sécurité dans leur port, ils sont en tems de guerre plus à portée que d'aucun autre port du Royaume de joindre les vaisseaux de convoi. Le même vent qui fait sortir les vaisseaux du port de Landerneau les porte directement sur les cottes d'Espagne, avantage unique. Landerneau outre l'avantage de la situation et de la beauté de son port est entouré d'une multitude de manufactures de toiles de diverses espèces comme toiles créées larges et étroites, Rosconnes et Graciennes, toiles à carreaux et autres, d'un grand nombre d'ateliers de tanneurs et corroyeurs, de plusieurs moulins où l'on fabrique du papier nommé trasse ou étresse, espèce de papier brouillard qui n'est propre que pour servir d'enveloppe à d'autres marchandises, et dont les négociants de Landerneau faisoit commerce en Espagne et en Portugal avant ledit du 1er mars 1771. Les campagnes de Landerneau fournissent de plus beaucoup de pelleteries, du suiffe, de la graisse et du beurre que l'on passe à l'étranger.

Le département des classes à Landerneau est le même que celui de Brest, les matelots en quittant les vaisseaux du Roy après les campagnes, se rembarquent à Landerneau au lieu de retourner chez eux. Les environs de Landerneau fournissent outre les marchandises, tout ce qui est nécessaire aux armemens.

Mais lors les avantages leur seront toujours inutiles tandis qu'ils ne pourront point faire directement de leur port le commerce avec les îsles et colonies françaises de l'Amérique et y charger pour l'Espagne et le Portugal les papiers que l'on fabrique dans le pays s'ils en avoient la liberté ils seroient en état de donner leurs marchandises beaucoup à meilleur compte que dans aucune autre ville de la province.

Le défaut de cette liberté détruit le commerce et les manufactures et achèvera de ruiner le pays. Les difficultés, les frais et les risques qu'ils courent sont infinis, les négociants qui font venir du vin à Landerneau pour l'Amérique sont obligés de l'entreposer à Brest, ce qui les constitue dans des frais de magasinage et s'ils veulent disposer d'une partie pour l'approvisionnement du pays ils sont obligés d'envoyer leurs fonds à Brest pour payer les acquits à cau-

tion. Cette contrainte leur occasionne des dépenses, des risques et des retardements toujours préjudiciables à leurs intérêts.

S'il se trouve une fête ou deux de suite, le bureau de Brest est fermé, l'on est obligé d'attendre, on ne peut décharger le navire qu'au retour de la quittance du paiement de l'acquit à caution, les vents changent, le navire reste des mois entiers au compte des négociants sans pouvoir sortir du port, le retardement d'un jour, d'une marée, cause des préjudices qu'on ne sauroit apprécier, dans la navigation tous les instants sont précieux.

Le défaut de liberté prive encore Landerneau d'une branche si nécessaire aux opérations du commerce, on parle du papier, tel négociant qui aura envoyé ses fonds à Brest se trouve deux ou trois jours après obligé de l'aller reprendre pour son papier de là nouvelle dépense, nouveaux risques et nouveaux retardements.

La privation de la faculté de charger du papier à Landerneau anéantit cette branche du commerce et des manufactures. Le négociant espagnol ou portugais qui demande une emplette de toile et de cuir, demande également des ballots de papier ; ont est obligé de lui répondre qu'on n'a point la liberté de charger cette marchandise à Landerneau, il retire ses ordres, fait faire, et ses emplettes de toiles, et ses emplettes de papier à Morlaix, la perte d'une branche attire nécessairement la perte de l'autre.

Ce n'est point encore là le seul inconvénient, quelquefois un navire ne trouve point dans le moment tout son chargement prêt, si on avoit la liberté de charger du papier à Landerneau, cinquante ou soixante ballots de papier complèteroient la cargaison et par ce moyen les négociants rempliroient les vœux de leur correspondant sans retardement et sans frais, au lieu que quand ils envoient du papier ils sont obligés de le faire voiturier à Morlaix ou à St Malo à grands frais qui absorbent souvent la valeur de la marchandise, mais ils se flattent que le Roy voudra bien faire cesser tant d'obstacles ; ils ont d'autant plus lieu de l'espérer que ses intérêts ny ceux de ses fermiers ne seront lésés que puisque les droits de sa majesté seront toujours les même et que les fermiers n'auront aucune dépenses à faire de plus puisqu'ils ont à Landerneau un bureau et ports et hâvres et un commis établi pour les percevoir.

toutes ces considérations semblent autoriser les négociants de Landerneau à donner ordre à avocat au Conseil de présenter Requête pour eux pour obtenir la permission de faire directement du port de Landerneau le commerce des isles et colonies françaises de l'Amérique et d'y charger du papier des manufactures des environs de Landerneau pour l'Espagne et le Portugal et ont signés. »

- ANNEXE XIII. Les correspondants de la Société Radiguet-Goury par ville.

VILLES	CORRESPONDANTS
BORDEAUX	52
BREST	35
BAYONNE	30
BILBAO	25
PARIS	20
MORLAIX	15
LANDERNEAU	13
CADIX	11
MARSEILLE	11
NANTES	10
RENNES	10
LE HAVRE	9
OLERON	9
QUIMPER	8
SANTANDER	8
TOULOUSE	8
CAEN	7
LESNEVEN	7
LIVOURNE	6
SAINT-MALO	6
MONTAUBAN	5
ROUEN	5
TOURS	5
LYON	4
SAINT-BRIEUC	4
GENES	3
GUINGAMP	3
HONFLEUR	3
ILES DE RE	3
LE FAOU	3
QUIMPERLE	3
ROCHEFORT	3
VITORIA	3
BARCELONE	2
CHATEAULIN	2
DINAN	2
LANDIVISIAU	2
LA ROCHELLE	2
LE CROISIC	2
LE MANS	2
LISIEUX	2
LORIENT	2
MADRID	2

MALAGA	2
MONTPELLIER	2
NAPLES	2
PERPIGNAN	2
QUINTIN	2
ROSCOFF	2
TREGUIER	2
VALENCE	2
AGDE	1
ALERIA	1
ALICANTE	1
AVRANCHES	1
BEAUVAIS	1
BLAYE	1
BRASPARTS	1
BRELES	1
CAMARET	1
CAMBRAI	1
CARENTAN	1
CASTELNAUDARY	1
CHARTRES	1
DAX	1
DOUARNENEZ	1
FLORENCE	1
GUIMILIAU	1
JERSEY	1
LAMBEZELLEC	1
LANNILIS	1
LANNION	1
LAVAL	1
LE CONQUET	1
LIMOGES	1
LISBONNNE	1
LOCRONAN	1
MARENNES	1
MAULEON	1
MONCONTOUR	1
MURCIE	1
ORTHEZ	1
PAU	1
PLOUESCAT	1
PLOUGUERNEAU	1
POITIERS	1
PONTIVY	1
PONT L'ABBE	1
PORSPODER	1

SAINT-ETIENNE	1
SAINTE-MARIE(OLORON)	1
SANTIAGO	1
TOZELLA	1
TOULON	1
UZEL	1
VALENCIENNES	1
DIVERS	8
TOTAL	436

DE

L'INDUSTRIE LINIÈRE

DANS LE FINISTÈRE.

I.

La culture du lin, son filage, son blanchiment et son tissage, paraissent avoir été de temps immémorial, une industrie entièrement agricole dans plusieurs parties de la province de Bretagne, et notamment dans l'évêché de Léon, où se trouvaient à peu près enclavés les deux arrondissements actuels de Brest et de Morlaix.

Cette production, à la fois territoriale et industrielle dût, à une époque très reculée, atteindre des proportions fort importantes, si l'on considère qu'en dehors des besoins d'un pays où la population était presque exclusivement vêtue de toile, les exportations de ces tissus s'élevaient à plusieurs millions de francs par année.

Quand on parcourt les deux arrondissements de Brest et de Morlaix depuis la côte de l'Armorique dans toute sa longueur jusques au pied des montagnes d'Arrès, on peut se faire une idée de l'extension que semble avoir eue jadis cette industrie. En effet, partout où l'on rencontre un hameau ou une ferme possédant une source d'eau vive, suffisamment abondante, il est rare qu'on ne puisse constater dans le voisinage, les vestiges d'un *candi*, maison de buée, et le champ ou courtil, conservant son ancienne dénomination, *ar prat*, pelouse affectée à l'étendage et à l'exposition des fils, sous l'influence des rosées et autres agents atmosphériques, après leurs divers lessivages.

Tout semblait d'ailleurs, en ce pays, concourir d'une façon merveilleuse au développement et à la prospérité de cette industrie agricole. Le très bas prix de location des terres, l'absence presque complète des communications, ou l'état imparfait des voies existantes qui rendaient impossible tout autre mode de transport que le dos du cheval; la multiplicité des sources et l'excellence de leur eau pour le blanchiment des fils et des tissus, l'abondance et la vileté du prix des combustibles, enfin les loisirs de la partie féminine de la population rurale durant les fréquents et longs repos que lui laissent les travaux des champs, formaient autant de causes qu

devaient naturellement porter les agriculteurs, d'un sol très favorable à la culture du lin, à cultiver cette plante et à lui donner toutes les mains-d'œuvre, toutes les préparations requises pour qu'on en pût opérer le transport sous le plus petit volume représentant la plus grande valeur possible.

L'industrie linière n'était pas seulement lucrative pour l'agriculture qui l'exploitait, elle était encore honorée dans son essence. Les anciennes chroniques du pays nous apprennent que les différentes classes de la population concouraient aux diverses manipulations de ce produit territorial, et que les dames du plus haut rang de la société et de la noblesse faisaient du filage du lin une de leurs occupations journalières.

Chez le cultivateur, sauf les travaux de culture et de préparation qui réclament l'emploi de la force musculaire, tous les autres, filage, dévidage, lessivage, ourdissage et même tissage, étaient de la compétence presque exclusive des femmes et des jeunes filles de la ferme. On comprendra facilement combien pendant des siècles ce genre de production dût être avantageux au pays et dût par cela même le maintenir à l'abri de toute concurrence : car il satisfaisait non-seulement aux besoins de la consommation locale, mais il faisait en outre profiter la population agricole de cinq à six millions de valeurs exportées qui, en totalité, ne représentaient qu'un travail manuel et l'emploi d'un temps bien utilisé au lieu d'être perdu.

Là ne s'arrêtait pas pour le pays l'avantage de cette industrie. La marchandise passait des mains du cultivateur fabricant à celles des négociants exportateurs de Roscoff, dans les temps les plus reculés, et successivement, de Morlaix et de Landerneau, durant les trois derniers siècles. Elles étaient ensuite expédiées en Espagne et aux Indes occidentales, ce qui donnait lieu à un mouvement de commerce et de navigation assez considérable.

Cet état de choses dut se perpétuer tant que les circonstances restèrent les mêmes; mais dès que l'Europe, épuisée par les longues guerres qu'elle avait eu à soutenir contre la république et contre l'empire français, pût goûter les bienfaits d'une paix durable, l'activité industrielle se développa et vint remplacer les incertitudes et les préoccupations qu'entraînent les collisions militaires. Alors aussi la production agricole et industrielle de la Bretagne vit se modifier les conditions vitales qui jusqu'à ce moment avaient assuré sa prospérité et son existence. Ce nouvel ordre de choses qui annullait ou amoindrissait plusieurs des éléments où elle avait jusqu'alors puisé sa force, lui imposa l'obligation d'en étudier de nouveaux, dont elle n'avait jamais eu à se préoccuper.

II.

La seconde phase de l'industrie linière dans le Finistère, remonte aux années 1823-1825. A cette époque la Belgique, la Silésie, l'Ecosse et l'Irlande, commencèrent à se montrer sur les marchés avec des tissus notablement améliorés dans leur composition et avantageusement modifiés quant à leurs moyens de production par la mise en pratique des nouvelles découvertes de la science, soit

dans l'art de blanchir, soit dans les diverses transformations de la matière première; si bien que dès 1826 la concurrence devint tellement désastreuse pour les tissus bretons, que tous les marchés étrangers leur furent à la fois fermés.

De ce moment date la décadence si rapide de la fabrication rurale des toiles et celle progressive, quoique moins prompte, de la culture des lins.

Une révolution morale s'opérait en Europe, avons nous dit : les ressources pécuniaires des gouvernements, naguère absorbées par l'entretien d'innombrables armées, se tournaient désormais vers les améliorations de tous genres, suspendues pendant la longue période des déchirements révolutionnaires, ou des sanglantes luttes de l'Empire. — Les avantages industriels que le Finistère devait surtout aux circonstances — fâcheusement exceptionnelles — que nous avons énumérées, disparaissaient de jour en jour avec l'amélioration de ses routes, et l'ouverture de nouvelles voies de communication, qui donnaient aux productions spontanées du sol, comme aux denrées fournies par sa culture, un économique et facile accès vers les nombreux ports de mer dont son périmètre est découpé. La facilité du placement de tous les produits, l'élévation de leurs prix, furent promptement suivis de l'augmentation des loyers, et de l'extension superficielle des terres cultivées. Les travaux des champs réclamèrent plus de temps, plus de bras; dès lors les prix de la main-d'œuvre, furent naturellement changés, et il devint évident que si les éléments de l'industrie linière ne se trouvaient pas anéantis, ils étaient au moins modifiés de telle sorte, qu'ils ne présentaient plus que des conditions d'égalité avec ceux des autres pays producteurs.

Pour prétendre à lutter avec quelque fruit contre une concurrence redoutable il fallait sérieusement compter sur un nouvel auxiliaire, l'intelligence, constamment soutenue par l'étude, par l'observation de tous les progrès, et sans cesse stimulée par les découvertes de la science.

Il ne s'agissait plus en effet de suivre machinalement une ornière tracée par les siècles, aboutissant toujours au même point, où se rencontraient toujours les mêmes besoins habituels et les mêmes débouchés. Désormais, le siècle marchait et les besoins de la consommation se modifiaient dans l'ancien comme dans le nouveau monde. Les Anglais et les Allemands étudiaient ces besoins jusque dans leurs caprices; les Bretons seuls restaient stationnaires, et même rétrogradaient en n'opposant à cette concurrence, que des diminutions de prix, obtenues par des altérations dans les qualités, erreur funeste qui achevant bientôt de mettre leurs tissus en complet discrédit leur fit fermer tout débouché extérieur.

Le Finistère tout en possédant les éléments constitutifs de l'industrie linière, la voyait néanmoins marcher avec une désolante rapidité vers un complet anéantissement, par suite de la nature même de ses fabricants ruraux, dont jusque là, de génération en génération, toute la science se bornait, depuis un temps immémorial, à reproduire servilement et toujours ce qu'avaient produit leurs pères.

Ce fut à ce moment que le commerce, jusque là, simple intermédiaire entre le fabricant rural et le consommateur national ou

étranger, jugea indispensable d'intervenir et d'apporter à cette industrie mourante le concours de son intelligence et des études auxquelles toutes ses relations lui permettaient de se livrer avec fruit. Seul en effet, il pouvait lui offrir l'élément nouveau propre à vivifier, à corroborer ceux préexistants et à leur donner une impulsion convenable.

Trois maisons de Landerneau se dévouèrent et entreprirent cette réforme ; mais en entrant les premières dans cette nouvelle voie, elle ne se dissimulèrent pas les difficultés et les ennuis qu'elles devaient rencontrer, dans la lutte ou elles allaient s'engager, contre les routines, les préjugés et la malveillance de certaine partie de la population, toujours disposée à repousser et à combattre toutes les innovations, même, et surtout alors, que son bon sens ne lui permet pas de révoquer en doute la probabilité d'une incontestable réussite.

Deux maisons de Landivisiau et de Morlaix venaient peu d'années après s'associer à leurs efforts. Quoique libres de toutes conventions réciproques elles marchèrent, avec des intentions identiques, dans les mêmes errements. Leur but était de relever, de soutenir l'industrie rurale, en la régularisant et en l'améliorant, et non de la supplanter en la concentrant dans les villes, comme on s'est longtemps plu à le faire croire et comme semblaient en effet l'indiquer les nécessités préparatoires de la tâche entreprise.

La création immédiate d'une manufacture urbaine dût en effet paraître une contradiction flagrante avec le but avoué, surtout aux yeux des gens prévenus et ignorant les plans préconçus ; mais ce fut une nécessité : car si en thèse générale il est souvent difficile de réformer et de modifier certaines habitudes, de vaincre soit l'amour propre, soit les préjugés de la classe ouvrière, cette vérité s'applique surtout aux campagnards bretons, dont il faut séduire la vue pour séduire l'intelligence, et vis-à-vis desquels tout raisonnement serait superflu, s'il ne venait à l'appui de faits patents et palpables qu'ils ne peuvent plus révoquer en doute. Or, pour obtenir ces faits et montrer que dans le Finistère on pouvait fabriquer facilement les mêmes tissus que partout ailleurs ; il fallait avoir sous la main un noyau d'habiles maîtres et contre-maîtres, pour diriger et instruire incessamment soit des apprentis, soit des ouvriers déjà formés, qui volontairement disposés à se laisser guider dans la voie nouvelle pourraient plus tard, à leur tour, se disséminer dans les communes rurales et enseigner aux autres tisserands les moyens de bien faire.

La régénération de l'industrie du tissage embrassait un cadre immense et présentait de grandes et nombreuses difficultés.

Il fallait retoucher à presque toutes les manipulations de la matière première, depuis son peignage jusqu'aux dernières préparations des tissus fabriqués ; il fallait de plus remplacer les moyens surannés et imparfaits par ceux que la marche du temps et les progrès de la science indiquaient comme préférables.

On créa donc à Landerneau : un moulinage mécanique pour la préparation des chanvres teillés destinés à des tissus exigeant l'emploi de ce textile ; un peignage à la main, pour chanvre et lin, affecté à l'épuration graduelle des matières suivant la destination qui leur était réservée ; une filature à la main également régularisée, s'étendant

sur la majeure partie des communes des arrondissements de Morlaix, Brest, Châteaulin, dans la zone comprise entre St.-Pol de Léon et Plouguerneau, sur la côte de la Manche et au pied des montagnes d'Arrès, depuis Pleyber-Christ jusques et y compris Châteaulin : (Nous reviendrons sur cette partie intéressante de la réforme) des blanchisseries sur une grande échelle et adoptant les plus nouveaux procédés ; un cylindrage à chaud et à froid pour l'aplatissement ou le calendrage des tissus exigeant cette préparation ; enfin, la fabrication des ros, lames et autres armures nécessaires aux travaux des manufactures de toiles.

Le filage à la main fut peut-être, de toutes les améliorations projetées, celle qui présentait le plus de difficultés à vaincre. Sans le filage, il faut le dire, tout perfectionnement devenait presque impossible ; mais à force de soins, d'attentions et d'encouragements on parvint à obtenir des résultats bien supérieurs à ceux qu'on osait espérer. Plus de 4,000 fileuses inscrites, furent stylées à fournir toujours les mêmes numéros et à travailler suivant des types parfaits ; chaque localité, chaque commune, ayant été appelée à filer autant que possible les espèces approchant le plus de ses anciennes habitudes.

La complète réussite de ce point essentiel de la réforme donna aux diverses espèces des nouveaux tissus une telle perfection que les maisons du Finistère purent braver toute concurrence.

Alors s'élevèrent successivement les établissements centraux des communes rurales de Sizun, Commana, St.-Sauveur et Ploudiry. Chacun d'eux renfermait un nombre de métiers proportionnel à la population ouvrière demeurant dans les bourgs ou aux environs et leurs contre-maitres pouvaient visiter facilement un nombre de métiers triple ou quadruple, placés dans les villages et fermes à un certain rayon de distance.

Ces créations offraient aux tisserands le double avantage de livrer sans frais de déplacement et chaque jour de la semaine les tissus fabriqués, de recevoir les chaînes et fils nécessaires pour en confectionner d'autres, et en même temps de pouvoir examiner sur les métiers, les nouvelles espèces, toujours étudiées et fabriquées préalablement dans les établissements centraux, soit par les contre-maitres eux-mêmes soit sous leur direction par les plus habiles ouvriers.

Cette seconde phase de l'industrie linière atteignait sa plus haute prospérité quand à la faveur d'une modification aussi inopportune qu'incroyable des tarifs protecteurs de l'industrie nationale, surtout en ce qui touchait les tissus similaires de ceux du Finistère ; les fils et les toiles de l'Angleterre et de la Belgique faisant irruption sur les marchés français, vinrent rompre tout équilibre, soumettre l'industrie toilière, à des conditions différentes, lui imposer de nouvelles épreuves.

La filature à la main, débordée par les fils mécaniques qui s'offraient à des prix excessivement bas, chercha vainement à se soutenir. — Tant qu'un reste de souffle parut l'animer encore, les fabricants réformateurs s'imposèrent la loi de s'abstenir, avant sa fin prochaine et naturelle, de la remplacer par les moyens analogues à ceux qui occasionnaient sa mort. Leur intérêt immédiat eut à en souffrir : car ils laissèrent ainsi passer quelques années de prospérité dont aurait pu jouir cette industrie, mais ils tenaient à bien constater qu'ils

voulaient encore une fois faire revivre et non supplanter l'ancienne industrie rurale du pays.

L'anéantissement presque complet de la filature à la main, créant un obstacle infranchissable entre la production territoriale et l'industrie textile, la première devait nécessairement tomber; la préparation de ses matières les rendant presque totalement impropres au travail à la mécanique.

L'agriculture du Finistère se trouvait donc tout-à-coup dépouillée d'une de ses productions les plus familières et les plus lucratives, lorsqu'en 1845, les maisons de Landerneau, Landivisiau et Morlaix, jugèrent le moment arrivé de relever par un suprême effort cette industrie encore agonisante, et de la rendre d'un coup, aux conditions de vitalité prospère, dont les éléments que renfermait le pays ne pouvaient manquer de lui assurer le retour.

III.

La troisième phase de l'industrie linière, celle dans laquelle on entre en ce moment, n'a pas encore d'histoire. Elle marche accomplissant les faits qui, plus tard, lui constitueront un passé probablement en rapport avec les prévisions sur lesquelles ont été fondées les espérances d'un heureux avenir.

Du moment où l'ancienne industrie rurale telle qu'elle a été décrite, se trouva scindée en deux tronçons, désormais sans rapport de continuité, ceux-ci ne pouvaient plus que se tordre et périr, si pendant qu'un reste d'existence les animait encore, on ne trouvait un moyen aussi efficace que prompt de les ressouder.

La nature du mal en indiquait le remède; c'était l'introduction entre la culture de la plante et son tissage, de la filature mécanique; moyen certain, radical, mais d'une difficile application, autant par l'immense capital qu'il réclamait, que par son étrangeté, relativement aux connaissances spéciales et à l'expérience acquise des hommes appelés les premiers à s'en servir.

La tâche était lourde et la responsabilité d'autant plus grande, que l'opinion publique pouvait taxer de présomptueuse la prétention d'aborder une réforme industrielle qui, dans le département des Côtes-du-Nord, échouait depuis deux années, malgré les sympathiques encouragements du Conseil général, et de toutes les sommités commerciales et administratives, appuyés d'une prime départementale de quatre-vingt mille francs.

Nonobstant ces graves considérations, les quatre maisons qui par une lutte de plus de vingt années couronnée d'un grand succès, avaient pu connaître à fond les besoins et les ressources du pays, ne balancèrent pas de nouveau à se jeter en avant, mais en faisant appel cette fois, à la population intéressée. Elles confondirent leurs intérêts, et au lieu de couvrir l'entreprise du voile de l'anonyme qui met à l'abri des événements la responsabilité morale des noms propres, et la partie matérielle de la fortune non engagée; MM. Heuzé, Radiquet, Homon, Goury et Leroux, offrirent sans hésiter, leur solidarité comme gage d'une convic-

tion profonde dans le succès. Ils enchaînaient leur avenir, se condamnaient à subir le poids du travail, des émotions et de toutes les éventualités attachées à une si difficile entreprise, et renonçaient à toute rémunération avant prélèvement, pour les actionnaires, d'un intérêt annuel de 5 p. 100 et aussi d'un amortissement de 5 p. 100, sur les valeurs industrielles, qui ne pouvaient guère s'élever à moins de quinze à seize cent mille francs.

Leur appel fut entendu surtout dans les campagnes. Les cultivateurs en général, fermiers ou propriétaires, saluèrent avec joie l'ère nouvelle destinée à ranimer la culture d'un produit avantageux, auquel ils n'avaient renoncé qu'avec les plus grands regrets. La naissante société eut alors la satisfaction de voir entrer dans ses rangs plusieurs maisons de commerce des plus respectables et des mieux posées dans le département, pour apprécier l'avenir de l'opération; elle put en outre juger, par les souscriptions de beaucoup de propriétaires ruraux totalement étrangers aux spéculations commerciales et porteurs des noms les plus anciens et les plus aristocratiques du pays, que dans l'esprit breton, l'industrie linière n'avait ni dérogé, ni rien perdu de l'ancienne considération dont jadis elle fut honorée.

L'ensemble des travaux de la société linière du Finistère comprend : — La réforme de la culture, du rouissage et du teillage des lins, pour les approprier aux exigences de la mécanique. — Leur classement et leur peignage. — Le lessivage et le blanchiment des fils et des tissus fabriqués. — Le tissage de toute espèce de toiles, soit pour les fournitures de l'état, soit pour les besoins commerciaux. — Enfin, les dernières préparations des tissus et leur placement le plus immédiat possible à la consommation.

Voici l'état statistique complet de la société linière, à la fin de 1849.

ÉTAT STATISTIQUE

De la Société Linière du Finistère.

Associés-Gérants : HEUZÉ, RADIGUET, HOMON, GOURY et LE ROUX ;

Directeur : HEUZÉ.

Établissements industriels de la Société Linière.

1 ^o Etablissement de teillage mécanique pour le lin, à Pontpol, près Morlaix. — Mû par l'eau. Force motrice, 24 chevaux.	80 ouvriers.
2 ^o Filature de chanvre et de lin, située à 800 mètres de Landerneau, sur la route nationale n ^o 12.	450 ouvriers.
Moteurs { Turbine de 120 ch ^x } marchant soit	alternativ ^t soit simultaném ^t .
{ Machine à vapeur de 70 ch ^x }	

3° Trois blanchisseries de fils et toiles, situées à Morlaix, Landivisiau et Landerneau, comportant 4 chaudières à vapeur et occupant ensemble.	180 ouvriers.
4° Six manufactures de toiles pour les services de la marine nationale, de la guerre, la marine marchande et le commerce des marchés français.	550 métiers.
5° Neuf cents tisserands répandus dans les communes rurales des arrondissements de Brest et de Morlaix, qui entourent les manufactures régulières ci-dessus indiquées et qui sont sous la direction de ces établissements centraux et qui sont sous la direction de ces établissements centraux et la surveillance des contre-maitres qui y sont attachés.	900 ouvriers.
Elle occupe en outre en devideuses, charretiers, personnel attaché au cylindrage, calendrage, au pliage des toiles et paquetage des fils, environ 250 à 300 personnes.	250
Total.	2410.

Culture des Lins

L'introduction de la culture flamande a donné, depuis 1846, de bons résultats moyens, quoique des quatre récoltes qui se sont succédées, il y en ait eu deux fort ordinaires et même assez médiocres en quantité.

En 1846 et 1848 les lins n'ont pas été abondants, tant s'en faut.

1847 et 1849 ont donné de meilleurs résultats en quantité de filasse et de graine, mais la qualité moins belle, moins soyeuse que la première année, ce qu'on croit pouvoir attribuer à un plus grand emploi de la graine du pays pour semence : néanmoins les rendements relatifs en brin et en graine ont constamment été supérieurs dans les lins traités par la méthode flamande, à ceux travaillés suivant l'ancienne méthode bretonne.

On voit dans un opuscule publié en septembre 1849, par M. Charles Homon, l'un des gérants de la société, spécialement chargé de la recette des lins à Pontpol, qu'il résulte des déclarations de plusieurs cultivateurs des communes qui ont les premiers adopté la nouvelle méthode, que la moyenne du rendement par hectare en lin Flamand, a donné 1004 fr., tandis qu'il est reconnu que l'hectare de lin, ancienne méthode, ne donne guère que 725 fr.

Ces résultats expliquent l'empressement des cultivateurs bretons à suivre la nouvelle méthode et à réclamer les conseils et l'assistance des ouvriers Flamands.

La progression de cette culture a marché rapidement. Presque nulle la première année, elle arrive en 1849 à offrir 5 à 600 mille kilog. de lin en bois, qui prétend-on atteindra un million de kilog. en 1850.

Le département des Côtes-du-Nord, attentif au progrès de cette culture dans le Finistère, vient de voter des fonds pour solder des Flamands et poursuivre le même but dans les riches communes de son littoral.

Filature.

L'usine est construite et emménagée pour recevoir 5000 broches.

On n'en a monté d'abord que 3200, qui sont en pleine activité, et ne recevront leur complément qu'au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir, et que les perfectionnements des machines permettront à la société de suivre ses concurrents dans l'amélioration de ses produits.

Son matériel est composé pour produire :

du numéro 2 jusqu'au numéro 16, fils de chanvre	} En filé sec.
<i>id.</i> 2 jusqu'au numéro 32, fils de lin.	
<i>id.</i> 2 jusqu'au numéro 25, fils d'étoupes	

Ces fils sont en grande partie employés dans le pays, tant pour la confection des tissus fabriqués par la société que pour ceux que font confectionner les fabricants ruraux et qui s'élèvent déjà à un chiffre assez important.

L'année se compose de trois cents jours de 12 heures de travail, et les quantités de fils que peut produire l'usine avec ses 3200 brèches actuelles, dans cette période, sans varier notablement en longueur de fil produit, présentent d'énormes différences en poids, puisque ces quantités peuvent varier entre 450 et 650 mille kilogrammes de fils, suivant que les besoins réclament des numéros 2 à 14, ou qu'ils n'exigent que des numéros 16 à 32.

La société par l'organisation économique de son industrie, s'est parfaitement rencontrée avec les vues du gouvernement, en s'attachant à relier le travail agricole et le travail industriel, en régularisant celui-ci, et en prévenant autant que possible les agglomérations d'ouvriers, source continuelle de malaise et d'embarras pour les villes. Elle avait aussi compris dès-longtemps, les heureux résultats que l'on pouvait retirer d'une association raisonnée du capital et du travail, de manière à provoquer le zèle et le concours incessant de toutes les forces intelligentes dirigées vers un but commun.

La société, en assurant par ses statuts aux collaborateurs de ses gérants une part assez notable dans les bénéfices sociaux, en même temps qu'elle instituait une réserve spécialement affectée à l'assistance des ouvriers qui, par suite de malheur ou de maladie, ne pourraient travailler; la société, disons-nous, en introduisant ces clauses, au moment où se révélaient toutes les nouvelles théories sur l'association, n'a pas eu pour but une innovation spéculative. Elle n'a fait que consacrer les errements dans lesquels marchaient depuis vingt ans les maisons qui forment aujourd'hui sa gérance. Libres de leurs actes comme de tout engagement envers leurs subordonnés, elles avaient intéressé au succès de leurs entreprises, les maîtres, commis et contre-maîtres, par des distributions de sommes proportionnées aux résultats et aux services rendus; et les ouvriers, par des primes nombreuses à chaque livraison de la marchandise. Ces primes, combinées de manière à s'accroître au fur et à mesure que la promptitude d'exécution concordait avec la perfection du travail, s'élevaient parfois jusqu'à dix et douze pour cent du taux de la main-d'œuvre.

Les suites de cette façon d'opérer ont indubitablement influé sur les résultats suivants :

1° Pendant vingt ans et malgré les froissements inhérents à toute réforme, pas un attroupement n'a eu lieu, pas une plainte collective ne s'est élevée de la part des ouvriers contre les patrons.

2° Le perfectionnement des tissus s'est opéré en même temps que la promptitude d'exécution augmentait le bien-être de l'ouvrier.

3° Les commis et contre-maitres, voyant un avenir dans la prospérité des établissements, se sont identifiés avec eux, s'y sont créés des positions avantageuses et se trouvent aujourd'hui, pour la plupart, non-seulement actionnaires, mais encore actionnaires pour un intérêt important dans la nouvelle société.

C'est à de semblables précédents et à la sollicitude que dans les circonstances graves et exceptionnelles, la société a toujours montrée pour les ouvriers, comme récemment dans la crise alimentaire de 1846-47, encore présente à leur mémoire, et au moment de la violente commotion politique et commerciale de 1848, qu'elle doit, sans aucun doute, de n'avoir pas vu se joindre à toutes les tribulations et à tous les embarras de cette périlleuse époque, les graves perturbations, qui, presque partout ailleurs, ont été produites par l'effervescence des masses ouvrières contre les patrons qui les employaient.

Deux années désastreuses pour l'industrie ont accompagné les premiers pas de la nouvelle entreprise. Pendant qu'une partie notable des grands établissements similaires tombait écrasée sous le poids des événements, des cultivateurs de Flandre, soldés par la société et soutenus par le conseil général au moyen des faibles ressources dont il pouvait disposer, parcouraient les campagnes, instruisaient les cultivateurs bretons et portaient en trois années la quantité de lin préparé suivant la méthode flamande, à près de six cent mille kilogrammes de lin en bois, de bonne qualité, bien qu'il n'eût pas encore toute la valeur que le perfectionnement de la nouvelle méthode doit lui permettre d'atteindre.

Des ouvriers anglais des deux sexes, guidés par d'habiles contre-maitres, se livrent à l'éducation du personnel breton avec zèle et douceur (1). Ils obtiennent les plus heureux effets en concourant, sous l'infatigable et habile direction de l'élu de la gérance, à placer tout d'abord la société linière en première ligne pour la filature comme elle l'était déjà pour le tissage. La médaille d'or de première classe que vient de lui décerner le jury national de l'exposition de 1849, témoigne du rang qui lui a été assigné au milieu de si nombreux et de si honorables concurrents (2). Ce jugement trouve au reste sa confirmation dans la faveur acquise aux produits de la société linière, sur les grands marchés de fabrication et de consommation, et dans le pays même, près des fabricants ruraux qui commencent à comprendre tous les avantages qu'ils peuvent en retirer.

(1) La conduite des Ecossaises particulièrement a toujours été admirable, à l'égard des enfants dont elles ont été appelées à diriger l'apprentissage. Loin de les maintenir dans l'ignorance, par des motifs faciles à comprendre; elles se sont non-seulement attachées à les instruire, mais elles leur ont donné souvent d'affectueuses preuves de sympathie. Maintes fois elles ont voulu partager leur nourriture avec les petites ouvrières dont la misère excitait leur pitié, avant que la société se fut décidée à les nourrir.

Le personnel étranger exercera peut-être aussi une heureuse influence sur le personnel breton, en l'initiant à des habitudes d'ordre, à des soins de propreté qui lui sont trop longtemps restés inconnus: c'est en grande partie sans doute à ces précieuses qualités, qui sont dans leur essence, que les Anglais doivent ce séduisant éclat de jeunesse et de fraîcheur, ces physionomies distinguées et intelligentes qui semblent appartenir à une nature toute privilégiée.

(2) En décernant une médaille d'or à la société linière, le jury a, ce nous semble, récompensé l'excellence des produits exposés, -- nous regrettons pour notre part, qu'il ait ignoré les droits qu'une carrière industrielle, pleine de ces luttes opiniâtres et de ce travail incessant qui délabrent la santé et usent la vie, donnent au directeur de la société, M. Heuzé, d'obtenir la récompense accordée aux citoyens qui ont personnellement rendu des services à leur pays.

Les résultats obtenus, après une si courte période hérissée de tant de difficultés et au milieu d'un ébranlement général qui couvrait la France de ruines, ne peuvent laisser de doutes sur l'heureux avenir réservé à l'industrie régénérée du Finistère. Elle est désormais aussi étroitement liée qu'elle l'a jamais été à la production du sol et au travail manuel de la population agricole de ses campagnes.

Espérons que des circonstances plus calmes viendront développer encore les éléments de prospérité que le pays assure à cette industrie destinée à répandre l'aisance autour d'elle, dans toutes les classes de la population. Alors sans doute, au nombre des améliorations graduelles et incessantes, dont la société s'occupe sans relâche, en même temps que du perfectionnement progressif des produits manufacturés, figure-
ront bientôt des institutions philanthropiques, propres à garantir les ouvriers contre des éventualités d'une réalisation trop fréquente, qui, d'un jour à l'autre peuvent les jeter dans l'indigence et le dénûment (1).

(1) Jusqu'à ce jour les projets conçus par la gérance pour les institutions de prévoyance ont été entravées par plusieurs causes qui ne sont pas insurmontables, mais qui pour arriver à bien, réclament le temps moral nécessaire pour former les convictions, et les établir avec la plus entière bonne volonté des parties qui seront appelées à y concourir.

Au nombre des obstacles qui se sont opposés à leur création immédiate, se trouve d'abord la répulsion de l'ouvrier à garantir au moyen d'un denier d'épargne, si faible qu'il soit imposé au présent, un avenir dont bien peu se préoccupent. Un autre motif de difficulté s'est rencontré dans les deux nationalités du personnel. Il ne pouvait y avoir de mesures communes, les Anglais tenant déjà à des confréries générales de leur pays et jouissant de tous les avantages d'une mutualité religieusement observée. Il n'y a donc jusqu'à ce moment d'organisés, que les secours médicaux et l'assistance donnée aux ouvriers par la société linière sans la moindre participation de leur part. Il est fâcheux de le dire, le repas quotidien institué en faveur des petites ouvrières de la filature, repas abondant, sain et nutritif, qui n'est jamais suspendu pendant les chômages de l'usine et qui n'a pas tardé à révéler son heureuse influence sur le développement physique et sur la santé de ces enfants, a été dès le principe l'objet de réclamations assez vives de la part d'un assez grand nombre de parents qui eussent préféré une augmentation de salaire en argent, dût-elle être moindre que le prix revenant de la nourriture donnée.

ANNEXE XV. Prospectus de souscription de la Société Linière du Finistère pour la filature mécanique du chanvre et du lin et le blanchiment des toiles et fils, août 1845.

PROSPECTUS

DE

LA SOCIÉTÉ LINIÈRE DU FINISTÈRE,

POUR LA FILATURE MÉCANIQUE

*DU CHANVRE ET DU LIN, LE TISSAGE ET LE BLANCHIMENT
DES TOILES ET FILS.*

Capital Social : 3 Millions ,

DIVISÉS EN 3,000 ACTIONS DE 1000 FRANCS.

ASSOCIÉS-GÉRANS :

MM. HEUZÉ , RADIGUET , HOMON , GOURY et LE ROUX.

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ : A LANDERNEAU.

L'Industrie Linière qui , pendant des siècles , était restée stationnaire , a subi , depuis dix ans , une véritable révolution.

La Filature à la main a presque entièrement disparu.

La France qui , il n'y a pas 15 ans , produisait tous les fils nécessaires aux besoins du tissage , en importe encore annuellement pour 30 millions de francs des Filatures Mécaniques d'Angleterre et de la Belgique , malgré les droits d'entrée qui s'élèvent , en

moyenne, sur les numéros des trois premières séries, à environ 30 pour cent, frais compris (1).

L'établissement de la Filature Mécanique du Lin en France ne date guère que de 1837.

De cette époque, jusqu'à 1842, elle n'a donné, à quelques exceptions près, que des résultats négatifs qui s'expliquent par l'emploi de métiers défectueux, par les études toujours coûteuses d'une Industrie nouvelle, et surtout par la législation douanière qui la mettait dans l'impossibilité de soutenir la concurrence des produits étrangers.

Les souffrances de cette Industrie devinrent si grandes, ses plaintes furent si vives, qu'enfin elle obtint, par l'Ordonnance du 27 Juin 1842, une satisfaction tardive, il est vrai, mais qui lui accorda une protection plus convenable.

Dès ce moment, de nouvelles Filatures se sont successivement montées; celles qui l'ont été dans de bonnes conditions sont en voie de grande prospérité (2).

Ces Filatures sont établies dans les départemens du Nord, dans la Picardie, la Normandie, l'Anjou et la Vendée. — Une seule, de 5 à 600 broches, existe en Bretagne.

Et cependant, il faut le reconnaître, le Finistère, par sa position topographique, par ses terres du littoral de la Manche où l'on récolte des Lins d'excellente qualité, par son personnel considérable de Tisserands disséminés dans les arrondissemens de Brest et de Morlaix, par le bon marché de la main-d'œuvre, est le département où cette Industrie a les plus grandes chances de succès.

L'esprit d'association y est peu développé et les capitaux nécessaires pour monter une Filature de 6000 broches, avec le fonds de roulement indispensable, excèdent les moyens pécuniaires des industriels isolés, ou dépassent les bornes que la prudence ne leur permet pas de franchir.

Néanmoins, cet esprit commence à y germer. — D'un autre côté, des hommes honorables et intelligens s'efforcent de donner à l'Agriculture une meilleure direction, et, comme elle regrette, avec raison, l'époque où elle trouvait dans la production du Lin des résultats que sont loin de lui offrir les céréales, on doit penser qu'elle com-

(1) L'importation des toiles, pendant les années 1842 à 1844, s'est élevée, en moyenne, à 18 millions.

(2) La Société Anonyme d'Amiens (Lins Maberly), vient de donner à ses Actionnaires un dividende de 10 pour cent, et de mettre 216 mille francs à la réserve. Ses actions de 500 francs sont aujourd'hui cotées à 800 francs.

prendra qu'il faut qu'elle admette, dans la culture de ce textile, quelques modifications dont elle recueillera d'immenses avantages.

D'habiles Cultivateurs Belges seront, depuis le mois de Mars 1846 jusqu'à la fin d'Octobre de la même année, mis à la disposition des communes des côtes du Léon. Ils montreront comment on doit préparer et ensemercer les terres, et indiqueront le degré de maturité convenable pour l'arrachement de la plante.

Quant au *Rouissage*, il laisse à désirer; mais, le plus grand reproche qu'on puisse faire aux Lins du Finistère et des Côtes-du-Nord, c'est d'être arrachés trop tard, ce qui en amollit la fibre, nuit à son rendement et à sa qualité.

Le *Teillage* est essentiellement mauvais; aussi, la Société Linière achètera les Lins en bois, au poids, et le Cultivateur pourra bientôt reconnaître, par des essais comparatifs, que la partie arrachée avant sa maturité compensera et bien au-delà, par son plus grand poids, le prix qu'il aurait retiré de la graine provenant de la partie arrachée à l'état de maturité complète.

La Société Linière a le plus grand intérêt à trouver dans le pays l'aliment de sa Filature et serait heureuse de pouvoir bientôt s'affranchir des matières étrangères; mais elle croit en même temps que l'Agriculture des départemens du Finistère et des Côtes-du-Nord y trouverait également des avantages incontestables.

Ainsi donc, considéré au point de vue des intérêts agricoles, l'établissement d'une Filature, sur une grande échelle, est de la plus haute importance, et l'on ne doit pas supposer que le Conseil Général du Finistère lui refuse les encouragemens que celui des Côtes-du-Nord a vainement offerts jusqu'ici à la Filature qui se monterait dans ce département, au capital d'un million.

La Société Linière est demeurée convaincue qu'elle devait joindre le tissage à la filature, afin de s'assurer le placement de ses produits, de réunir les bénéfices des deux industries et de donner à ses opérations un plus grand développement.

Pour atteindre ce but, elle a pensé qu'il était indispensable de traiter de la cession des Etablissmens de tissage et de blanchiment de MM. POISSON, HEUZÉ, GOURY et RADIGUET, de Landerneau, RADIGUET et HEUZÉ, de Sizun, G^{re} LE ROUX, de Landivisiau, et C^{re} HOMON et DESLOGE, de Morlaix; mais cette réunion ne laissait pas que de présenter des difficultés, par l'état de prospérité dont jouissent depuis long-temps ces Etablissmens et par le peu de disposition qu'avaient les propriétaires à consentir au partage d'une industrie qu'ils n'avaient créée qu'avec de grands sacrifices.

(4)

Ces difficultés ont été aplanies.

Les soussignés apporteront à la Société, savoir :

MM. POISSON , HEUZÉ , GOURY ET RADIGUET.

	Fr.	C.	Fr.	C.
BLANCHISSERIE du <i>LECII</i> , Edifices, Meubles et Ustensiles.....	98000	00		
CYLINDRE A CHAUD, PRESSE HYDRAULIQUE, SÉCHOIR A LA VAPEUR	18000	00		
PROPRIÉTÉ de l'ancien Couvent des <i>CAPUCINS</i> (1), à Landerneau, d'une superficie de 2 hectares.....	41,000	fr.		
A DÉDUIRE : Inscription hypothécaire prise par les vendeurs (2).....	20,000	Fr.		
	21,000	fr.		
	21000	00		
MAGASINS ET ATELIERS DE TISSAGE construits aux <i>CAPUCINS</i> , avant l'achat de cette Propriété, Mobilier, Ustensiles, avec cent trois métiers à l'intérieur et cent treize au dehors (3).....	33710	90		
ATELIERS DE TISSAGE de <i>PLOUDIRY</i> , Fonds, Edifices, Mobilier, avec cinquante métiers à l'intérieur, huit au dehors et une Ferme louée cent cinquante francs par an.....	20480	84		
ATELIERS DE TISSAGE de <i>SIZUN</i> , Edifices, Mobilier, avec cinquante-cinq métiers.....	6249	73		
ATELIERS DE TISSAGE de <i>COMMANA</i> , Fonds, Edifices, avec soixante-dix-sept métiers à l'intérieur et trois au dehors.....	16150	00	213791	47
MM. CH. HOMON ET DESLOGE.				
DEUX BLANCHISSERIES , commune de <i>PLOURIN</i> , près Morlaix, Edifices, Mobilier et Ustensiles.....	45281	80		
ATELIERS DE TISSAGE à <i>LANDIVISIAU</i> , Fonds, Edifices, Mobilier, Ustensiles, avec soixante-six métiers à l'intérieur et quatorze à la campagne.....	19621	62		
ATELIERS DE TISSAGE à <i>SAINTE-SAUVEUR</i> , Fonds, Edifices, Mobilier, Ustensiles, avec soixante métiers à l'intérieur et vingt à la campagne.....	15628	08	80532	10
M. G. LE ROUX.				
BLANCHISSERIE à <i>LANDIVISIAU</i> , Edifices, Mobilier et Ustensiles (4).....	22585	43		
ATELIERS DE TISSAGE , à <i>LANDIVISIAU</i> , Fonds, Edifices, Mobilier et Ustensiles, avec soixante métiers à l'intérieur et quarante-deux à la campagne.....	20000	00	42585	43
Soit trois cent trente-six mille neuf cent neuf francs			336909	00

(1) Les Jardins et Vergers représentent une valeur locative de cinq cents francs, les Bois de haute futaie sont estimés trois mille francs.

(2) Les vendeurs se sont réservés la faculté de n'être remboursés que le vingt-neuf Septembre mil huit cent soixante-deux, et plus tôt, s'ils le désirent.

(3) Les vastes Magasins des *Capucins* peuvent contenir au moins 350,000 kilogrammes de lin brut, ce qui diminuera considérablement le chiffre des constructions des édifices pour matières premières, nécessaires à l'approvisionnement de la Filature.

(4) Des baux et des promesses de baux assurent la jouissance du fonds des Blanchisseries pendant toute la durée de la Société.

Les soussignés feront également à la susdite Société, le 31 Décembre 1846, l'apport de leur industrie, de leur clientèle commerciale (1) et des fournitures en cours d'exécution à la susdite époque, moyennant une somme égale à vingt-un mois des bénéfices qu'ils ont faits, intérêts déduits, dans les sept dernières années 1838 à 1844 inclusivement, en calculant sur la moyenne des sept années.

Le Comité de surveillance devra, dans le mois qui suivra sa formation, procéder à la vérification des livres et inventaires des soussignés, pour constater l'exactitude du chiffre des apports en Immeubles, Meubles et Ustensiles, et celui des bénéfices pendant les années 1838 à 1844.

LA FILATURE DU LIN SERA DONC RÉUNIE AU TISSAGE DES TOILES,
SOUS LA DÉNOMINATION DE

SOCIÉTÉ LINIÈRE DU FINISTÈRE,

ET SOUS LA RAISON SOCIALE

HEUZÉ, RADIGUET, HOMON, GOURY et LE ROUX.

Le Tissage étant déjà monté, il ne s'agira plus que de la Filature.

Cet Établissement sera fondé au lieu de *Kerhamon*, situé à 1,800 mètres de Landerneau, sur la route royale de Paris à Brest.

Nous avons acquis les moulins de *Traon-Elorn* et de *Kerhamon*.

Les chutes de ces deux moulins réunies donnent une force *minimum* de 127 chevaux, ainsi qu'il résulte d'études faites contradictoirement par MM. FRIMOT, Jeune, Architecte-Voyer de la ville de Landerneau, et EASTWOOD, Directeur de la Filature.

Ces 127 chevaux-hydrauliques reviendront à 80 mille francs environ, soit fr. 4,000 par an et 32 fr. par cheval. — 127 chevaux-vapeur coûteraient annuellement plus de 60 mille francs, soit 500 fr. au moins par cheval.

Indépendamment de l'immense avantage que nous aurons sous ce rapport, sur presque toutes les Filatures françaises (2), notre Etablissement, en cas de guerre, ne serait pas exposé à des chômages, par suite des difficultés qu'on éprouverait à se procurer le charbon de terre nécessaire.

(1) Leurs affaires d'achat à commission de toiles rurales ne sont point comprises dans cet apport.

(2) Les Filatures les plus considérables, celles de la Société anonyme d'Amiens; de la Compagnie continentale, à Boulogne; de l'Union Linière, à Pont-Remy; de MM. Malo, Dickson et C^{ie}, à Dunkerque, etc., marchent par la vapeur.

Que si, enfin, on joint à ces avantages celui de pouvoir s'approvisionner en Bretagne des quantités de Lins dont aura besoin cette Filature et le bon marché de la main-d'œuvre, on reconnaîtra facilement qu'elle se trouvera placée dans des conditions exceptionnellement favorables.

La construction des Édifices sera donnée à l'entreprise.

Les métiers à filer, avec tous leurs accessoires, les mouvemens de transmission, etc., seront achetés, soit en France, soit en Angleterre, par M. EASTWOOD, qui a déjà monté plusieurs Filatures importantes et dont la capacité reconnue doit inspirer toute confiance.

Le capital social sera de *TROIS MILLIONS*, divisés en 3,000 Actions de *MILLE FRANCS* chacune.

Les Actions seront nominatives ou au porteur.

Deux mille Actions seulement seront émisees et mille resteront en réserve pour être réparties entre les Souscripteurs des deux mille premières Actions, au prorata de leur intérêt, ou négociées au profit de la Société.

Les versements auront lieu, savoir :

<i>Un cinquième</i> en souscrivant.	
<i>Un cinquième</i> le 31 Décembre 1845.	
<i>Un cinquième</i> le 31 Mars	} 1846.
<i>Un cinquième</i> le 31 Juillet	
<i>Un cinquième</i> le 31 Octobre	

La constitution de la Société résultera du placement de 1,800 actions, et sera annoncée dans les formes voulues par la loi.

Sa durée sera de trente-cinq ans.

Les Associés-Gérans prennent un tiers de la totalité des actions, soit 1,000 actions.

Sur ces 1,000 actions, 500 seront inaliénables et resteront déposées dans la caisse sociale pour garantie de leur gestion.

Ces 1,000 actions, numéro 1 à 1,000, seront tenues en réserve jusqu'au 31 Décembre 1846, époque à laquelle la fusion des Établissements de tissage et de blanchiment aura lieu.

Le 31 Décembre de chaque année , il sera fait un inventaire de l'actif et du passif de la Société.

Il sera prélevé sur les *bénéfices bruts* :

- 1° L'intérêt à 5 pour cent l'an du capital des actions émises (1).
- 2° L'intérêt à 5 pour cent sur le capital employé en constructions , machines et ustensiles ; ces 5 pour cent constitueront le fonds d'amortissement.

La répartition des *bénéfices nets* se fera comme suit :

50	pour cent	aux Actionnaires ;
5	<i>id.</i>	au Directeur spécial de la Filature ;
8	<i>id.</i>	aux Employés ;
2	<i>id.</i>	pour le fonds de secours aux Ouvriers ;
35	<i>id.</i>	aux Associés-Gérans solidaires.

Nous avons pensé qu'il était convenable de n'allouer aux employés de la Société que des appointemens fixes modiques ; et , afin de stimuler leur intelligence , leur zèle et leur dévouement , et de les intéresser plus directement au succès de l'établissement , de leur faire une part assez large dans les bénéfices nets.

L'état de répartition de ces 8 pour cent sera dressé par les Associés-Gérans.

La Direction de la Filature , du Tissage et du Blanchiment a été confiée par les Administrateurs-Gérans à leur sieur HEUZÉ qui recevra un traitement annuel de dix mille francs.

Il sera établi un Comité de Surveillance composé de 5 membres élus dans une assemblée générale des Actionnaires. — Pour en faire partie il faudra être porteur d'au moins 10 actions nominatives.

Le 31 Janvier de chaque année il y aura une Assemblée Générale.

Tout Titulaire de 10 actions nominatives dont la propriété est d'un mois au moins antérieure à la convocation , ou de 10 actions au porteur déposées au siège de la Société depuis le même temps , sera Membre des Assemblées Générales tant ordinaires qu'extraordinaires.

(1) Nous ferons remarquer que , bien qu'on ne puisse raisonnablement compter sur des bénéfices , d'ici le 31 Décembre 1846 , on ne servira pas moins l'intérêt de 5 pour cent sur les sommes versées par les Actionnaires , car on comprend qu'il n'eût pas été juste que les Souscripteurs des 1000 actions N° 1001 à 2000 , qui seuls fourniront les fonds nécessaires pour l'achat des terrains , des machines et des matières premières , n'en touchassent pas l'intérêt.

Les fonds disponibles seront déposés chez le Banquier de la Société , pour n'être employés qu'au fur et à mesure des besoins ; ainsi , la perte qui résultera de la différence des intérêts sera portée au débit du compte de constructions , machines et ustensiles , et deviendra presque insensible , étant supportée par la masse des Actionnaires.

(8)

Du reste , les Personnes qui désireraient souscrire , pourront prendre connaissance de l'Acte de Société renfermant des dispositions dont le détail ne figure pas au présent Prospectus.

A partir du 1^{er} Septembre prochain , les souscriptions seront ouvertes

A	Chez MM.
Brest.	{ LEMONNIER , Notaire , rue de la Mairie , 15. H ^r GUILHEM , Négociant. LEJEUNE , FILS AINÉ.
Landerneau.	POISSON , HEUZÉ , GOURY et RADIGUET.
Landivisiau.	G ^m LE ROUX.
Mortaix.	CH ^r HOMON et DESLOGE.
Quimper.	A. CHARUEL.
Lannion.	LE BELLEC , FILS.
Tréguier.	ILLIAC , AINÉ.
Pontrieux.	Y. LUCAS.
Guingamp.	B. DESJARS et FILS.
Saint-Brieuc.	J.-P ^m BOULLÉ.
Quintin.	L ^r OLLITRAULT DURESTE.
Paris.	{ BLACQUE , CERTAIN , DROUILLARD , rue de Grammont. COHIN FRÈRES et A. BOCQUET , rue des Bourdonnais , n ^o 11.

Afin de pouvoir suivre la série de N^{os} des Coupons d'Actions , il sera délivré aux Souscripteurs un récépissé provisoire du premier cinquième , et , dans les quinze jours qui suivront le versement , ce récépissé provisoire sera échangé contre un certificat de Souscription , qui sera échangé à son tour contre un Coupon d'Action définitive , au moment du dernier versement.

Les Actions provisoires sont nominatives.

Landerneau , le 22 Août 1845.

HEUZÉ , RADIGUET , HOMON , GOURY et LE ROUX.

Brest. — Imprimerie d'Édouard Anner.

AML^o, 1 S 91

ANNEXE XVII. - Prospectus bilingue édité par la Société Linière du Finistère pour améliorer la culture du lin.

AVIS

Aux Cultivateurs du Finistère.

La Société Linière du Finistère rappelle à MM. les Agriculteurs, qu'elle met à leur disposition les Cultivateurs Flamands qu'elle a fait venir dans le pays pour améliorer la culture du Lin.

MM. les Agriculteurs n'ont aucun salaire à donner à ces Flamands. Ceux-ci enseigneront, en la pratiquant chez le Cultivateur même, leur méthode pour l'**arrachage**, l'**égrainage** et le **rouissage** du Lin; méthode qui a le double avantage de donner des graines de qualité très supérieure et de fournir du Lin susceptible d'être broyé et teillé à la main, sans avoir recours au moyen défectueux que l'on emploie aujourd'hui généralement pour le **brisage** et qui rend la filasse impropre pour la filature mécanique.

La Société Linière ayant monté à **Pont-Pol, près Morlaix**, un broyage et un teillage à la mécanique pour travailler les Lins rouis suivant l'**usage du pays**, elle prendra aussi ces Lins lorsqu'ils seront convenablement rouis; mais elle prévient les Agriculteurs qu'il est essentiel que dans l'opération du rouissage, **comme après**, l'on ne mêle jamais le pied de la plante avec la tête, et que du Lin mêlé ne saurait lui convenir à aucun prix.

Les Flamands indiqueront aux Cultivateurs, qui le leur demanderont, le meilleur mode pour le bottelage des Lins en bois.

La Société Linière payera les Lins en bois, **non brouillés**, et suivant la qualité, depuis 18 fr. jusqu'à 25 fr. les 100 kilogrammes pour ceux rouis à la flamande, et de 15 à 22 fr. 50 pour les autres, et recevra dans ses magasins à Morlaix et à Landerneau, les quantités qui lui seront présentées dans les susdites conditions.

La Société Linière est représentée :

A Landerneau, par MM. HEUZÉ, RADIGUET et GOUBY;
A Landivisiau, par M. G. LE ROUX;
A Morlaix, par M. Ch. HOMON.

Nota. La Société Linière a aussi monté à Pont-Pol, un **atelier de teillage à la main**, pour les Lins rouis à la flamande, et elle engage les Cultivateurs qui voudraient plus tard faire travailler chez eux leurs Lins en bois, à venir prendre des enseignements dans cet atelier, qui leur sera ouvert depuis le premier octobre jusqu'au premier février de chaque année, avec une permission signée de l'un des gérants de la Société.

AVIS

D'al Labourerien Douar eus ar Finistère.

Ar Societe Linerez eus a Finistère ar deu da zigas da zùnc'h d'al Labourerien Douar, e laca en o disposition all Labourerien Douar Flamantet pere e devesus laqet da zont er vrò vit guëllaen ar gounideguez Lin.

Al Labourerien Douar n'o devesus nep paëmant da ober d'ar Flamantet-se. Ar re-màn a zisco, en eur bratica anezi en tyes al Labourerien memes, o fêçon evit **tenna**, **dieh-reunia** hac **cogul** al Lin, fêçon pehini e devesus eun avantach doubl da rêi greun demeus a eur galite guëlloc'h, ha da furnissa Lin convenabl da veza braect ha tillet gant an dorn, hep caout recur d'ar fêçon fall pehini a impliger hirio generalamant evit **brousta**, hac a rent al lanfez re dister evit an nederez mecanic.

Ar Societe Linerez o veza savet en **Pont-Pol, tost da Vontroulez**, eur braeac'h hac eun tillach dre ar mecanic, evit labourat al Lineyer eoguet hervez **fêçon ar vrò**, a guemero ivez al Lineyer-ze pa vezint eoguet ervat; mes avertissa a ra al Labourerien Douar e zeo absoluamant ret en operation an eogach, **evel goude**, ne vesqfet james an troad gant ar penn, ha penos Lin luyet ne alfe get conveni evit nep pris.

Ar Flamantet a zisqëzo d'al Labourerien, pere a c'houlleuo outo, ar fêçon guëlla evit duilla al Lineyer en corzen.

Ar Societe Linerez abaco al Lin en corzen **hep beza luyet**, hac hervez ar galite, adalec 18 franc bete 25 fr., ar 100 kilogram evit ar re eoguet en fêçon ar Flamantet; hac eus a 15 franc da 22 fr. 50 çantim evit ar re all, hac a receive en e magazinou, en Montroulez hac en Landerne, ar gantite a vezo presentet dezo er gounditionou dija hanvet.

Ar Societe Linerez a zo representet :

E Landerne, gant an Autrone HEUZÉ, RADIGUET ha GOUBY;
E Landivisiau, gant an Autrou G. LE ROUX;
E Montroulez, gant an Autrou Ch. HOMON.

Remerg. Ar Societe Linerez e devesus ivez savet en Pont-Pol, eun **atelier tillach dre dorn**, evit al Lineyer eoguet er fêçon ar Flamantet, hac e ped al Labourerien Douar, pere a garfe divezatoc'h labourat o Lineyer eno en corzen, da zont da guemer qelennadurez en atelier-ze, pehini a vezo digor adalec ar 1^{re} eus a vis here betec ar 1^{re} eus a vis c'hoevrer demeus a bep bloas, gant eur bermission sinet gant unan eus a administratourien ar Societe.

E Montroulez, eus Impr. Lédan.

ANNEXE XVIII. – Prosopographie des négociants landerneens.

Cette prosopographie n'ambitionne pas de traiter de tous les négociants landerneens. Elle s'attache simplement aux plus importants d'entre eux et à ceux dont le parcours contribue à illustrer ce milieu fécond et actif.

1) Les Duthoya

Originaire de Saint-Macaire, en Aquitaine, Arnaud Duthoya arrive à Landerneau en 1660. Il fait construire, en 1667, l'hôtel particulier qui porte son nom. Plusieurs négociants et maires de la ville y résident ultérieurement. Il quitte la ville en 1695 pour son domaine de Mallegare, dans son Bordelais natal, où il finit ses jours en 1698. Le domaine, cédé à une congrégation religieuse, devient bien national et est racheté par la suite par la famille d'André Mauriac¹.

De nombreux membres de sa famille le suivent. Selon Nicole Mainet-Delair, Jean son frère, serait arrivé à Landerneau, en compagnie de sa femme et ses enfants, vers 1680². Une de leurs filles Anne, née à St-Macaire en 1667, épouse le négociant Guillaume Legris Duclos en 1694. Leur fils Bonaventure, dit « *Duthoya le jeune* » (1669-Landerneau 1759), est négociant et banquier en 1710. Comme son cousin Jean Haubet, marchand bordelais établi à Landerneau vers 1682, il paie 15 livres de capitation³. Bonaventure est maire de la ville de 1725 à 1730⁴. En 1754 il verse 108 livres de capitation. Il épouse Anne Robin à Morlaix en 1715. Deux de ses fils, qui commencent sans doute à travailler avec lui, car ils ne sont pas capités en 1754, lui succèdent dans les affaires. Il décède à Landerneau en 1759. Jean Duthoya (1668-1741), neveu d'Arnaud et Jean, paie 102 livres de capitation en 1695 et 64 en 1710⁵. Il épouse Anne Larzel, fille d'un financier et décède en 1741, à l'âge de 73 ans⁶. Sa fille Marie épouse Jean Haubet, à Landerneau en 1681. Celui-ci, marchand de vin en gros, également venu d'Aquitaine, verse 108 livres de capitation en 1695.

¹ Nicole MAINET-DELAIR, « Un négociant en vins à Landerneau : Arnaud Duthoya ([1627]-1698) », *134^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Bordeaux 2009, Paris 2011, p. 147-154.

² Idem., *Vins et négociants d'Aquitaine...*, p. 16.

³ Ibid.

⁴ Albert GELLEY, *Études sur la vie municipale...*, op. cit., p. 28.

⁵ ADLA, B 3615, rôle de capitation de Landerneau pour 1710.

⁶ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

Avant la fin du XVIII^e siècle, ce sont cinq négociants de la famille Duthoya qui s'établissent donc à Landerneau. Et de nouvelles arrivées, ou installations dans le négoce, se produisent. Bernard-Bernardin (St-Macaire 1702-Landerneau 1757), épouse Marie-Geneviève Cessou, fille de négociant, le 27 juillet 1727⁷. Le couple a douze enfants, dont beaucoup meurent en bas âge et un seul succède à son père. Il est capitaine à partir de 1728, à un faible niveau : 11 livres. Ses affaires décollent entre 1734 et 1740. Agent de change en 1745, il verse 59 livres. Négociant et changeur du roi, il est capitaine à 109 livres en 1752. Hervé Bernard (1731-1779), fils de Bernard Bernardin, épouse Marie-Jeanne Cabon le 27 avril 1760⁸. Il est négociant et changeur du roi à Landerneau, en 1761⁹. En 1771, il représente Joseph Duthoya, négociant à St-Macaire, dans un litige¹⁰. Il est receveur des octrois en 1778. Il a quatorze enfants, dont cinq décèdent en bas-âge. Les autres laissent peu de descendance.

Pierre-Guillaume (1719-1787), fils de Bonaventure, est membre de la communauté de ville et capitaine d'une compagnie de la milice bourgeoise en 1760¹¹. Il n'apparaît dans les rôles de capitation qu'à partir de 1761 (les rôles manquent de 1754 à 1760). Il exerce toujours en 1775¹². Jean-Marie Duthoya, son frère, dit de Kerlavarec (1735-1815), épouse en 1768 sa cousine Mathurine Julienne, fille du négociant Jean Robert. Il est maire en 1778 et juge au tribunal du district de Landerneau au début de la Révolution. Un seul de ses enfants poursuit dans le commerce : Pierre-Marie (1772-1842), marchand épicier. Sa fille Marie-Jeanne épouse, en l'an VII, Gervais Philibert Duchemin, fils d'un négociant local. Quatre de ses fils s'engagent dans des carrières militaires. Jean-Baptiste-Éléonore (1770-1821) est volontaire sous la Révolution, capitaine en 1793. Il est mis à la retraite en 1816 avec le grade de lieutenant-colonel. Jean-Marie (1771-1812), est chef de bataillon, baron d'Empire en 1811. Il épouse sa cousine Marie-Louise Duthoya la même année. Il décède en 1812 à Gdynia, en Poméranie orientale, suite aux blessures reçues lors de la bataille de la Moskova. Prudence-Marie (1782-1865) est chirurgien-major et Bonaventure (1785-1861) commis de 1^{ère} classe, tous deux dans la Marine.

⁷ Ibid., Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁸ Ibid.

⁹ ADF, 4 E 93/2, 17 décembre 1761.

¹⁰ Ibid., B 4669.

¹¹ ADIV, C 628.

¹² ADF, B 4578.

C'est à la quatrième génération que la vocation commerciale fait place à d'autres aspirations, principalement militaires. La cinquième génération ne compte plus guère qu'une « marchande », Marie-Guillemette (1762-1806), qui épouse en 1789 Nicolas Leyer, fils d'un négociant-armateur. Son frère André-Marie (1769-an xi), soupçonné un temps à tort d'avoir émigré, est en fait lieutenant de vaisseau, commandant le lougre l'*Affronteur* et périt dans un combat naval le 2 prairial an xi (22 mai 1803)¹³. D'autres vocations maritimes se révèlent dans la famille. Jean-Baptiste (1814-1844), fils de Jean-Baptiste-Éléonore est lieutenant de vaisseau. Il disparaît en mer sur le *Dunois*. Son cousin Eugène (1813-1879), fils du marchand-épiciers Pierre-Marie, devient chirurgien de marine, tout comme son fils portant le même prénom. L'activité négociante des Duthoya à Landerneau ne s'étend pas au-delà de l'Empire.

2) Les Leyer

Les Leyer ou Le Leyer sont une très ancienne famille négociante d'origine bretonne, présente à Landerneau depuis le début de notre période et qui se ramifie en deux branches. En 1676, Thomas Leyer est un important marchand domicilié place Saint-Thomas. Taxé à 20 livres en réparation des dommages causés lors de la révolte du Papier timbré¹⁴, il figure parmi les dix plus riches contribuables de la ville.

Son fils aîné Louis (1655-1705) est marchand en gros en 1695, où il est capita à 100 livres. Son fils, Philibert (1684-1747), est garde du sceau du bureau de marque des toiles en 1714. Il épouse Marie Le Scanff en 1705. Leur fils Olivier-Louis (1718-1790), épouse Michèle Daumesnil en 1760¹⁵. Négociant en 1786, il place des marchandises sur le *Zéphir*, naufragé devant Port-Louis¹⁶. Il est membre de la communauté de ville à la fin du XVIII^e siècle. Il décède en 1790 à 72 ans¹⁷. Nicolas Leyer, leur fils, épouse, en janvier 1789, Marie-Guillemette Duthoya, fille d'Hervé-Bernard, qui se marie le même jour que sa sœur Jeanne¹⁸.

François, second fils de Thomas a de nombreux enfants de ses trois mariages, dont Philibert-Joseph (1701-1741), qui épouse Marguerite Kernéis le 5 novembre 1737¹⁹. En 1740-

¹³ Jehan BAZIN, *Landerneau...*, *op. cit.*, p 45.

¹⁴ AML°, Délibérations de la communauté de ville, 20 septembre 1676.

¹⁵ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

¹⁶ ADF, 4 E 91 15, 11 décembre 1786.

¹⁷ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

¹⁸ Ibid., Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

¹⁹ Ibid., Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

1741, il est maître de la barque le *Robert*, 50 tx, appartenant à David et associés et navigue vers le Portugal et l'Irlande²⁰. Il décède à l'âge de 40 ans²¹. Sa veuve (1750-1761 sur les rôles) reprend aussi l'affaire familiale, bien que deux de ses fils se soient déjà installés. En 1750, elle verse la troisième cotisation négociante à la capitation, avec 200 livres. Louis, leur fils, négociant, participe en 1761 à un envoi de toiles en Espagne sur le navire espagnol le *Saint-Joseph*, victime d'une avarie dans le port de Landerneau²².

3) Les Daumesnil.

La famille Daumesnil serait originaire du Bessin²³. Nicolas (1692-1767), épouse Michèle Phelippes le 18 juin 1684²⁴. Marchand en gros, il paie 36 livres de capitation en 1702. A partir de 1724, il est négociant sur le rôle de capitation, et paie 5 livres, ce qui est très modeste pour un négociant. Il est scelleur au bureau de marque des toiles en 1727. Joseph Daumesnil, leur fils, né à Landerneau (1702) épouse en 1729, Anne-Marie Sermesan, fille de Marie-Madeleine Baptifolie, d'une famille de financiers landernéens et morlaisiens. Il s'établit à Morlaix, dont il est maire de 1733 à 1737²⁵. Michel Daumesnil, leur fils, receveur général de la Principauté de Léon, est maire de Landerneau de 1775 à 1778²⁶

4) Les Legris

Cette très nombreuse famille se ramifie en plusieurs branches.

a) Les Legris du Tailly

C'est peut-être la première famille Legris installée à Landerneau. Une veuve du Tailly habite la ville en 1676, et paie une taxe de 3 livres, à la suite de l'émeute de la révolte du Papier timbré en juillet 1675²⁷. Jean Legris du Tailly, qui pourrait être son fils, (1668-1742), est associé, comme marchand de vin en gros, avec son frère Legris des Parcs de 1720 à 1724.

²⁰ SHD, Brest, 2P7-140.

²¹ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

²² ADF, 4 E 93-2, 16 décembre 1761.

²³ Bernadette LECUREUX, *Histoire de Morlaix*, Morlaix, 1983, p. 122.

²⁴ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

²⁵ Joachim DARSEL, *Histoire de Morlaix...*, op. cit., p. 132.

²⁶ Albert GELLEY, *Études sur la vie municipale...*, op. cit., p. 28.

²⁷ AML°, Délibérations de la communauté de ville, 20 septembre 1676.

Ils paient ensemble de 16 à 30 livres de capitation. Leur neveu Jan Touet Chambor est leur facteur jusqu'en 1727²⁸. Jean Le Gris est toujours marchand de vin en gros à Landerneau en 1729, où il verse 22 livres²⁹. En 1740, un sieur Du Tailly Le Gris paie 51 livres de capitation³⁰. Il n'est plus présent en 1745³¹. Absente des rôles de capitation au milieu du siècle, cette branche aurait pu reprendre une activité, car un Jean Legris du Tailly est négociant en 1783, mais on ne relève ni mariage ni naissance.

b) Les Legris Duparc ou des Parcs

On sait peu de choses sur cette branche. Antoine Legris sieur des Parcs (1691-1741), frère de Legris du Tailly, est capité à 14 livres en 1726, 33 en 1727. Il est domicilié dans la trêve de St-Julien³². Négociant en 1736³³, il décède le 14 avril 1741 à l'âge de 50 ans³⁴.

c) Les Legris Duclos

Le premier Legris, devenu Duclos, serait arrivé à Landerneau vers 1685³⁵ et paie 10 livres de capitation en 1695. Guillaume Legris Duclos, docteur en médecine, est marchand de vin et de toiles en 1702, capité à 89 livres³⁶. Son épouse Anne Duthoya donne naissance à Jean, leur premier enfant, en 1695. En 1707, marchand de vin et de toiles, il paie 74 livres de capitation, dont 7 livres 10 sols pour son frère le sieur Duval, qui réside chez lui. Il investit dans les offices et, à partir de 1710, il est fermier général de la principauté de Léon et maire de la ville de 1713 à 1715³⁷. Il est contrôleur des deniers et miseur à Landerneau. Il associe ses fils Guillaume et André à ses affaires qui paient ensemble 27 livres en 1729, tandis que leur père verse 60 livres. Il est conseiller-secrétaire du roi, pourvu en décembre 1718³⁸.

Guillaume (1700-1770), fils du précédent, épouse Anne Élisabeth Langle, en 1731. Négociant à Landerneau, il est défendu en 1743, devant le tribunal de commerce, par son frère

²⁸ Ibid., rôle de capitation.

²⁹ ADF, B 4541.

³⁰ ADLA, B 3617, rôle de capitation pour 1740.

³¹ Ibid., B 3 624, rôle de capitation pour 1745.

³² Ibid. Une trêve est en Bretagne une circonscription religieuse annexe d'une paroisse principale.

³³ ADF, B 4543.

³⁴ AML°, table chronologique des sépultures, Saint-Julien, 1669-1791

³⁵ Louis ELEGOËT, *Les Juloded...*, *op. cit.*, p. 214.

³⁶ AML° rôle de capitation pour 1702.

³⁷ Albert GELEY, *Étude sur la vie municipale...*, *op. cit.*, p. 28.

³⁸ Loïc de COURVILLE, « La chancellerie près le Parlement de Bretagne », *BMSAIV*, T. CI, 1998, p. 162.

André-Guillaume³⁹, négociant à Morlaix. Il est maire de 1747 à 1752. Le fils aîné de Guillaume, qui signe sous le nom de Legris Duclos l'ainé, devient échevin en 1770. Il est administrateur de l'Hôpital de 1774 à 1777. En 1777, il est capitaine des milices garde-côtes au bataillon de Landerneau et demande à se retirer de la communauté⁴⁰. Le 24 décembre 1782, il dépose son bilan⁴¹. C'est la fin de l'activité négociante de cette famille.

Julien-Charles, autre fils de Guillaume, épouse Julienne Bouillerot le 13 juin 1763⁴². Leur fille Anne épouse Charles-Louis-Marie de Kervern Kersullec, fils de Toussaint et de Marie-Anne Le Pape du Lescoat, le 16 avril 1782⁴³. C'est un exemple de la sortie progressive du négoce par cette branche des Legris-Duclos. Mais Julien Legris-Duclos, veuf, se remarie le 14 février 1774 avec Thérèse Cosson fille du négociant Nicolas⁴⁴. Un troisième fils, Guillaume-Jacques (1743-1779), épouse Renée-Françoise Maudez Nayl, le 28 janvier 1771⁴⁵. Il décède le 6 octobre 1779 à l'âge de 36 ans⁴⁶. Pierre Legris-Duclos fait faillite en 1783⁴⁷.

d) Les Legris Duval

Jean Duval Legris est marchand de vin en 1695, capité à 103 livres. C'est sans doute lui qui verse 69 livres en 1702 et 27 livres en 1707. En 1710, deux Duval Legris, qu'il est impossible de distinguer, sont présents à Landerneau, dont un accueille son frère.

Pierre Legris Duval (1677-1760) épouse Marie-Thérèse Daumesnil, en mars 1713⁴⁸. En 1720, il verse 30 livres de capitation. Déjà miseur de la ville (charge achetée à Guillaume Duclos-Legrис en 1727), il acquiert en 1731 une charge de conseiller-secrétaire du roi. Il est contrôleur des octrois de la ville, au moins depuis 1731. Il paie 58 livres de capitation en 1734. En 1746, il est toujours négociant à Landerneau⁴⁹. Il transmet ses charges à ses fils, en 1759,

³⁹ ADF, B 4545.

⁴⁰ ADIV, C 628, lettre au duc de Penthièvre, 7 juillet 1777.

⁴¹ ADF, B 4585.

⁴² AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid., table chronologique des mariages, Saint-Julien, 1669-1791

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid., table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

⁴⁷ ADF, B 4585.

⁴⁸ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁴⁹ ADF., B 4547.

en « *raison de son grand âge, environ 82 ans, et de ses infirmités continuelles occasionnées par une paralysie presque universelle* »⁵⁰. Il décède en 1760.

Son fils Pierre-Marie Duval Legris aîné (né en 1729), négociant, miseur de la communauté en 1759, est aussi receveur des octrois. En 1768, maire de Landerneau, il demande à être exempté de siéger aux États, sa femme étant enceinte de leur 5^e enfant⁵¹. Il est encore négociant en 1786⁵². Jean-Marie, son frère cadet (1732-1782) est, en 1771, échevin, conseiller-secrétaire du roi (reçu en 1761) et contrôleur des octrois de la ville. Il est possible qu'il soit sorti du négoce. Il épouse Catherine de la Fontaine Tréaudet, en 1763⁵³. Administrateur de l'Hôpital en 1771, il refuse d'être porté sur la liste des maires proposés, en raison de ses offices⁵⁴. Son fils Pierre-Marie (1780-1840) fait une carrière de chirurgien de marine.

5) Les Mazurié

Jean-Baptiste Mazurié⁵⁵, (Tinchebray 1684-Landerneau 1773), est accueilli, à la mort de son père, chez son oncle négociant à Brest. Il embarque à 20 ans comme enseigne sur un vaisseau du roi et fait campagne dans l'Atlantique sud. La perte du navire le contraint à demeurer au Pérou, comme capitaine de navire espagnol pendant trois ans, puis négociant à Lima pendant huit ans. Il débarque au Havre en août 1716, fortune faite. Il s'installe à Landerneau sans doute vers 1716, plutôt qu'en 1720 comme on le dit souvent⁵⁶. Il épouse, en effet, en 1717, Marie-Louise Bordier, fille d'un négociant originaire de Lesneven⁵⁷. En 1716, un sieur Bordier est marchand à Landerneau, capité à 45 livres. Il demeure rue Saint-Houardon, comme Jean-Baptiste Mazurié, qui verse 53 livres dès 1720. C'est une des principales côtes des marchands. Il acquiert en 1728 la charge de « *grand veneur du roi* », qui lui permet de se parer du titre d'écuyer, première marche vers l'anoblissement⁵⁸. Il achète la charge de conseiller-secrétaire du roi. Il est receveur des fouages extraordinaires, chargé du

⁵⁰ AML°, série BB 7-39, Communauté.

⁵¹ ADIV, C 628, lettre du 2 septembre 1768.

⁵² ADF, 4 E 91/15.

⁵³ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁵⁴ Ibid., lettre du 4 novembre 1771.

⁵⁵ AML°, Dossier Mazurié. Beaucoup d'informations concernant la jeunesse de Jean-Baptiste Mazurié proviennent d'une notice non datée et non signée, conservée aux Archives Municipales de Landerneau.

⁵⁶ Il n'apparaît pas sur les rôles en 1716 et ils manquent de 1717 à 1719. Mais en 1755, il déclare être fournisseur de la Compagnie des Indes de Lorient depuis 38 ans, soit depuis 1717.

⁵⁷ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁵⁸ Magali GUIRRIEC, *Vivre à Landerneau...*, op. cit., p. 40.

recouvrement de la capitation de la noblesse du Léon. Cette charge transmise à son fils, passe en 1781 au négociant morlaisien Lannux⁵⁹. En 1725, il fait construire quai de Léon un somptueux hôtel particulier, dont la cour intérieure est ornée d'un monumental escalier à l'italienne. Il acquiert, en 1745, d'André-Joseph de Bouvens, seigneur du Bois de la Roche, pour 2 600 livres, le manoir de Tréornou et ses dépendances, « avec les droits honorifiques qui en dépendent en l'église de Lambézellec »⁶⁰. Malgré l'acquisition d'offices, il poursuit son métier de négociant. Il est au milieu du siècle plus riche des négociants landernéens. En 1752, Mignot de Montigny lui attribue une fortune de 500 000 livres⁶¹. Il paie cette année-là 351 livres de capitation et dispose de trois domestiques. C'est alors le premier bourgeois imposé à Landerneau. Il décède à Landerneau en 1773. Il a 14 enfants, dont trois s'installent comme négociants à Morlaix et deux deviennent maires de cette ville.

Jacques, l'aîné des fils, (Landerneau 1718-1781), hérite de son père les charges de conseiller-secrétaire du roi, (sans doute vers 1750) et de receveur des fouages de l'évêché de Léon. Il épouse Suzanne Glais en 1748. Il accumule les offices et les propriétés foncières. De ce fait, il quitte sans doute le négoce, bien qu'on le trouve comme avocat au tribunal de commerce de Morlaix. Il possède le manoir de Kergoat et laisse à son décès 150 000 livres de biens, dont de nombreuses fermes et maisons, pour l'essentiel à Trémaouezan et Plouédern⁶². Jean-Baptiste Mazurié de Keroualen (1723-1800), son frère, est en 1785, négociant, ancien maire de Landerneau⁶³. Joseph-René (1728-1813), frère du précédent, paie 71 livres de capitation en 1752 et a également trois domestiques. Négociant-armateur landernéen, il est allié avec Pierre Fauvel, cousin de son père, dans plusieurs opérations, dont l'armement du corsaire le *Coureur* en 1757. Il prend le titre de sieur de Keroualin, à la naissance de son second fils Jean-Baptiste en 1760. Sa fille Thérèse épouse Paul Poisson en 1792⁶⁴. Au début de la Révolution, son fils Jean-Baptiste, sous-lieutenant de vaisseau, est accusé à tort d'être émigré⁶⁵. Les biens de la famille sont saisis.

⁵⁹ ADIV, C 4290.

⁶⁰ ADF, B 1476.

⁶¹ Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny... », *op. cit.*, p. 281.

⁶² André LEVY, *La bourgeoisie et les classes populaires landernéennes à la veille de la Révolution*, DES, dactyl., Brest UBO, 1966, p. 79.

⁶³ *Ibid.*, B 4589.

⁶⁴ ADF, 4 E 91/28, 11 prairial an IX (31 mars 1801).

⁶⁵ *Ibid.*, 1 Q 65.

Pierre-Louis, dit de Pennanec'h, fils de Jean-Baptiste (1732-1811), devient négociant à Morlaix., ainsi que deux de ses frères, Mathurin et Félix. Maire de Morlaix, il est élu député aux États Généraux et à l'Assemblée Nationale. La famille poursuit ses activités négociantes au XIX^e siècle : en 1849-1850, deux Mazurié sont négociants à Landerneau⁶⁶.

6) Les Chambor

Jan Touet Chambor, qui serait originaire d'Épernay⁶⁷, est d'abord facteur chez les frères Legris du Tailly et Legris des Parcs, ses oncles, sans doute depuis 1721, puis chez Jean Legris du Tailly seul, en 1726-1727⁶⁸. Ils versent 5 livres de capitation pour lui. Il s'installe comme marchand, rue de la Rive en 1728, verse 9 livres, une imposition qui monte jusqu'à 1754, année de son décès. Depuis 1728, il armait sans doute le *Saint-Budoc*, une petite barque de 26 tx, dont il possède en 1739 le 5/8^e et Legris-Duval 3/8^e⁶⁹. Elle est prise par les Anglais en 1756⁷⁰. Sa veuve reprend l'affaire et paie jusqu'à 90 livres 1765. Un de leurs fils est maire de Landerneau de 1756 à 1758⁷¹.

7) Pierre Fauvel.

Cousin de Jean-Baptiste Mazurié, il est comme lui originaire de Tincebray. Il fréquente Landerneau depuis 1722, car en juillet de cette année il est parrain de Jean-Baptiste Mazurié, fils de son cousin. Il se serait installé vers 1730, comme marchand de vin, mais n'apparaît sur les rôles de capitation de Landerneau qu'en 1741⁷². Demeurant rue de la Rive, il héberge une servante et paye 15 livres de capitation et jusqu'à la fin de sa vie, il dépense rarement les 30 livres. Il se lance aussi dans l'armement et possède jusqu'à trois navires, peut-être avec le soutien des Mazurié. En 1749, il fait construire au Conquet, le sloop le *Coureur*, 40 tx, qu'il confie à Barthélemy Kerroz⁷³. Associé à Jean-Baptiste Mazurié fils, il arme en janvier 1757 le corsaire le *Furet*, prise anglaise de 36 tx, dont ils offrent le commandement à Barthélemy

⁶⁶ Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie...*, op. cit., TII, p. 3.

⁶⁷ Louis Elegoët, *Les Juloded...*, op. cit., p. 214.

⁶⁸ AML°, rôle de capitation pour 1726.

⁶⁹ ADF, 16 B 806, 14 novembre 1734.

⁷⁰ SHD Brest 2P7-144.

⁷¹ Albert GELEY, *Étude sur la vie municipale...*, op. cit., p. 29.

⁷² AML°, CC, rôles de capitation, 1735-1737/1741-1743, mais les rôles des années 1738 à 1740 manquent.

⁷³ Jean-Pierre THOMIN, *La fortune...*, op. cit., p. 155-156.

Kerroz. Pierre Fauvel est échevin à la communauté de ville de 1756 à 1776 et occupe la fonction de maire en 1764-1765⁷⁴. Il disparaît en 1779.

8) Les Villart

Joseph Villart (1686-1761), épouse en 1724, à 38 ans, Marguerite Bordier (1698-1767) qui en a 26. Il est devenu donc le beau-frère de Jean-Baptiste Mazurié⁷⁵. Le couple a 12 enfants. Négociant, maire de 1742 à 1745⁷⁶, il est aussi commis du bureau annexe des classes de la Marine à Landerneau jusqu'à son décès en 1761. Il percevait à ce titre 300 livres d'appointements sur la caisse des Invalides⁷⁷. C'est une somme confortable, pour un travail à temps partiel, qui l'exonère en outre de certaines charges. En décembre 1761, sa veuve dirige la maison de commerce⁷⁸, avec son fils aîné Joseph (1727-1791), qui épouse Marguerite Desloges, peut-être liée à la famille de négociants morlaisiens. Négociant, il est nommé commis des classes à Landerneau, le 15 juillet 1761, sur proposition de l'intendant de marine, pour succéder à son père, mais ses appointements passent sur les fonds de la Marine, « *comme les autres syndics et commis aux classes* »⁷⁹. Il décède en janvier 1791⁸⁰. Leur fille Marguerite épouse le négociant René-Jean Poisson en 1794. Jean-Baptiste Villart (Landerneau 1728-Morlaix 1770), second fils, épouse en 1762, Marie-Françoise Dumoulin fille de Pierre (procureur et maire de 1760-62) et de Geneviève Bigeaud, d'une famille de financiers⁸¹. Un autre de leurs fils, Guillaume-Joseph Villart (1758-18.. ?), est le dernier négociant français à s'installer à Cadix en 1786, où il se marie en 1801. On perd sa trace après 1809, année de naissance d'un enfant⁸².

9) Les Robert

Jean Robert (1708-1788), fils de François et de Marie Duthoya, petit-neveu d'Arnaud Duthoya, vient de Montségur, en pays Cathare⁸³, en 1738, pour épouser Louise-Françoise

⁷⁴ *Idem.*, p. 160-161.

⁷⁵ AML°, CC, rôles de capitation, 1735-1737/1741-1743.

⁷⁶ Albert GELEY, *Étude sur la vie municipale...*, *op. cit.*, p. 29.

⁷⁷ SHD, Brest, 1 E 161, f° 81, 15 juillet 1761.

⁷⁸ ADF, 4 E 93-2, 16 décembre 1761

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Julien, 1669-1791.

⁸¹ *Ibid.*, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁸² Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix...*, *op. cit.*, p. 207.

⁸³ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 16-17.

Mazurié, fille de Jean-Baptiste⁸⁴. De 54 livres en 1750, sa capitation monte jusqu'à 108 livres en 1773, pour redescendre à 80 livres à la fin du siècle. Il investit dans les navires, en association avec Legris-Duclos sur la *Marie-Guillaume* (ou *Marie-Guillemette*) à partir de 1753⁸⁵ et avec Lavau et Bazin, sur la *Marie Jeanne*, 30 tx, dont il dirige l'armement de 1756 à 1786⁸⁶. Il décède en 1788, à l'âge de 80 ans⁸⁷.

Leur fils, Joseph, négociant, épouse en 1787 Michèle-Françoise de Roujoux⁸⁸. Il achète des biens nationaux, dépendant notamment de la fabrique de Beuzit-Conogan. Il est donc vraisemblable qu'il a joué un rôle dans le rattachement à Landerneau, en 1791, de la plus grande partie de cette ancienne trêve de Saint-Thonan, brièvement devenue commune au début de la Révolution.

10) Marie La Rüe, veuve Cessou

Marie La Rüe (1686-1751), veuve du négociant Cessou décédé en février 1744⁸⁹, reprend l'affaire familiale à 58 ans et apparaît dans les archives à l'occasion du naufrage de sa barque le *Saint-Jacques*, 40 tx, en décembre de la même année à Penmarc'h⁹⁰. Elle poursuit l'activité d'armement maritime de son mari. Elle est peut être la sœur de Vincent La Rüe, facteur de son mari en 1726. Marie La Rüe est inscrite au rôle de capitation de 1745, avec une cotisation de 173 livres, ce qui fait d'elle la troisième négociante de la ville, derrière Jean-Baptiste Mazurié et Philibert Le Leyer. En 1750, elle est la quatrième plus imposée, en versant 184 livres. Elle n'apparaît plus après cette date, en raison de son décès le 16 mars 1751⁹¹.

11) Julienne Daniel, veuve Stéphan

Née à Landerneau en 1713, elle épouse en 1735⁹², le petit négociant-armateur Gabriel Stephan, et qui disparaît peut-être en mer, car son décès n'est pas enregistré à Landerneau. Le

⁸⁴ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

⁸⁵ SHD Brest, 2P7-143

⁸⁶ Ibid., 2P4-1 et 2.AN ss série G5.

⁸⁷ Ibid., Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

⁸⁸ Ibid., Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1792.

⁸⁹ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

⁹⁰ ADF, B 4 355.

⁹¹ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

⁹² AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1782.

couple ne semble avoir eu que trois enfants, tous morts en très bas âge, en 1741 et 1743⁹³. Elle prend, au plus tard à 32 ans, la succession de son mari et figure d'abord sur le rôle des marchands comme épicière et marchande de fer, payant 10 livres de capitation de 1745 à 1748⁹⁴. Puis ses affaires se développent. Son imposition s'élève à 15 livres de 1749 à 1752. Elle est à 18 l. en 1754. Gravissant rapidement l'échelle sociale de la ville, elle acquitte 63 l. en 1761, 90 l. en 1769, 132 l. en 1776, 160 l. en 1779, 192 l. en 1786 et devient la contribuable la plus taxée de la bourgeoisie landernéenne. Négociante, elle investit aussi des navires, ainsi dès 1750, dans la *Notre-Dame des Anges*, 41 tx⁹⁵, ou dans la *Comtesse d'Hector*, 40 tx, avec Barthélemy Kerroz, Louis Leyer et Louis Bazin, en 1788⁹⁶. De 1766 à 1771, elle est même armateur, avec Paul Le Drezen de la *Marie-Jeanne*, 30 tx, mais au bureau des classes de la Marine à Brest, elle est portée sous le nom de Julien Daniel⁹⁷. Elle arrête son négoce vers 1787 et décède en 1791, à l'âge de 78 ans.

12) Les Bazin

Le premier, Louis Bazin (Frênes 1722-Landerneau 1795), se marie en 1746. Il est hôte en 1750, à l'auberge du Bon Conseil, rue Ploudiry⁹⁸ et prend des parts de navires, à partir de la guerre de Sept ans. Sa capitation passe de 19 livres en 1750 à 63 en 1761, pour culminer à 134 livres en 1786. Enrichi, il devient négociant en 1771, où l'auberge du Bon Conseil passe entre les mains de François Descombes, puis de Jean-Baptiste Drant, en 1773. Il fait construire en 1777, en société avec Louis Le Leyer et Catherine Kerroz, le *Louis*, 47 tx, son premier navire⁹⁹. L'année suivante il acquiert l'*Espérance*, prise anglaise de 19 tx. Il possède aussi des parts sur d'autres navires, la *Marie-Jeanne*, de l'armement Leyer, à partir de 1783, et la *Comtesse d'Hector*, 40 tx, de l'armement Kerroz, construite au Faou en 1788¹⁰⁰. Il s'installe en 1780 dans un hôtel particulier quai de Cornouaille, avant de s'en faire construire un nouveau en 1784, dans la nouvelle rue d'Aiguillon percée en 1768 (actuelle rue de la Libération)¹⁰¹. Marié en 1746 à Suzanne Joannin (1721-1766), puis Julienne Joannin (vers 1746-

⁹³ Ibid., Table chronologique des sépultures, Saint-Julien, 1669-1791.

⁹⁴ ADIV, C 2143.

⁹⁵ ADF, 16B806, 9 novembre 1750

⁹⁶ Ibid., 18 janvier 1788.

⁹⁷ SHD 2P7-146

⁹⁸ AML°, CC rôles de capitation. Il paie 19 livres de capitation avec ses deux domestiques.

⁹⁹ ADF, 16 B 806

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ AML°, rôles de capitation. La rue d'Aiguillon, devenue rue Neuve sous la Révolution, aujourd'hui rue de la Libération.

1783), il a 11 enfants de chacune de ses épouses¹⁰². Son frère Julien s'installe également à Landerneau, où il épouse la fille du tanneur Le Béon.

René Bazin (1769-1832), fils du précédent, prend sa suite dans le négoce et l'armement, Il est sans doute le premier négociant landernéen à s'engager dans la production industrielle, développant à partir de la Révolution, des activités très variées dans la tannerie, le textile (tenues et couvre-chefs), la minoterie. Il délègue à Paris son frère Joseph (1771-1848), en 1795-1796, afin de défendre les intérêts de son entreprise et démarcher le ministère pour relancer le négoce du cuir avec Bilbao¹⁰³. En pluviôse an VIII, Etienne Radiguet écrit au brestois Riou Kerhallet au sujet de celui qui serait son ami : « *vous connaissez comme moi la solidité du confectionnaire* »¹⁰⁴. Il est agent municipal¹⁰⁵ de Landerneau d'août 1794 à novembre 1796. En 1801, pendant la Paix d'Amiens (1801-1803), René Bazin est brièvement le premier armateur landernéen, contrôlant jusqu'à quatre navires, jaugeant au total 262 tx, soit le quart de la flottille, en nombre et en tonnage¹⁰⁶. Puis, dans un contexte où la navigation devient très difficile, il réduit le nombre de ses navires. En octobre 1808, il perd l'*Elorn*, devant Saint-Gilles-Croix-de-Vie¹⁰⁷ et se retire de l'armement. Barthélémy Bazin (1770...), frère de René, est également négociant à Landerneau au XIX^e siècle.

Michel Bazin-Drant (Frênes 1774-Landerneau 1850), neveu de Louis Bazin, arrive de Normandie à Landerneau pendant la Révolution, car il est inconnu sur les rôles de capitation. Il épouse en 1797 Jeanne Suzanne Drant (1778-1840), fille de Jean-Baptiste Drant, hôte du Bon Conseil puis du Duc de Chartres, et enfin marchand. Michel Bazin prend le nom de Bazin-Drant afin de se distinguer de l'autre branche. Au début de la Restauration, il multiplie les envois de toiles à Bilbao, et en inondant le marché, il fait chuter les cours, ce qui fragilise ses affaires. Lorsque le marché espagnol se ferme à partir de la Révolution libérale espagnole de 1820, il ne peut résister et l'une de ses sociétés est déclarée en faillite le 23 avril 1823, l'actif (544 871,22F) étant largement inférieur au passif (731 044,58F)¹⁰⁸. Il poursuit cependant ses activités de négoce, d'armement et de minoterie, notamment au *Milin an Eol* construit en 1821 dans la commune voisine de La Roche-Maurice. En 1819, il fait bâtir à Saint-Servan un

¹⁰² AML°, BMS et registres d'état civil.

¹⁰³ Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir...*, op. cit., p. 406-407.

¹⁰⁴ ADF, 50 J 2, 18 pluviôse an VIII (7 février 1800).

¹⁰⁵ L'agent municipal fait fonction de maire dans les communes de moins de 5 000 habitants.

¹⁰⁶ Ibid., 2P7-23 et 24, 2P7-164 et 165.

¹⁰⁷ Ibid., 2P7-24.

¹⁰⁸ Ibid., 63 U 21/7.

brick de 45 tx, l'*Auguste*, qu'il envoie à Bordeaux, Bayonne et Bilbao et qui navigue jusqu'en 1840¹⁰⁹. En 1846 il construit au Faou un sloop de 20 tx, l'*Elorn*, affecté à la pêche et aux transports intérieurs, dans la rade de Brest et ses abords, jusqu'à 1850¹¹⁰. Ses enfants se lient avec des enfants de négociants landernéens : Suzanne (1802), épouse Yves Guiastrennec, négociant en 1820, Auguste (1804-1869) épouse Lucie Belhommet (1812-1899) en 1831. Lucien (1809-1857), qui succède à son père comme minotier, épouse en 1849 Mélanie Duportal (1820-1851), apparentée aux Mazurié. Il est maire de La Roche-Maurice de 1839 à 1857.

13) Les La Caze.

Pierre La Caze (1717-1795), originaire de Libourne s'implante à Landerneau sans doute avant 1749¹¹¹, car en juillet 1749, il est associé dans l'achat à Audierne de la barque la *Providence*, 28 tx, avec son collègue Vigier¹¹². La période qui suit la guerre de Succession d'Autriche est favorable à l'armement maritime. En novembre de la même année, Pierre La Caze déclare avec Nicolas Jacques Cosson la construction au Faou de la barque l'*Espérance*, 40 tx, qu'ils possèdent « à part égale »¹¹³, qui est prise par les Anglais le 8 juillet 1756¹¹⁴. Et en janvier 1750, il s'associe à Pierre Rivière dans la *Marie-Josèphe*, 30 tx, dont il possède 1/4¹¹⁵. A l'issue de la guerre de Sept ans, il fait construire avec Louis Leyer la *Marie-Josèphe*, 36 tx¹¹⁶. En 1780, associé à Barthélemy Kerroz et Creuzel, il participe à l'achat de la Marie Anne, 40tx¹¹⁷. Il se consacre principalement au négoce du vin. De 1750 à 1779, sa capitation évolue de 33 à 90 livres, avant de se réduire à 80 livres en 1786, ce qui en fait, à égalité avec Jean Robert, le septième contribuable landernéen et l'un des principaux bourgeois de la ville¹¹⁸. Il emploie deux domestiques. Il possède à sa mort un patrimoine étendu dans les environs de Landerneau : plus de 20 fermes et au moins 8 maisons¹¹⁹. Il siège au conseil de la Communauté de ville. Son fils François-Marie, (1752-1818), épouse Marie-Gabrielle Legris-Duval le

¹⁰⁹ Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau sous la Restauration*, mémoire de maîtrise, dactyl., Brest, UBO, 1999, Annexe 2 et SHD, Brest, 2P7-167 à 205.

¹¹⁰ SHD, Brest, 2P7-222.

¹¹¹ Et non en 1751, comme l'indique Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 40.

¹¹² ADF, 18 B 806, 15 juillet 1749

¹¹³ Ibid., 24 novembre 1749.

¹¹⁴ SHD, Brest, 2P7-10.

¹¹⁵ ADF, 18 B 806, 28 janvier 1750.

¹¹⁶ Ibid. 5 septembre 1765.

¹¹⁷ Ibid., 17 juin 1780.

¹¹⁸ AML°, rôles de capitation.

¹¹⁹ Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine...*, op. cit., p. 40.

6 septembre 1785¹²⁰. Négociant et armateur, il fait construire en 1784, à Saint-Servan, en association avec Taylor, la Sainte-Agathe, 36tx¹²¹. Il est député de la corporation des marchands de vin pour la rédaction du cahier de doléances de Landerneau en 1789¹²². Avec 20 livres en 1786, sa capitation est sensiblement inférieure à celle de son père.

14) Marie-Josèphe Bohay-Rivière¹²³

Originaire du Bordelais, Pierre Rivière est négociant et armateur à Landerneau. Il épouse Marie-Josèphe Bohay d'une famille de négociants implantés à Morlaix. Le couple demeure près de l'église Saint-Julien à Landerneau. Pierre Rivière est actif au début des années 1750¹²⁴, où il verse 22 livres de capitation et emploie un domestique. Mais se sépare de ses deux navires, la *Marie-Josèphe*, 28 tx, où il est associé avec le négociant Pierre La Caze, qui en détient $\frac{1}{4}$, et la *Notre-Dame des Neiges*, 60 tx, une prise anglaise qu'il possède en propre¹²⁵. En 1753¹²⁶ et ne paie plus que 10 livres¹²⁷. Ses affaires se dégradent et il doit cesser son activité. Pour prendre sa suite, son épouse obtient la séparation de biens. Toutefois, son mari l'assiste dans son négoce et répond au courrier en son absence¹²⁸. Elle a laissé une intéressante correspondance (1757 à 1766), avec son principal fournisseur, la maison David Balthasar et C^{ie} à Bordeaux, où elle traite non seulement de son négoce, mais elle évoque également le contexte général auquel elle est confrontée, ainsi que ses difficultés familiales et commerciales¹²⁹. Sa capitation passe de 30 livres en 1761 à 3 livres en 1769¹³⁰. Elle est en particulier en butte à l'hostilité des négociants Duthoya et La Caze, ancien associé d'armement de son mari, ce qui est peut-être un élément d'explication¹³¹. Au cours de la guerre de Sept ans, elle fait de mauvaises affaires et le 10 juin 1761, son avocat dépose ses comptes au greffe du consulat de Morlaix, « *les malheurs des temps et les pertes qu'elle a*

¹²⁰ AML°, Table chronologique des mariages, Saint-Houardon, 1670-1792.

¹²¹ ADF, 16B806, 4 décembre 1784

¹²² Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances...*, op. cit., p. 84.

¹²³ Nicole MAINET-DELAIR, « Marie-Josèphe Bohay-Rivière, négociante en vins à Landerneau au XVIII^e siècle », *BSAF*, T. CXL, 2012, p. 359 à 371.

¹²⁴ Ibid., B 4556.

¹²⁵ ADF, 18 B 806, 26 janvier et 26 juin 1750.

¹²⁶ SHD Brest, 2P7-143.

¹²⁷ AML°, série CC, registres de capitation, 1744/1747-1750/1753-1754.

¹²⁸ ADG, 7 B 1251, lettres du 15 janvier, 12 février, 2 et 9 avril, 25 mai 1759

¹²⁹ ADG, 7 B 1251.

¹³⁰ AML°, rôles de capitation.

¹³¹ Nicole MAINET-DELAIR, « Marie-Josèphe Bohay-Rivière... », op. cit.

subies » l'y contraignant¹³². Elle connaît à nouveau des difficultés financières dans les années 1767-68 et doit quitter Landerneau avec sa famille¹³³.

15) Barthélemy Kerroz.

Né à Argenton (Landunvez), dans une famille de maîtres de barques, il a sans doute séjourné en Espagne, où il a appris la langue et le commerce. Il est reçu maître de barque en 1749, à 22 ans. Son oncle et parrain éponyme, maître de la *Marie*, 28 tx, dans les années 1720, l'a précédé dans cet emploi. En janvier 1750, il reçoit son premier commandement sur le *Coureur*, un sloup de 36 tx, de l'armement Fauvel. Avec ce navire, il crée une véritable ligne commerciale entre Landerneau et Bilbao. En janvier 1757, les armateurs Mazurié et Fauvel lui confient le *Furet*, un ancien corsaire de Guernesey qui vient d'être pris par un bateau du roi. Après une première campagne fructueuse où il prend l'*Anne*, 130 tx, de Topsham, avant-port d'Exeter, il est pris à son tour par un corsaire de Jersey qui le conduit dans l'île où il reste prisonnier quelques mois. Libéré dans des conditions qui restent à éclaircir, il est de retour à Landerneau au plus tard en septembre 1758. A cette date il installe son magasin de négociant quai de Cornouaille. Il attend la fin de la guerre de Sept ans pour se lancer, en 1764, dans l'armement maritime, en faisant construire au Conquet, un sloup de 25 tx, le *Zéphir*, qu'il ne tarde pas à placer sur la ligne de Bilbao. Investissant seul ou en participation, il poursuit une politique très active d'armement de navires, qui en font, dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, le premier armateur landernéen. La réussite de ses affaires lui permet de se doter d'un patrimoine immobilier conséquent, tant dans la ville que dans les campagnes voisines. Il progresse ainsi dans l'échelle sociale de la ville et il est, à la Révolution, le plus riche des bourgeois landernéens, percevant au moins 20 000 livres de revenus annuels.

Entré à la communauté de ville en 1775, il siège, sans discontinuité dans les assemblées municipales pendant 30 ans. Ses qualités de gestionnaire le conduisent à être élu maire pour les années 1780-81, fonction qu'il assure en outre effectivement au cours des deux années suivantes, pendant les absences répétées de son successeur. Sans doute d'opinion républicaine modérée, il traverse sans encombre la période révolutionnaire et s'acquitte sans réclamations des fortes contributions demandées aux plus riches dans le cadre de l'emprunt forcé de 1793 et de la contribution patriotique de l'an II. Il disparaît en juillet 1805. C'est un des rares

¹³² ADF, B 4571.

¹³³ Ibid., B 4572.

négociants qui, étant resté célibataire, n'a pas fondé de lignée et, au contraire d'un des objectifs majeurs du négoce il n'a pas transmis ses affaires. Sa succession, dépassant 200 000F, est partagée entre ses héritiers collatéraux, dont aucun ne reprend son activité, bien que la plupart des jeunes hommes exercent la profession de capitaine de navire. Etienne Radiguet, qui semble éprouver à son égard une grande considération, paraît être son véritable continuateur. Barthélemy Kerroz repose dans le cimetière de Recouvrance, à Brest, où la famille de son frère aîné, Pierre-Nicolas, maître de barque puis négociant, s'est implantée¹³⁴.

16) Les Coué-Bouroullec

Joseph Bouroullec est marchand de vin et huissier en 1789. Il verse 12 livres de capitation (dont 2 livres pour un domestique). Il est élu député de la corporation des huissiers, sergents et recors le 30 mars 1789¹³⁵. Il arme le brick la *Bonne Foi*, 97 tx, en l'an X-XI¹³⁶. A la Restauration François Coué, négociant, originaire de Blaye épouse en 1826, Eulalie Bouroullec, fille de Joseph, décédé le 3 décembre 1823¹³⁷. Il s'installe à cette date à Landerneau et s'allie avec sa belle-mère. A partir de 1836, les Coué-Bouroullec sont les premiers armateurs landernéens. Louis Coué, qui doit être son frère, épouse une Radiguet.

17) Le groupe Radiguet

Ce groupe, fondé dans les dernières années de la République, prend rapidement la première place dans le négoce landernéen. Il joue un rôle majeur dans l'industrialisation de la ville au XIX^e siècle. C'est pourquoi il a paru judicieux de présenter à la suite les quatre familles qui le composent.

a) Les Goury

Louis-Joachim (1722-1810), originaire de Provins en Champagne s'installe à Landerneau en 1750¹³⁸. Il est conseiller-secrétaire du roi, consignataire au siège royal de Lesneven, contrôleur des fermes, inspecteur des devoirs, adjudicataire des octrois de

¹³⁴ Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz...*, op. cit., p. 249.

¹³⁵ Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Lesneven...*, op. cit., p. 80.

¹³⁶ SHD, Brest, 2P7-162, f° 77.

¹³⁷ AML°, registres de mariage

¹³⁸ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, op. cit., p. 226.

Landerneau de 1762 à 1783. Son mariage en 1763 avec Françoise Legris-Duclos (décédée en 1768), l'intègre dans une grande famille négociante de la ville. C'est un des rares cas de passage des offices au négoce. Au décès de son épouse, il se remarie avec Anne de Mascle. Il est emprisonné en 1793 à Landerneau, pendant la Terreur.

Joseph-Marie Goury, dit des Tuileries, fils du précédent, (1779-1869)¹³⁹, est négociant et collaborateur d'Etienne Radiguet sous la Révolution et l'Empire. Il confirme son intégration au groupe Radiguet en épousant Rose, la fille d'Étienne, en 1807. Il demeure 1, rue du Couer¹⁴⁰. Il est fondateur et gérant de la Société Linière du Finistère, avec son beau-frère Jean-Isidore Radiguet. Il siège longtemps au conseil municipal, sous les différents régimes, auxquels il se rallie successivement¹⁴¹. Charles Goury (1815-1883), son fils, succède à son père comme gérant de la Société Linière du Finistère en 1869. Il épouse Adèle, fille de François Heuzé, directeur de la Société.

b) Les Poisson.

Gilbert Poisson (1729-1790), marchand originaire de Normandie, est à Landerneau dans les années 1750¹⁴². Veuf de Marie-Françoise Faucheur (1735-1776), dont il a trois fils : Yves-Marie, Paul et René, il se remarie avec Marie-Jeanne Louche le 9 juin 1777. Sur les rôles de capitation il est parfois noté comme « *marchand grossier* ». Il investit également dans l'armement maritime. Il décède à 61 ans en 1790¹⁴³.

Paul Poisson (Landerneau 1765-Cap Français, Haïti 1802)¹⁴⁴, son fils, négociant et armateur, hérite de la maison de commerce de son père à Morlaix, associé à son frère René, mais continue à résider à Landerneau, jusqu'à son départ aux Antilles. Il achète de nombreux biens nationaux. Il épouse en 1792, Thérèse Mazurié de Keroualin, fille de Joseph-René. Il est maire de Landerneau d'avril 1797 à mars 1798. Les Poisson ont des intérêts sur la *Vigilante*,

¹³⁹ Yves BLAVIER, *La Société linière du Finistère...*, op. cit., p. 23.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 123.

¹⁴¹ *Idem.*, p. 18.

¹⁴² ADF, B 4561, 1756-1757.

¹⁴³ AML°, Table chronologique des sépultures, Saint-Houardon, 1741-1792.

¹⁴⁴ AML°, Dossier Mazurié.

navire corsaire, dont l'échec en 1799¹⁴⁵ ruine Paul Poisson, qui laisse sa femme et ses deux enfants à Landerneau et part pour Haïti, où il décède deux plus tard¹⁴⁶.

René (Landerneau 1768-1854). Négociant en toiles sous l'Ancien Régime, devient officier municipal en 1790 et achète des biens nationaux. Il épouse en 1794, Marguerite Villart, fille de Joseph-Louis, négociant, commissaire des classes de la Marine. Il est un des commis et associés d'Etienne Radiguet pendant cette période. En brumaire an VI, Etienne Radiguet le recommande à un de ses correspondants : « *je ne connois point de René Poisson parfumeur icy ; j'en connois un qui est bon négociant qui mérite toute confiance* »¹⁴⁷. Il rachète l'ancien couvent des Capucins au début de la Restauration et il y installe un atelier de tissage. Il participe en 1821 à la fondation de la société de commerce qui prélude à la fondation de la Société Linière du Finistère. Mais son âge ne lui permet pas de s'y impliquer beaucoup. Sa fille Marguerite-Pauline épouse Jean-Isidore Radiguet, fils d'Etienne, en 1813.

c) *Les Radiguet*

Étienne (1762-1832), fils de laboureur¹⁴⁸, né à Feuguerolles-sur-Orne, près de Caen, s'implante à Landerneau, à son mariage, en 1790, avec Thérèse Riou, fille d'un aubergiste, chez lequel il descendait sans doute. Les négociants Cosson et Crespy sont ses témoins¹⁴⁹. Venant de Dinan où il est domicilié et où il a pu apprendre le négoce, il débute modestement. En germinal an II, il expose sa situation, dans l'espoir d'obtenir des marchés militaires : « *ayant une famille assez nombreuse à nourrir et étant sans fortune, mais désirant ardemment de continuer à être utile à ma patrie* »¹⁵⁰. En l'an v (1796-1797) son revenu est estimé à 1 161 livres¹⁵¹. Son audace et son sens des opportunités favorisent sa réussite. Acquéreur de biens nationaux sous la Révolution, sa fortune progresse rapidement. Il reprend la ligne commerciale ouverte vers Bilbao par Barthélemy Kerroz et devient le principal armateur

¹⁴⁵ Ibid., 101 J 3.

¹⁴⁶ Ibid., Dossier Mazurié.

¹⁴⁷ ADF, 50 J 1, f° 342, 29 brumaire an VI (19 novembre 1797).

¹⁴⁸ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, op. cit., p. 235.

¹⁴⁹ AML°, registres de baptêmes et mariages de Saint-Thomas, 7 janvier 1790.

¹⁵⁰ ADF, 50 J 2, 3 germinal an II (23 mars 1794), lettre d'Etienne Radiguet à l'administration de l'habillement des troupes à Paris.

¹⁵¹ AML°, G 497, rôles de contribution foncière.

landernéen à la Restauration. Atteint par la goutte, il cède ses affaires à son fils Jean-Isidore en octobre 1820¹⁵². Il acquitte 1 330F d'impôts directs en 1822¹⁵³.

Jean-Isidore (Landerneau 1792-1862) son fils, s'allie avec les négociants Goury, Poisson, Heuzé, pour former une société de commerce en 1821. Il délaisse progressivement le négoce et l'armement maritime, pour s'orienter vers la production industrielle de toiles. Il est à l'origine, avec ses associés, de la Société Linière du Finistère. Il épouse en 1813 Marguerite-Pauline Poisson, fille du négociant René¹⁵⁴. Il reçoit à cette occasion une provision de 20 000 francs¹⁵⁵. Le couple donne notamment naissance à l'écrivain Max Radiguet (1816-1899). En 1845, il habite 1, quai Saint-Thomas¹⁵⁶, à proximité immédiate du pont. Isidore, neveu de Jean-Isidore, entre dans la Société Linière du Finistère en 1862, à la suite du décès de son oncle.

d) *Les Heuzé*

François-Marie (1789 Nantes-1852 Landerneau), négociant, épouse Emilie Lourmand à Nantes, où son père est marchand de draps, le 28 octobre 1815¹⁵⁷. Il s'installe à Landerneau après cette date. Il participe en 1821, à la fondation de la société de commerce dont il est le gérant. C'est naturellement qu'il devient directeur de la Société Linière du Finistère en 1845. Gustave, son fils (1821-1898), commis négociant, succède à son père à la direction de la Société Linière du Finistère. Il épouse Eugénie Radiguet, fille de Jean-Isidore, en 1849.

18) **Vacheront.**

Joseph Vacheront, né en 1810 à Phalsbourg (Moselle), arrive sans doute à Landerneau en 1829, où Charles Le Brec, fabricant de coiffures et d'équipements militaires, lui propose une sorte d'association devant déboucher sur la création d'une société commune, la quatrième année. Mais les conditions initiales n'étant pas respectées, un procès s'engage, qui donne raison à Vacheront¹⁵⁸. C'est sans doute ce qui le conduit à créer à Landerneau, en 1833, sa

¹⁵² Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau...*, *op. cit.*, p. 9.

¹⁵³ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, *op. cit.*, p. 216.

¹⁵⁴ *Idem.*

¹⁵⁵ ADF, 3 Q 6 405, contrats de mariage (1809-1827).

¹⁵⁶ Yves BLAVIER, *La Société linière du Finistère...*, *op. cit.*, p. 126.

¹⁵⁷ Louis ELEGOET, *Les Juloded...*, *op. cit.*, p. 226-227.

¹⁵⁸ *Mémorial du commerce et de l'industrie*, T 1, 1837, p. 341 à 346

propre société de tannerie et de fabrication d'équipements militaires à la Petite Palud. Il intervient dans les marchés de fourniture à la Marine.

19) Les Belhommet.

Le premier, Noël, né à Reims en 1775, établi à Landerneau en 1800, épouse, le 17 janvier 1809, Marguerite Drant, fille de Marin Drant, aubergiste au Duc de Chartres¹⁵⁹. Il devient ainsi le beau-frère de Michel Bazin-Drant. Il décède à Landerneau le 1^{er} septembre 1833. Associé à René Bazin, il dirige une fonderie de suif attestée en 1812¹⁶⁰. A la Restauration, il fabrique des chandelles et du savon dans son usine de la rue Neuve¹⁶¹. Nicolas et Victor, ses fils reprennent l'affaire avec leur mère¹⁶².

20) Frédéric-Auguste Duval

Né à Fougeray en Ille-et-Vilaine (Le Grand-Fougeray depuis 1847), Frédéric-Auguste Duval (1790-1869), est à Landerneau au milieu des années 1820¹⁶³. Contrairement à ce que suggère son nom, il n'est pas lié avec la famille Legris-Duval. Négociant, il est aussi industriel, fabricant de coiffures militaires et fournisseur de la Marine sous la Monarchie de Juillet. Il pourrait être lié avec le groupe Bazin. Sa fille Euphémie, (1829-1916), épouse en 1847, Victor Belhommet, neveu de Michel Bazin¹⁶⁴. Il arme plusieurs navires dont, de 1838 à 1848, le lougre la *Victorine*, 54 tx¹⁶⁵ et, surtout, à partir de 1843, le brick-goélette l'*Euphémie*, 78 tx, qui navigue encore sous le Second Empire. C'est un des navires landerneens qui navigue le plus loin. Il fait, au cours de l'été 1844, un premier voyage en Suède, où il prend du fer et du bois des planches à Stockholm¹⁶⁶. Il y retourne tous les ans, jusqu'en 1850, sauf en 1848¹⁶⁷. Frédéric Duval exerce également des responsabilités politiques. Il est administrateur de l'hospice. Il siège au sein du Conseil municipal, est plusieurs fois adjoint dès la Restauration, puis maire de la ville sous la Monarchie de Juillet, de 1830 à 1835 et de 1839 à 1843, ainsi

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 226.

¹⁶⁰ ADF, 6 M 1029, État des manufactures.

¹⁶¹ Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration, 1814-1830*, Mémoire de maîtrise, dactyl., Brest, UBO, 2000, p. 17.

¹⁶² Louis ELEGOËT, *Les Juloded...*, *op. cit.*, p.226.

¹⁶³ AML°, registres de naissances.

¹⁶⁴ *Ibid.*, registres de mariages.

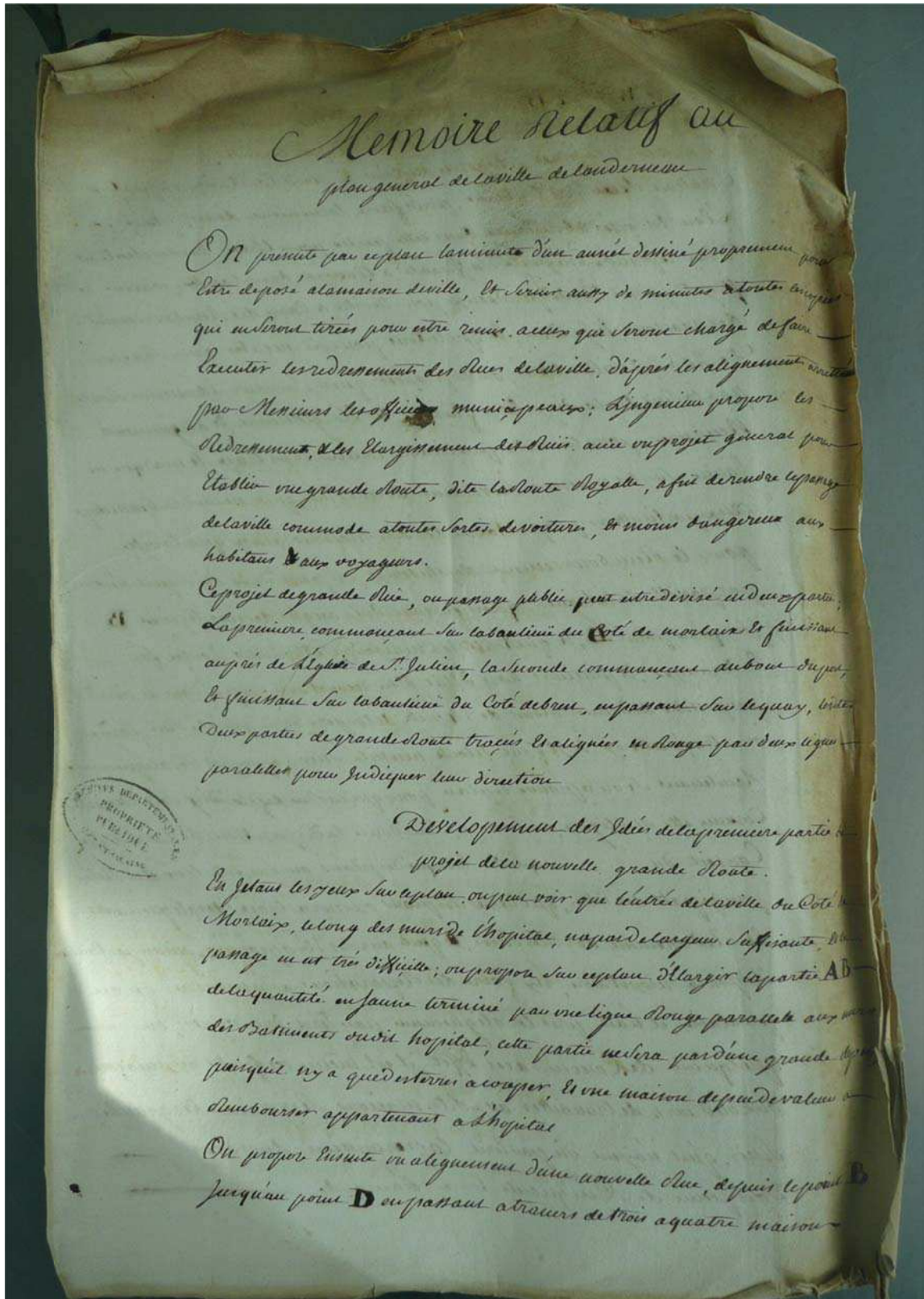
¹⁶⁵ SHD, Brest, 2P7-205.

¹⁶⁶ *Ibid.*, 2P7-214.

¹⁶⁷ The University of Groningen, Pays-Bas, *Sound Toll Registers online*, base de données des passages du Sound de 1633 à 1857.

que sous le Second Empire, de 1853 à 1867. Mais les maires sont à l'époque nommés par le pouvoir central. Il est également membre du Conseil d'arrondissement et du Tribunal de commerce. Chevalier de la Légion d'honneur. Il demeure 32, quai Saint-Houardon.

ANNEXE XIX - Mémoire relatif au plan général de la ville de Landerneau.



Et de plusieurs Jardins, le forment au point C. de la Section des deux
Directions BC, & CD, un espace octogone percé a plusieurs bouts de Rue
qui se pourroit d'ailleurs abolir, si on voudroit par la suite y ajouter,
Ou mettre un espace octogone au point C. seroit construit un petit
Chateau d'eau, ou fontaine, pour faire l'ornement de cette place, -
L'eau est assez abondante dans cette partie pour lever dans ce chateau
d'eau la hauteur requise suffisante, a élever dans la ville, comme ce
projet paroit très dispendieux pour la ville a cause des Remboursement
des maisons, & Jardins, & que le tout pourroit monter a peu pres
de 200000 mille livres, on va prouver qu'on suivra l'ancien droit
par la Rue de ploudiry & y faisant les élargissemens & alignemens
Necessaires, pour le rendre praticable comme il est tracé, & marqué en
Jaune sur les maisons Riveraines de cette Rue, qui en couvrira beaucoup
des particuliers propriétaires des dites maisons ainsi qu'il a été
pour le Remboursement de plusieurs, on peut donc voir qu'il n'est
pas possible de la dévier, qu'on fasse deux angles depuis le point B
jusqu'au point D, & que tout les maisons se trouvent toutes fort
endommagées, & plusieurs hors d'état d'être reconstruites, cependant il n'est
pas possible de donner moins de 24 pieds de largeur avec grande Rue, comme
on a tracé celle cy. & Il faut de toute nécessité suivre aussy les alignemens
Maintenant si on approuve ce plan pour que la Rue de ploudiry soit tracée
comme elle est alignée, on suivra sans doute la disposition de l'arrêt du
Conseil du 17. Mars 1724. qui dit lorsque des plans auront été levés des Rues
principales des villes, que des plans en aura été tracés des alignemens
& Redressement de dites Rues. & qu'ils auront été approuvés, aucun particulier
ne pourra reconstruire, ny faire des réparations a son maison qu'il au-
rait fait, il n'aie pris les alignemens par écrit d'un voyer, ou
quelqu'un de Commun a cet effet, il est même défendu aux maîtres
ou Couvriers, de travailler aux dites maisons Riveraines des grandes
Rues, qu'il n'ayent eu par écrit la permission du voyer
sous peine de ^{prison} cinquante livres d'amende

Enfin on verra par ce plan que de l'autre côté de la Seine de profondes antrax paralytiques considérables
parce que chaque particulier fera ~~un~~ de l'autre de l'autre
bons. le plus long temps qui pourra, afin de voir d'ailleurs que
peut rendre par les alignements, voilà les raisons qui ont donné
lieu à proposer le nouveau projet & devant l'expliquer, et d'établir
totalement la Seine de profondes.

Du point **D** jusqu'au point **E**, on propose le redressement et alignement
de cette Seine marquée en faux, en passant sur le pont de l'île aux Armes
au Carrefour du point **E**, & à deux points qui ne peuvent servir pour valoir
la continuation de la grande Seine jusqu'à la baulieu de l'île de la Rivière
sur le quay le long des maisons, & l'autre par le côté de la rivière
on va s'attacher à donner la description du premier, que l'on croit
préférable au second.

Il est visible et on peut concevoir que rien n'est plus facile d'établir toute
quay de l'île, la grande route, sans gêner ce quay ni gêner la rivière.
Il faut seulement jeter ces yeux sur le plan & on verra d'évidence
les deux lignes parallèles, tracées en rouge, marquer la direction
du point **E**, en passant par le point **FG** jusqu'au point **H**, on donne
à cette nouvelle route, la pied de largeur, & on proposeroit de lever
de quelques points sur le niveau du quay, afin de corriger les défauts
qui se trouvent dans la partie **EF** trop basse, dont il est inutile de
s'élever, quand même la route n'y passeroit pas.

Ce projet a plusieurs avantages, le premier est de ne faire presque
rien à personne puisqu'on rembourse le terrain **GH** & le terrain
d'une maison au bout du pont, tous les remboursements sera fait, & l'on
aura le pavé à faire, & autres ouvrages dans toute la longueur de ce
projet. une somme de 10. à 11 mille livres, on objectera peut être
que la partie d'ailleurs au quai, en **G** est trop basse, & que
l'on ne monte dans les grandes marées, cela est vrai, mais on

peut ramener cet Juvenium en Court mais au lieu de 25 pa
de hauteur depuis le point G jusqu'au point M de 35 toises de longueur
le long du point M jusqu'au point N sera rempli comme quoy
auec des plus hautes murées, par conséquent il ny a qu'à faire
à y faire, et apres au lieu de 25 pas de force pour exécuter ce
projet en l'entier, elle le pourra faire en plusieurs années en commençant
par la partie du quoy, et allant ensuite à fuir la mesure de la route
des fossés jusqu'à l'exécution entière du projet

Si on abandonne l'idée d'un nouveau projet, et qu'on s'attache à suivre
l'ancien d'abord pour le plan de la ville, et s'y faire les Elargissements
proposés par les deux lignes parallèles en rouge, on peut voir que du
point E au coin des halles il faut jeter abas, deux maisons, et de les
rebâtir en l'entier, et que d'autre côté de la longueur de la ville
les maisons d'ici bas sont beaucoup endommagées, pour lui donner
une largeur suffisante, et pour lors, on tombera dans le même inconvé-
nient pour la rue de plouviery, une partie de cette rue a l'égard d'au-
tre Juvenium, depuis le premier coin du quartier jusqu'à l'extrémité de la
place aux vaches, le premier est, qui n'est pas possible d'élargir

1) Cette rue sans l'occuper une partie du quartier de St. houardon —
et qu'on par la les Ceremonies ecclésiastiques en retournant le terrain
au pouvoir par passer en procession autour de l'Eglise, le second
est la place aux vaches, qui fait traverser, qui en temps de marché
et de foire, est rempli de bestiaux, ce qui qu'on le paye au point
qui fait souvent prendre d'autre route pour pouvoir s'en aller sans
risque d'être estropié, ou estropier les personnes qui songent
à leur marché, on voit donc que toute les difficultés demandent des
Considérations qui soient au dommage que au second projet ferait
aux propriétaires, soit l'un ou l'autre, que l'un d'eux le premier doit
avoir la préférence, et qu'une nouvelle route sur le quoy restant
qu'on bien l'air de la ville et à son embellissement

Si on admet les idées sur les nouvelles ^{projet}
pour éviter les nuis de plouday et de la ville. Il n'est pas possible
Nécessaire de suivre l'ancien qu'on y a fait pour les aligne-
ment largeur de 20 pied, on pourra seulement prescrire des aligne-
ment de 20 pied comme dans les autres rues de la ville. Sur une largeur
D'environ dix huit pied.

Les autres rues de la ville ne demandent que des alignements, et
redressement, on propose sur ce plan de les indiquer suivant les
parties en jaune, et déterminés par les deux lignes parallèles en rouge
tracé d'angle en angle dans les rues, avec des largeurs depuis 10 pied
jusqu'à 20. pied. Suivant qu'on y a marqué et l'importance
de ces rues.

Sur le quay de St Thomas on a tracé des lignes parallèles de couleur
de vert pour de ce quay pour obliger les propriétaires de maisons
à prendre des alignements pour bâtir uniformément, et suivant
les directions proposées.

Il paroit Nécessaire d'ouvrir le chemin de pommery depuis la place
du dote de faon jusques sur le quay, on propose en conséquence
la direction de ce chemin depuis le point K. jusques au point L
par deux lignes parallèles marqués en rouge sur ce plan sur une largeur
de 20 pied, ce chemin seroit utile pour arriver sur le quay,
Les bois, et autres matériaux, qu'on y a marqué en attendant les
gabarrs de bois qui viennent les lever.

Il seroit également nécessaire d'ouvrir la petite rue OP depuis
la place de St Thomas jusques sur le quay de Corvaille pour débarrasser
cette partie.

En examinant ce plan général de la ville de la nouvelle, il n'est
pas possible de s'empêcher de remarquer que pour la rendre plus commode,
agréable et facile pour son commerce, la première idée de l'alignement
qui se présente seroit le comblement de la partie de haut de la place

Marque **RSTV**, qui est de toute inutilité pour la navigation,
En pratiquant trois arches, ou voutes suivans les lignes pointées
de point au centre du port, pour le passage des Lauz de la Riviere, —
par ce moyen on auroit des deux parts, un bel espace Commode,
à qui se Communiqueroit aux deux quays de chaque Côté, —
on ne partiroit point de l'avantage qui en résulteroit le port pour
le Courir lors des Interruptions puisqu'on auroit le maître de rassembler
Les Lauz dans une même arche au moyen de deux vannes pour —
Revenir leur direction & les obliger à passer avec plus de rapidité
sur les parts, ou à passer entre deux le port.

Le Lit de la Riviere au dessus du port a besoin d'entretien mais comme
on ne a aucun plan de la direction de cette Riviere ni des bords de la Riviere,
ou autres lieux qui se trouvent, on croit qu'il seroit nécessaire de lever ce
plan au quel on proposeroit sur cette part, on observera seulement
supposer, que plusieurs Signeurs, & particuliers de ce Droit sur
les navires & bateaux qui montent dans cette Riviere, pour droit de
Balise, mais qu'aucun d'eux n'en font usage, cependant les Droits ne
sont pas que d'être considérable & onnerent au Commerce, si encore
les Balises étoient placées comme elles devroient l'être pour indiquer
La direction du Lit de la Riviere à la haute mer, les capitaines de navires
étrangers pourroient se porter d'un pilote Cotier, qui prend ordinairement
— Et pour le porter au port de lauderneau, ou le Decembre à la suite de
Bretes, & cela depuis trois ans à la suite de Balise augmente considérablement
Le fraix de chaque Cargaison, on pourroit d'ailleurs représenter à ses
Signeurs la nécessité de faire placer des Balises, si ce droit leur étoit

port de lauderneau.

On a Construit pendant l'automne dernier la nouvelle Cale, & les
Murs de Revêtement au boulevard du port de lauderneau de la longueur
suivant les ordres de Monsieur le Duc d'Aiguillon du 2. Janvier
Dernier, on a aussi prolongé par devant la continuation

Laquelle jusqu'à quoy a l'extrémité de laquelle, on pourroit
Construire une fontaine d'eau à Costé de la maison neuve de
Sieur Thomas au point Y. et qui seroient à fournir de l'eau sur
ceux quoy on a un manque, Comme le bar de cette veuille est de
toute inutilité, on feroit la fontaine de Salargues pour la
Coudanier, Ce projet de trois fontaines de la neuve Source d'eau,
avec les Commissions d'ingénieur pourroit coûter à la ville une
Somme de 40000 livres

fait à Landernou le 15. Decembre 1767.

Le Roy

Laquelle jusqu'au quoy a l'extrémité de laquelle, on pourroit
Construire une fontaine élevée a costé de la maison neuve du
Sieur Thomas au point Y. Et qui serviroit a fournir de l'eau sur
ceste quoy. ou il en manquoit, Comme le bas de ceste venelle est de
toute inutilité, on feroit la fontaine de la largeur pour la
Condauvier, Ce projet de trois fontaines de la même Source d'eau,
avec les Conduits en plomb pourroit coûter a la ville une
Somme de 4 a 5 mille livres

fait a Lauverneau le 15. Decembre 1763.

Le Roy

Source, ADIV, C 638, 15 décembre 1763

SOURCES IMPRIMEES

- *Association Bretonne*, Congrès de Brest 1856, « La question des lins et des chanvres », p. 62 à 70.
- Jean BERENGER, Jean MEYER, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle, d'après le mémoire de Béchameil de Nointel*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1976.
- Pierre-Sébastien BOULAY-PATY, *Cours de droit commercial maritime*, Volume 2, Paris, Videcoq, 1834.
- Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752 », *MSHAB*, T IV, 1925, p. 225 à 301.
- Jean-François BROUSMICHE, *Voyage dans le Finistère en 1829, 1830 et 1831*, rééd., Quimper, Morvran, 1977.
- Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère ou état de ce département en 1794 et 1795*, Quimper, Société Archéologique du Finistère, réédition 1999.
- Jacques CAMBRY, *Catalogue des objets échappés au vandalisme dans le Finistère, dressé en l'an III*, (Nouv. Éd.), Rennes Callière éditeur, 1889, source gallica.bnf.fr.
- Jacques CAMBRY, *Catalogue des objets échappés au vandalisme dans le Finistère : dressé en l'an III*, réédité en 1889, source Gallica.bnf.fr.
- Noël CHOMEL, *Dictionnaire œconomique*, 2^e édition, Paris, 1718.
- Denis DIDEROT-Jean D'ALEMBERT, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, 1751.
- A. DUCHATELIER, *Recherches statistiques sur le département du Finistère*, Nantes, Imprimerie de Mellinet, 1835 à 1837.
- M. L. FLORENT, *Notice sur le port de Landerneau*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879.
- George JUAN et Antoine de ULLOA, *Voyage historique de l'Amérique méridionale fait par ordre du roi d'Espagne*, Paris, Joubert, 1752, p. 106. Source : gallica.bnf.fr.
- Guy LE BRETON, *Armorial breton*, Rennes, Julien Ferré, 1667. Source : Gallica. bnf.fr.
- Alain J. LEMAITRE, *La misère dans l'abondance en Bretagne au XVIII^e siècle. Le Mémoire de l'intendant Jean-Baptiste des Gallois de la Tour (1733)*, Rennes, Société d'archéologie de Bretagne, 1999.
- Pierre LEMAU de la JAISSE, *Abrégé de la carte générale du militaire de France*, Paris, Gandouin, 1740.

- Mémorial du commerce et de l'industrie, T 1, 1837, p. 341 à 346. Jugement de la cour de cassation dans le procès entre Charles Le Brec et Joseph Vacheront.
- Alexandre MOREAU de JONNES, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, première édition en 1858, T I, p. 234. Source : gallica.bnf.fr.
- Alexandre de MONTFERRIER, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, Bureau du dictionnaire de marine, 1841.
- OGEE, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Rennes, rééd. 1845.
- Nicolas OZANNE, *Vues des principaux ports et rades du Royaume de France et de ses colonies*, Paris, Bance aîné, 1819 ; source Gallica.bnf.fr.
- Max RADIGUET, *A travers la Bretagne – Souvenirs et paysages*, Paris, Lévy frères, 1865.
- Max RADIGUET, *L'école de monsieur Toupinel, pages de la vie d'enfance*, Brest, Lefournier, 1870.
- Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Lesneven*, Brest, CRBC, 1990.
- Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce*, Tome 1 et 2, Paris, 1748.
- Émile SOUVESTRE, *Les derniers Bretons*, Rennes, Terre de Brume, 1997, T II, p. 170-171, édition originale, Paris, Charpentier 1836.
- Émile SOUVESTRE, *Le Finistère en 1836*, Brest, Come et Boneteau éditeurs, 1838.
- Henri SEE, *L'industrie et le commerce de la Bretagne dans la première moitié du XVIII^e siècle, d'après le mémoire de l'intendant des Gallois de la Tour*, Rennes, Plihon et Hommay, 1922.
- Société d'émulation de Brest, *Annuaire de Brest et du Finistère*, 14 éditions de 1835 à 1849. Seule manque l'année 1844.
- Société d'émulation de Brest, « De l'industrie linière dans le Finistère », *Annuaire de Brest et du Finistère*, 1850, p. 144 à 154. Source : gallica.bnf.fr.
- Jean-Yves VEILLARD, Christophe-Paul DE ROBIEN, *Description historique, topographique et naturelle de l'ancienne Armorique*, Mayenne, Joseph Floc'h, 1974.
- Gilbert VILLENEUVE, *Itinéraire descriptif du Département du Finistère*, Paris, Delaunay, 1828.

SOURCES MANUSCRITES

Archives Forales de Biscaye, Bilbao

Registres d'averias 1733-1805

The National Archives, Richmond, Sussex, Royaume Uni.

- High Court of Admiralty, HCA 26/5/21, corsair the *Charming Nancy*.
HCA 32/191, le *Furet*

The University of Groningen, Pays-Bas.

- Sound Toll Registers online, <http://www.soundtoll.nl>

Archives Nationales Paris

- Aff. Etr. /B/I/211-AE/B/I/300, F° 18-19. Correspondances consulaires
- Correspondance générale de la division criminelle du ministère de la Justice, série BB 18/315.
- B² 45. Autorisation au sieur Hubac de faire construire une frégate à Landerneau, 1681.
- Dossier Marine, G 153, C 15⁴ n°6, Observations faites pendant les tournées de Monseigneur le duc d'Aiguillon en Bretagne sur les villes, bourgs, villages de cette Province et les îles qui en dépendent (1753, 1754 et les années qui suivent).
- Amirauté de France, sous-série G5, Registres des congés du port oblique de Landerneau (1781-1790).

Bibliothèque nationale de France

- Fonds Colbert Cinq Cents, ms., 199.
- D'Hozier, 8^e volume de l'Armorial général, Bretagne 1^{ère} partie, Ms 32235, p.784. Source : gallica.bnf.fr/ Bibliothèque nationale de France.
-

Service historique de la Défense à Vincennes

- J 10 C 289, Carte topographique et géométrique des côtes de France

Service Historique de la Défense à Brest

- Sous-série 1 A, Lettres du Commandant de la Marine (1750-1789).
- Sous-série 3 A
Inventaire analytique des articles 3 A 91 à 3 A 119 (1776-1848).

3 A 1 à 52, Procès-verbaux du Conseil de Marine à Brest (1772- An VIII), puis du Conseil d'administration de la Marine (An VIII – 1850), consultation de 52 registres.

Sous-série 1 E 86, 99, 128, 145 à 163, 196, 233, 235, 436, 437, 527 à 533, Correspondances entre la Cour et l'Intendant de Marine à Brest (1750-1762).

- Série 2P

Sous-série 2P4-1 et 2, Matricules des bâtiments Brest et Landerneau (1751-1787).

Sous-série 2P6, propriété de navires.

Sous-série 2P7-1 à 23, Rôles d'armement dits « de bureau » (1725 à l'An X) ; consultation de 24 registres de rôles d'armement des navires dans les quartiers de Brest, Le Conquet et Camaret, présentés par les maîtres de barques à leur départ en campagne.

Sous-série 2P7-140 à 225, Rôles d'armement dits « de bord » (1739 à 1850) ; consultation de 87 registres de rôles de désarmement des navires dans le quartier de Brest, déposés par les maîtres de barques en fin de campagne.

- Sous-série 2 Q Prises, 2 Q 94, 96, 109.

Archives départementales du Finistère

- Série B Amirauté

- B 1476

B 2292, ventes de navires

B 2557, inventaires après décès

B 4184, 4197, 4256, Amirauté de Morlaix.

B 4317, 4328, Amirauté de Cornouaille, entrées de navires

B 4350, 4353^{bis}, 4355, 4356, 4378, 4387, 4436, 4837, Amirauté de Cornouaille, naufrages

B 4541 à 4547, 4554, 4555, 4556, 4633, 4575, 4585, Amirauté de Morlaix, instances

B 4580, 4581.

B, 4650, Fonds Derm, Morlaix

Inventaire du fonds détruit, B 4 703 à 4 710.

16 B Cour de Landerneau

16 B 572, déclarations du Roi et règlement de police (1733-1790)

16 B 573, Registre de Nicolas Cosson, marchand de vin, 1762-1767.

16 B 581, Procès-verbaux du bureau de marque des toiles. (1726-1759)

16 B 630, 631, 633, 638, 640, 643, 650, 651, 809, Inventaires après-décès

16 B 806, déclaration de propriété de navires, Landerneau, 1739-1790.

- Série C

C 111 à 118, réclamations sur la capitation

19 C 1/120 à 125, Contrôle des actes

22 C 1/59 et 60, 68 et 69, successions

C 119 Commission diocésaine

- Série E, Fonds notariaux.

1 E 742

4 E 10/28, actes notariés
4 E 90, 91, 93, 95, 97, 98, 99, minutes de notaires

- Série J,

Fonds Radiguet, 50 J 1 à 6, 21, 24, 25, 26, 32, 33, 92. Ce fond comprend les registres de correspondance, brouillard et grand livre de la maison Radiguet et des sociétés où elle s'est intégrée, à partir de 1793. En raison de son importance, il n'a pu être procédé que par sondages. Cette correspondance est complétée par deux registres de la maison Radiguet-Goury-Poisson-Heuzé (1839-40), puis de la Société linière du Finistère (1845-47), conservés aux Archives municipales de Landerneau.

112 J 12

- Série L: 10 L 228 et 229 : industrie

13 L 57 contribution foncière et mobilière

13 L 117 contribution patriotique

13 L 129 emprunt forcé de l'an III

13 L 140 emprunt forcé de l'an VII

24 L 41, dossiers individuels

24 L 49 approvisionnements divers, toiles, papiers, tans, cuirs, vente de prises...

24 L 62 commerce et manufacture, et en particulier les contrôles

24 L 69

24 L 71, état nominatif des soumissionnaires qui n'ont pas acquitté leur contribution patriotique, 9 juin 1792.

24 L 73 emprunt forcé

24 L 77 Douanes contributions indirectes

24 L 111 mémoire relatif au port de Landerneau établi par l'Ingénieur Le Roux (1794)

- Série M

1 M 156, faillite Frimot

3 M 1 Listes des notables, an IX

6 M 977, 978, Statistiques du département du Finistère, an VIII-1817.

6 M 1 029 et 1 030, statistique de l'industrie (1808-1829 et 1832-1852), ces séries sont très incomplètes.

7 M 247, Correspondances avec la Société Linière du Finistère.

8 M 6, chambre de commerce

8 M 49, Négoce

- Série Q

1 Q 65, liste des émigrés pour le district de Landerneau.

1 Q 2 080, biens nationaux, table alphabétique des rachats (1793-an VIII)

3 Q 6 405, contrats de mariage (1809-1827).

3 Q 6 407, 6 408, tables de décès an VII-1824

3 Q 6 441, table des partages an XIII-1816

3 Q 6 779, partage sous seing privé.

3 Q 6 823, mutations par décès, 24 frimaire an XIII-10 brumaire an XIV.

- Série S

4 S 139, mouvements des ports

- Série U, Tribunal de commerce de Brest
63 U 16/1 à 3, 20/1 et 2, 21/1 à 7.
65 U 16/1 à 3, rapports d'avaries 1801-1815.

- Série Z
1 Z 116, navigation an X-1845
1 Z 118, marché
1 Z 119, foires et marchés
1 Z 134

Archives départementales de la Gironde

- Sous-série 6 B, entrées et sorties du port de Bordeaux
6 B 218, 222, 223, 229, 232, 237 à 252, 261 à 272, 278, 287, 297 à 299, 309
- Sous série 7 B, fonds des négociants
7 B 1 251, lettres de Marie-Josèphe Bohay-Rivière (octobre 1757 à décembre 1766)
7 B 1 347, Correspondances Fabre-Fondieu
7 B 2 274 Livre de comptes de Jacques Binaud (1765-1766)
- 8 J 493, Fonds Bigot, registre de lettres de Raymond Fontémoing (1790-1793).

Archives départementales d'Ille-et-Vilaine

- Sous série 9 B, Amirauté de Saint-Malo, 9 B 375, 446, 447 à 480, 501
- Série C :
C 52, droits de minoge
C 239, 240, offices
C 380
C 628 à 639, correspondances Landerneau, comptabilité et travaux, 1702-1789
C 640, travaux
C 840, octrois et comptes de Landerneau, 1706-1783.
C 885, Correspondance avec le secrétaire d'état à la guerre
C 1161, magasins de la Marine
C 1275, Hôpital de Landerneau
C 1179 (1 et 2), 3185, plans du port de Landerneau.
C 1404, enquête population, 1774.
C 1450-1451, état des communautés d'artisans
C 1504, industrie - papier
C 1521, Industrie – étoffes de laine et draperies.
C 1535, marquage des toiles
C 1547 à 1557, états annuels de production de toiles (lin et chanvre).
C 1584, commerce avec les Antilles.
C 1586, mémoire des négociants de Landerneau contre un port franc à Saint-Malo
C 1663, 1680, commerce des grains.
C 1804, préparation des États Généraux, 1789

C 1849, 1850, offices municipaux
 C 1942, afféagement de terres
 C 2057, Droits sur les cuirs.
 C 2143, capitation des marchands et des artisans
 C 2396, travaux portuaires
 C 2553, passage de troupes
 C 2600, administration municipale
 C 2684, Procès-verbaux des États de Bretagne
 C 2731, Recueil de mémoires, 1779-1780, p. 209, mémoire du commerce de Lan-
 derneau pour obtenir la permission de faire le commerce des îles.
 C 3082, quais de Lanerneau
 C 3170 à 3179, mémoires
 C 3799 à 3820, Procès-verbaux de la Commission intermédiaire des États,
 C 3847, Rapports de la Commission intermédiaire
 C 3787 Procédures 1770-1785, exportation de cuirs
 C 3897, Affaire de Bretagne
 C 3929 : toiles – créés, papiers, dont le rapport de Coisy (1751).
 C 3932, municipalités
 C 4125, rôles de capitation de Lanerneau 1788-1789.
 C 4224, états de capitation.
 C 4290, Capitation de la noblesse de Léon, 1735-1789.
 C 4493, rôle du vingtième d'industrie 1749
 C 4699, passage de troupes
 C 4848, 4849 et 4892, mémoires des notables du Conquet
 C 4905, ports de mer 1768-1772.

- Série F :

1 F 839 et 840, fonds La Borderie
 1 F 1908, fonds Magon
 4 F C2, commerce et industrie

Archives départementales de Loire-Atlantique

- Série B, Amirauté.

B 4580, 4610 à 4618, rapports de mer des capitaines au port de Nantes (1730-1775). Cette série est consultable en grande partie en ligne, mais certaines années ne portent que sur le trafic hauturier et la grande pêche.

- Série B, Rôles de capitation de Lanerneau. Registres consultés : B 3615 (1710), 3616 (1739), 3617 (1740), 3619 (1741), 3622 (1742), 3624 (1745), 3626 (1750) 3627 (1752), 3628 (1753).

- Série C

C 630, Police et offices municipaux de Bretagne
 C 660, Toiles bretonnes
 C 677, Mémoire et avis du Sieur Perronet, donné en conséquence de l'arrêt du Conseil du 6 septembre 1769 et relativement au procès-verbal arrêté le 29 août 1770, concernant la navigation de la rivière de Loire dans la partie située au-dessous de Nantes (1770).

Archives municipales de Brest,

Série HH 25 et 26, Amirauté de Brest, entrées et sorties des navires 1781-1791.

Archives municipales de Dunkerque,

Fonds de la Chambre de Commerce de Dunkerque, manuscrit B 19, "Rolle général des navires de 1686".

Archives municipales de Landerneau

- BMS - registres de catholicité pour Saint-Houardon 1654-1792
 - Table chronologique des mariages, Saint-Julien, 1669-1791.
- Série 1 BB
 - BB 1 à 28, Délibérations de la Communauté de ville, 1714-1791.
 - BB 22 AC 10-42, 10-43, 10-44, travaux d'aménagement du port et des quais 1692-1788.
- Série CC 11/44 à 13/57, Rôles de capitation, (1695-1787). Cette série est complétée par les rôles conservés aux Archives départementales de Loire Atlantique (9 années) et d'Ille-et-Vilaine (2 années).
 - CC 3-30, Octrois, 1704-1788.
 - CC, AC 10-44, correspondances.
 - AC 11-54 et 55, Imposition, Rôles des vingtièmes du commerce et de l'industrie.
- Série
 - 1 D 1 à 6, Registres de délibérations du Conseil Général de la commune, du 20 janvier 1791 au 19 juillet 1814. Les registres manquent du 10 brumaire an IV (2 novembre 1795) au 23 pluviôse an IX (12 février 1801).
 - 1D 7 à 11, Délibérations du Conseil municipal du 23 pluviôse an IX (12 février 1801) au 6 décembre 1852.
- Série DD,
 - travaux publics
 - voies, rues, alignements
 - biens communaux
- Série F,
 - 2 F, industrie.
- G 497, Rôles de contribution foncière.
- Série HH
 - Cahier concernant la juridiction des manufactures de Landerneau (1753-1791).
 - AC 9-41 Agriculture- industrie- commerce 1689-1788.

- Série II Documents divers, dont pièces notariales.

Série S :

1 S 32 et 33, registres de correspondance de la Société Radiguet-Goury, puis de la Société Linière du Finistère, 1839-40 et 1845-47.

1 S 91, Actionnaires de la Société Linière du Finistère

- Dossier Mazurié

Archives Municipales de Libourne

- Issues des navires d'avril 1762 à mars 1764.

- Registres pour l'inscription des déclarations des capitaines arrivant dans la rade de Libourne avec du lest, 9 nivôse an V- 9 ventôse an XI et 14 nivôse an XI-3 floréal an XIII.

-Registres d'enregistrement des droits de délestage, 5 janvier 1763- 25 août 1791.

Archives Municipales de Nantes

- HH 42, marquage des toiles

BIBLIOGRAPHIE

HISTOIRE GENERALE

SOCIETE, VILLES, POUVOIRS ET INSTITUTIONS

- Bernard BODINIER, *Les biens nationaux dans le département de l'Eure de 1789 à 1827*, thèse de doctorat dactyl., Paris, Université de Paris 1, 1988.
- Bernard BODINIER-Éric TEYSSIER, avec la participation de François ANTOINE, *L'événement le plus important de la Révolution. La vente des biens nationaux*, Paris, Société d'études robespierristes et Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2000.
- Laurent BOURQUIN et Philippe HAMON (dir.), *Fortunes urbaines. Élités et richesses dans les villes de l'Ouest à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2011.
- Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.
- Roger CHARTIER, Guy CHAUSSINAND-NOGARET, Hugues NEVEUX, Emmanuel LE ROY-LADURIE (dir.), *Histoire de la France Urbaine. La ville des temps modernes, de la Renaissance aux Révolutions*, Paris Seuil, 1998.
- Joël CORNETTE, *La mort de Louis XIV, Apogée et crépuscule*, Paris, Gallimard, 2015.
- Frédéric GODEFROY, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes, du IX^e au XV^e siècle*, Paris, F. Vieweg, 1895-1902. Gallica.bnf.fr.
- Jean-Louis HAROUEL, *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard Éditeur, 1993.
- Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000.
- Bernard LEPETIT, *Les villes dans la France moderne, (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988.
- Sylviane LLINARES, « Le guide portuaire de Nicolas Ponce, ou la mise à jour textuelle des vues des ports de France de Nicolas Ozanne (1776-1819) », dans Sylviane LLINARES (dir.), *Avec vue sur la mer*, 132^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Arles 2007. Edition électronique.
- Jean-Christian PETITFILS, *Louis XVI*, Paris, Perrin, 2005.
- Jean QUENIART, *Culture et sociétés urbaines dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle*, Paris, Klincksieck, 1978.

- Guy SAUPIN, « Fonctionnalisme urbain et sociologie des corps de ville français (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans Guy SAUPIN (dir.) *Le pouvoir urbain dans l'Europe Atlantique*, Nantes, Ouest Éditions, 2002, p. 235 à 258.
- Guy SAUPIN, « La présence marchande dans les municipalités des villes portuaires de France à l'époque moderne », dans Éric GUERBER et Guy SAUPIN (Dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013, p. 219 à 240.
- Victor SCHOELCHER, *Vie de Toussaint-Louverture*, Paris, Paul Ollendorf éditeur, Paris, 1889.

HISTOIRE ÉCONOMIQUE

- Arnaud BARTOLOMEI, « Commerce à distance et voyage d'affaires. Les missions à Gênes et à Cadix de Jean-Joseph Leydet, un commis qui voyage (1803-1804) », *Entreprises et histoire*, 2012/1 (n°66), p. 79-102.
- Arnaud BARTOLOMEI, Claire LEMERCIER, Sylvia MARZAGALLI, « Les commis voyageurs, acteurs et témoins de la grande transformation », *Entreprises et histoire*, 2012/1, n° 66, p. 7-21.
- Arnaud BARTOLOMEI, « Commerce à distance et voyage d'affaires. Les missions à Gênes et à Cadix de Jean-Joseph Leydet, un commis qui voyage (1803-1804) », *Entreprises et histoire*, 2012/1, n°66, p. 79 à 102.
- Jean BERENGER, Jean MEYER, « *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle, d'après le mémoire de Béchameil de Nointel* », Paris, 1976.
- Louis BERGERON, « Négoce et industrie : transfert d'hommes et de capitaux en France dans la première moitié du XIX^e siècle », dans Louis-Michael CULLEN et Paul Butel, *Négoce et industrie en France et en Irlande aux XVIII^e et XIX^e siècles, Actes du colloque franco-irlandais d'histoire – Bordeaux mai 1978*, Paris, CNRS, 1980, p. 105 à 111.
- Fernand BRAUDEL. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*, vol. II, Paris, Armand Colin, 1949.
- Fernand BRAUDEL et Ernest LABROUSSE (dir.), *Histoire économique et sociale de la France, T2, 1660-1789*, Paris, 1970.
- Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles. T II, Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979.
- BUTEL, *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1993
- Roger DION, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX^e siècle*, Paris, 1959.

- Jean-Michel GAILLARD, André LESPAGNOL, *Les mutations économiques et sociales au XIX^e siècle (1780-1880)*, Paris, Nathan, 1984.
- Pierre JEANNIN, *Marchands d'Europe, pratiques et savoirs à l'époque moderne*, Paris, Éditions ENS rue d'Ulm, 2002.
- Ernest LABROUSSE, Fernand Braudel, *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 1979.
- Olivier LE GOUIC, « Les négociants dans les assemblées de la nation française à Cadix : représentation, assiduité et implication du négoce dans les affaires du Consulat de France (1716-1728) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, T. 120, mars 2013, n°1, p. 97 à 127.
- André LESPAGNOL, « État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 349 à 358.
- André LESPAGNOL, « Du négoce à l'économie, origines et parcours de Vincent de Gournay », *Annales de la Société d'Histoire et d'archéologie de Saint-Malo*, 2012, p. 147 à 166.
- Philippe MINARD, « Normes et certification des qualités : les règles du jeu manufacturier au XVIII^e siècle », dans *Bretagnes, arts, négoce et société de l'Antiquité à nos jours. Mélanges offerts au Professeur Jean Tanguy*, Brest, 1996, p. 173 à 190.
- Philippe MINARD, *La fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des lumières*, Paris, Fayard, 1998.
- Jean-Pierre RIOUX, *La révolution industrielle 1780-1880*, Paris, Seuil, 1989, 1^{ère} édition 1971.
- Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1994.
- Immanuel WALLERSTEIN, *Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne (1600-1750)*, Paris, Flammarion, 1984.

COMMERCE MARITIME ET NAVIGATION

- Xabier ALBERDI LONBIDE et Alvaro ARAGON RUANO, « Le commerce du fer basque et des produits alimentaires français dans les ports du Guipuzcoa à la fin du XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle », dans Jean-Philippe PRIOTTI et Guy SAUPIN, (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e – XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008, p. 215 à 231.
- Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux, (vers 1400-vers1500)*, Paris, SEVPEN, 1968.

- Jacques BOTTIN, Gilbert BUTUI, André LESPAGNOL, « La mer comme facteur des échanges », dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 177 à 259.
- Paul BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl, Université de Paris I, Lille, service de publication des thèses, 1973
- Paul BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.
- Paul BUTEL, *Européens et espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, PUB, 1997.
- Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997.
- Alain CABANTOUS, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.
- Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (dir.), *Les Français, la terre, la mer, XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005.
- Charles CARRIERE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut Historique de Provence, 1973.
- Jean CAVIGNAC, *Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772, contribution à l'étude du commerce bordelais au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1967.
- Guy CHAUSSINAND-NOGARET, *Les financiers du Languedoc au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1970.
- Erik Wilhelm DAHLGREN, *Voyages français à la destination de la mer du sud*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, Gallica.bnf.fr.
- Christian HUETZ de LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.
- Fernand JAUPART, *L'activité commerciale de Bayonne au XVIII^e siècle*, Bayonne, Société des sciences, lettres et arts de Bayonne, T. I, 1966, et T. II. 1967.
- Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997.
- Gérard LE BOUEDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle, dans Denis Woronoff (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France » 1998, p.53-83.

- Gérard LE BOUEDEC, « Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVII^e-XIX^e siècles) », dans Guy SAUPIN, *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 45 à 56.
- Gérard LE BOUEDEC, « Les petits ports de la façade atlantique (Du XVI^e au XIX^e siècle) », *HISTÓRIA, Revista da Faculdade de Letras*, Porto, III^e Série, vol. 9, 2008, p. 11 à 26.
- Gérard LE BOUEDEC, « Le temps des crises dans les sociétés littorales », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117/3, septembre 2010, p. 13 à 24.
- Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.
- Caroline LE MAO et Philippe MEYZIE (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015
- André LESPAGNOL, « Les îles anglo-normandes et la France de l'Ouest, une relation particulière », dans Frédéric CHAUVAUD et Jacques PERET (dir.), *Terres marines*, Rennes, PUR, 2005, p. 85 à 90.
- Brice MARTINETTI, *Les négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- Silvia MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental. 1806-1813*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999.
- Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 352, avril-juin 2008, p. 184-207.
- Jean-Noël MARLIER, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg, Toulon)*, thèse de doctorat dactyl., Université de Franche-Comté, 2005.
- Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011.
- Michel MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IX^e-XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 1983.
- Renaud MORIEUX, « Le monde du silence. Les savoirs de l'espace maritime en question (fin XVII^e-début XIX^e) », dans Isabelle BRIAN, *Le lieu et le moment, Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 153 à 167.
- Michel MORINEAU, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*, Paris, Armand Colin, 1966.
- Yves OGER, « Le problème de l'approvisionnement en eau potable et sa conservation à bord des navires au fil des siècles », *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, T. 116, 1990, p. 199 à 214.

- Jacques PERET, *Naufregeurs et pilliers d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004.
- Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négocees maritimes français (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Belin, 1997.
- Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, « Pouvoirs, systèmes de représentation et gestion des affaires maritimes : le cas du débat sur la « crise » de la marine marchande française (vers 1860-1914), dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 409 à 427.
- Josette PONTET, « Bayonne port moyen à l'époque moderne », dans Michèle COLLIN (dir.) *Ville et port, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 25 à 39.
- Pierrick POURCHASSE, *La France et le commerce de l'Europe du Nord au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl, Lorient, UBS, 2003, publiée sous le titre : *Le commerce du Nord. La France et le commerce de l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006.
- Pierrick POURCHASSE, « Les petits ports, acteurs essentiels de l'espace baltique au XVIII^e siècle », *Historia, Revista da Faculdade de Letras*, Porto, III^e série, vol. 9, 2008, p. 127 à 139.
- Jean-Pierre POUSSOU, « Les activités commerciales des villes françaises de 1789 à 1815 », *Les Annales, Histoire, économie et société*, 1993/1, p. 101-118.
- Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao et le commerce européen au XVI^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Toulouse, Université de Toulouse II-Le Mirail, 1997.
- Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004.
- Thierry SAUZEAU, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 79 à 97.
- Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Age*, Rennes, PUR, 2003.
- Aingeru ZABALA URIARTE, *Mundo urbano y actividad mercantil, Bilbao 1700-1810*, Bilbao, Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.
- Aingeru ZABALA URIARTE, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao et certains ports du Nord-Ouest français, (1610-1620) », dans Jean-Philippe PRIOTTI et Guy Saupin (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol, Acteurs, négocees et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, p. 183 à 213.
- Aingeru ZABALA URIARTE, « Carencias y lineas de investigacion en el comercio cantabrico de la edad moderna », dans *Obradorio de historia moderna*, n° 17, Universidade de Santiago de Compostela, 2008, p. 113 à 153.

MARINES MILITAIRES ET GUERRE DE COURSE

- Martine ACERRA-Jean MEYER, *Marines et Révolution*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1988.
- Martine ACERRA, « Les projets d'arsenaux de Pierre Puget. 1671 et 1676 », dans Martine ACERRA (dir.), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995, p. 1 à 13.
- Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes : 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- Christian BUCHET, Jean MEYER et Jean-Pierre POUSSOU, *La puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004.
- A. DONEAU, *La marine française et ses arsenaux*, s.d.
- Silvia MARZAGALLI, « L'application du Blocus continental, ou l'impossible contrôle des populations de littoral à l'époque de du Premier Empire », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 395 à 408.
- René MEMAIN, *La marine de guerre sous Louis XIV*, Paris, Hachette, 1937.
- Jean MEYER, « La course, romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, T LXXVIII, n°2, juin 1971, p. 307 à 344.
- David PLOUVIEZ, « L'État, la marine de guerre et les réseaux économiques en France au xviii^e siècle », *História, Revista da Faculdade de Letras*, Porto, IV Série, vol. 2, 2012, p. 59 à 78.
- David PLOUVIEZ, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces. L'approvisionnement des ports-arsenaux français au xviii^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 117/3, 2010, p. 55 à 72.
- David PLOUVIEZ, *L'État, la marine de guerre et les réseaux économiques en France au xviii^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Université de Nantes, 2009, publiée sous le titre *La marine française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2013.
- Jérôme SUBLIME, *Les commissaires des classes de la marine en France (xvii^e-xviii^e)*, thèse de doctorat dactyl., Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2014.

HISTOIRE DE LA BRETAGNE

HISTOIRE GENERALE

- Daniel ARIS (dir.), *La Bretagne au XVII^e siècle*, Actes du colloque de la Société d'Étude du XVII^e siècle à Rennes 1^{er}-4 octobre 1986, Vannes, Conseil Général du Morbihan, 1991.
- Henri BOURDE de la ROGERIE, « Le voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752 », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. VI, p. 225 à 301.
- Henri BOURDE de la ROGERIE, « Introduction à l'inventaire des fonds des Amirautés de Morlaix et de Quimper, du Consulat et du Tribunal de Commerce de Morlaix », *Inventaire sommaire des Archives départementales du Finistère TIII*, Quimper, 1902.
- André CHEDEVILLE, Noël-Yves TONNERRE, *La Bretagne féodale, XI^e-XIII^e siècle*, Rennes, Ouest-France Université, 1987.
- James B. COLLINS, *La Bretagne dans l'État royal. Classes sociales, États provinciaux et ordre public de l'Édit d'Union à la révolte des Bonnets Rouges*, Rennes, PUR, 2006.
- Joël CORNETTE, *Histoire de la Bretagne et des Bretons*, 2 vol., Paris, Le Seuil, 2005.
- Alain CROIX, *L'âge d'or de la Bretagne (1532-1675)*, Rennes, Éditions Ouest-France Université, 1993.
- Alain CROIX, *La Bretagne aux XVI^e et XVII^e siècles, la vie - la mort - la foi*, Paris, Maloine, 1981, 2 T.
- Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- Michel DENIS et Claude GESLIN, *La Bretagne des Blancs et des Bleus (1815-1880)*, Rennes, Éditions Ouest-France Université, 2003.
- Antoine DUPUY, « La Bretagne au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société Académique de Brest*, T. XI, 1885-1886, p. 119 à 194.
- Roger DUPUY, *La Bretagne sous la Révolution et l'Empire, (1789-1815)*, Rennes, Éditions Ouest-France Université, 2004.
- Edmond DURTELLE de SAINT-SAUVEUR, *Histoire de Bretagne des origines à nos jours*, 3^e édition, T II, Rennes-Paris, 1946.
- François FALC'HUN, *Perspectives nouvelles sur l'histoire de la langue bretonne*, Paris, Union Générale d'Éditions, 2^e éd., 1981.

- Patrick GALLIOU, *Les Osismes, peuple de l'occident gaulois*, Spézet, Coop Breizh, 2014.
- Yvon GARLAN – Claude NIERES, *Les révoltes bretonnes de 1675. Papier timbré et Bonnets Rouges*, Paris, Éditions sociales, 1975.
- Claude GESLIN (dir.) *La vie industrielle en Bretagne, une mémoire à conserver*, Rennes, PUR, 2001.
- Jean KERHERVE, *L'état breton aux 14^e et 15^e siècles, les ducs, l'argent et les hommes*, Paris, Maloine, 1987.
- Patrick KERNEVEZ, *Vicomtes et seigneurs du Léon du XI^e au début du XVI^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Brest, UBO, 2011.
- Jean-Pierre LE GUAY et Hervé MARTIN, *Fastes et malheurs de la Bretagne ducale*, Rennes, Ouest-France Université, 1982.
- Georges MINOIS, *Nouvelle histoire de la Bretagne*, Paris, Fayard, 1992.
- Jean-Jacques MONNIER et Jean-Christophe CASSARD (dir.), *Toute l'histoire de la Bretagne, des origines à nos jours*, Morlaix, Skol Vreizh, 2012.
- Louis PAPE, *La civitas des Osismes à l'époque gallo-romaine*, Paris, Klincksieck, 1978.
- Jean QUENIART, *La Bretagne au XVIII^e siècle (1675-1789)*, Rennes, Éditions Ouest-France Université, 2004.
- Henri SEE, *Études sur la vie économique en Bretagne 1772-An III*, Paris, Imp. Nationale, 1930.
- Bernard TANGUY, *Dictionnaire des noms de communes, trèves et paroisses du Finistère*, Douarnenez, Chasse-Marée-ArMen, 1990.
- Bernard TANGUY, « Les premiers temps médiévaux », dans Yves LE GALLO (dir.), *Le Finistère de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean d'Angély, Éditions Bordessoules, 1991, p. 81 à 131.

SOCIÉTÉ, POUVOIRS ET VILLES

- François ABJEAN, *Les « honorables marchands » propriétaires terriens, 1660-1800*, mémoire de maîtrise, dactyl., Brest, UBO, 2004.
- Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et histoire*, Rennes, PUR, 2014.
- Grégory AUPIAIS, « L'urbanisme à Guérande au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 106/4, 1999, p. 65 à 82.

- Henri BOURDE de la ROGERIE, « Les fondations de villes et de bourgs en Bretagne du XI^e au XII^e siècle », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T IX 1^{ère} partie, Rennes, 1928, p. 69 à 106.
- André CATROU, *Les élites consulaires de Vannes au XVIII^e siècle*, mémoire de master I dactyl., Lorient, UBS, 2005.
- André CATROU, *Les élites consulaires de Caen, Morlaix et Alençon au XVIII^e siècle*, mémoire de master II dactyl., Lorient, UBS, 2006.
- Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- Jacques CHARPY, « Démembrement de la population des communes du Finistère (1790-1968) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. XCIX, 1972/2, p. 849 à 887.
- Loïc de COURVILLE, « La chancellerie près le Parlement de Bretagne », *Bulletin et Mémoires de la Société Archéologique d'Ille-et-Vilaine*, T CI, 1997, p. 45 à 135 et T CI, 1998, p.119 à 244.
- Yves COATIVY, « De la localité à la ville ducale (VI^e siècle-milieu du XIV^e siècle) », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et histoire*, Rennes, PUR, 2014, p. 26 à 43.
- Patricia DAGIER, *Les réfugiés Irlandais au 17^e siècle en Finistère*, Quimper, CGF, 1999.
- Yvonnick DANARD, Armelle GAUTIER, « La milice d'Ancien Régime en Bretagne », *Bulletin et mémoires de la Société Polymathique du Morbihan*, T CXXIII, 1997, p. 55 à 76.
- Joachim DARSEL, *Histoire de Morlaix, des origines à la Révolution*, Rennes, Imprimeries réunies, 1942.
- René-Paul DESSE, « Naissance d'un réseau urbain hiérarchisé dans le Nord-Finistère (XIX^e-début du XX^e siècle) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T CXIV, 1985.
- Antoine DUPUY, « L'administration municipale en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, T III-3 à IV-3, 1888.
- Henri FREVILLE, *L'intendance de Bretagne (1689-1790)*, Rennes, Plihon, 1953.
- Alain GALLICÉ, *Guérande au Moyen-âge*, Rennes, PUR, 2003.
- Albert GELLEY, *L'assistance dans le diocèse de Léon en la seconde moitié du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Paris, Université de Paris-Sorbonne-Paris V, 1985.
- David HOPKIN, Yann LAGADEC, Stéphane PERREON, « Des villes en guerre au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, T. 120, décembre 2013, p. 107 à 131.

- Philippe JARNOUX, « Les citadins et le monde rural dans la Bretagne du XVIII^e siècle », dans Christian BOUGEARD, Philippe JARNOUX (dir.), *Élites et notables en Bretagne de l'Ancien Régime à nos jours*, Brest, CRBC, 1999, p. 57 à 68.
- Philippe JARNOUX, « Horizons maritimes : les bourgeoisies urbaines en Bretagne sous l'Ancien Régime. Enclavements et ouvertures », dans Frédérique PITOU (dir.), *Élites et notables de l'Ouest XVI^e-XX^e siècle. Entre conservatisme et modernité*. Rennes, PUR, 2003, p. 247 à 262.
- Philippe JARNOUX, « Migrants et migrations dans les villes bretonnes sous l'Ancien Régime », dans Elsa CARILLON-BLOUIN (dir.), *Le monde en Bretagne, la Bretagne dans le monde, voyages, échanges et migrations*, Brest, CRBC, 2006, p. 43 à 68.
- Philippe JARNOUX, « Richesse et pouvoir municipal en Basse-Bretagne à la fin du XVI^e siècle », dans Laurent BOURQUIN et Philippe HAMON (dir.), *Fortunes urbaines, Élites et richesses dans les villes de l'Ouest à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2011, p. 77 à 89.
- Patrick KERNEVEZ et Robert LE ROY, « La seigneurie de Léon aux XV^e et XVI^e siècles », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T CXXXV, 206, p. 299 à 319.
- Patrick KERNEVEZ, Régis TANGUY-LE GALL, « Les châteaux et le peuplement en Basse-Bretagne. L'exemple des bourgs castraux de Cornouaille-Léon-Trégor », dans André CHEDEVILLE, Daniel PICHOT (dir.), *Des villes à l'ombre des châteaux. Naissance et essor des agglomérations castrales en France au Moyen âge*, Rennes, 2010, PUR, p. 29 à 41.
- Bernadette LECUREUX, *Histoire de Morlaix*, Morlaix, Éditions du Dossen, 1983, p.110.
- Annick LE DOUGET, *Juges, esclaves et négriers en Basse-Bretagne 1750-1850, l'émergence de la conscience abolitionniste*, autoédition, 2000
- Bruno LE GALL et Jean-Paul PERON, « La franc-maçonnerie à Quimper sous le Directoire, le Consulat et l'Empire, Répertoire prosopographique de la loge la Parfaite Union », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. CXLI, 2013, p.479 à 554.
- Samuel LE GOFF, « Finances royales et organisation politique urbaine dans les petites villes bretonnes au XVIII^e siècle », dans Guy SAUPIN (dir.), *Le pouvoir urbain dans l'Europe Atlantique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Actes du colloque international de Nantes, 21-22 janvier 2000, Nantes, Ouest Éditions, 2002, p. 115 à 132.
- Samuel LE GOFF, *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes au XVIII^e siècle (1730-1788)*, thèse de doctorat dactyl., Rennes 2-Haute-Bretagne, 2004.
- Mikaël LE GOUAREGUER, *Les procureurs-syndics et miseurs de Morlaix au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2001.
- Jean-Pierre LEGUAY, « Le Léon, ses villes et Morlaix au Moyen-âge », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T CVI, 1978, p. 103 à 160, T. CVII, 1979, p. 181 à 236.

- Jean-Pierre LEGUAY, *Un réseau urbain au Moyen-âge : les villes du duché de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Maloine, 1981.
- Frédéric LE ROUX, *Étude des liaisons routières entre Quimper et Landerneau. Des itinéraires antiques à l'ancienne route nationale 170*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Jean MEYER, *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1972.
- Jean MEYER, « Structure sociale des villes bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », *Actes du 96^e congrès national des Sociétés Savantes, Toulouse 1971, Section d'histoire moderne et contemporaine*, T II, Paris, 1976, p. 483 à 499.
- Claude NIERES, « Les villes bretonnes de 1532 à 1789 », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T XLV, 1988, p. 320 à 367.
- Claude NIERES, *Les Villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2004.
- Louis OGES, « Les écoles d'enseignement mutuel dans le Finistère sous la Restauration », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. LVIII, 1931, p. 76 à 149.
- Stéphane PERREON, *L'armée en Bretagne au XVIII^e siècle, Institution militaire et société civile au temps de l'intendance et des États*, Rennes, PUR, 2005.
- Patrick PIERRE, « Le plébiscite de 1851 », dans Skol Vreizh, *Atlas d'histoire de Bretagne*, Morlaix, 2002, p. 146-147.
- Pol POTIER de COURCY, *Nobiliaire et armorial de Bretagne*, 4^e éd., Mayenne, Jean Floc'h, 1970, éd. originale, Rennes, Plihon et Hervé, 1890.
- Fañch ROUDAUT – Jean-Louis LE FLOC'H — Daniel COLLET, « 1774 : les recteurs léonards parlent de la misère », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T CXV, 1986, p. 195 à 266, T CXVI, 1987, p. 271 à 338, T CXVII, 1988, p. 145 à 222.
- Fañch ROUDAUT, *Les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Lesneven*, Brest, CRBC, 1990.
- Guy SAUPIN, « Les assemblées municipales en Bretagne sous l'Ancien Régime, : quelle participation des habitants ? », dans Daniel ARIS (dir.), *La Bretagne au XVII^e siècle*, Actes du colloque de la Société d'Étude du XVII^e siècle à Rennes 1^{er}-4 octobre 1986, Vannes, Conseil Général du Morbihan, 1991, p. 165 à 259.
- Guy SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle, Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996.
- Guy SAUPIN, « Élités sociales et pouvoir municipal dans les villes littorales de Bretagne aux Temps modernes », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2004, p. 85 à 97.

- Guy SAUPIN (dir.), *Histoire sociale du politique, Les villes de l'Ouest atlantique français à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010.
- Guy SAUPIN, « La ville modèle », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et histoire*, Rennes, PUR, 2014, p. 132 à 152.
- Jean SAVINA, « Mazurié de Pennanec'h, ex-constituant, défenseur des suspects à Morlaix en septembre-octobre 1792 », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. LIX, 1932, p. 155 à 189.
- Henri SEE, « Le rôle de la bourgeoisie bretonne à la veille de la Révolution », *Annales de Bretagne*, 1919-1920, T. XXXIV, n° 4, p. 405 à 433.
- Henri SEE, « Note sur les origines de l'organisation municipale en Bretagne », *Annales de Bretagne*, T. XXXV, 1921-1923, p. 388 à 401.

COMMERCE ET ECONOMIE MARITIME

- Karine AUDRAN, *Les négoces portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégies. Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes*, thèse de doctorat dactyl., UBS, 2007.
- Jean-Christophe CASSARD, « Les marins bretons à Bordeaux au début du XIV^e siècle », *Annales de Bretagne*, T. LXXXVI/3, 1979, p. 279 à 387.
- R. du CLEUZIOU, « La Bretagne et les Bretons au moment de la guerre d'Amérique », *Bulletin de l'Association Bretonne*, T. 44, 1930-1932, p.2 à 23.
- Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Léon (1691-1792) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. C III, 1975, p.127 à 162.
- Joachim DARSEL, « La vie maritime sur les côtes du Léon sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T CIV, 1976, p. 163 à 198.
- Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution », dans Gérard LE BOUEDEC (dir.), *L'Amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.
- Marcel DELAFOSSE, « Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècles », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T XXXIII, Rennes, 1953, p. 63 à 71.
- René DURAND, « Le commerce en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, T.XXXII, 1917, p. 447 à 469.
- Michel DUVAL, « Les relations maritimes entre les pays du nord de la Baltique et les ports bretons (1680-1770). Bois de marine et autres matériaux d'armement », dans Fédération de Sociétés Savantes de Bretagne, *Charpiana, Mélanges offerts par ses amis à Jacques Charpy*, 1991, p. 775 à 785.

- Michel DUVAL, *Foires et marchés en Bretagne de l'Antiquité à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Royer, 2001.
- Éliisa FERREIRA, « Bretons et Galiciens : une rencontre à la fin du Moyen-âge », dans Jean KERHERVE et Tanguy DANIEL (dir.), *1491, Bretagne terre d'Europe*, Brest, CRBC, 1992, p. 67 à 79.
- Patrick GALLIOU et Jean-Yves EVEILLARD, « Voies maritimes et voies terrestres de la Bretagne romaine : une rencontre obligée », *MSHAB*, T. XC, 2012, p. 264 à 287.
- Fernand GUERIFF, « Arts et métiers d'antan en presqu'île guérandaise », dans *Histoire et Patrimoine*, n° 69, Saint Nazaire, Association Préhistorique et Historique de la Région Nazairienne, 2005, p. 2 à 11.
- Hervé du HALGOUET, « Le commerce de Vannes avec les Iles d'Amérique », *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, 1940, n° 79, p. 3 à 12.
- Philippe JARNOUX, « Bretagne et Espagne, deux siècles de voisinage (v.1480-v.1680) », *Bulletin de la Société Archéologique et Historique d'Ille-et-Vilaine*, T. CXVI, 2012, p.89 à 120.
- Paul JEULIN, « Une page de l'histoire du commerce nantais du XVI^e siècle au début du XVIII^e siècle. Aperçus sur la contractation de Nantes (1536 environ- 1733), *Annales de Bretagne*, T XL, 1932-1933, p. 284 à 331.
- Éric KERRENEUR, « Aspects du commerce maritime entre le Léon et Bordeaux dans les années 1640 », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. CXXXVII, 2008-2009, p.301 à 326.
- Hiroyasu KIMIZUKA, « Le commerce de vin dans l'évêché de Vannes au XVIII^e siècle », *Bulletin et mémoires de la Société Polymathique du Morbihan*, T. CXXXVII, 2011, p. 65 à 84.
- Hiroyasu KIMIZUKA, *Le commerce des vins d'Aquitaine en Bretagne au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat dactyl., Lorient, UBS, 2013, publiée sous le titre : *Bordeaux et la Bretagne au XVIII^e siècle. Les routes du vin*, Rennes, PUR, 2015.
- Gérard LE BOUEDEC, *Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770), l'horizon géographique lorientais*, Thèse de doctorat, dactyl, Paris IV, 1981.
- Gérard LE BOUEDEC, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest-France, 1999.
- Gérard LE BOUEDEC, « Le temps des crises dans les sociétés littorales », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, septembre 2010, n° 3, p. 13 à 24.
- Gérard LE BOUEDEC (dir), *L'Amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.
- André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo, Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 1^{ère} édition, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990.

- André LESPAGNOL, « Bordeaux et la Bretagne, une relation particulière », Silvia MARZAGALLI, Hubert BONIN, (dir.), *Négoce, ports et océans, XVI^e-XX^e siècles, Mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2000, p. 149 à 158.
- Léon MAITRE, « Situation de la marine marchande du comté nantais d'après l'enquête de 1664 », *Annales de Bretagne*, T. 18-3, 1903, p. 326 à 343.
- Jean MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969.
- Jean MEYER, « La Bretagne et la Marine au XVII^e siècle », dans Daniel ARIS (dir.), *La Bretagne au XVII^e siècle*, Vannes, Conseil Général du Morbihan, 1991, p. 477 à 517.
- Emmanuel PLAT, *Le commerce des vins dans les ports du Finistère au XIX^e siècle*, Mémoire de master 2 dactyl., Toulouse, Université Toulouse II-Le Mirail, 2010.
- Etienne RAUT, Léon LALLEMANT, Vannes autrefois. La traite des nègres, *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, n° 72, 1933, p. 53 à 74.
- Henri SEE, *L'Industrie et le Commerce de la Bretagne dans la première moitié du XVIII^e siècle, d'après le Mémoire de l'Intendant des Gallois de la Tour*, Rennes, Plihon et Hommay, 1922.
- Henri SEE, « Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle », dans Julien HAYEM (dir.), *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, 9^e série, Paris, 1925, p. 1 à 270.
- Henri TOUCHARD, « La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T XL, Rennes, 1960, p. 29 à 76.
- Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967.
- Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Age*, Rennes, PUR, 2003.

NEGOCE ET NEGOCIANTS

- Charles CARRIERE et Marcel COURDURIE, « Négociants français à Cadix au XVIII^e siècle : la maison Verduc, Vincent et C^{ie} et le rôle du capitalisme commercial étranger dans l'économie espagnole (1737-1766) », *Huitième Congrès International d'Histoire Économique, Budapest*, 16-20 août 1982.
- Isabelle EOZENOU, *Les négociants bretons à Cadix (1788-1808)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1997.

- Hervé du HALGOUET, « Gentilshommes commerçants et commerçants nobles au XVII^e et au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, Tome XVI-2, 1935, p. 147 à 188.
- Gérard LE BOUEDEC, « Au cœur de la première mondialisation », *Ar Men*, n° 201, juillet-août 2014, p.16-17.
- Daniel LE BRIS, « English speakers in Morlaix in 1701, at the time of Edward Lhuyd's visit to northwest Brittany, dans Anne HELLEGOUAC'H-BRYCE and HEATHER WILLIAMS (dir), *Regards croisés sur la Bretagne et le Pays de Galles*, Brest, CRBC, 2013.
- André LESPAGNOL, « Du négoce à l'économie, origines et parcours de Vincent de Gournay », *Annales de la Société d'Histoire et d'archéologie de Saint-Malo*, 2012, p. 147 à 166.
- Nicole MAINET-DELAIR, *Vins et négociants d'Aquitaine vers la Bretagne finistérienne de 1660 à 1795*, Nantes, Coiffard Edition, 2007.
- Anne PENNANGUER, *Les Bretons en Andalousie aux XVI^e et XVII^e siècles*, mémoire de maîtrise dactyl., Rennes 2, UHB, 1988.
- Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Moi, Joseph Mosneron, armateur négrier nantais (1748-1833)*, Rennes, Apogée, 1995.
- Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite, Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
- Laure PINEAU-DEFOIS « Les plus grands négociants nantais au second XVIII^e siècle dans le cadre de leurs pratiques commerciales : processus d'accumulation du capital », dans Laurent BOURQUIN et Philippe HAMON (dir.), *Fortunes urbaines. Élités et richesses dans les villes de l'ouest à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2011, p. 173 à 190.
- Auguste-Pierre SEGALEN, « A propos de la banqueroute des princes de Rohan-Guémené en 1782 », *Cahiers de l'Iroise*, oct.-déc. 1984, n° 4, p. 186-194.
- Arnold SOHIER, « Les familles de négociants nantais Murphy et croisicais Gaudin : de l'aisance à la disparition, où les aléas de l'armement maritime (mi XVIII^e-mi XIX^e siècle) », *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, T. 148, 2013, p. 171 à 211.
- Jean-Luc TANGUY, *Négociants-armateurs du Bas-Léon au XVIII^e siècle – Étude socio-professionnelle d'après les inventaires après-décès*, mémoire de maîtrise, dactyl, Brest, UBO, 1992.
- Simone TOULET, « Un négociant breton de l'an VI à l'an XI, Jean Quintin de Tréguier », dans, ouvrage collectif, *La Révolution dans le Trégor, les Bleus, les Blancs et les autres*, sn, sd, p. 413 à 461.

- J. TREVEDY, « Mémoire inédit concernant La Tour d’Auvergne », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. XXXIV, 1907, p.225 à 255.

GUERRE MARITIME, COURSE ET PIRATERIE.

- Frédéric CALLAC, *La guerre de course sous le Consulat et l’Empire à travers la Commission des prises du port de Brest*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- R. du CLEUZIOU, « La Bretagne et les Bretons au moment de la guerre d’Amérique », *Bulletin de l’Association Bretonne*, T. 44, 1930-1932, p. 1 à 23.
- Pierre-Yves DECOSSE, « Le 2 septembre 1795, le naufrage de l’ex-négrier « *Assemblée Nationale* » dans le nord de l’île d’Er », *La guerre en mer 1, Site internet : Patrimoine maritime de Bretagne Nord*, 2013.
- A. DROGUET, « Les corsaires de la République », *Mémoires de la Société d’Histoire et d’Archéologie de Bretagne*, T LX, 1983, p. 207 à 226.
- Jean FOUCHER, « La vente d’une prise anglaise à Plouguerneau en 1801 », *Cahiers de l’Iroise*, n°1, Janvier-mars 1984, p. 161-162.
- Alain GALLICE et Laurence MOAL, « Le convoi de la mer breton (1372-1559) : une stratégie de mutualisation des risques ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest*, T. 120-2, 2013, p. 153-178.
- Napoléon GALLOIS, « Les corsaires français dans la République et l’Empire », dans Napoléon GALLOIS et al., *Corsaires de Bretagne*, Fréhel, Éditions Astoure, 2004, p. 62 à 124.
- Jean-Pierre HIRRIEN, *Corsaires ! Guerre de Course dans le Léon – 1689-1815*, Morlaix, Skol Vreizh, 2004.
- Michael JONES « Roches contre Hawley : la cour anglaise de chevalerie et un cas de piraterie à Brest, 1386-1402 », *Mémoires de la Société d’Histoire et d’Archéologie de Bretagne*, T LXIV, Rennes, 1987, p. 53 à 64.
- Guillaume LÉCUIILLIER, « Quand l’ennemi venait de la mer, Les fortifications littorales en Bretagne de 1683 à 1783 », *Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest*, n° 114-4, 2007, p. 149-165.
- Gérard LE BOUEDEC, « L’État et les ports militaires bretons de Brest et Lorient, de Colbert au XX^e siècle », dans Gilbert NICOLAS (dir.), *La construction de l’identité régionale. Les exemples de la Saxe et de la Bretagne, XVIII^e-XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2001, p. 43 à 54.
- Timothy JA LE GOFF, « La construction navale en Bretagne de 1768 à 1788 », *Annales de Bretagne*, T LXXXV, n°2, juin 1968, p. 347-369.
- Jean MARZIN, *Les armateurs morlaisiens et la guerre de course (1484-1815)*, Morlaix, Le Bouquiniste, rééd. 1985, Edition originale 1928.

- Jean-Louis MONVOISIN, « Une barque du Pouliguen victime de pirates en 1721 », *Les Cahiers du Pays de Guérande*, n° 43, 2003, p. 74 à 76.
- Hélène RIOU, *La guerre de course à Brest sous la Convention (1793-1794-1795)*, Mémoire de DES d'Histoire dactyl., Université de Rennes, 1963.
- Marc RUSSON, « La piraterie à la fin du Moyen-âge. L'insécurité maritime dans l'Atlantique et sur les côtes de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècle », *Bulletin et Mémoires de la Société Archéologique d'Ille-et-Vilaine*, T. XCVII, 1990, p. 35 à 60.
- Murielle STEPHAN, *Corsaires brestois et vent d'Amérique 1778-1783*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1997.

PRODUCTION ET COMMERCE DES TOILES, CUIRS ET PAPIERS.

- Jean-Yves ANDRIEUX, « L'industrie linière du teillage en Bretagne-Nord (vers 1850-vers 1950) : proto-industrialisation résistante ou industrialisation défailante ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, T. 97, n°3, 1990, p. 383-397.
- Yves BLAVIER, *La Société linière du Finistère et son environnement industriel (1845-1891)*, thèse de doctorat dactyl., Brest, UBO, 1991, publiée sous le titre : *La Société Linière du Finistère, Ouvriers et entrepreneurs à Landerneau au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 1999.
- François BOURDAIS, « L'industrie et le commerce de la toile en Bretagne du XV^e au XIX^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1906, vol. 22, p. 264 à 270.
- Serge CHASSAGNE, « Encore la proto-industrie ou vingt ans après », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2 000, vol. 107/2, p.7 à 13.
- Gaël COMBOT, *Les métiers de l'habillement à Brest et dans le Léon de la fin de l'Ancien Régime au début de l'Empire*, Mémoire de Master II, dactyl, Brest, UBO, 2009.
- Dominique DERRIEN, *L'industrie et le commerce maritime du cuir en Bretagne au XVIII^e siècle et dans la première moitié du XIX^e siècle (v 1700-v 1830). L'intégration d'une industrie et de ses acteurs dans l'espace économique français*, thèse de doctorat dactyl., Rennes 2 UHB, 2004.
- Dominique DERRIEN, « L'œil sur la lunette. L'industrie du cuir en Bretagne à la fin de l'Ancien Régime d'après l'enquête de Necker de 1778 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, T. 114-1, mars 2007, p. 136.
- Louis ELEGOËT, *Les Juloded: Grandeur et décadence d'une caste paysanne*, Rennes, PUR, 1996.
- Elie GAUTIER, *Tisserands de Bretagne. Prospérité et lente agonie d'une industrie rurale : les célèbres toiles de Quintin, Uzel, Loudéac, dites « Bretagnes légitimes », du XVII^e au XIX^e siècle*, Morlaix, Skol Vreizh, 1988.

- Hervé du HALGOUET, « Coup d'œil sur l'industrie rurale du papier de la province de Bretagne », *Bulletin de la Société Polymatique du Morbihan*, n° 78, 1939, p. 38 à 54.
- Yann LAGADEC, « La production des toiles à voiles en Bretagne au milieu du XVIII^e siècle, d'après un rapport de l'Inspection des manufactures », *Bulletin et Mémoires de la Société Archéologique d'Ille-et-Vilaine*, T CX, 2006, p. 141 à 174.
- Yann LAGADEC et Delphine POINTEAU, « La proto-industrie textile dans les campagnes de Vitré », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T LXXXIV, 2006, p. 181 à 208.
- Andrée LE GALL-SANQUER, *L'or bleu, An aour glaz. Le lin au Pays de Landerneau-Daoulas*, Landerneau, Association Dourdon, 2005.
- André LESPAGNOL, « Des toiles bretonnes aux toiles « bretagnes ». Conditions et facteurs d'émergence d'un « produit-phare » sur les marchés ibériques, dans Jacques BOTTIN et Nicole PELLERIN, éd., *Échanges et cultures textiles de l'Europe pré-industrielle*, *Revue du Nord*, hors série n° 12, Lille, Université Charles-de-Gaulle, 1996, p. 179 à 192.
- André LESPAGNOL et Jean MARTIN, « La ville toilière et négociante », dans Jean-Yves ANDRIEUX (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et histoire*, Rennes, PUR, 2014, p. 86 à 107.
- Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes de 1760 à 1860. Vie et mort d'une industrie rurale », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. LXV, 1988, p. 177 à 218.
- Jean MARTIN, Yvon PELLERIN (dir.), *Du lin à la toile. La proto-industrie textile en Bretagne*, Rennes, PUR, 2008.
- Jean MARTIN, « Les toiles bretagnes dans le commerce franco-espagnol de 1550 à 1830 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, T. 119, mars 2012, n°1, p. 31 à 60.
- Jean TANGUY, *Quand la toile va...L'industrie toilière bretonne du 16^e au 18^e*, Rennes, Éditions Apogée, 1994.
- Jean TANGUY, « La production et le commerce des toiles « bretagnes » du XVI^e au XVIII^e siècle. Premiers résultats », *91^e Congrès National des Sociétés savantes*, Rennes, 1966, Paris, 1969, p. 104 à 141.
- Jean TANGUY, « Le destin contrasté d'une manufacture toilière à vocation exportatrice : les créés du Léon du XVI^e au XVII^e siècle », dans Jacques BOTTIN et Nicole PELLERIN, éd., *Échanges et cultures textiles de l'Europe pré-industrielle*, *Revue du Nord*, hors série n° 12, Lille, Université Charles-de-Gaulle, 1996, p. 309 à 318.
- Georges-Michel THOMAS, « Note pour servir à l'histoire de la tannerie dans le Finistère », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T LXX, 1943, p. 42 à 52.

- Georges-Michel THOMAS, « Contribution à l'histoire de l'industrie et du commerce de la toile en Basse-Bretagne », Bulletin de la Société Archéologique du Finistère, T LXXI, 1944, p. 27 à 36.
- Georges-Michel THOMAS, *Chroniques du vieux Landivisiau*, Brest, 1971.

PORTS, NAVIGATION ET REGLEMENTATION

- Loïc ABED et Jacques SIGOT (dir.), *Bretagne - Le canal de Nantes à Brest*, Montreuil-Bellay, Éditions CMD, 1998.
- Alain BERBOUCHE, « Le fonctionnement des amirautés bretonnes au XVIII^e siècle, Introduction », dans Gérard LE BOUEDEC, *L'Amirauté en Bretagne, Des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, 2012, p. 389-390.
- Anne BIZERAY, *Étude du rôle des équipages du quartier de Brest de 1770 à 1782*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Virginie BONNEAU, *L'armement maritime brestois sous le 1er Empire, 1804-1815*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Henri BOURDE de la ROGERIE, « Origine et organisation des sièges d'Amirauté établis en Bretagne », Bulletin de la Société Archéologique du Finistère, T. XXIX, 1902, p. 223 à 260.
- Bernard CADORET, *Ar vag III, voiles au travail en Bretagne atlantique*, Douarnenez, Chasse-Marée, 1985.
- Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- Roland CHATAIN, *Trois siècles de tempêtes et naufrages sur les côtes du Pays Bigouden*, Ploemeur, Mouezh ar Vro, 1985.
- Madeleine DANGUY-DESDESERTS et Henri KERISIT, *Association Ar Faou 2003*, Le Faou, 2003.
- Julien DANIELO, *Les ports d'Auray et de Vannes aux XVII^e et XVIII^e siècles : ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Rennes2 Haute-Bretagne, 2008.
- Julien DANIELO, « Les ports d'Auray et de Vannes aux XVII^e et XVIII^e siècles : ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancien Régime », *Mémoires de la Société Polymatique du Morbihan*, T. CXXXVI, 2010, p. 267 à 294.
- Joachim DARSEL, *Histoire de Morlaix des origines à la Révolution*, Rennes, Imprimeries réunies, 1942.

- Pierre-Yves DECOSSE, « Le 2 septembre 1795, le naufrage de l'ex-négrier « *Assemblée Nationale* » dans le nord de l'île d'Er », *La guerre en mer 1, Site internet : Patrimoine maritime de Bretagne Nord*, 2013.
- Jean DELUMEAU, « Le commerce malouin à la fin du XVI^e siècle », *Annales de Bretagne*, T. LXVI, 3, septembre 1959, p. 263 à 286.
- Jean DELUMEAU, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720, bilan statistique*, Paris-Rennes, Klincksieck, 1966.
- Raphaël DENIEL, *Naufrages et dangers de la navigation dans le duché breton (1213-1520)*, TER d'histoire dactyl., Brest, UBO, 2003.
- André GARRIGUES, *Musées de la Compagnie des Indes, Guide du visiteur*, Port-Louis, Société des Amis du Musée de Lorient, 1997.
- Fernand GUERIFF, « Arts et métiers populaires d'antan en presqu'île guérandaise », *Histoire et Patrimoine*, n° 69, Association Préhistorique et Historique de la Région Nazairienne, 2005, p. 2 à 11.
- Philippe HENWOOD, « La Bretagne maritime aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. LVIV, 1987, p 65 à 113.
- Philippe JARNOUX, « Capitaines et maîtres de barques en Basse-Bretagne au XVIII^e siècle », dans Frédéric CHAUVEAU et Jacques PERET (dir), *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 91 à 97.
- Paul JEULIN, « Une page de l'histoire du commerce nantais du XVI^e siècle au début du XVIII^e siècle. Aperçus sur la contractation de Nantes (1536 environ- 1733) », *Annales de Bretagne*, t. XL, 1932-1933, p. 284 à 331.
- Tanguy KERDREUX, *Les naufrages des navires de l'Europe du Nord sur les rivages de l'Amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle*, mémoire de master 1 dactyl., Brest, UBO, 2008.
- Philippe LANGLET, « Les principaux courants commerciaux du port de Saint-Malo en 1681 et 1682 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1975, n° 64/3, p. 275 à 327.
- Gérard LE BOUEDEC, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest-France, 1999.
- Gérard LE BOUEDEC, « Modèles de développement et politiques d'aménagement portuaire et urbain à Lorient, de 1666 à 1939 », dans Anne-Lise PIETRY-LEVY, John BARZMAN et Éric BARRE (dir.), *Environnements portuaires. Port environments*, Rouen-Le Havre, (édit.), 2003, p. 139 à 149.
- Gérard LE BOUEDEC, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », dans *Rives Méditerranéennes*, 2010/1, n° 35, p. 61 à 78.
- Gérard LE BOUEDEC, *L'Amirauté en Bretagne, Des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.

- Maurice LE LANNOU, « Ports et havres de Bretagne », dans Association Guillaume Budé, *Conférences universitaires de Bretagne (142-1943)*, Paris, Belles lettres, 1943, p. 179 à 197.
- Ronan LEPROHON, « Quand Le Conquet était un centre de cartographie marine », *Le Peuple Breton*, n° 540, janvier-février 2009, p. 21.
- Lionel LE ROUX, *Deux paroisses et la mer, Porspoder et Landunvez au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl, Brest, UBO, 1998.
- Olivier LEVASSEUR, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », dans Gérard LE BOUEDEC, *L'Amirauté en Bretagne, Des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, 2012, p. 391 à 415.
- Olivier LEVASSEUR, « Les aménagements portuaires du XVIII^e comme réponse aux évolutions économiques : les raisons de l'échec du Trégor », dans Anne-Lise PIETRY-LEVY, John BARZMAN et Éric BARRE (dir.), *Environnements portuaires – Port environnements*, Rouen Le Havre, Publications de l'Université de Rouen, 2014, p. 117 à 138.
- Anthony LOZAC'H, *Les Morlaisiens et leur port de commerce (1815-1880)*, mémoire de maîtrise dactyl., Rennes, UHB, 1998.
- Alain LOZAC'H, *Ports de Bretagne atlantique. De Brest à Bourgneuf-en-Retz*, Spézet, Coop Breizh, 2008.
- Léon MAITRE, « Situation de la marine marchande du comté nantais d'après l'enquête de 1664 », *Annales de Bretagne*, T. 18-3, 1903, p. 326 à 343.
- Monique MICHAUX, « Ouessant, bastion du Royaume de France », *Quatre-vingt onzième Congrès des Sociétés Savantes, Brest 1966*, Paris, 1969, p. 12.
- Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.
- Jean-Christophe MORAUD, « Quelques aspects du commerce morlaisien à la veille de la Révolution, 1781-1789 », *107^e Congrès National des Sociétés savantes, Brest, 1982*, Paris, CTHS, 1984, p.237-252.
- Yves OGER, « Le problème de l'approvisionnement en eau potable et sa conservation à bord des navires au fil des siècles », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. 116, 1990, p. 199 à 214.
- François OLIER, « Maîtres constructeurs de barques au Conquet au XVIII^e siècle », *Les Cahiers de l'Iroise*, Janvier-mars 1991, p. 33 à 39.
- François OLIER, « L'armateur-négociant conquétois au XVIII^e siècle », *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 155, juillet-septembre 1992.
- Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Hachette, 1998.

- Annie POIGNANT, « Le port de Quimper au XVIII^e siècle », dans Jean KERHERVE, *Histoire de Quimper*, Toulouse, Privat, 1994.
- Gwennaëlle PRIGENT, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest, Camaret, Le Conquet, de 1731 à 1741*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Etienne RAUT, Léon LALLEMANT, « Vannes autrefois. La traite de nègres. ». *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, n° 72, 1933, p. 53 à 74.
- Mickaël RIOUAL, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet, de 1764 à 1770*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1995.
- Henri SEE, « Note sur les travaux dans les ports bretons au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1932-1933, T. XL, p. 412 à 419.
- Florence STEPHAN-BIDEAU, *L'activité maritime dans les quartiers de Brest et du Conquet au milieu du XVIII^e siècle (1751 à 1755)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Jean TANGUY, *Le commerce nantais à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle*, thèse de 3^{ème} cycle dactyl., Rennes, 1967.
- Jean TANGUY, « Ports d'armement des bateaux bretons entrés à Bordeaux en 1661 », dans *Atlas d'histoire de Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 2002, p. 110-111.

BREST, VILLE ET ACTIVITES NAVALES

- Catherine ABEGUILE-PETIT, *Marine et industrie en Bretagne. L'arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Rennes2-Haute-Bretagne, 2002.
- Bruno BARON, « Les maires de Brest dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (1750-1790) : pouvoirs et fonctions », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, Tome XC, 2012, p. 149 à 172.
- Bruno BARON, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest (1750-1820)*, thèse de doctorat dactyl., Brest, UBO, 2012.
- Maurice BERNARD, *La municipalité de Brest de 1750 à 1790*, Paris, 1915.
- Virginie BONNEAU, *L'armement brestois sous le 1^{er} Empire (1804-1815)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Alain BOULAIRE, *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse de doctorat dactyl., Paris-Sorbonne, 1988.
- Marie-Thérèse CLOITRE-QUERE, *Brest et la mer, 1848-1874*, Brest, CRBC, 1992.
- Marie-Thérèse CLOITRE (dir), *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000.

- Yves COATIVY, « Brest port de guerre/port en guerre au bas Moyen-âge », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, T. XCIII, 2015, p. 217 à 240.
- Philippe COLIN, *L'armement brestois sous la Restauration (1814-1830)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2000.
- Olivier CORRE, *Brest, base du Ponant, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat dactyl., Rennes, Université de Haute-Bretagne, 2003.
- Louis DELOURMEL, *Le vieux Brest à travers ses rues*, Brest, Éditions de Bretagne, 1946.
- Xavier DUMUR – Olivier LE GUENNEC, *L'armement brestois à la veille de la Révolution (1784-1789)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1990.
- Michel DUVAL, « Les bois de marine et la crise des armements à Brest pendant la guerre de Succession d'Autriche (1746-1748) », *Cahiers de l'Iroise*, n° 24, 1959, p. 200 à 205.
- Igor GEILLER, *La marine royale à Brest de mai 1701 à mai 1704, missions et moyens*, TER dactyl., Brest, UBO, 2004.
- Margot GUIDONI, *La rue à Brest entre 1750 et 1789*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, sd.
- Philippe HENWOOD-Edmond MONANGE, *Brest un port en Révolution, 1789-1799*, Rennes, Ouest-France, 1989.
- Philippe HENWOOD, *Bagnards à Brest*, Rennes, Ouest-France, 1986.
- Philippe HENWOOD, « Brest 1681... », *Cahiers de l'Iroise*, janvier-mars 1992, p. 1 à 4.
- Philippe JARNOUX et al., « Le port et sa ville au XVIII^e siècle », dans Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000, p. 75 à 110.
- Philippe JARNOUX, « Le poids des armes et le bruit du vent : le poids économique de la marine dans un port de guerre. Brest dans la première moitié du XVIII^e siècle », dans Philippe BRAGARD (dir.), *L'armée et la ville dans l'Europe du nord et du nord-ouest du XV^e siècle à nos jours*, Louvain, Academia, 2006, p. 339 à 352.
- Frédérique JOANNIC-SETA, *Le Baigne de Brest*, Rennes, PUR, 2000.
- Gaëtan LANNUZEL, *La marine et l'arsenal de Brest au temps de la Régence, 1715-1723*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, 2007.
- Yves LE GALLO, *Brest et sa bourgeoisie sous la Monarchie de Juillet*, T I et II, Paris, PUF, 1968.
- Yves LE GALLO (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976.

- Morgane LE GRAND, *Brest au XVIII^e siècle, ou l'émergence d'une bourgeoisie négociante*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1998.
- Roger LEPROHON et Jean TANGUY, « Naissance d'une ville (XVI^e - XVII^e siècles) », dans Marie-Thérèse CLOITRE (dir.), *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000, p. 49 à 74.
- Prosper LEVOT, « La marine française et le port de Brest sous Richelieu et Mazarin », *Bulletin de la Société Académique de Brest*, T I, 1858-1860, p.5 à 23.
- André LEVY, « Les Brestoises et leurs activités », dans Yves LE GALLO (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976.
- André LEVY, « Brest 1681-1789 ou la croissance d'une ville-champignon », *Cahiers de l'Iroise*, 1982, p. 5 à 12.
- André LEVY, *Brest et les Brestoises 1720-1789. Étude d'une croissance urbaine au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat dactyl., Brest UBO, 1986.
- Sylviane LLINARES, « Pouvoirs, travail et mentalités à Brest au XVIII^e siècle », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPEE, (Dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 665 à 680.
- Nolwenn MASSARO, *L'armement des navires au commerce à Brest de 1794 à 1804 d'après les rôles d'équipages*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1994.
- Marie-Ève NICOL, *Le tribunal de commerce de Brest sous la Révolution*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2000.
- François OLIER, « Les renoueurs du Roy à Brest, pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1780) », *Les Cahiers de l'Iroise*, n°137, janvier-mars 1988, p. 33 à 42.
- Yann RIOU, *La politique navale de Maurepas : l'exemple de l'arsenal de Brest (1737-1744)*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, 2006.
- Gwendal RIOU, *La politique navale de Rouillé : l'exemple de l'arsenal de Brest (1749-1754)*, mémoire de master I dactyl., Brest, UBO, 2007.
- Paul ROGER, « Le vieux port de Brest », *Cahiers de l'Iroise*, 1962, p. 64 à 68.
- Jean TANGUY, « L'activité maritime », dans Yves LE GALLO (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976, p. 84 à 100.

LANDERNEAU

- Catherine ABEGUILE, *Landerneau, une ville de Bretagne à l'ère industrielle*, mémoire de maîtrise dactyl., Université de Haute-Bretagne, Rennes, 1991.
- Jehan BAZIN, *Landerneau, ancienne capitale de la principauté de Léon*, 2^{ème} édition, Rennes, 1973, (1^{ère} éd. Brest, sn, 1962).

- Jehan BAZIN, « La paroisse Saint-Thomas de Cantorbery, à Landerneau », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. XCIV, 1968, p. 171 à 211.
- Jehan BAZIN, «Le rôle de la capitation à Landerneau en 1744», *Cahiers de l'Iroise*, n°2, Avril-juin 1971, p. 84 à 88.
- Jehan BAZIN, « Landerneau, fief urbain des vicomtes de Léon et des vicomtes puis ducs de Rohan, princes de Léon », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. CI, 1973, p. 161 à 198.
- Jehan BAZIN, « Une école mutuelle à Landerneau sous la Restauration », *Cahiers de l'Iroise*, oct.-déc. 1977, p. 215 à 218.
- Yves BLAVIER, *Les industries du bassin de l'Elorn au XIX^e siècle*, DEA dactyl., Brest, UBO, 1989.
- Céline BEUCHER, *Les maisons en pierre de Landerneau du XVI^e et du XVII^e siècles*, mémoire de maîtrise d'histoire de l'art dactyl., Rennes II, 2000.
- André CARIOU, « *Un chevalet sur l'Elorn ; Landerneau, présence d'artistes* », Lopérec, Éditions Locus Solus, 2016.
- Anna DAVIS-Muriel MEMAIN-BODILIS, *Étude démographique de la ville de Landerneau (1670-1790)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1996.
- Abbé Antoine FAVE, « Deux incidents de procession à Landerneau en 1748 et 1760 », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. XXX, 1903, p. 9 à 23.
- Abbé Antoine FAVE, « Provisions d'interprète de la juridiction de la principauté de Léon à Landerneau (1724) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. XXXVI, 1909, p. 239 à 241.
- L. FLORENT, *Notice sur le port de Landerneau*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879.
- Albert GELLEY, *Étude sur la vie municipale à Landerneau au XVIII^e siècle*, mémoire dactyl., 1955.
- Magali GUIRRIEC, *Vivre à Landerneau au début du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise dactyl, Brest, UBO, 1999.
- Paul JARRY, « Louis Julien de Roujoux (1753-1829) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. CXXXVI, 2007, p. 231 à 244.
- Isabelle KERDONCUFF, *Étude sociale des gens de justice à Landerneau au XVIII^e siècle (1700-1789)*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 2002.
- Jean KERHERVE, « Landerneau à la fin du Moyen-âge. Le développement urbain », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T.CXXXIII, 2004, p. 207 à 235.
- Jean KERHERVE et Louis ELEGOET (dir.), *Histoire de Landerneau*, Morlaix, Skol Vreizh, 2016.

- Nadine KERMARREC, *La société landernéenne au début du XVIII^e siècle. Bourgeoisie et classes populaires*, mémoire de maîtrise dactyl. Brest, UBO, 1991.
- Yohann KEROUEDAN, *Le commerce des toiles à Landerneau sous la Restauration*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1999.
- Jean-Pierre LE GARS, *Landerneau, une ville pendant la Révolution, 1789-1799*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1990.
- Claire LEOST, *Landerneau de 1789 à 1795. Aspects politiques et administratifs*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1985.
- Emmanuelle LE SEAC'H, *Sculpteurs sur pierre de Basse-Bretagne, les ateliers du XV^e au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, « Trois grands ateliers de Landerneau », p. 133 à 230.
- André LEVY, *La bourgeoisie et les classes populaires landernéennes à la veille de la Révolution*, DES dactyl., Brest UBO, 1966.
- André LEVY, « La vie privée des Landernéens à la fin du XVIII^e siècle », *Cahiers de l'Iroise*, n° 90, 1976, p. 63 à 69.
- Nicole MAINET-DELAIR, « Un négociant en vins à Landerneau : Arnaud Duthoya ([1627]-1698) », *134^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Bordeaux 2009, Paris 2011, p. 147-154.
- Idem, « Marie-Josèphe Bohay-Rivière, négociante en vins à Landerneau au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T. CXL, 2012, p. 359 à 371.
- Yolande MOUREAUX, *La vie municipale à Landerneau, 1848-1914*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1991.
- Paul PIRIOU, *Max Radiguet (1816-1899)*, DES dactyl., Brest, UBO, sd.
- Benjamin QUIOC, *Le bureau de marque de Landerneau (1699-1791)*, mémoire de Master 1 dactyl., Brest, UBO, 2009.
- Pol POTIER de COURCY, « Notice sur la ville de Landerneau », *Annuaire de Brest et du Finistère*, Société d'émulation de Brest, 1842, p. 92 à 116.
- Claude RIOUAL, *Évolution des industries de Landerneau de la seconde moitié du XIX^e siècle à nos jours*, mémoire de maîtrise dactyl., Brest, UBO, 1979.
- S. ROPARTZ, « En passant à Landerneau », *Revue de Bretagne et de Vendée*, T. 19, 1866, p. 249 à 258.
- Louis SALUDEN, *La Révolution à Landerneau. Aventures du Curé Constitutionnel Emmanuel Pillet*, Brest, Imprimerie de la Presse Libérale, 1929.
- René SANQUER, « Chronique d'archéologie antique et médiévale : Landerneau », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, T CI, 1973.

- René SANQUER, « Le rôle de frontière de l'Elorn », *Bulletin de l'Association Bretonne*, 119^e Congrès, 1991, p. 235 à 252.
- Jean-Pierre THOMIN, *Barthélemy Kerroz (1727-1805). De Landunvez à Landerneau, itinéraire singulier d'un maître de barque léonard*, mémoire de master 2 dactyl., Brest, UBO, 2011, publié sous le titre, *La fortune venait de la mer. Landerneau et le commerce maritime au temps de Barthélemy Kerroz*, Brest, Emgleo Breiz, 2011.
- Jean-Pierre THOMIN, « Quand nos ancêtres mangeaient des oranges à Noël », *Les Cahiers de Dourdon*, n° 8, décembre 2013, p. 41-42.
- Jean-Pierre THOMIN, « Les Bazin, de l'auberge aux moulins », *Les Cahiers de Dourdon*, n° 12, juin 2016, p. 40 à 44.
- Ville de Landerneau, Service du Patrimoine Historique, *Voyage à Landerneau, Beaj e Landerne - Peintres et écrivains – 1750-1950 – Dre liva ha skriva*, catalogue de l'exposition, Landerneau, 2001.

TABLE DES FIGURES

Fig. 1-II. Le plan de Landerneau vers 1680,	31
Fig. 1-III. Carte des relations commerciales de Landerneau aux XIV ^e et XV ^e siècles,.....	41
Fig. 2-I. Carte des grands chemins en Basse-Bretagne,	56
Fig. 2-II. Les fortifications de protection de la rade de Brest,	58
Fig. 2-III. Plan d'aménagement du port dressé en 1724,	69
Fig. 2-IV. Plan du port par Saccardi, ingénieur du roi au port de Brest, 1742,.....	71
Fig. 2-V. L'accès au port de Landerneau à la fin du XVIII ^e siècle,.....	76
Fig. 2-VI. Les derniers méandres d'accès au port et le tracé du chenal,.....	79
Fig.2-VII. Le financement des travaux portuaires par les États de Bretagne,.....	82
Fig. 3-I. Carte du bas-Léon et de l'Iroise,	95
Fig. 3-II. Le conditionnement des marchandises à bord,	121
Fig. 3-III. Évolution de la durée de campagnes au XVIII ^e siècle	135
Fig. 4-I. Production comparée des cuirs à Landerneau (en livres) fin XVIII ^e ,	168
Fig. 5-I. L'arrivée des créés à Morlaix de 1399 à 1790,	206
Fig. 5-II. L'arrivée des créés à Landerneau 1752-1788,	209
Figure 6-I. Trafic du vin à Libourne. Navires entrés sur lest,	233
Fig. 6-II. Navires au départ de Brest (1786-1787),	234
Fig. 6-III. Les escales commerciales des navires landernéens 1739-1793,.....	236
Fig. 6-IV. Embarquement de vin pour Brest et Landerneau à Libourne, 1763-1789,	239
Fig. 6-V. L'armement pour Bordeaux dans les ports de destination (1699-1700),.....	241
Fig. 6-VI. Cargaison du <i>Zéphir</i> , décembre 1786,.....	248
Fig. 6-VII. Envoi sur le <i>Zéphir</i> par Etienne Radiguet, pluviôse an XI,	250
Fig. 6-VIII. Exportations de cuirs par la Société Radiguet-Goury (1814-1839),.....	251
Fig. 6-IX. Importations de fer de Bilbao (1733-1803), moyenne mobile sur 5 ans,.....	252
Fig. 6-X. Importations de fer à Bilbao par Nantes et Landerneau (1781-1792),	256

Fig. 6-XI. Part des ports français dans le commerce d'importation à Bilbao (%),	258
Fig. 6-XII. Congés délivrés dans l'Amirauté de Léon en 1789,	262
Fig.6-XIII. - Navires au départ de Landerneau (1786-1787) congés français,	262
Fig.6-XIV. Part des cargaisons partagées Brest- Landerneau, 1786-1791,	264
Fig. 6-XV. Navires desservant à la fois Landerneau et Brest (1781-1791),.....	265
Fig. 6-XVI. Cycle de fréquentation Brest-Landerneau (1781-1791),.....	265
Fig. 6-XVII. Production comparée des toiles de lin fin XVIII ^e ,.....	268
Fig. 6-XVIII. Expéditions de fer de Bilbao vers Landerneau (1780-1803),	269
Fig. 6-XIX. Trafic du port de Landerneau de 1840 à 1851,.....	276
Fig. 7-I. Investisseurs dans l'armement selon leur niveau de capitation en 1750,.....	284
Fig. 7-II. Évolution comparée capitation/armement de B. Kerroz (1760-1789),.....	288
Fig. 7-III. L'armement Kerroz (1764-1805),	291
Fig.7-IV. L'armement landernéen de 1721 à 1805,	312
Fig. 7-VI. Navires landernéens à Bordeaux en 1721,	313
Fig. 7-VII. Navires landernéens au grand et petit cabotage (1739-1743),	314
Fig. 7-VIII. Navires landernéens au grand et petit cabotage (1749-1753),	314
Fig. 7-IX. Navires landernéens au petit et au grand cabotage (1763-1768),	315
Fig. 7-X. Navires landernéens au petit et au grand cabotage (1773-1778),	315
Fig. 7-XI. Navires landernéens au petit et au grand cabotage (1782-1788),.....	316
Fig. 7-XII. Navires landernéens pendant la Révolution,.....	317
Fig. 7-XIII. Approche de l'armement landernéen de 1799 à 1803	318
Fig. 7-XIV. L'armement landernéen de 1815 à 1849,	319
Fig. 7-XV. Évolution respective des armements Radiguet et Coué (1815-1850),	320
Fig. 7-XVI. Évolution de la jauge moyenne à Landerneau au XVIII ^e siècle (en tx),.....	324
Fig. 8-I. L'aire de chalandise du négociant Nicolas-Jacques Cosson en 1765,	353
Fig. 9-I. Répartition géographique des correspondants Radiguet-Goury,.....	405

Fig. 9-II. Les principales villes en relations avec la maison Radiguet-Goury,	406
Fig. 10-I. Départs de navires landernéens de Bordeaux, 1748-1749,	464
Fig. 11-I. Envois de toiles par la société Radiguet-Goury, 1815-1830,.....	495
Fig. 11-II. L'endogamie à la tête de la Société Linière du Finistère,.....	524
Fig. 11-III. Répartition sociale de l'actionnariat de la SLF en 1845,.....	528
Figure 11-IV. Répartition géographique des actions en 1845,.....	531
Fig. 11-V. Souscriptions d'actions dans les Côtes-du-Nord,.....	532
Fig. 12-I. Approche de l'évolution du nombre de négociants landernéens (1695-1848),.....	575
Fig. 12-II. Évolution du très haut-Tiers 1716/1720,	584
Fig. 12-III. Répartition des capités par catégorie en 1702 et 1740,	587
Fig. 12-IV. Répartition des capités par catégorie en 1754 et 1783,	588
Fig. 12-V. Généalogie simplifiée de la famille Duthoya à Landerneau,.....	589
Fig. 12-VI. Généalogie simplifiée de la famille Mazurié,	590
Fig. 13-I. Revenus et charges de fonctionnement de la communauté de ville en 1775,	635
Fig. 13-II. Recettes de la communauté de ville 1782-1783,	637
Fig. 13-III. Budget de la commune de Landerneau pour l'an x,.....	660
Fig. 14-I. Répartition des capités par catégorie en 1786,	669
Fig. 14- II. Les propriétés de Barthélemy Kerroz,	671
Fig. 14-III. La fortune de Barthélemy Kerroz en 1805,	672
Fig. 15-I. Classement des premières villes bretonnes pour la capitation en 1737,	715
Fig. 15-II. Landerneau et le Finistère de 1800 à 1856,	717
Fig. 15-III. L'évolution de la population Landernéenne (1800-1856),	718
Fig.15-IV. Plan du percement de la rue d'Aiguillon à Landerneau (1766),	722
Fig. 15-V. Plan de Landerneau en 1763,.....	731
Fig. 15-VI. Quelques manoirs ruraux de négociants landernéens au XVIII ^e siècle,	734

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustr. Intro -I. Une origine fantaisiste du <i>Coureur</i> sur un registre d'averias.....	17
Illustr. 2-I. L'équipement portuaire landernéen à la fin du XIX ^e siècle,	73
Illustr. 2-II. L'ancien hôpital, premier magasin de Barthélemy Kerroz,	88
Illustr. 3-I. Avis de recherche d'un navire contrebandier, 1782,	101
Illustr. 3-II. Connaissance de la Notre Dame de l'Aberildut, novembre 1745,	107
Illustr. 3- III. - Maquette de barque « La Française », 50 tonneaux,	111
Illustr 3- IV. – La Marie-Josèphe, sloup de l'Iroise, dans la tempête, 1768,.....	112
Illustr. 3-V. Le brick du Capitaine Briand, dans la tempête, 1771,	114
Illustr. 3-VI. La cale de lancement en 1857,	119
Illustr. 3-VII. Le chantier Queffurus à la fin du XIX ^e siècle,.....	119
Illustr. 3-VIII. - Marque de ballots de cuirs et toiles (cargaison du Zéphir 1786),	123
Illustr. 3-IX. Connaissance de la Thérèse, à la marque de Catherine Daniel,.....	124
Illustr.3-X. Annonce de la vente aux enchères des restes de la Thérèse, 1745,	142
Illustr. 4-I. Coins de marque de toiles du bureau de Landerneau 1764,.....	150
Illustr. 4-II. Certificat de garantie des toiles. An II,	158
Illustr. 4- III. Le commerce des toiles à Landerneau au début du XVIII ^e siècle,	161
Illustr. 4-IV. Confusion baiettas/baquettas, dans la cargaison de la NS de Begoña,	164
Illustr. 4-V. Balles d'assortiments de bayetas et de baguetas sur le S ⁿ Antonio,	165
Illustr. 6-I. Connaissance de Barthélemy Kerroz sur la Buena Ventura, 1804),	267
Illustr. 6-II. Enregistrement du Buena Ventura à Bilbao, 10 août 1804,	368
Illustr. 7-I. L'Euphémie, brick-goélette de 78 tx, armement Duval de Landerneau,	321
Capitaine Kermorgant, prise en 1856, « en vue d'Ouessant »	
Illutr. 8-I. Billet de voiture de B. Kerroz pour un envoi de toiles à Bayonne,.....	336
Illustr. 8-II. Facture de vins pour Jean Robert en décembre 1744,.....	341

Illustr. 8-III. Emplette de Patricio Doran – assurance à 2 ^{5/8} ,	343
Illustr. 8-IV. Le couvent des Capucins vers 1822,.....	348
Illustr. 8-V. Connaissance de la N-D 1741, pour un négociant lesnevien,.....	352
Illustr. 9-I. Extrait d’une lettre de Marie-Josèphe Bohay-Rivière, 20/11/1759,.....	408
Illustr. 9-II. Extrait du brouillard d’Etienne Radiguet, 18 messidor an XI,	424
Illustr. 11-I. La filature de la Société Linière du Finistère à Landerneau en 1849,	535
Illustr. 12-I. Lettre en espagnol de Radiguet à Bengoechea à Bilbao, an XI,.....	580
Illustr. 12-II. Portrait de Pierre-Louis Mazurié de Pennanec’h,.....	594
Illustr. 13-III. Le projet de nouvel hôtel de ville en 1748,	646
Illustr. 13-IV. La municipalité négociante de l’an III,.....	655
Illustr.14-I. Commode de port en acajou, Landerneau, XVIII ^e siècle,	677
Illustr. 14-II. Paire de flambeaux, Landerneau, Benjamin Febvrier (1718-1795),.....	679
Illustr. 15-I. Blason de la principauté de Léon,	707
Illustr. 15-II. Armoiries de Landerneau (Armorial de Bretagne d’Hozier, 1696).....	708
Illustr. 15-III : Blason de la communauté de ville de Landerneau,.....	709
Illustr. 15-IV. Blason officiel de la ville de Landerneau,.....	710
Illustr. 15-V. Le port de Landerneau en 1776, d’après Ozanne,	711
Illustr. 15-VI. L’arrivée au port de Landerneau, par Bachelot de la Pylaie	713
Illustr. 15-VII. « Quais animés » à Landerneau, par Jules Noël, vers 1860,.....	714
Illustr. 15-VIII. L’hôtel Duthoya, rue du commerce (1667),.....	732
Illustr.15-IX. L’hôtel Mazurié, quai de Léon (1725),	733
Illustr. 15-X. Entrepôts de bois près des quais,	741
Illustr. 15-XI. Cheminées d’usine à Landerneau à l’arrière du port au XIX ^e siècle,	742

INDEX DES NOMS DE PERSONNES

ABALAIN: 107, 375	BONNET: 418
ABGRALL: 171, 475	BOSCAWEN: 110, 31
ACHULEGUI: 580, 200	BOUET: 120, 199, 481
AIGUILLON: 178, 209-210, 349, 391, 393, 554, 610, 627-628, 636, 645, 647, 691-692, 720-722, 724, 727, 837, 858	BOUGUEN: 110
AGUIRRE: 183	BOURASSEAU: 233
ALLARDE: 491	BOUROULLEC: 118, 144, 233, 291, 296, 318, 321, 322-323, 325, 348, 396, 573-575, 673, 696
ANDRIEUX: 569, 574, 531	BOUVENS: 690
ARCHER: 403	BOY: 417
ARAÑA Y SALCIDO: 332, 404	BRANDA: 483, 595, 680
ARRALDE: 403	BRENTERCH: 286, 339
ARRIAGA: 309, 415, 492	BRIAND: 19, 141
ARTIÑADO Y EPALZA: 199, 417, 419	BRIANT: 114
AYCHMAYER ET NELLER: 199, 359	BRICHET: 293, 351, 594, 651, 690
AYET: 143, 724	BROCHARD ET LE GOST: 488
BABAUD DE LA CHAUSSADE: 452	BRUIX: 303
BASSAC: 198, 431, 699	BRULARD: 362, 377, 378, 595
BALCAM: 581	BUREL: 572
BALGUERIE-DARGET: 505	CABON: 599, 682, 686
BALLIGON: 485	CADET: 572
BASSEMAISON: 112, 233	CAFFARELLI: 86, 90, 204, 444, 445, 479, 480
BATIFOLLY: 564	CAILLAUX: 184, 161, 184, 189, 570
BAUDRON: 267, 404	CALLEGAN: 331, 558, 581
BAZIL: 179, 182, 228, 259, 532,	CALVEZ: 363
BAZIN: 430, 447-449, 453-455, 457, 462, 466, 469, 471, 478, 483, 491-492, 509, 552, 554, 556-559, 567, 569, 572, 574, 577, 591, 653-655, 657, 659, 674, 735	CAMESCASSE: 455, 466, 469, 483, 484, 486, 573, 574, 596
BAZIN-DRANT: 573, 581, 591	CAMBON: 347, 441, 700
BECHAMEIL DE NOINTEL: 23, 148-149, 166, 179, 173, 222-224, 207	CAMUS: 572
BELBEDAT: 423, 142	CAP: 117
BELHOMMET: 469, 492, 494, 496, 555, 562, 565, 569, 594, 707, 739, 745-746	CARAËS: 268, 332
BELLEVILLE: 482	CARBONNEL: 360, 364, 376, 377, 403, 431, 462, 492, 483
BELTRAN: 403	CARDOZE: 61
BENGOECHEA: 123, 199, 200, 251, 267, 333, 335, 364, 409, 427, 580	CAROFF: 286, 686
BERSOLLE: 485, 233	CARRERA: 368
BERTHOMIEU: 39	CASTRIES: 383, 710
BESNARD: 392, 552, 615, 689	CAVAIGNAC: 704, 705
BEUZIC: 116	CESSOU: 19, 135, 142, 411, 561, 568, 576, 682, 686, 688
BIDANEL: 573	CHALME: 398
BIGEAUD: 67, 563, 583, 639,	CHALUPT: 68, 74, 75, 203, 292, 293, 385, 605, 616, 715
BIGOT DE SAINT-SIMON: 89, 90	CHALOTAIS: 610, 620
BIGOURDAN ET CANTIER: 213	CHAMBOR: 138, 557, 572, 576, 681, 690, 695
BILHON ET DEREDEC: 333	CHARDON: 305
BINARD: 422	CHAUCHARD: 485, 532, 677
BINAUD: 62, 333, 409	CHEDANNEAU: 200
BINDRET: 372	CHENEVEUX: 478
BLACQUE: 536	CHERTEMPS DE SEUIL: 437
BLAIZOT: 563	CHEVALLIER: 294, 329, 431
BOHAY-RIVIERE: 59, 61, 122, 124, 126, 128, 176-178, 182, 197, 327, 330, 337-338, 340-342, 352, 391, 392, 402, 407-409, 410, 418, 431, 467-468, 592	CHEVILLOTTE: 400, 575
BOLLÉ: 606	CHOQUET DE LINDU: 436
BONAPARTE: 214, 411, 469, 701, 704, 705	CHOISEUL: 202, 247, 610
BONNAFE: 297	CLERVILLE: 434, 437
	CLOATRE: 104
	CLOÏTRE: 104, 107
	COËTNEMPREN de KERSAINT: 609
	COHIN: 536, 537

<p>COISY: 122, 151, 153, 156, 162, 191, 568, 570, CO- LAS: 308 COLLET: 141, 308, Comte de TOULOUSE: 599, 601 CORNEC: 198, 307, 465, 572 CORRIC: 228, 411, 580, 672 COSSON: 66, 74, 99, 178, 239, 285, 293, 298, 329, 331, 352-353, 370, 383, 391, 447, 558, 572-573, 608, 615, 619 COLBERT: 13, 48-51, 53, 95-96, 144, 146, 192-195, 202, 433-436, 442, 452, 563, 749 COTTEL: 423 COUE: 118, 144, 188, 290-291, 296, 320-322, 396, 575, COUROUGE: 376 COURTEAU DE CROS: 426 COURTOIS: 141, 308 COUTURE: 412 CREAC'H: 183 CREFF: 583, 687 CRESPY: 573 CRESSY: 361 CREUZEL: 244, 292, 411-412, 572, 573-574, 651, 653 CRUZEL: 655, 658-659 DANDEYA: 369 DANIEL: 106, 110, 124, 141, 307, 308, 411, 571, DANIEL Julienne: 88, 115, 140, 286-287, 292, 421, 430, 557, 562, 569, 572, 592, 681 DANIELLOU: 110, 351 DAUER: 163 DAUGEROT: 403 DAUMESNIL: 558, 567, 570, 571-572, 594, 607, 624, 628 DAUVILLE: 38 DAVID: 140, 570, 688 DAVID Balthasar: 61, 122, 124, 126, 128, 177, 182, 197, 327, 330, 338, 340-342, 391-392, 402, 409, 410, 416, 431, 464, 465, 592 DE CADEVILLE: 527, 662, 664 DE CHAULNES: 563, 564 DECOUVRANT: 429 DE LA BOVE: 182, 624, 694, 727 DELAHUBIÈRE: 366 DELATRE: 294 DELSANO: 333 DERM: 285, 300, 370, 391 De ROHAN : 26, 29, 35-36, 54, 81, 562-563, 583, 598, 605-606, 608, 611-613, 708-709, 728 DERRIEN: 754 DESCLAUX: 349 DESLOGES: 296, 400, 479, 484-485, 510, 518-520, 525, 553, 484-486, 510, 518- 520, 525, 553, D'HARIETTE: 48 DIAZ: 359, DORAN: 123, 251, 343 DORE: 43 DOUYET: 426 DRANT: 591, 650 DREZEN: 87, 447, 572, 670, 679 GUILLOTOU DE KEREVER: 128, 223, 243, 128 GUILLOU: 362-363, 489, 573-574, 376-377, 380-381,</p>	<p>DROULON: 498 DUBOIS DE LA MOTTE: 205 DUBROCQ: 335, 404, 441 duc de PENTHIÈVRE: 606, 620, 618, 619, 632 DUCHEMIN: 458, 477, 568 DUJARDIN: 577 DUPARC LEROY: 640 DUPLANTY: 285 DUPORTAL: 569, 574 DUPUY: 403 DURANT: 572 DU ROZEL: 68, 379, 609-610, 615-616, 620-621, 735, DUTHOYA: 149, 150, 155, 178, 242, 250, 292-293, 346, 375, 390-393, 412, 414, 419, 421, 423, 425, 430, 483, 558, 560, 563-566, 568, 570, 572, 574, 586, 588, 589, 595-596, 612, 623-625, 643, 651, 653-654, 659, 669-670, 672-674, 677-678, 682-683, 686, 690, 695, 731-733, 735, 749 DUVAL Frédéric: 309, 322, 552, 662, 663, 664, 700 EASTWOOD: 531 ECHEVARIA: 359 ELLIOT ET DEVREUX: 127, 416 ESPIVENT DE LA VILLEBOISNET: 383 FAURE: 107, 506 FAUVEL: 63, 108, 115, 137, 169, 178-179, 243, 285, 300, 375, 554, 558, 565, 568, 571, 577, 614, 617, 681, 684, 733 FEBVRIER: 113, 285, 286, 287, 309, 329, 454, 283, 558-559, 572, 577, 595-596, 678-679, 686, 781 FILOUZE: 396 FLOC'H: 103, 110 FRABOULET: 163 FRETTEL: 361 FRIMOT: 491-493, 535, 738, 742 GABARET: 420 GALLOIS DE LA TOUR: 150, 161, 167, 208, 222, 249, 387, 560 GANNAL: 85 GARDEHOT: 348, 396, 398, 572 GARNIER: 403-404 GAUTHIER-DUBOIS: 281 GILLARD: 650 GIRARD: 707 GOESBRIANT: 537 GOSENS Y LACOSTA: 403 GOMEZ: 42, 318 GOUBIN: 163, 573 GOURY: 89, 113, 118, 125, 135, 138, 144, 159, 171, 201, 251-252, 271-274, 278, 280-281, 286, 294-296, 318, 320-322, 356, 361, 364, 368-369, 394, 399, 400, 402, 405-408, 412, 423, 425, 450, 459-460, 462, 472, 479-480, 482, 484, 495, 499-503, 506, 522, 524-525, 527-529, 533, 537, 552-553, 559, 567, 569, 573, 581, 589, 591, 595, 654, 659, 698, 702, 736, 742, 744 GOUVION SAINT-CYR: 581 GRALL: 116, GRENIER: 671 GUIASTRENNEC: 673, 380, 655 GUIAVARC'H: 286, 307, 423 GUENDICOL: 183</p>
---	---

<p>415, 528, 959 GOURNAY: 371, 383, 438, 372 GOURZIEZEC : 675 HACBEQ: 128, 346, 425 HARDY: 419 HENRY: 376 HERNE: 558 HERSART DE LA VILLEMARQUÉ: 529 HERVE VIII: 26, 708 HERVIOU: 311 HEUZE: 399, 400, 405, 450, 459, 480-481, 484-485, 502-504, 515, 522, 524-528, 534-538, 552, 565, 591, 663, 702-703, 736 HOMON: 296, 400, 450, 479, 481, 484-486, 510, 518-519, 520, 525-527, 535, 553 HOPWOOD: 509 HOURCADE: 368 HUBAC: 116 IBARONDO Y MENTERIA: 251 JACOLOT: 155, 146, 653 JAMET: 371 JAOUEN: 155 JEAN V: 35, 36 JOGUES: 595 JONNO: 640 JOUBERT ET BONNAIRE: 480 JULLIEN: 80, 391, 396, 572, 615, 618, 639, 678-680, 728 KERBIZIO GOBERT: 677 KEREBEL: 507, 531, 574, 654, 659, 701, 508 KERGUÉLEN: 148 KERLOREC: 390, 557, 390 KERMONÉ CREFF: 687 KERNEAU: 133 KEROULAS: 600 KERROZ: 17, 73, 88, 99, 103, 105-107, 109-110, 113, 115, 118, 120, 122-123, 125, 131, 135, 137, 150, 164, 169, 174, 178, 183, 228, 243-245, 248-250, 253-254, 259, 260, 267, 285, 287-288, 290-293, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 316, 325, 333, 336, 338, 346, 349, 354, 357, 375-376, 379, 381, 392-393, 397-398, 402-404, 411-414, 421-425, 429-430, 457, 483, 529, 541, 552-554, 557, 562, 569, 573, 577, 579-580, 590, 593, 602, 605, 620, 623-624, 627, 630-631, 633, 651, 653-654, 658-659, 672-676, 768, 684, 689-690, 694-695, 705, 724, 729, 733 KERVÉGUEN LE COAT: 72, 382, 383, 608, 611, 614, 617, 619, 621, 624 KERVERN KERSULEC: 687 LABICHE: 476 LABORDE: 515 LA CAZE: 286, 292-293, 298-299, 351, 398, 412, 558, 572-573, 577, 619, 648, 653, 674, 681, 683 LA CHAPELLE: 294 LACOSTE: 104, 118, 321 LA FONTENELLE: 31 LALOUER: 136 573, 577, 619, 653, 670, 679, 682, 695 LAMY: 143, 176, 177, 340, 342, 424 LANNEA: 335, 408, 418</p>	<p>LANNES: 294 LANNUX: 108, 179, 300, 373 LAOUCÉ: 583 LA RUE: 576, 688 LARZEL: 688 LAS CASES: 77 LATOUR: 423 LAUNAY-ONFREY: 292, 619, 633, 635 LAVAU: 72, 87, 292, 345, 348, 376, 393, 411, 558, 572, 577, 632, 650, 681, 733 L' AVERDY: 610 LAVÉANT: 629 LE BARS: 371 LE BASTARD DU MESMEUR: 687 LE BIHAN: 680 LE BLANC: 556 LE BORGNE: 105, 342, 574 LE BOURG: 346, 653, 662, 489 LE BRAS: 572 LE BRET: 688, 725, 391 LE BRETHON: 203, 441 LE CHAPELIER: 212, 649 LE COUPENET: 175 LE DOLORI: 39 LE DUFF: 249 LE FER: 130, 422 LE GAL DE LA LANDE: 644, 650, 653, 695, 728 LE GALL: 655 LE GAT: 38 LE GRANT: 37 LEGRIS-DUCLOS: 72, 113, 164, 169, 170, 292, 339, 372, 375-376, 391, 552, 568, 574, 589-590, 594, 621, 682, 685, 687, 689, 690, 695 LEGRIS-DUPARC: 351, 576, 590 LEGRIS-DUTAILLY: 154-155, 351, 414, 564, 570, 576, 590, 688-690 LEGRIS-DUVAL: 89, 153, 248, 273, 287, 292, 340, 350, 372, 376, 391, 554, 574, 583, 590, 594, 606, 617, 618, 623, 631, 635, 639, 642, 653, 655, 670, 683, 685, 687, 688, 695, 735 LE GUEN: 128, 157, 233, 292-294, 381, 477 LE GUEN DE KERANGAL: 294, 690 LE HIR: 141, 233 LE JEUNE: 414, 527, 528 LE MAIGNAN: LEMARIÉ: 141 LE MÊME: 491, 574 LEMONIER: 427 LEOSTIC: 292 LE REST: 573 LE ROUX: 106-107, 154, 169, 347, 366, 368, 400, 431, 450, 479, 481, 483-486, 496-497, 518-520, 525, 527, 532, 703 LE ROY: 81, 141, 351, 720, 722-723, LESSEIGUES: 701 LE SAGE: 332 LEYER: 63, 108, 115, 123, 136, 149, 214, 225, 228, 242, 248, 250, 256, 286-287, 290, 292-293, 303, 305, 325, 346, 370, 397-398, 412, 466, 557, 564, 568, 571- LEYDET: 427</p>
--	---

<p>LEZONGAR-PIRIOU: 143 LIBOURS: 169 LION: 182, 416 LISAC: 50, 564 LOMENIE DE BRIENNE: 100 LOUARN: 117 LOUIS XIV: 43, 58, 60, 189, 194-196, 202, 206-207, 374, 433-435, 439, 448, 496, 563, 640 LOUIS XV: 313 LOUIS XVI: 197, 202, 211-212, 216, 443, 692 LOUIS XVIII: 702 LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE: 704-705 LOUIS-PHILIPPE: 216 LOURMAND: 502, 504 LOURTAU: 404 LOUSTEAU: 201, 365, 499 LUSLAC: 423 MADEC: 106, 430 MAGON DE LA BLINAIS: 338, 373, 402, 428, 579 MAGON DE LA LANDE: 390, 428 MAIGNANT: 612 MAISONNEUVE: 374, 630 M MANUEL: 423 MARIN: 587, 588, 690 MARTIN: 163, 335 MARZIN : 107, 290 MASSON: 105 MAZARIN : 434 MAZÉAS : 639 MAZURIE : 75-76, 78, 89, 123, 138, 149, 169, 248, 250, 287, 292-293, 351, 355, 374, 377, 387-388, 391-393, 398, 412, 425, 448, 463, 476, 483, 553-554, 560, 565, 567-568, 570, 571-574, 577, 580, 583, 586, 589, 590, 594-595, 616-619, 623, 630, 650-651, 659, 661, 670, 672, 678, 680, 682-690, 695, 699, 712, 733-735, MEAR : 416 MEUNIER : 481, MICHEL : 233, 483, MIDOSY : 359 MIGNOT DE MONTIGNY : 154, 180, 297-298, 669-670 MILDE CRUDEN : 509 MILLESCAMP : 533 ALO ET DICKSON: 408, MINGAN : 613, MONGE : 479 527, 537, 541, 552-554, 557-558, 565, 567-569, 573-574, 576, 578, 580-581, 591, 595, 653, 657, 659, 661-664, 672-673, 675, 680, 684, 697, 699-702, 704, 713, 719, 735-736, 742, 744, 747, -748, 751, 754 MORVAN : 27 MOUILLERON : 159 MOYOT : 333, 552 NAPOLÉON 1^{er} : 204, 501, 661, 704 NÉEL : 199 NEWALL : 509 NICOL : 376-377 NOUVEL : 233, 397 OLEA : 248, 423, 559, 652, 680</p>	<p>OLGIVIE : 503 OLLAVARIA : 128, 200, 251 ; 333, 344, 354, 364, 580 ONFREY : 292, 346, 688 ORBEGOZO : 123 ORESTY : 333 OUVRARD : 425 PATTO : 332, 404, 417 PENNANVERN-LE VAILLANT : 641 PENNEC : 675 PEPIN : 681 PERROT : 47, 374, 388 PHELEP : 491 PHILIPPE LE BEL : 34 PILLET : 701 PITON : 173 PLUCHON : 556, 572, 649 POISSON : 271, 294-296, 318, 325, 343-348, 360, 377, 380, 393, 399-400, 403, 412, 422, 447, 449-450, 459-460, 463, 476, 478-480, 483, 490-492, 499, 501-504, 506-507, 517, 522-524, 553, 567-568, 573-574, 591, 653, 659, 673-674, 736, 742 PONTGERARD : 573 PORTEU : 484, 498, 516, 521, 525 PETIOT : 484, 498, 521, 525 PICHAT : 704 POUILLOT : 408, 449 POULPRY : 49 POUVER : 403 PRAT : 127, 300, 362 PRATMEUR : 138, 535 PRIGENT : 570, PROVOST : 107, 118, 273, 296, 322, 397, 412, 500, PROVOSTIC : 18, 137, 141, 259 PULUHEN : 105-107, 168, 174, 200, 228, 267, 292, 343, 397, 416, 684 QUEFFURUS : 119, 491 QUERRET : 529 RADIGUET : 16, 61-62, 117-118, 123, 125, 127, 130-131, 138, 144, 162-163, 165, 167, 170-171, 178, -179, 182, 198-201, 203-205, 213, 217, 244, 250-252, 255, 267, 270-274, 278, 280-281, 286, 291-296, 298, 301, 305, 318, 320-322, 329, 332-336, 343-347, 351, 354-356, 358-361, 364, -365, 368-370, 374, 376-378, 380-381, 389, 393-394, 398-399, 402-410, 412, 414-422, 424-428, 430-431, 441, 447, 449- 450, 455, 459-460, 462-463, 472, 475-476, 479-480, 482-483, 485, 488-489, 495-497, 499-503, 505-506, 522, 524-525, 527, 537, 541, 552-554, 557-558, 565, 567-569, 573-574, 576, 578, 580-581, 591, 595, 653, 657, 659, 661-664, 672-673, 675, 680, 684, 697, 699-702, 704, 713, 719, 735-736, 742, 744, 747, -748, 751, 754 REILLY : 508, 536 RICHELIEU : 98, 433, 435 RIOU : 568 RIOU DE KERHALLET : 117, 232, 344, 475, 562 : RIVIERE : 61, 230, 571, 681,</p>
---	---

ROBERT : 136, 143, 176-177, 242, 248, 261, 292, 303, 329, 340-342, 346, 391, 397, 414, 423-424, 456, 554, 557-558, 568, 577, 589, 594, 651-652, 655, 661 681-682, 687,
 ROHAN : 23
 ROLLAND : 106, 121, 284, 358
 ROSCERFF : 621
 ROUJOUX : 153, 631, 677, 687, 695-696, 729,
 ROULLOUIN : 724,
 ROUSLIO : 359
 ROUSSEAU : 381, 447, 458, 475, 477, 490, 573-574,
 ROUX : 321
 RUELLAN : 286
 RUIZ : 47 : 640
 RUNESCOPLAIGLE
 SALAÜN : 117, 308
 SAINT-ALAURY : 259, 403
 SANSARICQ : 360, 420
 SEGALLEN : 290, -291
 SEIGNELAY : 49, 51, 53, 98, 434
 SCHRÖDER ET SCHYLER : 416,
 SIMON : 489, 654
 SOUBLET : 403
 SOUBRY : 361
 SURCOUF : 362, 390
 TALLEC : 107, 134, 380, 411, 681,
 TALLEYRAND : 216
 TARDIEU : 199, 343,
 TARTOUÉ : 175-176
 TAYLOR : 244, 271-272, 321, 380-381, 392, 396, 398, 426, 558, 573, 650, 652-653, 658, 680
 TÉTIOT : 482
 THOMAS : 19, 25, 286, 293, 305, 345, 391, 449, 458-459, 481, 558, 577, 653, 659, 681,
 TORREC DE BASSEMAISON : 233
 TOUCAS : 402
 TOULLEC : 307,
 TOURETTE : 702
 TOURTIL SANGRAIN : 729 :
 TOURVILLE : 374
 TREGUER : 298
 TREGUIER : 300, 311, 338-339, 397, 571, 681
 TRIBERT : 164
 TRUDAINE : 382
 TRUDELLE ET LECLERC : 515
 TURGOT : 488
 TYRNOG : 24
 UBRAYE : 479
 VACHERONT : 461-462, 479, 553, 565, 664, 735-737, 742
 VANNER : 490
 VATAR ET CHAMPION : 498
 VAUBAN : 625
 VERDUC : 371-372, 374, 564, 585, 684
 VIARMES (Pontcarré de) : 631, 674, 728
 VIGIER : 138, 286, 571-572,
 VILDOSOLA : 214
 VILLABASO : 162, 165, 260, 356, 403, 416, 423, 580-581, 684

VILLART : 71, 99, 136, 261, 303, 338, 372-374, 402-403, 447, 452, 568, 617-618, 624, 630, 633, VILLESON : 305 VINCENT : 371-372 VIOLET : 403 VOUARAN : 106 Vve MARC : 484, 498, 521, 525 YBARONDO Y MENTEIRA : 427 WILLEM : 39 ZERBINOT ZUBIAGA : 403 ZUBIRIA : 268, 333, ZUMETXU Y GOIRY : 251	
--	--

TABLE DES MATIERES

TOME I

REMERCIEMENTS	3
ABREVIATIONS	4
MÉTROLOGIE	5
INTRODUCTION	7

PREMIÈRE PARTIE : LES CONDITIONS

CHAPITRE 1 : LES ORIGINES DE LANDERNEAU23 ET DE SON COMMERCE MARITIME

A) DES ORIGINES ANCIENNES	23
1) Un site favorable	23
2) Un décollage urbain tardif	26
3) Les premiers aménagements	27
a) Un gué, puis un pont	
b) Un système de défense réduit	
B) UNE FONCTION PORTUAIRE ET COMMERCIALE PRÉCOCE	32
1) Les premiers trafics	32
a) Un port osismien	
b) Le port gallo-romain	
c) Une renaissance tardive du commerce maritime	
d) Une prospérité certaine	
e) Une activité importante de roulage maritime	
f) Un port fréquenté	
2) L'essor et les relations à l'époque moderne	42
a) Le contrôle du marché des toiles	
b) Les principales relations maritimes	
C) L'ARMEMENT LANDERNÉEN A LA FIN DU XVII ^e SIÈCLE	49
1) Le dénombrement de Colbert en 1664	49
a) Le nombre de navires	
b) Le type de bâtiments	
2) Le « <i>Rôle des bâtiments</i> » de Seignelay en 1683-86	51
a) Des données instructives...	
b) ...mais incomplètes	
Conclusion	53

CHAPITRE 2 : LES CONDITIONS MATÉRIELLES55

I) UN PORT ADAPTÉ AUX CONDITIONS DU XVIII ^e SIÈCLE.....	55
A) LE SITE	55
1) Un carrefour de routes commerciales.....	55
2) Un site et une flottille protégés.....	58
a) L'abri des fortifications du Goulet.	
b) L'organisation du convoi de mer	

3) « Le vrai port de commerce de Brest »	62
B) LES CAPACITÉS D'ACCUEIL PORTUAIRE	63
1) Une hauteur d'eau appréciable	63
2) ... en comparaison avec les ports de l'aire de fréquentation	64
II) LES INFRASTRUCTURES.	66
A) LES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES.	66
1) Des équipements sommaires jusqu'au début du XVIII ^e siècle	66
2) L'encombrement du port de Brest.	67
3) Les grands travaux du XVIII ^e siècle	68
a) Un intérêt tardif.	
b) Le choix des marchands.	
c) Cinquante ans de travaux	
4) Extensions et projets	74
5) Les derniers aménagements du XIX ^e siècle.	77
a) Les lenteurs d'une gestion centralisée	
b) L'extension des quais	
c) La rectification du chenal	
6) Le financement	81
a) La défaillance du seigneur.	
b) Le financement par les États de Bretagne et la communauté de ville	
B) UN PORT D'ENTREPÔT.	83
1) La fonction d'entrepôt	83
a) L'insuffisance des entrepôts brestois.	
b) L'entreposage à Landerneau	
2) Le stockage sur les quais.	86
3) Les magasins	87
a) Les magasins et entrepôts des négociants.	
b) Le magasin des vivres de la marine aux Récollets	
C) LES LIMITES	90
1) Des problèmes de navigation et de capacités d'accueil portuaire.	90
2) Un marché réduit.	91
3) Des équipements surdimensionnés ?	92
Conclusion	93

CHAPITRE 3 : LES CONDITIONS NAUTIQUES : NAVIRES, ÉQUIPAGES ET MAÎTRES DE BARQUE95

I) LE DROIT DES GENS DE MER.	95
A) LES ORDONNANCES DE COLBERT.	96
1) Le système des classes.	96
2) La caisse des Invalides.	98
3) Les Amirautés et les quartiers maritimes	98
B) LES MARINS.	100
1) L'origine des équipages.	100
2) Les maîtres de barque.	102
a) Les conditions d'admission.	
b) Un recrutement concentré dans l'Iroise	
c) Les fonctions.	
3) Les matelots.	106
4) Les marins landernéens	106

5) Les soldes.	107
6) L'instruction.	109
II) LES NAVIRES.	111
A) LE TYPE.	111
1) Les barques.	111
2) Les sloups	112
3) Les autres gréements	113
B) LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION.	115
1) Le Faou.	115
2) Le Conquet et les ports de l'Iroise	115
3) Landerneau	116
4) Les autres chantiers	117
5) Le rachat de prises anglaises	118
6) Le XIX ^e siècle	118
C) LE CONDITIONNEMENT DES MARCHANDISES.	120
1) Une grande variété d'emballages.	120
2) Le système de marquage.....	122
3) Le problème des mesures.	124
III) LA NAVIGATION.	125
A) LES ITINÉRAIRES.	125
1) Les routes suivies pendant les guerres.....	125
a) La navigation en vue des côtes.	
b) La navigation de nuit.	
1) Les trajets en temps de paix.	128
2) La durée des voyages.....	129
a) Les temps de trajet.	
b) Les escales et les relâches.	
c) La durée des campagnes.	
B) LES PERTES DE NAVIRES ET DE CARGAISONS	137
1) Les prises	138
2) Les naufrages	138
a) Les circonstances	
b) Les lieux	
c) Les conséquences humaines	
d) Les procédures de sauvetage de la cargaison	
Conclusion	144

CHAPITRE 4 : LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES 145

I) UNE ÉCONOMIE OUVERTE : DES PRODUCTIONS EXPORTABLES.	145
A) LES TOILES ET TEXTILES	145
1) Le bureau de visite et de marque des toiles	146
a) L'impératif de la qualité.	
b) Une lente mise en place.	
c) Le nouveau règlement de 1736.	
d) Une charge pesante.	
e) Des contrôles efficaces ?	
f) La domination des négociants sur la fabrique.	
g) Les vicissitudes du bureau de marque sous la Révolution et l'Empire	
2) Le commerce des toiles.	160

a) Une géographie élargie.	
b) Les <i>crées</i>	
c) Les bretagnes.	
d) Les toiles à voiles.	
3) Les autres textiles.	164
4) La provenance des autres textiles.	166
B) LES CUIRS	167
1) La fabrication.....	167
2) Le négoce de matière première.	168
3) Les mesures de contrôle.....	171
C) LES AUTRES MARCHANDISES	172
1) Le papier et les produits manufacturés	172
2) Les produits agricoles et alimentaires	174
II) LES IMPORTATIONS.	175
A) LES MARCHANDISES IMPORTÉES.....	175
1) Le sel.	175
2) Le vin	176
3) Le fer et les fournitures navales.....	178
4) Le charbon.	180
5) Les autres importations.....	181
B) LES RÉEXPORTATIONS.....	183
1) Diverses marchandises et produits manufacturés	183
2) Les fournitures navales	183
Conclusion.....	184
 CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE	 185
 DEUXIÈME PARTIE : LES STRATÉGIES	 187
 CHAPITRE 5 : LA CONJONCTURE LONGUE.....	 189
I) LE TEMPS DES CONFLITS (1688-1815	190
A) LA GUERRE ÉCONOMIQUE	190
1) La première mondialisation.	190
2) Le mercantilisme.....	191
3) La guerre économique et douanière.....	193
4) L'attribution de « privilèges » de commerce	194
B) LA « SECONDE GUERRE DE CENT ANS »	196
1) Une recrudescence guerrière.....	196
2) Les guerres de la Révolution et de l'Empire.....	197
3) Un premier XIX ^e siècle plus pacifique.	201
C) L'ACTIVITÉ FLUCTUANTE DE L'ARSENAL DE BREST.....	201
3) Des budgets en dents de scie	202
4) La léthargie prolongée de l'arsenal de Brest après Waterloo	204
III) LE TEMPS DES CRISES	204
A) LES CRISES DE SUBSISTANCE ET SANITAIRES	205
1) Les crises alimentaires	205
2) Les épidémies	205
B) LES CRISES DU NÉGOCE ET DE LA PRODUCTION TOILIÈRE.....	205
1) La catastrophe de la fin du XVII ^e siècle.....	206

2) Le déclin des créés dans la seconde partie du XVIII ^e siècle.	209
3) La crise finale de l’Ancien Régime	211
C) LE CHOC RÉVOLUTIONNAIRE.	212
1) La mise en œuvre du libéralisme.	212
2) La crise de 1792.	213
3) Les difficultés du négoce.	213
4) La petite « fenêtre » de la Paix d’Amiens	214
5) Le Blocus continental	214
D) LES BOULEVERSEMENTS DU XIX ^e SIÈCLE.	216
1) La Restauration et la Monarchie de Juillet.	216
2) La Révolution industrielle	218
Conclusion.....	219

CHAPITRE 6 : L’ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE 221 EN LÉON ET À LANDERNEAU

I) L’ÉVOLUTION CONTRASTÉE DES PORTS DU LÉON.....	221
A) LES PROBLÈMES DE MORLAIX.....	221
1) La perte de marchés extérieurs.	221
2) Les causes structurelles.	223
a) Une situation géographique pénalisante.	
b) Un commerce passif.	
3) La « <i>décadence</i> » de Morlaix dans le commerce avec Bilbao.	224
4) La place retrouvée de Morlaix au XIX ^e siècle.....	226
B) LE DÉCLIN RELATIF DES PORTS DE L’IROISE.	227
1) Des circonstances défavorables.	227
2) Le Conquet.	228
3) L’Aberildut.	230
4) Argenton et les îles.	231
C) L’ESSOR DE BREST.....	232
1) Le parti tiré des guerres	232
2) Le contrôle du trafic de vin.....	233
II) L’ORIGINALITÉ DE LANDERNEAU	234
A) LA GÉOGRAPHIE DU COMMERCE LANDERNÉEN	234
1) Les données générales	235
a) Un trafic concentré	
b) Un trafic en évolution	
c) Un cabotage largement extérieur à la Bretagne	
2) Les principales destinations	238
a) Une destination majeure : les ports du bordelais	
b) La péninsule ibérique	
c) Les autres trafics	
B) LE TOURNANT DE LA GUERRE DE SEPT ANS.....	245
1) Les mutations dans les destinations.....	245
a) Un moindre intérêt pour Bordeaux	
b) Les autres évolutions	
2) Le passage des toiles aux cuirs	248
3) Le monopole landernéen à Bilbao dans le derniers tiers du XVIII ^e siècle	252
a) La croissance au second XVIII ^e siècle	
b) La destination du fer importé	

c) La domination landernéenne dans la seconde partie du XVIII ^e siècle	
d) Le rôle particulier de Barthélemy Kerroz	
C) UNE ACTIVITÉ PORTUAIRE MAINTENUE à LA FIN DU XVIII ^e SIÈCLE	260
1) La permanence d'une fonction exportatrice.	261
a) Le trafic à la fin du XVIII ^e siècle.	
b) Landerneau, port exportateur.	
2) La faible présence de Landerneau à Brest à la fin de l'Ancien Régime.....	263
a) La place réduite de l'armement landernéen dans la desserte de Brest	
b) Des relations complémentaires	
c) Un mouvement cyclique conditionné par la guerre.	
3) Les bouleversements révolutionnaires.....	267
a) Un trafic difficile à appréhender	
b) Le déclin des créés	
c) L'effondrement du trafic de fer basque au début de la Révolution.	
d) Le répit de la Paix d'Amiens	
D) LA RELANCE DU TRAFIC PORTUAIRE AU XIX ^e SIÈCLE	271
1) Permanences et changements	271
a) Le retour apparent aux conditions du XVIII ^e siècle	
b) Un élargissement des horizons commerciaux	
c) Le poids de la société de commerce Radiguet-Goury	
2) Un trafic d'import-export	273
a) L'approche quantitative du trafic	
b) Les destinations	
3) Une place honorable dans la hiérarchie portuaire	279
4) La fin du trafic avec Bilbao.	280
5) Le développement des relations avec le Pays de Galles.....	281
Conclusion	282

CHAPITRE 7 : L'ARMEMENT LANDERNÉEN ET SON ÉVOLUTION

283

I) LES CARACTÉRISTIQUES.....	283
A) TYPOLOGIE DE L'ARMEMENT LANDERNÉEN.	283
1) Un armement au cabotage.	283
2) Un armement à capitaux locaux.	283
3) Un armement essentiellement par association.....	285
a) L'armement en propre	
b) L'armement en société	
4) Négociants et armateurs.	287
5) Le cas particulier des « transports intérieurs »	289
6) Les principaux armateurs landernéens	290
a) Segallen, sieur du Cléguer	
b) Barthélemy Kerroz s'impose dans le dernier tiers du XVIII ^e siècle.	
c) L'émergence des Radiguet	
d) L'armement Coué-Bouroullec	
B) TECHNIQUES ET PRATIQUES DE L'ARMEMENT	297
1) Le coût et la rentabilité	297
a) La mise hors	
b) Le fret	
2) Les affrètements.	301

a) Les affrètements par d'autres négociants.	
b) L'affrètement de navires extérieurs au port.	
c) Les affrètements par l'État	
d) Les réquisitions de l'an XI	
3) Les usages	306
a) Une flottille au service du négoce	
b) Le tramping.	
c) La spécialisation	
II) LA FLOTTILLE LANDERNÉENNE ET SON ÉVOLUTION.....	312
A) UNE EXTRÊME SENSIBILITÉ À LA CONJONCTURE DU XVIII ^e SIÈCLE.	312
1) La montée en puissance au début du XVIII ^e siècle	313
2) Un second XVIII ^e siècle plus difficile.....	315
B) UNE RELANCE ENTRAVÉE AU XIX ^e SIÈCLE.....	319
1) Une flottille d'importance réduite	319
2) La différenciation progressive entre le négoce et l'armement.....	322
C) L'ACCROISSEMENT RÉGULIER DES TONNAGES.	323
1) Une règle générale.	323
2) Les navires landernéens	324
Conclusion.....	326
CHAPITRE 8 : LES STRATÉGIES NÉGOCIANTES.	327
I) LA PRUDENCE	327
A) LA RECHERCHE DE SECURITÉ	328
1) La protection des convois.	328
2) Le désarmement des navires.....	328
3) L'emploi de navires neutres.	329
a) L'affrètement de navires étrangers.	
b) Le changement de pavillon.	
4) Le transfert des transports sur route	334
a) Un mode de transport lent et soumis aux risques.	
b) Un coût élevé.	
B) LA COUVERTURE DES RISQUES.	337
1) Le système traditionnel de mutualisation des risques.	337
a) La répartition des risques.	
b) La prévention contre les pertes de cargaisons.	
c) Des conséquences qui peuvent être funestes	
2) L'assurance.	339
a) Un recours occasionnel	
b) Une « <i>chambre d'assurance solidaire</i> » à Landerneau.	
3) La constitution de patrimoines immobiliers.	345
a) Des fortunes immobilières.	
b) L'achat de biens nationaux.	
II) L'AUDACE	349
A) UN COMMERCE ACTIF.	349
1) Une réelle autonomie par rapport à Brest ou Morlaix.	350
a) Les conditions de l'autonomie	
b) La desserte de la ville et de l'arrière-pays	
2) La diversification des marchandises	351
a) Les textiles	

b) Les cuirs	
c) les autres marchandises.	
d) La conquête de nouveaux marchés	
3) L'élargissement des horizons commerciaux.....	356
a) La ligne de Bilbao.	
b) L'expansion d'Etienne Radiguet vers le Sud	
c) L'évolution au XIX ^e	
4) Les pratiques illégales.	362
a) La contrebande.	
b) La fraude.	
5) La rivalité avec Morlaix.	365
a) Un contentieux ancien	
b) La concentration du marché de la toile à Landerneau.	
c) La captation du négoce des toiles par Landerneau.	
d) L'émancipation par rapport à la Chambre de Commerce de Morlaix.	
B) DES INCURSIONS DANS LES PRATIQUES DU GRAND COMMERCE.....	369
1) Des opérations limitées d'armement à la grande pêche.	370
2) Des Landernéens à Cadix.	370
a) Les Verduc	
b) Joseph Villart	
3) L'investissement corsaire à Landerneau.....	374
a) La course landernéenne	
b) Les achats de prises et de cargaisons	
4) Le commerce d'outre-mer.	381
a) La vaine recherche du privilège.	
b) L'échec d'une illusion ?	
c) Une présence certaine dans le trafic colonial	
Conclusion.....	393

CHAPITRE 9 LES TECHNIQUES DU NÉGOCE395

I) DES PRATIQUES COLLECTIVES.	395
A) LES ASSOCIATIONS D'ARMEMENT ET DE COMMERCE AU XVIII ^e SIÈCLE.	395
1) Les principes.....	395
2) Une mise en œuvre très pragmatique	396
a) Des sociétés temporaires...	
b) ...et informelles	
B) DE L'ASSOCIATION AUX SOCIÉTÉS PLUS INTÉGRÉES.....	398
1) Les sociétés d'Etienne Radiguet.....	398
2) La société Poisson, Heuzé, Goury, Radiguet.....	399
3) L'intégration dans la Société Linière du Finistère.....	400
C) LES RÉSEAUX COMMERCIAUX	401
1) Un tissu de relations	401
a) Les liens personnels et familiaux	
b) Des relations étendues fondées sur la confiance	
c) Les correspondants de la maison Radiguet-Goury sous la Restauration	
2) Les correspondances	407
a) Les bases d'une bonne correspondance	
b) Les transactions commerciales	
c) Les échanges d'informations	

3) Les voyages.	411
a) Des négociants mobiles.	
b) Des commis voyageurs.	
II) LES TECHNIQUES DE GESTION.....	413
A) LA GESTION AU QUOTIDIEN	413
1) Les méthodes de travail.	413
a) Le comptoir	
b) Les collaborateurs	
2) Le travail à la commission	415
a) Le rôle du commissionnaire	
b) Des opérations sur ordre.	
c) Les conditions.	
3) Des transactions plus risquées	419
a) Le compte à-demi	
b) Les envois à compte propre	
4) Les autres fonctions commerciales	421
a) La consignation.	
b) La fonction de correspondant	
5) Les techniques de gestion	424
a) Les livres	
b) La lettre de change	
c) Les disponibilités.	
B) LES PROFITS	426
1) Le produit des commissions.	427
2) La vente à compte propre.	428
3) Le produit des placements immobiliers.....	429
4) Les autres spéculations.	430
a) Les prêts d'argent	
b) Le trafic des piastres	
5) Les profits en temps de guerre.....	431
Conclusion	432

CHAPITRE 10 :L'ARRIVÉE DE LA ROYALE OU LA CHANCE

BRESTOISE.	433
I) DE RICHELIEU A COLBERT : LE CHOIX DE BREST	433
A) L'INITIATIVE DE RICHELIEU.	433
B) LA RENAISSANCE DE BREST AVEC COLBERT.....	434
1) Une nouvelle ville dédiée à la marine	434
2) Le développement de l'arsenal.	435
3) La séparation des fonctions.	436
II) DES OPPORTUNITÉS DE MARCHÉS POUR LANDERNEAU	437
A) LE CONTEXTE DES MARCHÉS MILITAIRES	437
1) « Brest reçoit de partout et ne fournit rien »	437
a) Une vocation militaire exclusive.	
b) Un besoin massif d'approvisionnements extérieurs.	
c) La faiblesse initiale de l'armement et du négoce brestois	
d) Les approvisionnements militaires	
2) Les conditions des marchés de la marine.	442

a) Les procédures.	
b) Le cautionnement	
c) L'impératif de la qualité	
B) UN MARCHÉ SANS LIMITES	446
1) Les fournitures navales.	446
a) Le bois.	
b) Le chanvre et le lin.	
c) Le fer et les métaux.	
d) Les produits résineux.	
e) Le charbon.	
2) Les fournitures militaires.	456
3) Les approvisionnements.	457
a) La literie.	
b) Les tenues et les équipements individuels	
c) Les vivres.	
d) Le vin.	
e) Le chauffage et l'éclairage.	
III) GRANDEUR ET SERVITUDE DU SERVICE DE BREST	467
A) LE POSITIONNEMENT DIFFICILE DES NÉGOCIANTS LANDERNÉENS.....	467
1) Une dépendance accrue.	467
2) Les retards de paiement.	468
3) Les difficultés de la navigation.	471
a) L'insécurité causée par les conflits.	
b) La mise en place d'une noria routière depuis Quimper	
c) La limitation imposée du trafic dans la rade de Brest.	
B) LES PROBLÈMES D'ACCÈS AUX MARCHÉS DE LA MARINE.....	474
1) Les ententes entre négociants brestois.	474
2) Des essais infructueux de moralisation des marchés.	476
3) La montée en puissance progressive des négociants landernéens et de leurs alliés.	479
4) Les tentatives de contournement.....	480
a) Les soutiens extérieurs.	
b) Les correspondants brestois	
c) L'alliance des fabricants	
Conclusion	486

CHAPITRE 11 : LE PASSAGE À L'INDUSTRIE 487

I) LES CONDITIONS.....	487
A) UN ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL FAVORABLE	487
1) Landerneau, la ville industrielle du Finistère.	487
a) Les prémices de l'Ancien Régime.	
b) Le tournant révolutionnaire.	
c) Le développement après la chute de l'Empire.	
2) La recherche d'innovations.	491
a) Le passage précoce à la force mécanique.	
b) L'influence de l'ingénieur Frimot.	
3) La suppression de la manufacture de toiles du port de Brest	494
B) UNE RECONVERSION OBLIGÉE.....	494
1) Le poids de la conjoncture.....	495
a) La contraction des marchés extérieurs.	

b) La montée des concurrences.	
c) Les exigences croissantes de la marine	
2) Le déclin du commerce maritime à Landerneau.	499
a) Un armement maritime en repli.	
b) Le déclassement du port.	
C) LA PRISE DE CONSCIENCE DES ANNÉES 1820.....	501
1) Un contexte national favorable.....	501
2) La création de la société de commerce Poisson, Heuzé, Goury, Radiguet.....	501
3) L'intervention du négoce dans la production.....	502
4) Le pari de la qualité industrielle.....	505
5) La maîtrise des approvisionnements en fils de qualité.....	508
6) L'échec de la modernisation des <i>bretagnes</i>	509
D) L'ÉLIMINATION DE LA CONCURRENCE.....	510
1) La disparition progressive des manufactures rurales.....	510
a) Les causes généralement retenues.	
b) L'abandon des toiles à voiles de Locronan par la marine.	
c) L'effondrement des <i>bretagnes</i> et des autres toiles rurales.	
2) La mise à l'écart des petits industriels.....	515
3) Les alliances commerciales, « <i>L'association des voiliers</i> ».....	517
a) Des ententes obligées	
b) Les réticences morlaisiennes	
c) Les « <i>arrangements</i> »	
4) La recherche du monopole.....	520
5) Un défi industriel audacieux.....	521
II) LA CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ LINIÈRE DU FINISTÈRE.....	522
A) L'ACCUMULATION DU CAPITAL.....	522
1) La concentration des ateliers.....	522
2) Le contrôle du capital financier.....	523
a) Un investissement familial.	
b) Les associés finistériens.	
3) La structure de l'actionariat en 1845.....	527
a) L'origine sociale et professionnelle.	
b) Une ouverture extérieure limitée.	
B) LA MISE EN ŒUVRE.....	534
1) La construction de la filature à Traoñ-Elorn.....	534
2) Le démarrage de l'activité.....	535
3) L'amélioration des méthodes de culture et de préparation du lin.....	536
4) Les limites.....	538
Conclusion.....	539
CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE.....	541
SOMMAIRE DU TOME I.....	545

TOME II

TROISIEME PARTIE : « MESSIEURS DE LANDERNEAU » : L'ÉMERGENCE DE LA BOURGEOISIE NÉGOCIANTE...549

CHAPITRE 12 : LES NÉGOCIANTS LANDERNÉENS	551
I) TYPOLOGIE DU NÉGOCE LANDERNÉEN	551
A) DEFINITION.....	551
1) Un principe strict.	551
2) Une pratique plus aléatoire.....	553
3) La polyvalence.....	554
B) LES HOMMES.....	555
1) 55	
a) Des origines sociales diverses.	
b) Une géographie assez limitée.	
c) L'importance des éléments exogènes.	
d) Des motivations économiques.	
e) La frilosité des Bretons	
2) Le temps.	562
a) Le moment des arrivées.	
b) La pérennité des dynasties négociantes	
3) Les réseaux familiaux	568
a) L'intégration par les femmes	
b) Une endogamie généralisée	
4) Le nombre	569
a) Les négociants en toiles et cuirs.	
b) Les autres négociants.	
c) Un monde en expansion au XVIII ^e siècle	
d) La différenciation des fonctions au XIX ^e siècle	
5) La formation	575
a) La formation au comptoir	
b) La formation par la navigation	
6) Les langues.	578
a) Le breton.	
b) Les langues étrangères	
C) L’AFFIRMATION DE LA BOURGEOISIE MARCHANDE	581
AU SEIN DES ÉLITES LOCALES.	
1) Les fluctuations de la capitation imposée à Landerneau.	582
2) Le déclin des juges.	583
3) L'essor des marchands.....	585
II) PARCOURS DE NÉGOCIANTS.....	588
A) LES PRINCIPAUX GROUPES MARCHANDS.....	588
1) Les Duthoya.....	588
2) Les Legris	589
a) Les Legris du Tailly	
b) Les Legris Duparc ou des Parcs	
c) Les Legris Duclos	
d) Les Legris Duval	
3) Les Mazurié	590

4) Les Bazin	591
5) Le groupe Radiguet	591
a) Les Goury	
b) Les Poisson	
c) Les Radiguet	
d) Les Heuzé	
B) LES ISOLÉ(E)S	591
1) Julienne Daniel, veuve Stéphan et Marie-Josèphe Bohay-Rivière	592
2) Barthélemy Kerroz et Frédéric Auguste Duval	593
C) L'ESSAIMAGE DES NÉGOCIANTS LANDERNÉENS	593
1) A Morlaix	594
2) A Brest	594
Conclusion	596

CHAPITRE 13 : LE CONTRÔLE DES INSTITUTIONS LOCALES ..597

I) « <i>MESSIEURS DE LANDERNEAU</i> » : LA LENTE ÉMERGENCE DU POUVOIR NÉGOCIANT	597
A) LA MISE EN PLACE D'UN ÉCHEVINAGE FERMÉ.	597
1) Les origines de la communauté de ville.	598
2) Le régime traditionnel.	598
a) Le temps des juges.	
b) La création de la fonction de maire.	
3) La réforme municipale de 1721	600
a) Une installation tardive.	
b) Le règlement de 1721.	
4) La prise du pouvoir par le négoce	604
5) La défense des intérêts du négoce.	606
c) La protection des intérêts économiques.	
d) La réduction des charges fiscales et des droits seigneuriaux	
6) L'absence de la noblesse	609
B) LA RÉSISTANCE DES GENS DE JUSTICE.	610
1) La présidence des assemblées.	611
2) La préséance dans les manifestations officielles.	612
3) La désignation des administrateurs de l'Hôpital.	612
4) Le tumulte des séances.	614
5) L'accaparement familial du pouvoir.	616
a) L'accusation du contrôle de l'assemblée par deux familles.	
b) La limitation du vote familial.	
6) L'impossible réforme	620
C) LES AUTRES INSTANCES LOCALES	622
5) Le bureau de marque des toiles.	622
6) Les fabriques paroissiales	623
7) L'hôpital	624
8) La milice bourgeoise.	625
II) LA COMMUNAUTÉ DE VILLE	626
A) UNE ASSEMBLÉE ANCIENNE AUX POUVOIRS RÉDUITS ET ENCADRÉS.	626
1) Des compétences limitées mais en extension	626
2) Maire : un honneur et une charge.	628
a) Des fonctions honorifiques.	

b) Une charge pesante.	
c) Une fonction gratuite	
C) LES FINANCES DE LA VILLE	633
1) L'équilibre général.	633
2) Les recettes	636
3) Les dépenses :	638
a) Les dépenses ordinaires	
b) La création et la « réunion » des offices municipaux.	
c) Les autres prélèvements de l'État.	
d) Le casernement des troupes	
e) Le fonctionnement de l'Hôpital	
f) Les investissements.	
III) LES INSTITUTIONS ISSUES DE LA RÉVOLUTION	647
A) LA RÉVOLUTION	648
1) La préparation des États Généraux.	648
2) Une tentative de coup d'état « démocratique ».	649
3) La validation électorale.	651
a) Un scrutin censitaire.	
b) La persistance du contrôle négociant.	
4) Des enjeux renforcés.	655
a) L'affaire du chef-lieu du Finistère	
b) Les compétences élargies des nouvelles institutions locales.	
c) La maîtrise de l'information.	
d) Les revendications fiscales.	
B) LA REPRISE EN MAINS DES POUVOIRS LOCAUX.....	658
1) La Terreur	658
2) Le Consulat et l'Empire.....	659
3) Le retour à la monarchie.....	661
a) Le maintien du cadre administratif napoléonien.	
b) Le souci premier de leurs intérêts.	
c) La reconquête du pouvoir négociant : une chambre de commerce à Brest.	
4) La II ^e République et l'instauration de la démocratie	664
Conclusion.....	665

CHAPITRE 14 : LES ASPIRATIONS SOCIALES ET POLITIQUES .667 DE LA BOURGEOISIE LANDERNÉENNE.

I) LA RECHERCHE D'UN STATUT SOCIAL	667
A) LA RÉUSSITE FINANCIERE.....	667
1) L'état des fortunes.....	668
a) Une bourgeoisie en expansion.	
b) Une poignée de très riches négociants.	
2) Les placements immobiliers.	670
B) LA CONSIDÉRATION.	673
1) La respectabilité.	673
2) L'ostentation	675
a) L'apparence vestimentaire (ou le costume).	
b) L'habitat.	
c) Le luxe intérieur	
3) L'ascension sociale	680

4) La préséance publique	681
C) LA TRANSMISSION.....	682
1) Les stratégies matrimoniales.	682
2) La transmission des affaires.	683
D) LE DÉSIR DE NOBLESSE.	684
1) Le mode d'entrée.	684
a) L'entrée par les offices.	
a) L'entrée par mariage.	
2) Les avantages.....	687
3) A défaut de titre, l'apparence.....	689
II) UNE BOURGEOISIE AUX SENTIMENTS POLITIQUES PARTAGÉS.....	690
A) L'ATTACHEMENT AUX LIBERTÉS DE LA PROVINCE.....	691
1) Un grand conformisme politique	691
2) L'affaire de Bretagne.....	692
B) LA FERMENTATION PRÉ-RÉVOLUTIONNAIRE.....	693
1) La chambre de lecture de Landerneau.	693
2) La franc-maçonnerie.....	695
3) Un certain anticléricalisme	696
IV)	U
NE NOUVELLE CLASSE DOMINANTE ISSUE DE LA RÉVOLUTION	696
1) Le triomphe de la bourgeoisie.	696
2) L'accaparement du pouvoir par les représentants de l'État central	697
V) DES OPINIONS CONTRASTÉES.....	698
1) Des hommes attachés à l'ordre social et au progrès.....	699
a) Le dépit des anoblis.	
b) Un opportunisme généralisé	
c) Le contrôle des classes populaires.	
2) Au XIX ^e siècle, des élections faussées par le scrutin censitaire.....	704
a) Une ville à tendance progressiste au milieu du XIX ^e siècle.	
b) Le désintérêt des négociants pour l'engagement politique.	
Conclusion	705
 CHAPITRE 15 : LES MUTATIONS URBAINES	707
 I) UNE FORTE IDENTITÉ	707
A) UNE VILLE DE NÉGOCE MARITIME.....	707
1) Les représentations locales	707
a) Les armoiries	
b) L'image renvoyée par les édiles	
3) Les représentations extérieures.....	711
B) UNE VILLE RICHE	714
1) La montée en puissance au XVIII ^e siècle.....	714
2) Une fin de XVIII ^e siècle plus difficile.....	715
C) UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE CONTRASTÉE	716
1) La stabilité du XVIII ^e siècle.	716
2) La forte croissance du XIX ^e siècle	717
II) L'ÉVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN : L'ÉTALAGE DE LA PUISSANCE. ..	718
A) L'AMÉNAGEMENT URBAIN	718
1) Les principes d'aménagement	718
2) L'alignement et l'embellissement.....	720

a) Le plan Leroy	
b) L'alignement et la « traverse » de la ville.	
c) L'embellissement	
d) Promenades et jardins	
3) Le pavage des rues.....	724
4) La salubrité publique	724
a) La préoccupation hygiéniste	
b) Les fontaines publiques.	
5) L'éclairage public.	727
B) L'HABITAT	729
1) L'évolution du bâti urbain	729
2) La répartition spatiale des contribuables landernéens.	730
3) L'habitat négociant.	732
a) Les hôtels particuliers	
b) Les manoirs ruraux	
III) LES MUTATIONS DU XIX ^e SIÈCLE.....	735
A) LES MUTATIONS ÉCONOMIQUES ET SOCIALES	735
1) Un effet d'entraînement sur l'économie landernéenne.....	736
2) Un gros employeur de main d'œuvre.	736
d) La montée de la classe ouvrière.	
e) La condition ouvrière.	
f) La passivité sociale	
B) LES MUTATIONS URBAINES	741
3) La ville industrielle	741
4) L'habitat ouvrier	743
Conclusion.....	743
CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE	745
CONCLUSION GÉNÉRALE	747
TABLE DES ANNEXES	759
ANNEXES	761
SOURCES	857
BIBLIOGRAPHIE	867
TABLE DES FIGURES.....	895
TABLE DES ILLUSTRATIONS	899
INDEX DES NOMS DE PERSONNES.....	901
TABLE DES MATIERES	907

Base de données des navires Landernéens 1698-1850

Année	Nom des navires N= naufragé P= pris	type	Nom de l'armateur	Tx	Source
1 1698	Assomption			30	ADG, 6 B 229, vue 13, Me Nicolas Tutor
2 1698	Françoise 1			30	ADG, 6 B 229, vue 104, Me André Segalen
3 1698	Françoise 2			37	ADG, 6 B 229, vue 10, Me Vincent Potard
4 1698	Louis-Marie			30	ADG 6 B 298, vue 22, Me Pierre Le Stignou
5 1698	Marie			31	ADG, 6 B 229, vue 10, Me Germain Potard
6 1698	Ste-Croix			23	ADG, 6 B 229, vue 112, Me Yvon Prigent
7 1698	St-Jean			30	ADG, 6 B 229, vue 112, Me François Jourdain
8 1698	St-Nicolas			25	ADG, 6 B 229, vue 10, Me Pierre Carn
9 1698	St-Vincent			18	ADG, 6 B 229, vue 9, Me Aubain Poulaouec
				254	
1 1699	Assomption			30	ADG, 6 B 229, vue 144, Me Nicolas Tutor
2 1699	Françoise 1			30	ADG 6 B 229, vue 204, Me Jacques Perrot
3 1699	Françoise 2			37	ADG 6 B 229, vue 239, Me Noël Martin
4 1699	Louis-Marie			30	ADG 6 B 229, vue 205, Me François Le Gal
5 1699	Marie			31	ADG, 6 B 229, vue 143, Me Germain Potard
6 1699	Marie -Anne			24	ADG, 6 B 229, vue 244, Me Aubain Poulaouec
7 1699	Ste-Croix			23	ADG, 6 B 229, vue 146, Me Pierre Carn
8 1699	St-Jean			30	ADG, 6 B 229, vue 112, Me François Jourdain
9 1699	St-Nicolas			25	ADG, 6 B 229, vue 1146, Me Yves Prigent
10 1699	St-Vincent			18	ADG, 6 B 229, vue 145, Me Vincent Potard
				278	
1 1721	Louis-Marie			35	ADG 6 B 232, vue 35, Me Jean Chambor
2 1721	Marie 1			18	ADG 6 B 232, vue 19, Me Briand
3 1721	Marie 2			28	ADG 6 B 232, vue 24, Me By Kerroz
4 1721	Marie-Françoise			40	ADG 6 B 232, vue 39, Me ?
5 1721	Marie-Georges			12	ADG 6 B 232, vue 176, Me Noel Brelivet
6 1721	Marie-Magdelaine			19	ADG 6 B 232, vue 306, Me Jean Kerneis
7 1721	Ste-Anne			26	ADG 6 B 232, vue 42, Me Alain Le Quenec
8 1721	St-Antoine			18	ADG 6 B 232, vue 168, Me Jean Kerneis
9 1721	St-Budoc	barque		26	ADG 6 B 232, vue 165, Me Guenole Le Roux
10 1721	St-Guillaume			25	ADG 6 B 232, vue 19, Me Aubain Poulaouec
11 1721	St-Herve			35	ADG 6 B 232, vue 113, Me Yves Corric
12 1721	St-Jacques 1			18	ADG 6 B 232, vue 166, Me Paul Luneau
13 1721	St-Jacques 2			35	ADG 6 B 232, vue 284, Me P Briand
14 1721	St-Jean			34	ADG 6 B 232, vue 87, Me Claude Briand
15 1721	St-Michel			30	ADG 6 B 232, vue 102, Me Guenole Cessou
16 1721	???-Louise			18	ADG 6 B 232, vue 22, Me Jean Kerneis
				417	26,06
1722	St-Herve N			35	ADF B 4436,16 mai 1722 échouage aux Glénans (

	1723	Marie-Thérèse N		Guill. Legall	12	SHD, Brest, 2P7-1, f° 9, Me Noël Brelivet Guipavas
1	1724	Jean-Guillaume		Chanab (?)	19	SHD, Brest, 2P7-1
2	1724	Marie		Barthélemy Kerroz	28	SHD, Brest, 2P7-1, maître Barthélemy Kerroz
3	1724	Marie-Michèle		Segallen- Cleguer	20	SHD, Brest, 2P7-1
4	1724	ND Bon voyage		Segallen- Cleguer	30	SHD, Brest, 2P7-1
5	1724	Pierre-Marie		Segallen- Cleguer	49	SHD, Brest, 2P7-1
6	1724	St-Budoc	barque	Sieur du Verger et Me	26	SHD, Brest, 2P7-1, Me Guénolé Le Roux L°
7	1724	St-Guillaume		Duclos	36	SHD, Brest, 2P7-1
8	1724	St-Jacques 2		Cessou	19	SHD, Brest, 2P7-1, Me Claude Thomas
9	1724	St-Jacques 1		Cessou	40	SHD, Brest, 2P7-1, Me Pierre Briand
10	1724	St-Jean		Goulven Kerjean (La Forêt)	19	SHD, Brest, 2P7-1
11	1724	St-Jean		Cessou	36	SHD, Brest, 2P7-1
12	1724	St-Michel		Segallen- Cleguer	28	SHD, Brest, 2P7-1
					350	29,16
1	1725	Jean-Guillaume		Chanab (?)	19	SHD, Brest, 2P7-1
2	1725	Marie		Cessou et Me Yves Corric	28	SHD, Brest, 2P7-1, maître Barthélemy Kerroz
3	1725	Marie-Madeleine		Segallen- Cleguer et	20	SHD, Brest, 2P7-1, Me Jean Kerneis de L° 50 ans
4	1725	Marie-Michèle		Segallen- Cleguer	20	SHD, Brest, 2P7-1
5	1725	ND Bon voyage		Segallen- Cleguer	30	SHD, Brest, 2P7-1
6	1725	Pierre-Marie		Segallen- Cleguer et	50	SHD, Brest, 2P7-1, Me Claude Briand
7	1725	Ste-Anne		Duthoya et Me	28	SHD, Brest, 2P7-1, Me Aubin Poullaouec L°
8	1725	St-Budoc	barque	Duval et Me	26	SHD, Brest, 2P7-2, Me Guénolé Le Roux 37 ans L°
9	1725	St-Goulven		Me	30	SHD, Brest, 2P7-1, Me Paul Lunven
10	1725	St-Guillaume N		Duclos	36	SHD, Brest, 2P7-1
11	1725	St-Jacques		Cessou	19	SHD, Brest, 2P7-1, Me Claude Thomas
12	1725	St-Jacques		Cessou et Me	40	SHD, Brest, 2P7-1, Me Pierre Briand
13	1725	St-Jean		Goulven Kerjean (La Forêt)	19	SHD, Brest, 2P7-1
14	1725	St-Jean		Cessou et Me Yves	36	SHD, Brest, 2P7-1
15	1725	St-Michel		Segallen- Cleguer et	28	SHD, Brest, 2P7-1
16	1725	St-Nicolas		Me	27	SHD, Brest, 2P7-1, Me Jean Le Hir
					456	28,5
1	1726	Louis-Joseph		Leyer	60	SHD, Brest, 2P7-2, Me Hervé Lucas 45 a Rostelec
2	1726	Marie		Cessou et maître	28	SHD, Brest, 2P7-3 me By Kerroz
3	1726	Marie-Madeleine		Segallen- Cleguer et	20	SHD, Brest, 2P7-2, Me Jean Kerneis de L° 50 ans
4	1726	Marie-Michèle		Segallen- Cleguer	20	SHD, Brest, 2P7-2
5	1726	Pierre-Marie		Segallen- Cleguer et	50	SHD, Brest, 2P7-2, Me Claude Briand
6	1726	Ste-Anne		Duthoya et Me	28	SHD, Brest, 2P7-2, Me Aubin Poullaouec L°
7	1726	St-Budoc	barque	Duval et Me	26	SHD, Brest, 2P7-2, Me Guénolé Le Roux L°
8	1726	St-Goulven		Segallen-Cleguer et	30	SHD, Brest, 2P7-2, Me Paul Lunven
9	1726	St-Guillaume		Duclos et consorts	36	SHD, Brest, 2P7-2
10	1726	St-Jacques		Cessou	19	SHD, Brest, 2P7-2, Me Claude Thomas
11	1726	St-Jacques		Cessou et Me	40	SHD, Brest, 2P7-2, Me Pierre Briand
12	1726	St-Jean		Goulven Kerjean	19	SHD, Brest, 2P7-2
13	1726	St-Jean		Cessou et Me Yves Corric	36	SHD, Brest, 2P7-2
14	1726	St-Michel		Segallen-Cleguer et	28	SHD, Brest, 2P7-2
15	1726	St-Nicolas		Me	27	SHD, Brest, 2P7-2, Me Jean Le Hir

1	1727	Marie		Cessou et maître	28	SHD, Brest, 2P7-2, maître Barthélemy Kerroz
2	1727	Marie-Madeleine		Segallen- Cleguer et	20	SHD, Brest, 2P7-3, Me Jean Kerneis de L°
3	1727	Marie-Michèle		Segallen- Cleguer	20	SHD, Brest, 2P7-3, me Pierre Faure
4	1727	Pierre-Marie		Segallen- Cleguer et	50	SHD, Brest, 2P7-3 Me Claude Briand
5	1727	Ste Anne		Duthoya et Me	28	SHD, Brest, 2P7-3, Me Aubin Poullaouec L°
6	1727	St-Budoc	barque	Duval et Me	26	SHD, Brest, 2P7-3, Me Guénolé Le Roux
7	1727	St-Goulven		Me	30	SHD, Brest, 2P7-2, Me Paul Lunven
8	1727	St-Guillaume		Duclos et consorts	36	SHD, Brest, 2P7-3 me Michel Le Guen
9	1727	St Herve		Cessou et Maître	57	SHD Brest, 2P7-3, me Yves Corric Porspoder
10	1727	St-Jacques		Cessou	19	SHD, Brest, 2P7-3, Me Claude Thomas
11	1727	St-Michel		Segallen- Cleguer et	28	SHD, Brest, 2P7-3, me Jean Le Hir
					342	31,09
1	1728	Marie		Cessou et maître	29	SHD, Brest, 2P7-3, Me By Kerroz
2	1728	Marie-Madeleine		Segallen- Cleguer et	20	SHD, Brest, 2P7-3, Me Jean Kerneis de L°
3	1728	Marie-Michèle		Segallen- Cleguer	20	SHD, Brest, 2P7-3, Me Pierre Faure
4	1728	Pierre-Marie		Segallen- Cleguer et	50	SHD, Brest, 2P7-3 Me Cl Briand
5	1728	Ste Anne		Duthoya et Me	28	SHD, Brest, 2P7-3, Me Aubin Poullaouec L°
6	1728	St-Budoc?	barque	Chambor?	26	
7	1728	St-Guillaume		Duclos et consorts	36	SHD, Brest, 2P7-3 me Michel Le Guen
8	1728	St-Goulven		Me	30	SHD, Brest, 2P7-2, Me Paul Lunven
9	1728	St Herve		Cessou et Maître	57	SHD Brest, 2P7-3, me Yves Corric Porspoder
10	1728	St-Jacques		Cessou	19	SHD, Brest, 2P7-3, Me Claude Thomas
11	1728	St-Michel		Segallen- Cleguer et	28	SHD, Brest, 2P7-3, me Jean Le Hir
	1729	St-Budoc?	barque	Chambor?	26	
	1729	St-Vincent François		Segallen-Cleguer	30	SHD Brest, 2P4-1
	1730	St-Budoc?	barque	Chambor?	26	
	1730	St-Vincent François		Segallen-Cleguer	30	navigue les années suivantes
	1731	St Budoc?	barque		26	
	1731	St-Jacques		Cessou et Me	40	SHD, Brest, 2P7-4, Me Pierre Briand
	1731	St-Vincent François		Segallen-Cleguer	30	navigue les années suivantes
	1732	Françoise Marie			28	ADLA B 4610 vue 177, Me Tanguy Floc'h
	1732	Marie-Jeanne			23	ADLA B 4610 vue 166 Me Guillaume Herviou
	1732	Marie-Madeleine		Cleguer et Maître	20	SHD, Brest, 2P7-3, Me Jean Kerneis de L°
	1732	St Budoc?	barque	Chambor?		
	1732	St-Jacques		Cessou	20	ADLA B 4610 vue 132, MeNoël Briellou et SHD Brest 2P7-137
	1732	St-Guillaume		Duclos et consorts	36	SHD, Brest, 2P7-137 me Michel Le Guen
	1732	St-Vincent François		Segallen-Cleguer	30	navigue les années suivantes
	1733	Françoise			18	ADLA B 4611 vue 5, Me Julien Benoist
	1733	Marie-Jeanne			23	ADLA B 4611 vue 9, Me Guillaume Herviou
	1733	St Budoc?	barque			
	1733	St Jacques			22	ADLA, vue 32, 28 août 1733, Me François Perrot
	1733	St-Vincent François		Cleguer et sté	30	AFB Bilbao Me François Taden

	1734	Marie-Jeanne			23	ADLA B 4611 vue 67, Me Guillaume Herviou
	1734	St Budoc?	barque	Chambor?		
	1734	St-Vincent François		Cleguer et sté	30	navigue les années suivantes
	1735	Marie-Jeanne			23	ADLA B 4611 vue 156, Me Guillaume Herviou
	1735	St Budoc?	barque	Chambor?		
	1735	St-Vincent François		Cleguer et sté	30	navigue les années suivantes
	1736	Marie-Jeanne			23	ADLA B 4612, vue 31, Me Guillaume Herviou
	1736	N-D Bon Voyage		Cleguer/Gennuit	32	ADLA B 4612, vue 43, Me Pierre Dubosq
	1736	Petit-Guillaume			12	ADLA B 4612, vue 31, Me Ambroise Madec
	1736	St Budoc?	barque	Chambor?		
	1736	St-Vincent François		Cleguer et sté	30	navigue les années suivantes
	1737	Saint-Jacques		Vincent La Rue (ADF 16B633)	21	ADLA B 4612, vue 169-170, Me François Perrot
	1737	St Budoc?	barque	Chambor?		
	1737	Saint Nicolas		1/8 à Vincent La Rue	30	ADF 16B633
	1737	St-Vincent François		1/2 à Vincent La Rue	30	ADF 16B633
1	1738	Marie Madeleine			18	ADLA B 4613, vue 17, Me Mathieu Menez
2	1738	Espérance			18	ADLA B 4613, vue 67, Me Joseph Tréguier
3	1738	Etienne Dauphin			34	ADG 6B240, vue 118, Me Jean Le Roy
4	1738	Marie-Anne		Duclos et Maître	20	ADLA B 4613, vue 122, Me Louis Rolland
5	1738	Marie-Louise			30	ADG, 6 B 240, vue 46, Me Nicolas Quere,
6	1738	ND Bon Voyage		Cleguer/Gennuit	50	ADG, 6 B 74, vue 46, Me Gabriel tremeur,
7	1738	St-Budoc	barque	Chambor?	27	ADG, 6 B 240, vue 204, Me Jean Cloitre,
8	1738	St-Charles-Marie			37	ADG, 6 B 239, vue 36, Me Yves-Cadou Brenterch
9	1738	St-Guillaume			38	ADG, 6 B 239, vue 194, Me Michel Le Guen
10	1738	St-Jacques			40	ADG, 6 B 239, vue 182, Me François Provost
11	1738	Saint Nicolas		Genuit et Maitre	30	navigue en 1737 et 1739
12	1738	Vincent-François		Cleguer et sté	30	ADG, 6 B 239, vue 120, Me François Taden
					372	31,09
1	1739	Aimable Catherine	barque	Tréguier Le Gall, Talec (Me)	34	ADF 16 B 806, Me Guillaume Talec
2	1739	Esperance	barque	Guillaume Le Clair (?)	15	SHD Brest 2P7-140 Me Joseph Treguer
3	1739	Estienne Dauphin	barque	Gennuit-Pratmeur et M	36	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Le Roy
4	1739	Jean-Marie	barque	Pepin	30	SHD Brest 2P7-140 Me Alain Kermorgant
5	1739	Jeanne-Philippe	barque	Maitre et Associés	29	SHD Brest 2P7-140 Me Christophe Pen
6	1739	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-140 Jean Barazer
7	1739	Madeleine	barque	Maitre	38	SHD Brest, 2P7-140, Me Tanguy-François Floc'h
8	1739	Marie-Anne	barque	le maître Joseph Trégu	20	SHD Brest, 2P7-140 ??? (ADLA?)
9	1739	Marie-Anne N	barque	Duclos et Me Louis Ro	30	SHD Brest, 2P7-140 Naufr 22/9/1739 (ADF B 4350) renflouée
10	1739	Marie-Catherine	barque	Mazurié et Maitre	36	SHD Brest 2P7-140 Me Paul Labous
11	1739	Marie-Charlotte	barque	Louis Gral et Maitre	15	SHD Brest 2P7-140 Me Gabriel Beuzic
12	1739	Marie-Louise	barque	Cessou et Maitre	29	SHD Brest 2P7-140 Me Nicolas Quere
13	1739	Marie-Marguerite	barque	Gennuit-Pratmeur et M	30	ADF 16B806, Me Adrien Mazurié
14	1739	Marie-Michelle	barque	Le Sieur et Associé	20	SHD Brest 2P7-140 Me Nicolas Gourmelon
15	1739	N-D Bon Voyage	barque	Cleguer/Gennuit	50	ADF 16 B 806, Me Gabriel Tremeur
16	1739	Robert	barque	David et Société	50	SHD Brest 2P7-140 Me Etienne Marin
17	1739	St Budoc	barque	Chambor, Le Gris Duv;	27	SHD Brest 2P7-140 Me Jean CLOatre

18	1739	St Charles-Marie	barque	Pepin	39	SHD Brest 2P7-140 Me Yves Cadou Brenterch
19	1739	St Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-140 Me Michel Le Guen
20	1739	St Jacques	barque	Cessou et Maitre	45	SHD Brest 2P7-140 Me François Provost
21	1739	St Michel	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Le Hir
22	1739	St Nicolas	barque	Genuit et Maitre	30	ADLA B 4613, vue 142, Me Louis Kerneau
23	1739	St Vincent-François	barque	Vve Genuit/Cleguer	44	ADLA B 4613, vue 171, Me François Taden
					809	35,47

1	1740	Aimable Catherine	barque	Vigier et Maitre	34	SHD Brest 2P7-140 Me Guillaume Talec
2	1740	Esperance	barque	Duclos	15	SHD Brest 2P7-140 Me Olivier Queneach
3	1740	Estienne Dauphin	barque	Pratmeur et maitre	36	SHD Brest 2P7-140 Me Vincent Kerivot
4	1740	Jean-Marie	barque	Pepin	30	SHD Brest 2P7-140 Me Alain Kermorgant
5	1740	Jeanne-Philippe	barque	Maitre et Associés	29	SHD Brest 2P7-140 Me Christophe Pen
6	1740	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-140 Jean Barazer
7	1740	Madeleine (ou Mie M)	barque	Vergoz	38	SHD Brest 2P7-140 Me Tanguy François Floch
8	1740	Marie-Anne	barque	Duclos et Me	30	SHD Brest 2P7-140 Me Louis Rolland
9	1740	Marie-Catherine	barque	Mazurié et Maitre	36	SHD Brest 2P7-140 Me Paul Labous
10	1740	Marie-Charlotte	barque	Louis Gral et Maitre	15	SHD Brest 2P7-140 Me Gabriel Beuzic
11	1740	Marie-Marguerite	barque	Pratmeur et Maitre	30	ADF 16B806, Me Adrien Mazurié
12	1740	Marie-Michelle	barque	Le Sieur et Associé	20	SHD Brest 2P7-140 Me Maurice Duval
13	1740	Robert	barque	David et Société	50	SHD Brest 2P7-140 Me Alain Kermorgant
14	1740	N-D Bon Voyage	barque	Cleguer/Genuit	50	ADF 16 B 806, Me Gabriel Tremeur
15	1740	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Cloatre
16	1740	St Charles-Marie	barque	Pepin puis Duclos	39	SHD Brest 2P7-140 Me Yves Cadou Brenterch
17	1740	St Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-140 Me Michel Le Guen
18	1740	St Jacques	barque	Cessou et Maitre	45	SHD Brest 2P7-140 Me François Provost
19	1740	St Michel	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Le Hir
20	1740	St Nicolas	barque	Genuit et Maitre	30	ADLA B 4614, vue 50, Me Louis Kerneau
21	1740	St Vincent-François	barque	Vve Genuit/Cleguer	44	SHD Brest 2P7-140, Me François Tallec
					760	36,19

1	1741	Aimable Catherine	barque	Vigier et Maitre	34	SHD Brest 2P7-140 Me Guillaume Talec
2	1741	Esperance	barque	Duclos	15	SHD Brest 2P7-140 Me Olivier Queneach
3	1741	Etienne Dauphin	barque	Pratmeur et Maitre	36	SHD Brest 2P7-140 Me Vincent Kerivot
4	1741	Jean-Marie	barque	Pepin	30	SHD Brest 2P7-140 Me François Leizour
5	1741	Jeanne-Philippe	barque	Maitre et Associés	29	SHD Brest 2P7-140 Me Christophe Pen
6	1741	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-140 Jean Barazer
7	1741	Madeleine	barque	Vergoz	38	SHD Brest 2P7-140 Me Francois Petton
8	1741	Marie-Anne	barque	Duclos et Me	30	SHD Brest 2P7-140 Me Louis Rolland
9	1741	Marie-Catherine	barque	Pratmeur et Maitre	36	SHD Brest 2P7-140 Me Paul Labous
10	1741	Marie-Charlotte	barque	Louis Gral et Maitre	15	SHD Brest 2P7-140 Me Le Gac
11	1741	Marie-Marguerite	barque	Pratmeur et Maitre	30	SHD Brest 2P7-140 Me Alain Mazurié
12	1741	Marie-Michelle	barque	Le Sieur et Associé	20	SHD Brest 2P7-140 Me François Keryel
13	1741	N-D Bon Voyage	barque	Cleguer/Genuit	50	SHD Brest 2P7-140, Me François Le Hir
14	1741	Robert	barque	Duclos	50	SHD Brest 2P7-140 Me Joseph Le Leguer
15	1741	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Cloatre
16	1741	St Charles-Marie	barque	Pepin	39	SHD Brest 2P7-140 Yves Cadou Brenterch
17	1741	St Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-140 Me Joseph Treguier
18	1741	St Jacques	barque	Cessou et Maitre	45	SHD Brest 2P7-140 Me Michel Le Borgne
19	1741	St Michel	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Le Hir

20	1741	St Nicolas	barque	Genuit et Maitre	30	ADLA B 4612 Me Louis Kerneau
21	1741	St Vincent-François	barque	Vve Gennuit/Cleguer	44	SHD Brest 2P7-140 Me François Taden
					760	36,19
1	1742	Aimable Catherine	barque	Vigier et Maitre	34	SHD Brest 2P7-140 Me Guillaume Talec
2	1742	Etienne Dauphin	barque	Pratmeur et Maitre	36	SHD Brest 2P7-140 Me Vincent Kerivot
3	1742	Jean-Marie	barque	Pepin	30	SHD Brest 2P7-140 Me François Leizour
4	1742	Jeanne-Philippe	barque	Maitre et Associés	29	SHD Brest 2P7-140 Me Christophe Pen
5	1742	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-140 Jean Barazer
6	1742	Madeleine	barque	Vergoz et sté	38	SHD Brest 2P7-140 Me Francois Petton
7	1742	Marie-Anne	barque	Duclos et Me	30	SHD Brest 2P7-141 Me Louis Rolland
8	1742	Marie-Catherine	barque	Mazurié et Maitre	36	navigue en 1741 et 1743
9	1742	Marie-Charlotte	barque	Louis Gral et Maitre	15	SHD Brest 2P7-140 Me Le Gac
10	1742	Marie-Marguerite	barque	Pratmeur et Maitre	30	SHD Brest 2P7-140 Me Alain Mazurié
11	1742	Marie-Michelle	barque	Le Sieur et Associé	20	SHD Brest 2P7-140 Me François Keryel
12	1742	N-D Bon Voyage N	barque	Cleguer	50	Me Jean Le Roy, naufrage 5 février 1742; ADF, B 4353bis
13	1742	Robert	barque	Duclos David	50	SHD Brest 2P7-140 Me Joseph Le Leguer
14	1742	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-140 Me Gabriel Arzel
15	1742	St Charles-Marie	barque	Pepin	39	SHD Brest 2P7-140 Yves Cadou Brenterch
16	1742	St Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-140 Me Joseph Treguer
17	1742	St Jacques	barque	Cessou et Maitre	45	SHD Brest 2P7-140 Me Bruno Le Lec
18	1742	St Michel	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD Brest 2P7-140 Me Jean Le Hir
19	1742	St Nicolas	barque	Genuit et Maitre	30	ADLA B 4612 Me Louis Kerneau
20	1742	St Vincent-François	barque	Vve Gennuit/Cleguer	44	SHD Brest 2P7-140 Me François Taden
					745	37,25
1	1743	Aimable Catherine	barque	Vigier et Maitre	34	SHD Brest 2P7-141 Me Guillaume Talec
2	1743	Etienne Dauphin	barque	Pratmeur et Maitre	36	SHD Brest 2P7-141 Me Vincent Kerivot
3	1743	Jean- Marie	barque	Pepin	30	SHD Brest 2P7-141 Me François Leizour
4	1743	Jean-François Marie	barque	Febvrier et Me	40	SHD Brest 2P7-141 Me Gabriel Arzel
5	1743	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-141 Me Jean Grimaud
6	1743	Madeleine	barque	Vergos et sté	38	SHD Brest 2P7-141 Me Francois Petton
7	1743	Marie-Anne	barque	Duclos et Me	30	SHD Brest 2P7-141 Me Louis Rolland
8	1743	Marie-Catherine	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest 2P7-141 Me Paul Labous
9	1743	Marie-Marguerite	barque	Pratmeur et Maitre	33	ADG 6 B 244 vue 30, Me Adrien Mazurié
10	1743	Marie-Michelle	barque	Le Sieur et Associé	20	ADLA B 4516 Me Tanguy Saliou
11	1743	Robert	barque	Duclos David	50	SHD Brest 2P7-141, Me Cezar François Daniel
12	1743	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-141, Me Joseph Predour
13	1743	St Charles-Marie	barque	Pepin	39	SHD Brest 2P7-141, Me Yves Cadou Brenterch
14	1743	St Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-6, Me Joseph Treguer
15	1743	St Jacques	barque	Cessou et Maitre	45	SHD Brest 2P7-141, Me Michel Le Borgne
16	1743	St Michel	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD Brest 2P7-141, Me Bruno Le Lec
17	1743	St Nicolas	barque	Genuit et Maitre	30	SHD Brest 2P7-6, Me Olivier Keneach
18	1743	St Vincent-François	barque	Vve Gennuit/Cleguer	44	SHD Brest 2P7-141, Me François Taden
19	1743	Thérèse	barque	Héritiers du Sieur Davi	15	SHD Brest 2P7-141, Me Jean Daniel
					709	36,58
1	1744	Aimable Catherine P	barque	Vigier et Maitre	34	SHD Brest 2P7-141 Me Guillaume Talec,
2	1744	Elisabeth	barque	Fauvel	70	ADG, 6 B 309, 29/12/44, Me Michel Le Borgne
3	1744	Etienne Dauphin P	barque	Pratmeur et Maitre	36	SHD 2 P7-141, Me Vincent Kerivot,

4	1744	Jean-François-Marie	barque	Febvrier Donanet et La	40	SHD Brest 2P7-141 Me Gabriel Arzel
5	1744	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-141 Me Jean Grimaud
6	1744	Madelaine	barque	François Le Hir et Mait	38	SHD Brest 2P7-141 Me Francois Petton
7	1744	Marie-Anne	barque	Duclos et Me	30	SHD Brest 2P7-141 Me Louis Rolland
8	1744	Marie-Catherine	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest 2P7-141 Me Paul Labous
9	1744	Robert	barque	Duclos David	50	SHD Brest 2P7-141, Me Cezar François Daniel
10	1744	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-141, Me Joseph Predour
11	1744	St Charles-Marie N	barque	Pepin	39	SHD, Brest, 2P7-141, Me Yves Cadou Brenterch
12	1744	St Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-141, Me Joseph Treguer
13	1744	St Jacques N	barque	Cessou et Maitre	45	naufage 15 oct 1744 (ADF B 4355)
14	1744	St Michel	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD Brest 2P7-141, Me Bruno Le Lec
15	1744	St Vincent-François	barque	Lavau et Maitre	44	SHD Brest 2P7-141, Me François Taden
16	1744	Thérèse N	barque	Héritiers du Sieur Davi	15	SHD Brest, 2P7-141, Me Jean Daniel
					666	41,62
1	1745	Elizabeth	barque	Fauvel	70	SHD Brest 2P7-142 Me Michel Le Borgne
2	1745	Jean-François-Marie	barque	Febvrier Donanet et La	40	SHD Brest, 2P7-141, Me Gabriel Arzel,
3	1745	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-142 Me Yves Marzin
4	1745	Madelaine	barque	François Le Hir et Mait	38	SHD Brest 2P7-141 Me Michel Laot
5	1745	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest 2P7-142, Me François Lucas
6	1745	Marie-Catherine P	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest 2P7-141 Me Mathieu Le Guen
7	1745	Robert	barque	Duclos David	50	SHD Brest 2P7-141 Me Paul Labous
8	1745	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-141, Me Joseph Predour
9	1745	St Guillaume	barque	Duclos	40	?
10	1745	St Michel N	barque	Segallen- Cleguer/Cosson	32	SHD 2 P7-141, Me Budoc Le Lec
11	1745	St Vincent-François	barque	Cleguer	44	SHD Brest 2P7-142, Me Mathieu Arzel
					497	45,18
1	1746	Elizabeth	barque	Fauvel	70	SHD Brest 2P7-142 Me Michel Le Borgne
2	1746	Georges-Marie	barque	Febvrier Donanet	60	SHD Brest 2P7-142 Me François Taden
3	1746	Louis-Joseph	navire	Layer et Société	90	SHD Brest 2P7-142 Me Yves Marzin
4	1746	Madelaine	barque	François Le Hir et Mait	38	SHD Brest 2P7-142 Me Michel Laot
5	1746	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest 2P7-142, Me François Lucas
6	1746	Robert	barque	Duclos David	50	SHD Brest 2P7-141 Me Mathieu Le Guen
7	1746	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-141, Me Joseph Predour
8	1746	St Vincent-François	barque	Cleguer	44	SHD Brest 2P7-142, Me Mathieu Arzel
					409	51,12
1	1747	Madelaine	barque	François Le Hir et Mait	38	SHD Brest 2P7-142 Me Michel Laot
2	1747	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest 2P7-142, Me François Lucas
3	1747	Robert	barque	Duclos	50	SHD Brest 2P7-141 Me Mathieu Le Guen
4	1747	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-142, Me Joseph Predour
5	1747	St Vincent-François	barque	Cleguer	44	SHD Brest 2P7-142, Me Mathieu Arzel
					189	37,5
1	1748	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest 2P7-142, Me François Lucas
2	1748	Marie-Catherine	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest 2P7-141 Me René Joseph Brigand
3	1748	St Budoc	barque	Chambord et maître	27	SHD Brest 2P7-142, Me Joseph Predour
4	1748	St-Guéolé	barque		18	ADG 6B309, Me Jean Soufes
5	1748	St Vincent-François	barque	Cleguer	30	SHD Brest 2P7-142, Me Mathieu Arzel

				141	28,2	
1	1749	Espérance	barque	Treguer et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Corentin Kerboul
2	1749	La Sainte-Famille	barque	La Caze et Société	24	SHD Brest, 2P7-143, Me Armel Peton
3	1749	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	ADG 6B309, f° 360;
4	1749	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest 2P7-142, Me François Lucas
5	1749	Marie-Catherine	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest 2P7-141 Me René Joseph Brigand
6	1749	Providence	barque	Vigier La Caze et Me	28	1758 "en avril sans nouvelles", Maître Le Brigant
7	1749	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-142, Me Joseph Predour
8	1749	St Vincent-François	barque	Cleguer Lavau	44	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Buzic
				274	32,25	
1	1750	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-143, Me Barthélemy Kerroz
2	1750	Espérance	barque	Treguer et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Corentin Kerboul
3	1750	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Taden
4	1750	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest, 2P7-143, Me Louis Rolland
5	1750	Marie-Catherine	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest, 2P7-143, Me François Taden
6	1750	Marie-Josèphe	barque	Rivière(3/4) et La Caze	30	ADF, 16B806 (achetée à l'Aberildut)
7	1750	N-Dame des Anges	barque	Maitre et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Talec
8	1750	Providence	barque	La Caze et Sté	28	SHD Brest, 2P7-143, Me Armel Peton
9	1750	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-143, Me Joseph Predour
10	1750	St Vincent-François	barque	Cleguer	44	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Buzic
				356	35,6	
1	1751	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-143, Me Barthélemy Kerroz
2	1751	Espérance	barque	La Caze Cosson	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Corentin Kerboul
3	1751	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Taden
4	1751	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest, 2P7-143, Me Louis Rolland
5	1751	Marie-Catherine	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest, 2P7-143, Me François Taden
6	1751	Marie-Josèphe	barque	Rivière et Société	28	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume LeHir
7	1751	N-Dame des Anges	barque	Maitre et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Talec
8	1751	N-Dame des Neiges	barque	Rivière et Société	60	SHD Brest, 2P7-143, Me Nicolas Brellec
9	1751	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-143, Me Joseph Predour
10	1751	Saint-Georges	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest, 2P4-1, Me François Taden
11	1751	St Vincent-François	barque	Lavau et Maitre	44	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Buzic
				413	37,54	
1	1752	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-143, Me Barthélemy Kerroz
2	1752	Espérance	barque	Treguer et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Corentin Kerboul
3	1752	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet et G	45	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Taden
4	1752	Marie-Anne	barque	Duclos	30	SHD Brest, 2P7-143, Me Louis Rolland
5	1752	Marie-Josèphe	barque	Rivière et Société	28	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume LeHir
6	1752	N-Dame des Anges	barque	Maitre et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Talec
7	1752	N-Dame des Neiges	barque	Rivière et Société	60	SHD Brest, 2P7-143, Me Nicolas Brellec
8	1752	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-143, Me Joseph Predour
9	1752	Saint-Georges	barque	Febvrier Donanet et G	36	SHD Brest, 2P4-1, Me François Taden
10	1752	St Vincent-François	barque	Lavau et Maitre	44	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Buzic
				386	38,6	
1	1753	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-143, Me Barthélemy Kerroz
2	1753	Espérance	barque	Treguer et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Corentin Kerboul
3	1753	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Taden

4	1753	Marie-Anne	barque	Duclos et Me (Louis R	30	SHD Brest, 2P7-143, Me Louis Rolland
5	1753	Marie-Anne	barque	Duclos et Ass	36	SHD 2P7 143 f° 291, construit au Faou en 1753
6	1753	Marie-Guillaume	barque	Duclos et Robert	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Mathieu Le Guen,
7	1753	Marie-Josèphe	barque	Rivière et Société	28	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume LeHir
8	1753	N-Dame des Anges	barque	Maitre et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Guillaume Talec
9	1753	N-Dame des Neiges	barque	Rivière et Société	60	SHD Brest, 2P7-143 Me François Keruhel
10	1753	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-143, Me Joseph Predour
11	1753	Saint-Georges	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest, 2P4-1, Me François Taden
12	1753	St Vincent-François	barque	Lavau et Maitre	44	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Trebaul
					462	38,5
1	1754	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-143, Me Barthélemy Kerroz
2	1754	Espérance	barque	Treguer et Société	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Corentin Kerboul
3	1754	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Le Moign
4	1754	Marie-Anne	barque	Duclos et maître	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Louis Rolland
5	1754	Marie-Anne	barque	Duclos et sté	30	SHD Brest, 2P7-144, Me Gabriel Arzel
6	1754	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Mathieu Le Guen
7	1754	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-143, Me Ildut Keneac'h
8	1754	St-Jacques	barque		36	ADG 6 B 261, vue 6, Me François Leven
9	1754	Saint-Georges	barque	Febvrier Donanet	36	SHD Brest, 2P4-1, Me François Taden
10	1754	St Vincent-François	barque	Lavau et Maitre	44	SHD Brest, 2P7-143, Me Jean Trebaul
					370	37
1	1755	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Barthélemy Kerroz
2	1755	Espérance	barque	Treguer et Société	40	SHD Brest, 2P7-144, Me Corentin Kerboul
3	1755	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-144, Me Jean Le Moign
4	1755	Marie-Anne	barque	Duclos et maître	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Louis Rolland
5	1755	Marie-Anne	barque	Duclos et sté	30	SHD Brest, 2P7-144, Me Gabriel Arzel
6	1755	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest, 2P7-143, Me Mathieu Le Guen
7	1755	St Budoc	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-144, Me Ildut Keneac'h
8	1755	St Vincent-François	barque	Lavau et Maitre	44	SHD Brest, 2P7-144 Me Jean Trebaul
					298	37,25
1	1756	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Barthélemy Kerroz
2	1756	Espérance P	barque	Treguer et Société	40	Pris par les Anglais 8 juillet 1756
3	1756	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-144, Me Jean Le Moign
4	1756	Marie-Anne	barque	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Louis Rolland
5	1756	Marie-Anne	barque	Duclos et sté	30	SHD Brest, 2P7-144, Me Joseph Frellec
6	1756	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P4-1
7	1756	Marie-Jeanne	barque	Robert et Lavau	30	ADF, B 4317 entrées à Concarneau
8	1756	Merlin	barque	Guillaume Tallec et sté	30	SHD Brest 2P7-10, Me Tanguy Miry
9	1756	St Budoc P	barque	Chambor et maître	27	SHD Brest 2P7-144
					314	34,88
1	1757	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-144, Me Guillaume Provostic
2	1757	Esperance	senaut	Cosson et Me	70	SHD Brest 2P4-1, (prise) Me Fçois Corentin Kerboul
3	1757	Furet P	brigantin	Fauvel	35	SHD Brest, 2P4-1, Corsaire
4	1757	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-144, Me Jean Le Moign
5	1757	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest, 2P7-144, Me Herve Lannuzel
6	1757	Marie-Anne	barque	Duclos et maitre	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Louis Rolland
7	1757	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P4-1
8	1757	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société (Lavæ	25	SHD Brest 2P4-1

9	1757	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	SHD Brest 2P4-1, construit à L° en 1757
10	1757	Merlin	barque	Guillaume Tallec	30	SHDBrest 2P4-1
11	1757	Prospérité	brigantin	Fauvel et sté	55	SHD Brest 2P4-1 , prise anglaise de 1757
					414	37,64
1	1758	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-144, Me Guillaume Provostic
2	1758	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	SHD Brest 2P7-144, Me F Corentin Kerboul
4	1758	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-144, Me François Corric
3	1758	Louis	brigantin	Sr Goraguer Lavenant	50	2P4-1 prise anglaise 1758
5	1758	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest, 2P7-144, Me Herve Lannuzel
6	1758	Marie-Anne	barque	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Michel Lucas
7	1758	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P4-1
8	1758	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest 2P7-144, Me Mathieu Le Guen
9	1758	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	SHDBrest 2P7-144
10	1758	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-144, Me Michel Kerroz
11	1758	Providence		Vigier La Caze et Maît	28	2P4-1 : 1758 "en avril sans nouvelles"
					399	36,27
1	1759	Coureur	barque	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-144, Me Guillaume Provostic
2	1759	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	SHD Brest 2P7-144, Me F Corentin Kerboul
3	1759	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-144, Me François Corric
4	1759	Louis	brigantin	Sr Goraguer Lavenant	50	SHD Brest, 2P4-1, prise anglaise 1758,
5	1759	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest, 2P7-144, Me Guillaume Jaouen
6	1759	Marie-Anne	barque	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Michel Lucas
7	1759	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest 2P7-144, Me Mathieu Le Guen
8	1759	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	Désarmée, SHD Brest 2P7-144/145
9	1759	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-144, Me Michel kerroz
					359	39,88
1	1760	Coureur	barque	Fauvel	36	désarmé?
2	1760	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	désarmée sept-1759-fév 1761
3	1760	Glaneur P	senault	P-G Duthoya et frères	22	SHD Brest, 2P4-1, Corsaire, pris par les Anglais
4	1760	Les 5 Frères	barque	Febvrier Donanet	45	SHD Brest, 2P7-144, Me François Corric
5	1760	Louis	brigantin	Goraguer-Lavenant et s	50	SHD, 2P7-144, Me François Marzin
6	1760	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	désarmé?
7	1760	Marie-Anne		Callegan	28	2P7-13, f° 24
8	1760	Marie-Anne	barque	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-144, Me Michel Lucas
9	1760	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	2P7-4
10	1760	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	Désarmée, SHD Brest 2P7-144/145
11	1760	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	désarmé?
					409	37,18
1	1761	Coureur	sloup	Fauvel	36	désarmé?
2	1761	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	SHD Brest 2P7-145, Me F Corentin Kerboul
3	1761	Les 5 Frères	brigantin	Febvrier Donanet	45	désarmé?
4	1761	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	désarmé?
5	1761	Marie-Anne	sloup	Callegan	28	SHD, 2P7-13,
6	1761	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	désarmé?
7	1761	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	2P7-4 vérifier
8	1761	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	Désarmée, SHD Brest 2P7-144/145
9	1761	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	désarmé?

1	1762	Coureur	sloup	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-145, Me Guillaume Provostic
2	1762	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	SHD Brest 2P7-145, Me F Coentin Kerboul
3	1762	Les 5 Frères	brigantin	Febvrier Donanet	45	désarmé?
4	1762	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest 2P7-145, Me Guillaume Le Goff
5	1762	Marie-Anne	sloup	Callegan	28	SHD, 2P7-13,
6	1762	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	2P7-145, Me Michel Lucas
7	1762	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P4-1, prise anglaise
8	1762	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	2P7-4 vérifier si en navigation
9	1762	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	Désarmée, SHD Brest 2P7-144/145
10	1762	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-145, Me Michel kerroz
					382	38,2

1	1763	Coureur	sloup	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-145, Me Guillaume Provostic
2	1763	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	SHD Brest 2P7-145, Me F Coentin Kerboul,
3	1763	Joseph-Marie			40	AM Libourne 23/6/1763, Me Tanguy Manach
4	1763	Les 5 Frères	brigantin	Febvrier Donanet	45	SHD Brest 2P7-145, Me Yves Brenterch
5	1763	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	AM Libourne, SHD Brest, 2P7-145, Me Guillaume Le Goff
6	1763	Marie-Anne	sloup	Callegan	28	SHD, 2P7-13, f° 82, Mathieu Jaouen
7	1763	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Lucas
8	1763	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P4-1, Me Claude Floc'h
9	1763	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-145, Me Mathieu Le Guen
10	1763	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest 2P7-145, Yves Floc'h
11	1763	Marie-Josèphe	barque	Gorrequer Lavenant	36	AM Libourne, 27/7/1763, Me Thomas Bertelé
12	1763	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD Brest, 2P7-145, Me Louis Le Tanuff
13	1763	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	SHD Brest, 2P7-145, Me Joseph Puluhen
14	1763	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-145, Me Michel kerroz
					568	40,57

1	1764	Coureur	sloup	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-145, Me Guillaume Provostic
2	1764	Esperance	senault	Cosson et maitre	70	SHD Brest 2P7-145, Me F Coentin Kerboul,
3	1764	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Le Borgne
4	1764	Joseph-Marie			40	AM Libourne 20/1/1764, Me Tanguy Manach
5	1764	Les 5 Frères	brigantin	Febvrier Donanet	45	SHD Brest 2P7-145, Me Yves Brenterch
6	1764	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest 2P7-145, Me Pierre Cloatre
7	1764	Marie-Anne	sloup	Callegan	28	SHD, 2P7-13, f° 82, Mathieu Jaouen
8	1764	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest 2P7-145, Yves Floc'h
9	1764	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P7-145, Me Claude Floc'h
10	1764	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	27 nov 1764 AM Libourne, Me Matthieu Le Guen
11	1764	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest 2P7-145, Yves Floc'h
12	1764	Marie-Josèphe	barque	Gorrequer Lavenant	36	AM Libourne, Me Yves Cloitre
13	1764	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD Brest 2P7-146, Me René Le Guen
14	1764	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	SHD Brest, 2P7-145, Me Jacques Henry
15	1764	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Kerroz
16	1764	St Guillaume	sloup	Duclos et Mazurié	55	SHD Brest 2P7-145, Me Yves Cap
17	1764	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-145, Me Yves Corric
					688	40,47

1	1765	Coureur N	sloup	Fauvel	36	SHD Brest 2P7-145, Me Guillaume Provostic
2	1765	Esperance	senault	Cosson	70	SHD Brest 2P7-146, Me Michel Le Borgne
3	1765	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Le Borgne

4	1765	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest 2P7-145, Me Pierre Cloatre
5	1765	Marie-Anne	sloup	Callegan	28	SHD, 2P7-13, f° 82, Mathieu Jaouen
6	1765	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest 2P7-145, Yves Floc'h
7	1765	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P7-145, Me Claude Floc'h
8	1765	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-146, Me Jean Puluhen
9	1765	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest 2P7-146, Me Jacques Nizou
10	1765	Marie-Josèphe	barque	La Caze Sté (Leyer-Kerz)	36	ADF, 16 B 806. Me Yves Cloitre
11	1765	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD Brest 2P7-146, Me René Le Guen
12	1765	Marie-Renée	sloup	Febvrier Donanet	18	SHD Brest, 2P7-145, Me Jacques Henry
13	1765	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Kerroz
14	1765	St Guillaume	sloup	Duclos	55	SHD Brest 2P7-145, Me Yves Cap
15	1765	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-145, Me Yves Corric
					603	40,2
1	1766	Esperance	senault	Cosson	70	SHD Brest 2P7-146, Me Jean Puluhen
2	1766	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Le Borgne
3	1766	Louis-François	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest 2P7-146, Me Pierre Cloatre
4	1766	Marie-Anne	sloup	Callegan	28	SHD Brest, 2P7-146, Me Mathieu Jaouen
5	1766	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-146, Me François Techer
6	1766	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P7-146, Me Claude Floc'h
7	1766	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest 2P7-146, Me Jean Puluhen
8	1766	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest 2P7-146, Me Jacques Nizou
9	1766	Marie-Jeanne	sloup	Julienne Daniel, Paul D	30	SHD 2P7-146 Me Herve Kerhuel
10	1766	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	36	SHD 2P7-146 Me Yves Cloatre
11	1766	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD 2P7-146 Me Rene Le Guen
12	1766	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	SHD Brest 2P7-145, Me Michel Kerroz
13	1766	St Guillaume	sloup	Duclos	55	SHD Brest 2P7-146, Me Yves Cap
14	1766	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-146, Me Yves Corric
					579	41,36
1	1767	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	ADF 16B806, MeGuillaume Provostic
2	1767	Esperance	senault	Cosson	70	SHD 2P7-146 Me Pierre Cloatre
3	1767	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-146, Me Michel Le Borgne
4	1767	Louis-François N	sloup	Thomas et Société	24	SHD Brest 2P7-146 f° 202, naufr 9/11/1767
5	1767	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	navigue en 1766 et 1768
6	1767	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P7-146, Me Claude Floc'h
7	1767	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne 1er déc 1767 Me Jean Puluhen
8	1767	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	AM Libourne 9 déc 1767, Me Jacques Nizou
9	1767	Marie-Jeanne	sloup	Julienne Daniel, Paul D	30	SHD 2P7-146 Me Herve Kerhuel
10	1767	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	36	SHD 2P7-146 Me Yves Cloatre
11	1767	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD 2P7-146 Me Rene Le Guen
12	1767	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	Navigue en 1766 et 1768
13	1767	St Guillaume	sloup	Duclos	55	SHD Brest 2P7-146, Me Louis Rolland
14	1767	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-146, Me Yves Corric
					591	42,21
1	1768	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Guillaume Provostic
2	1768	Esperance	senault	Cosson	70	SHD 2P7-146 Me Pierre Cloatre
3	1768	Françoise	sloup	Goury	40	navigue en 1767 et 1769
4	1768	Les 4 Familles	senault	Cosson	70	SHD Brest, 2P7-147, Me Pierre Cloatre
5	1768	Louise-Anne	brigantin	N Podeur- L Le Ster de	20	SHD Brest, 2P7-147, Me Jean Colliou
6	1768	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-147, Me Tanguy Leostic

7	1768	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P7-146, Me Claude Floc'h
8	1768	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Jean Puluhen
9	1768	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Me Jacques Nizou
10	1768	Marie Jeanne	sloup	Julienne Daniel, Paul D	30	navigue en 1767 et 1769
11	1768	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	36	SHD 2P7-146 Me Yves Cloatre
12	1768	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD 2P7-147 Me Rene Le Guen
13	1768	Prospérité	brigantin	Fauvel	55	AM Libourne, 20 oct 1768 Me Michel Kerroz
14	1768	St Guillaume	sloup	Duclos	55	SHD Brest 2P7-146, Me Louis Rolland
15	1768	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-147, Me Laurent Floc'h
					657	43,8
1	1769	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Guillaume Provostic
2	1769	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-147, Me Michel Le Borgne
3	1769	Les 4 Familles	senault	Cosson	70	SHD Brest, 2P7-147, Me Pierre Cloatre
4	1769	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-147, Me Tanguy Leostic
5	1769	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Claude Floc'h
6	1769	Marie-Françoise	sloup	Duval	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Claude Floc'h
7	1769	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Jean Puluhen
8	1769	Marie-Jeanne	sloup	Julienne Daniel, Paul D	30	SHD Brest, 2P7-147, Me Hervé Kerhuel
9	1769	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Jacques Nizou
10	1769	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	36	SHD 2P7-147 Me Yves Cloatre
11	1769	Marie-Marguerite	brigantin	Joseph Mazurié	70	SHD 2P7-147 Me Rene Le Guen
12	1769	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD 2P7-147 Me Michel Kerroz
13	1769	St Guillaume	sloup	Duclos	55	SHD Brest 2P7-147, Me Louis Rolland
14	1769	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-147, Me Laurent Floc'h
					612	43,71
1	1770	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Guillaume Provostic
2	1770	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-147, Me Michel Le Borgne
3	1770	Les 4 Familles ?		Cosson ?	70	Congés français 1781, AM Libourne, arrivées, Me Jean ...
4	1770	Marie-Anne	brigantin	Duclos	36	SHD Brest, 2P7-147, Me Tanguy Leostic
5	1770	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	AM Libourne, Me Michel Le Borgne
6	1770	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Jean Puluhen
7	1770	Marie-Jeanne	sloup	Julienne Daniel, Paul D	30	navigue en 1769 et 1771
8	1770	Marie-Jeanne		Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Jacques Nizou
9	1770	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	36	SHD 2P7-147 Me Yves Cloatre
10	1770	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD 2P7-147 Me Michel Kerroz
11	1770	St Guillaume N	sloup	Duclos	55	SHD Brest 2P7-147, Me Louis Rolland
12	1770	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-147, Me Laurent Floc'h
					497	41,42
1	1771	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Guillaume Provostic
2	1771	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-147, Me Michel Le Borgne
3	1771	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Tanguy Leostic
4	1771	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Claude Floc'h
5	1771	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne 11 mars 1771 Me JL Quivoron
6	1771	Marie-Jeanne N	sloup	Julienne Daniel, Paul D	30	SHD Brest, 2P7-147 f° 140.
7	1771	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Jacques Nizou
8	1771	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	AM Libourne, 16 avril 1771, Me Yves Cloitre
9	1771	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD 2P7-147 Me Michel Kerroz
10	1771	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-147, Me Laurent Floc'h
					385	38,5

1	1772	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Guillaume Provostic
2	1772	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-147, Me Michel Le Borgne
3	1772	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Tanguy Leostic
4	1772	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Claude Floc'h
5	1772	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne, 7 janvier 17782, Me JL Quivoron
6	1772	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Jacques Nizou
7	1772	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Yves Cloatre
8	1772	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD 2P7-147 Me Michel Kerroz
9	1772	Providence	sloup	Thomas et Société	30	ADF 16B806 Libourne 27/06/1772, Me Christophe Gratien
10	1772	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest 2P7-147, Me Laurent Floc'h
					385	38,5

1	1773	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-147, Me Guillaume Provostic
2	1773	Françoise	sloup	Goury	40	SHD Brest 2P7-147, Me Michel Le Borgne
3	1773	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Tanguy Leostic
4	1773	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-147, Me Claude Floc'h
5	1773	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne, 5 avril 1773, Me JL Quivoron
6	1773	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Jacques Nizou
7	1773	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	AM Libourne 7 janvier 1774
8	1773	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD 2P7-147 Me Michel Kerroz
9	1773	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-147, Yves Collin
					355	39,44

1	1774	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Me Tanguy Creac'h
2	1774	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-148, Me J Fçois Gallic
3	1774	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Claude Floc'h
4	1774	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne, 3 janvier 1774, Me JL Quivoron
5	1774	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-147, Jacques Nizou
6	1774	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	AM Libourne,7 janvier , Me Yves Cloitre
7	1774	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD Brest, 2P7-148, Tanguy Leostic
8	1774	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-148, Me Gabriel Puluhen
					315	39,75

1	1775	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Me Tanguy Creac'h
2	1775	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Mathieu Corolleur
3	1775	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Claude Floc'h
4	1775	Marie-Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne, 1er avril 1775, Me JL Quivoron
5	1775	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	AM Libourne, 4 août 1775 Me Jacques Nizou
6	1775	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
7	1775	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD Brest, 2P7-148, Tanguy Leostic
8	1775	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-148, Me Gabriel Puluhen
					315	39,37

1	1776	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Me Tanguy Creac'h
2	1776	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Mathieu Corolleur
3	1776	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Claude Floc'h
4	1776	Marie-Guillemette	barque	Duclos	40	AM Libourne, 5 janvier 1776, Me JL Quivoron
5	1776	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
6	1776	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	AM Libourne, 11 nov 1776, Me Yves Cloitre
7	1776	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD Brest, 2P7-148, Tanguy Leostic
8	1776	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-148, Me Gabriel Puluhen

1	1777	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Me Tanguy Creac'h
2	1777	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Mathieu Corolleur
3	1777	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Claude Floc'h
4	1777	Marie Guillaume	barque	Duclos	40	AM Libourne, 10 juillet 1777, Me JL Quivoron
5	1777	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
6	1777	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	AM Libourne, 17 mars 1777, Me Yves Cloitre
7	1777	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD Brest, 2P7-148, Tanguy Leostic
8	1777	Saint-Louis		Bazin , Leyer et Sté	47	construit à Argenton, oct 1777, ADF 16B806
9	1777	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-148, Me Gabriel Puluhen
					362	40,22
1	1778	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Me Tanguy Creac'h
2	1778	Espérance	chasse-marée	Bazin	19	prise anglaise achetée au roi en 1778
3	1778	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Mathieu Corolleur
4	1778	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Claude Floc'h
5	1778	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
6	1778	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	ADLA B 4619 vue 153, Me Yves Cloatre
7	1778	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD Brest, 2P7-148, Tanguy Leostic
8	1778	Saint-Louis		Bazin , Leyer et Sté	47	ADLA B 4619, vue 160.Me Yves Cloatre
9	1778	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-148, Me Gabriel Puluhen
					341	37,89
1	1779	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-148, Me Tanguy Creac'h
2	1779	Esperance	chasse-marée	Bazin	19	SHD Brest, 2P7-149, Me François Lalla
3	1779	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves-Joseph Cloitre
4	1779	Marie-Anne	brigantin	Duclos	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Mathieu Corolleur
5	1779	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-148, Me Claude Floc'h
6	1779	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
7	1779	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	AM Libourne, 5 mai 1779, Me Yves Cloitre
8	1779	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	SHD Brest, 2P7-148, Tanguy Leostic
9	1779	Providence	brigantin	Bmy Kerroz et Chalupt	50	(au moins 50 tx) ADF, 4 E 91/5, 26 novembre 1779
10	1779	St Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	SHD Brest, 2P7-152, Me J-Mie Jezequel
11	1779	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-148, Me Gabriel Puluhen
					476	43,27
1	1780	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Jean Laoureux
2	1780	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves-Joseph Cloitre
3	1780	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-152, Me Claude Floc'h
4	1780	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
5	1780	Marie-Josèphe	sloup	Leyer et Société	40	navigue en 1779 et 1781
6	1780	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	désarmé?
7	1780	St Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	SHD Brest, 2P7-152, Me J-Mie Jezequel
8	1780	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
					362	45,25
1	1781	Anonyme	brick	Pluchon	50	SHD, 2P7-15 f° 301
2	1781	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Jean Laoureux
3	1781	Grand Vauban			60	AN ss série G5 1781 Me Yves Cap
4	1781	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves-Joseph Cloitre
5	1781	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-152, Me Claude Floc'h

6	1781	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
7	1781	Marie-Josèphe	sloup		40	AN ss série G5 1781, AM Libourne, Me Yves Cloitre
8	1781	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	désarmé?
9	1781	St Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	SHD Brest, 2P7-152, Me J-Mie Jezequel
10	1781	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AM Libourne, 18 avril 1781, Me Yves Cloitre
11	1781	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
12	1781	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
					617	51,42
1	1782	Anonyme	brick	Pluchon	50	désarmé?
2	1782	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Jean Laoureux
3	1782	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves-Joseph Cloitre
4	1782	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-152, Me Claude Floc'h
5	1782	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
6	1782	Marquis de l'Aigle	brick	Mazurié Keroualen	70	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves Trebaol
7	1782	Prospérité	brigantin	Barthélémy Kerroz	55	désarmé?
8	1782	Ste Anne	chasse-marée	Pluchon	30	SHD, Brest, 2P4 2, Me Mathieu Guerneur
9	1782	St Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	SHD Brest, 2P7-152, Me J-Mie Jezequel
10	1782	Saint-Louis	brick	Bazin	55	navigue en 1781 et 1783
11	1782	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
12	1782	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
					617	51,42
1	1783	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	AM Libourne 2 janv 1784, Jacques Nizou
2	1783	Anonyme	brick	Pluchon	50	désarmé?
3	1783	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Jean Laoureux
4	1783	Les 5 Frères et 3 Sœur	navire	Roussin Landerneau	125	AN ss série G5 1783, Me P Guyot
5	1783	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves-Joseph Cloitre
6	1783	Marie-Françoise	sloup	Barthélémy Kerroz et M	45	SHD Brest, 2P7-152, Me Claude Floc'h
7	1783	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Bazin	25	SHD Brest, 2P7-148, Jacques Nizou
8	1783	Marie-Josèphe	sloup		40	AN ss série G5 1783
9	1783	Marquis de l'Aigle	brick	Mazurié Keroualen	70	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves Trebaol
10	1783	Prospérité 2	brigantin	Barthélémy Kerroz et n	72	SHD Brest, 2P7-152, Tanguy Leostic
11	1783	Ste Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	
12	1783	Ste Anne	chasse-marée	Pluchon	30	SHD, Brest, 2P4 2
13	1783	St Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	SHD Brest, 2P7-152, Me J-Mie Jezequel
14	1783	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AN ss série G5 1783, Me Yves Cloatre
15	1783	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
16	1783	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-152, Me Joseph Trebaol
					874	54,62
1	1784	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	AM Libourne 2 janv 1784, Jacques Nizou
2	1784	Anonyme N	brick	Pluchon	50	Naufrage devant l'île d'Yeu (1784) 2P4-2
3	1784	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-155, Me Jean Laoureux
4	1784	Les 5 Frères et 3 Sœur	navire	Roussin Landerneau	125	SHD Brest, 2P7-17
5	1784	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	Libourne 9 aout 1784, Yves Joseph Cloatre
6	1784	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	SHD Brest, 2P7-154, Me Claude Floc'h
7	1784	Marie-Guillemette	brick	Duthoya et Sté	55	AM Libourne 26 nov 1784, JL Quivoron
8	1784	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	25	AM Libourne 21 juin 1784 Yves Joseph Cloatre
9	1784	Marie-Josèphe	sloup		40	AN ss série G5 1784
10	1784	Marquis de l'Aigle	brick	Mazurié Keroualen	70	SHD Brest, 2P7-152, Me Yves Trebaol

11	1784	Nouvelle Union			28	AN ss série G5 1784
12	1784	Prospérité 2	brigantin	Barthélémy Kerroz	72	SHD Brest, 2P7-152, Tanguy Leostic
13	1784	Ste Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AN ss série G5 1784 AM Libourne 1784, Pierre Cloatre
14	1784	Ste Anne N	chasse-marée	Pluchon	30	SHD, Brest, 2P4 2, Naufrage juin 1784
15	1784	St Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	SHD Brest, 2P7-152, Me J-Mie Jezequel
16	1784	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AM Libourne, arrivées 3 déc 1784, Me Yves Cloitre
17	1784	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-152, Me Gabriel Puluhen
18	1784	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	25	SHD Brest, 2P7-152, Me Joseph Trebaol
					972	54
1	1785	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	AM Libourne 30 mars 1785, Jean Provost
2	1785	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-155, Me Jean Laoureux
3	1785	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	AM Libourne 7 fév 1785, Yves Joseph Cloatre
4	1785	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	AM Libourne 2 nov 1785, Yves Lautrou
5	1785	Marie-Guillemette	brick	Duthoya et Sté	55	AN ss série G5 1785, AM Libourne 12/1/1785, JL Quivoron
6	1785	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société (Lava	40	AN ss série G5 1785, SHD Brest, 2P4-2
7	1785	Marquis de l'Aigle	brick	Mazurié Keroualen	70	SHD Brest, 2P7-155, Me Yves Trebaol
8	1785	Prospérité 2	brigantin	Barthélémy Kerroz	72	AM Libourne 10 janv 1785 Michel Le Gall
9	1785	Ste Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AN ss série G5 1785
10	1785	Ste-Anne		Pluchon	30	AN ss série G5 1785
11	1785	Saint-François	sloup	Louis Bazin	48	AM Libourne 16 nov 1785, Jacques Nizou
12	1785	Saint-Jean-Baptiste	sloup	Poisson et Clayern	92	AN ss série G5 1785 tx cf 2P7-4 (Naufrage?)
13	1785	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AM Libourne (quitte le 13 déc 1784 pour L°)
14	1785	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-155, Me Gabriel Puluhen
15	1785	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	35	SHD Brest, 2P7-152, Me Joseph Trebaol
					802	53,47
1	1786	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	AM Libourne 3 mai 1786, Jean Provost
2	1786	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD Brest, 2P7-155, Me Jean Laoureux
3	1786	Marie-Anne		Creuzel	48	SHD Brest, 2P4-2
4	1786	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	AM Libourne , 27 avril 1786, Yves Jh Cloitre
5	1786	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	AM Libourne , 7 février 1786, Yves Lautrou
6	1786	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	AM Libourne, 24 avril 1786, JL Quivoron
7	1786	Marie-Jeanne	sloup	Robert et Société	40	AN ss série G5 1786
8	1786	Marie-Louise			37	AN ss série G5 1786
9	1786	Marquis de l'Aigle	brick	Mazurié Keroualen	70	SHD Brest, 2P7-155, Me Yves Trebaol
10	1786	Prospérité	brigantin	Barthélemy Kerroz	72	AM Libourne, 3 février 1786, Michel Le Gall
11	1786	Sainte-Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AM Libourne 4 mai 1786, Pierre Cloatre
12	1786	Ste-Anne		Pluchon	30	AN ss série G5 1786
13	1786	St François	sloup	Bazin	48	AM Libourne 30 mars 1786, Jacques Nizou
14	1786	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AN ss série G5 1786 et SHD, Brest, 2P4 2
15	1786	Saint-Mathieu			50	AN ss série G5 1786
16	1786	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-156, Me Gabriel Puluhen
17	1786	Zephir N	sloup	Barthélémy Kerroz	35	ADF, Ibid., 4 E 91 15, 11 décembre 1786. naufr dvt Port-Louis
					868	51,06
1	1787	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	AM Libourne 22 janvier 1787, Me Jean Provost
2	1787	Aimable Société			40	Congés français 1787
3	1787	Ange-Gabriel			48	Congés français 1787
4	1787	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD, Brest, 2P7 156, Me Jean Laoureux
5	1787	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	AM Libourne 20 janvier 1787, Yves Cloatre
6	1787	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	SHD, Brest, 2P7 157, Me Yves-Marie Lautrou

7	1787	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	AM Libourne, 17 mars 1787, Me JL Quivoron
8	1787	Marquis de l'Aigle N	brick	Mazurié Keroualen	70	SHD Brest, 2P7-156, Me Yves Trebaol
9	1787	Prospérité	brigantin	Barthélemy Kerroz	72	AMB HH 25, Me Michel Le Gall
10	1787	Sainte Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AM Libourne, 29 déc 1787, Me Pierre Cloatre
11	1787	St François	sloup	Bazin	48	SHD Brest, 2P7-157, Me Jean-Louis Kerneau
12	1787	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AN ss série G5 , Me Yves Cloitre
13	1787	Utile	brick	Barthélémy Kerroz	90	SHD Brest, 2P7-153, Me Gabriel Puluhen
14	1787	Zephir	sloup	Barthélémy Kerroz	35	navigue en 1786 et 1788
					751	53,64
1	1788	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	SHD, Brest, 2P7 156bis, Me Jean Provost
2	1788	Comtesse d'Hector	sloup	Barthélémy Kerroz	40	ADF, 16 B 806, AM Libourne 6 mars 1788, Jean Floch
3	1788	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD, Brest, 2P7 157, Me Yves Nizou
4	1788	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 156 bis, Me Yves Joseph Cloatre
5	1788	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	AM Libourne, 12 février 1788, Me JL Quivoron
6	1788	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	SHD, Brest, 2P7 157, Me Yves-Marie Lautrou
7	1788	Prospérité	brigantin	Barthélemy Kerroz	72	AM Libourne 17 nov 1788, Michel Le Gall
8	1788	Sainte Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AM Libourne, 10 déc 1788, Me Jean-Louis Kerneau
9	1788	St François	sloup	Bazin	36	SHD Brest, 2P7-157, Me Pierre Cloatre
10	1788	Saint Louis	brick	Bazin	55	AM Libourne, 23 octobre 1788, Me Yves Cloatre
11	1788	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	35	SHD, Brest, 2P7 157, Me Gabriel Puluhen
					531	48,27
1	1789	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	SHD, Brest, 2P7 157, Me Hervé Jh Kerneau
2	1789	Anne-Louise		Pongerard	26	ADF, 16 B 806, Me Martin Berthelé
3	1789	Comtesse d'Hector	sloup	Barthélémy Kerroz	40	SHD, Brest, 2P7 157, Me François-Marie Talec
4	1789	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD, Brest, 2P7 157, Me Yves Nizou
5	1789	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 157, Me Joseph Cloitre
6	1789	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	SHD, Brest, 2P7 157, Me Yves-Marie Lautrou
7	1789	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	AN ss série G5 1789, Me J Louis Quivoron
8	1789	Prospérité	brigantin	Barthélemy Kerroz	72	AN ss série G5 1789, Michel Le Gall
9	1789	Ste-Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AN ss série G5 1789, Pierre Cloatre
10	1789	St François	sloup	Louis Bazin	36	SHD, Brest, 2P7-158 f° 147
11	1789	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AM Libourne 23 oct 1788, Yves Cloatre
12	1789	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 157, Me Gabriel Puluhen
					567	47,25
1	1790	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	SHD, Brest, 2P7 157, Me Jean Provost
2	1790	Anne-Louise		Pongerard	26	ADF, 16 B 806, Me Martin Berthelé
3	1790	Comtesse d'Hector	sloup	Barthélémy Kerroz	40	SHD, Brest, 2P7 157
4	1790	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD, Brest, 2P7 158, Me Yves Nizou
5	1790	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 157, Me Joseph Cloatre
6	1790	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	SHD, Brest, 2P7 158, Me Yves-Marie Lautrou
7	1790	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	AM Libourne, 15 juillet 1790, Me JL Quivoron
8	1790	Prospérité	brigantin	Barthélemy Kerroz	72	AM Libourne 18 nov 1790, Michel Le Gall
9	1790	Ste-Agathe	sloup	La Caze et Taylor	40	AN ss série G5 1790, Me Pierre Cloatre
10	1790	St François	sloup	Louis Bazin	36	SHD, Brest, 2P7 158, Me Jean-Louis Kerneau
11	1790	Saint-Louis	brick	Bazin	55	AMB HH 25, Me Yves Cloitre
12	1790	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 157, Me Gabriel Puluhen
					567	47,25
1	1791	Aimable Jeanne	sloup	Bazin	35	AMB HH 26, Me Hervé Jh Kerneau

2	1791	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD, Brest, 2P7 158, Me Yves Nizou
3	1791	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	AM Libourne 10 août, Yves Jh Cloitre
4	1791	Marie-Françoise 2	sloup	Barthélémy Kerroz	60	SHD, Brest, 2P7 158, Me Yves-Marie Lautrou
5	1791	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	AMB HH 25, Me J Louis Quivouron
6	1791	Prospérité	brigantin	Barthélemy Kerroz	72	AMB HH 26, Me Michel Le Gall
7	1791	St François	sloup	Louis Bazin	36	SHD, Brest, 2P7 158, Me Jean-Louis Kerneau
8	1791	St Louis	brick	Bazin	55	SHD, Brest, 2P7 159, Me Yves Cloitre
9	1791	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 158, Me Gabriel Puluhen
				461	51,22	
1	1792	Coureur	sloup	Leyer et Société	40	SHD, Brest, 2P7 158, Me Yves Nizou
2	1792	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 157, Me Joseph Cloitre
3	1792	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	
4	1792	Patriote	sloup	Bazin	55	SHD Brest, 2P7-159, Me Guillaume Kerneau
5	1792	St François	sloup	Louis Bazin	36	SHD, Brest, 2P7 158, Me Jean-Louis Kerneau
6	1792	St Louis	brick	Bazin	55	SHD, Brest, 2P7 159, Me Yves Cloitre
7	1792	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 158, Me Gabriel Puluhen
				349	49,86	
1	1793	Agathe	sloup	La Caze et Société	40	SHD, Brest, 2P7 161, Me Pierre Cloitre
2	1793	Lune 1		Radiguet et Compagnie	50	ADF 50 J 1 20
3	1793	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	ADF, 8 J 493, 6 mars 1793; cap. Jh Cloitre
4	1793	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	
5	1793	Patriote	sloup	Bazin	55	SHD Brest, 2P7-159, Me Guillaume Kerneau
6	1793	St François	sloup	Louis Bazin	36	SHD, Brest, 2P7 161, Me Jean-Louis Kerneau
7	1793	St Louis	brick	Bazin	55	SHD, Brest, 2P7 159, Me Yves Cloitre
8	1793	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 158, Me Gabriel Puluhen
				399	49,87	
1	1794	Agathe	sloup	La Caze et Société	40	SHD, Brest, 2P7 161, Me Pierre Cloitre
2	1794	Coureur	sloup	Leyer et Société	62	SHD, Brest, 2P7 161, Me Yves Nizou
3	1794	Lune 1		Radiguet et Compagnie	50	ADF 50 J 1 20
4	1794	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 161, Me Joseph Cloitre
5	1794	Marie-Françoise	sloup	Louis Bazin	36	SHD BREST 2P-7-18
6	1794	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	
7	1794	Patriote	sloup	Bazin	55	navigue en 1793 et 1795
8	1794	St François	sloup	Louis Bazin	36	SHD, Brest, 2P7 161, Me Jean-Louis Kerneau
9	1794	St Louis	brick	Bazin	55	SHD, Brest, 2P7 159, Me Yves Cloitre
10	1794	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 161, Me Gabriel Puluhen
				497	49,7	
1	1795	Agathe	sloup	La Caze et Société	40	SHD, Brest, 2P7 161, Me Pierre Cloitre
2	1795	Coureur	sloup	Leyer et Société	62	SHD, Brest, 2P7 161, Me Yves Nizou
3	1795	Lune 1		Radiguet et Compagnie	50	ADF 50 J 1 20
4	1795	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 161, Me Joseph Cloitre
5	1795	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	
6	1795	Patriote	sloup	Bazin ainé	55	SHD BREST 2P7-161, Me Guill. Kerneau
7	1795	St François	sloup	Bazin	36	SHD, Brest, 2P7 161, Me Jean-Louis Kerneau
8	1795	St Louis	brick	Bazin	55	
9	1795	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 161, Me Gabriel Puluhen
				461	51,22	

1	1796	Agathe	sloup	La Caze et Société	40	SHD BREST 2P7-162, Me Pierre Cloitre
2	1796	Coureur	sloup	Layer et Société	62	SHD, Brest, 2P7 161, Me Yves Nizou
3	1796	Lune 1		Radiguet et Compagnie	50	ADF 50 J 1 20
4	1796	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	
5	1796	Marie-Anne	sloup	B Kerroz et Sté	40	SHD, Brest, 2P7 161, Me Caraes
6	1796	Patriote	sloup	Bazin aîné	55	SHD BREST 2P7-161, Me Guill. Kerneau
7	1796	St François	sloup	Bazin	36	SHD BREST 2P-7-18
8	1796	St Louis	brick	Bazin	55	SHD BREST 2P7-162, Me Jacques Prat
9	1796	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD, Brest, 2P7 161, Me Gabriel Puluhen
					461	51,22
1	1797	Agathe	sloup	La Caze et Société	40	SHD BREST 2P7-162, Me Pierre Cloitre
2	1797	Coureur	sloup	Leyer et Société	62	SHD BREST 2P-7-18, Me Yves Nizou
3	1797	Lune 1 P		Radiguet et Compagnie	50	ADF 50 J 1 20, f° 270, prise le 19 ventôse an V (9 mars 1797).
4	1797	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
5	1797	Patriote	sloup	Bazin aîné	55	SHD BREST 2P7-162, Me Guill. Kerneau
6	1797	St François	sloup	Bazin	36	SHD BREST 2P-7-18
7	1797	St Louis	brick	Bazin aîné	55	SHD BREST 2P7-162, Me Jacques Prat
8	1797	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
					421	52,62
1	1798	Agathe	sloup	La Caze	30	SHD BREST 2P7 20, Me Pierre Cloitre
2	1798	Bonne Foi	brick	Bouroullec	97	SHD BREST 2P7 20, Me Joseph Cloitre
3	1798	Coureur	sloup	Layer et Société	62	SHD BREST 2P7 20, Me Yves Nizou
4	1798	Jeune Rose	brick	Etienne radiguet	60	SHD BREST 2P7 20, Me Hervé Briand
5	1798	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
6	1798	Patriote	sloup	Bazin	50	SHD BREST 2P7 20, Me Guill Kerneau
7	1798	Saint-François	sloup	Bazin	38	SHD BREST 2P7 20, Me J Louis Kerneau
8	1798	Vigilante	corsaire	Radiguet	50	ADF, 50 J 1 f° 357; Corsaire 14 frimaire an VI (5 déc 1797)
9	1798	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
					510	56,66
1	1799	Agathe	sloup	La Caze et Société	48	SHD BREST 2P7 20, Me Pierre Cloitre
2	1799	Anne-Louise	sloup	Pongerard	35	SHD BREST 2P7 20, Me J Fçois Tual
3	1799	Bonne Foi	brick	Bouroullec	97	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
4	1799	Bon Père	brick	Bazin aîné	95	SHD BREST 2P7 20
5	1799	Coureur	sloup	Leyer et Société	63	SHD BREST 2P7 20, Me Yves Nizou
6	1799	Jeune Rose		Etienne radiguet	60	ADF, 50 J 2, 9 vendémiaire an VIII (1er octobre 1799)
7	1799	Lune 2		Radiguet et Compagnie	50	SHD BREST 2P7-20
8	1799	Marie Anne	sloup	Creuzel	90	SHD BREST 2P7 20, Me Joseph Cloitre
9	1799	Marie Françoise	sloup	Kerroz et Cie	65	SHD BREST 2P7 20
10	1799	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	78	SHD BREST 2P7 20, Me Vincent Quivouron
11	1799	Martin	corsaire?	Radiguet	50	ADF 50 J 2, 20 frimaire an VIII 1799°
12	1799	Prosperite	brick	Kerroz	80	SHD BREST 2P7 20, Me Mathieu Floc'h
13	1799	Vigilante	corsaire	Radiguet	50	ADF, 50 J 1 f° 357;
14	1799	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
					906	64,71
1	1800	Agathe	sloup	La Caze	40	AM Libourne 5 ventôse an VIII (1800)
2	1800	Bonne Foi	brick	Bouroullec	97	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
3	1800	Bon Père	brick	Bazin aîné	95	SHD BREST 2P7 20, Me Yves Cloitre
4	1800	Coureur	sloup	Layer et Société	63	SHD BREST 2P7-164, Me Yves Nizou

5	1800	Jeune Rose		Etienne Radiguet	60	ADF, 50 J 2, 12 ventose an VIII (10 mars 1800)
6	1800	Grâce de Dieu	sloup	Adrien Thomas et cie	22	SHD BREST 2P7 20, Me Louis Pierre Noret
7	1800	Marie-Anne 2	sloup	Barthélémy Kerroz	90	SHD BREST 2P7-163, Me Yves J Cloitre
8	1800	Marie-Françoise	sloup	Kerroz	65	AM Libourne 25 ventose an VIII (1800)
9	1800	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	84	SHD BREST 2 P7 164, Me Vincent Quivoron
10	1800	Martin	corsaire?	Radiguet	50	ADF 50 J 2, 20 frimaire an VIII (1799)
11	1800	Zéphir	sloup	Barthélémy Kerroz	45	pas de rôles de bord entre l'an V et l'an VIII
					711	64,64
1	1801	Agathe	sloup	La Caze	40	AM Libourne 12 brumaire an X (1801)
2	1801	Aimable Bristol	sloup	Leyer	72	SHD BREST 2 P7 23 (Capit. François Pilven: ADF 63 U 21-2)
3	1801	Aimable Marthe	brick	Leyer	60	SHD BREST 2 P7 23, Me Michel Prat
4	1801	Bonne Foi	brick	Bouroullec	97	SHD BREST 2 P7 164, Me J Marie Corric
5	1801	Bon Père	brick	Bazin aîné	95	SHD BREST 2P7 20, Me Yves Cloitre
6	1801	Coureur	sloup	Leyer et Société	62	SHD BREST 2P7-164, Me Yves Nizou
7	1801	Elorn	sloup	René Bazin	51	SHD BREST 2 P7 23, Me Michel Marie Prat
8	1801	Marie-Anne 2	sloup	Barthélémy Kerroz	90	SHD BREST 2P7-163, Me Yves J Cloitre
9	1801	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	84	SHD BREST 2 P7 164, Me Vincent Quivoron
10	1801	Martin	corsaire?	Radiguet	50	ADF 50 J 2,
11	1801	Prosper	sloup	Radiguet et Compagnie	45	SHD BREST 2 P7 23, Me Hervé Briand
12	1801	Saint-Louis	brick	Bazin aîné	55	SHD BREST 2 P7 23, Me Jacques Prat
13	1801	Solide	brick	Bazin aîné	61	SHD BREST 2 P7 23, Me Guill Kerneau
14	1801	Voyageur	brick	Poisson	172	SHD BREST 2 P7 23, Me Ildut Masson
15	1801	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD BREST 2 P7 23, Me Gabriel Puluhen
					1079	71,93
1	1802	Aimable Bristol	sloup	Leyer et Société	72	ADF, 63 U 21/2, Capitaine Pilven
2	1802	Bonne Foi	brick	Bouroullec	97	SHD BREST 2 P7 164, Me J Marie Corric
3	1802	Bon Père	brick	Bazin aîné (René)	97	SHD BREST 2 P7 24 /2P7-165, Me Pierre Cloitre
4	1802	Coureur	sloup	Leyer et Société	62	SHD BREST 2P7-164, Me Yves Nizou
5	1802	Elorn	sloup	René Bazin	51	AFB Consulado 210/003 n°290, capitaine Michel Prat
6	1802	Marie-Anne	sloup	Kerroz	90	AM Libourne Me Joseph Cloatre
7	1802	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	84	SHD BREST 2 P7 164, Me Vincent Quivoron
8	1802	Martin	corsaire?	Radiguet	50	ADF 50 J 2,
9	1802	Prosper	sloup	Radiguet et Compagnie	45	SHD BREST 2P7-165, Me Herve Briand
10	1802	Saint-Louis	brick	Bazin aîné	55	navigue en 1801 et 1803
11	1802	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	SHD BREST 2P7-165, Me Gabriel Puluhen
					748	64,54
1	1803	Aimable Bristol	sloup	Leyer et Société	72	SHD 3 A 12,acheté au Conquet par la Marine 8 500F
2	1803	Auguste		Radiguet et Compagnie	50	ADF 50J92, 16 messidor an XI;
3	1803	Bonne Foi	brick	Bouroullec	97	SHD BREST 2 P7 24, Me Jean-Marie Corric
4	1803	Bon Père	brick	Bazin aîné	97	SHD BREST 2 P7 165, Me Pierre Cloitre
5	1803	Coureur	brick	Leyer et Société	62	SHD BREST 2P7-164, Me Yves Nizou
6	1803	Elorn	sloup	René Bazin	51	ADF 50J92 30 ventose an XI
7	1803	Marie-Anne	sloup	Kerroz	90	navigue en 1802 et 1804
8	1803	Marie-Guillemette 2	brick	Duthoya	84	ADF 50 J 92, 19 pluviôse an XI (8 février 1803)
9	1803	Martin	corsaire?	Radiguet et Compagnie	50	ADF 50 J 92 30 floréal an XI
10	1803	Notre Dame	brick	J Marie Page	77	SHD BREST 2 P7 22, Me J Marie Page
11	1803	Prosper	sloup	Radiguet et Compagnie	45	A Lib 16 pluv an XI, vendu à Marine an XII SHD 3A13
12	1803	Saint-Louis	brick	Bazin aîné	60	AM Libourne, 15 brumaire an XII, Me Jacques Prat
13	1803	Zephir 2	sloup	Barthélémy Kerroz	45	vendu à Marine 8 brumaire an XII (oct 1803) SHD 3A13

				880	67,69	
1	1804	Adolphe		Camescasse L°	20	2P7-24, construit au Croisic an II, Me J-Marie Cloatre
2	1804	Coureur	sloup	Layer et Société	62	navigue en 1803 et 1805
3	1804	Marie-Anne	sloup	Kerroz	60	AM Libourne, 18 nivôse an XII, Me Cloatre
4	1804	Zéphir	sloup	Radiguet	48	SHD, Brest, 2P7-166 ; construit en l'an XIII à Brest
				190	47,5	
1	1805	Coureur	sloup	Layer et Société	62	AM Libourne, 21 pluviôse an XIII, Yves Nizou
2	1805	Marie-Anne	sloup	Kerroz	60	AM Libourne Me Cloatre
3	1805	Zéphir	sloup	Radiguet	48	SHD, Brest, 2P7-166 ; construit en l'an XIII à Brest
				170		
1	1806	Coureur	sloup		62	
2	1806	Elorn	sloup	René Bazin	54	SHD BREST 2P7-24, Me Michel Marie Prat
3	1806	Zéphir	sloup	Radiguet	48	SHD, Brest, 2P7-166 ; construit en l'an XIII à Brest
				164		
1	1807	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
2	1807	Elorn	sloup	René Bazin	52	SHD BREST 2P7-24
3	1807	Zéphir	sloup	Radiguet	48	SHD, Brest, 2P7-166 ; construit en l'an XIII à Brest
				181		
1	1808	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1808	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1808	Elorn N	sloup	René Bazin	52	SHD BREST 2P-7 24 naufrage 25 oct 1808
4	1808	Joséphine N	gabarre		15	ADF 63 U 20/1. naufrage 20 mai 1808
5	1808	Marie Anne		Leostic de Brélès	55	ADF 65U16/2, capitaine Yves Marie Cloatre
6	1808	Utile		Bouroullec	20	ADF 65U16/2
7	1808	Zéphir	sloup	Radiguet et Goury (?)	48	ADF 65U16/2, capitaine Matthieu Masson
				294	42	
1	1809	Adolphe		Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1809	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1809	Marie Anne		Leostic (Tanguy?) de B	55	ADF 65U16/2, capitaine Yves Marie Cloatre
4	1809	Zéphir	sloup	Radiguet et Cie	48	SHD BREST 2 P7 166, Me Benjamin Gallic
				207		
1	1810	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1810	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1810	Marie Anne		Leostic de Brélès	55	ADF 65U16/2, capitaine Yves Marie Cloatre
4	1810	Marie-Françoise	sloup	Radiguet-Goury	73	SHD, Brest, 3 A 17, f° 28 v°
5	1810	Zéphir	sloup	Radiguet et Compagnie	48	SHD BREST 2 P7 166, Me Benjamin Gallic
				280		
1	1811	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1811	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1811	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite en 1811,
4	1811	Marie Anne		Leostic de Brélès	55	ADF 65U16/2, capitaine Yves Marie Cloatre
5	1811	Marie-Françoise P		Radiguet	73	SHD 3 A 105 pris par les anglais 7 février 1811
6	1811	Saint-Jean P		Radiguet et Goury	52	SHD 3A105 pris par les Anglais 11 juillet 1811
7	1811	Zéphir	sloup	Radiguet et Compagnie	48	SHD BREST 2 P7 166

1	1812	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1812	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1812	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite e n1811,
4	1812	Etoile	sloup	Vve Page	26	SHD Brest 2P6-1
5	1812	Marie Anne		Leostic de Brélès	55	ADF 65U16/3, capitaine Yves Marie Cloatre
6	1812	Mathieu	sloup	Goubin et Taylor de L°	84	SHD Brest 2P6-1
7	1812	Zephir P	sloup	Radiguet et Goury	48	SHD 3 A 105 pris par les anglais 31 juillet 1812
					346	
1	1813	Adolphe		Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1813	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1813	Coureur	sloup	Lacaze aîné	29	SHD Brest 2P6-1
4	1813	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite ne 1811,
5	1812	Etoile	sloup	Vve Page	26	SHD Brest 2P6-1
6	1813	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet 1821
7	1813	Mathieu	sloup	Goubin et Taylor de L°	84	SHD Brest 2P6-1
					300	
1	1814	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
2	1814	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Goury	81	SHD BREST 2P7-167
3	1814	Coureur	sloup	La Caze aîné	29	SHD Brest 2P6-1
4	1814	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite en 1811,
5	1814	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1821
					190	
1	1815	Actif	chasse-marée	Radiguet et Goury	29	Kerouedan, annexes, Cap Le Scanff, constr Brest 1811
2	1815	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
3	1815	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	81	SHD 2P7-167, Me François Marie Gourguen
4	1815	Coureur	sloup	La Caze et Société	55	SHD 2P7-167
5	1815	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite en 1811,
6	1815	Flore I	goëlette	Taylor	43	ADF 50 J 20
7	1815	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1821
					288	41.14
1	1816	Actif	chasse-marée	Radiguet-Goury	29	ADF 50 J , Kerouedan p. 36 (constr Brest 1811), cap Le Scanff
2	1816	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808,
3	1816	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	81	SHD 2P7-167 (Cap. Lavergne, Kerouedan annexes)
4	1816	Coureur	sloup	La Caze et Société	55	SHD 2P7-167 (Cap. Page, Kerouedan annexes)
5	1816	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite en 1811
6	1816	Flore II	goëlette	Taylor	43	ADF 50 J 20 (construit en 1816) Cap. Corre
7	1816	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD, 2P7-170, (construite à Auray en 1816)
					288	41.14
1	1817	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-167
2	1817	Adolphe	sloup	Camescasse L°	23	SHD BREST 2P4-3, sloup construit en 1808
3	1817	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-167
4	1817	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	81	SHD 2P7-167
5	1817	Elorn	gabarre	Camescasse L°	29	SHD BREST 2P4-3, gabarre construite en 1811
6	1817	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-167
7	1817	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1822 (SHD, 2P7-170, constr Auray 1816)

8	1817	Coureur	sloup	La Caze et Société	55	SHD 2P7-167
					353	44.12
1	1818	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-167
2	1818	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-167
3	1818	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	81	SHD 2P7-167
4	1818	Coureur	sloup	La Caze et Société	55	SHD 2P7-167
5	1818	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-167
6	1818	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD, 2P7-170, constr Auray 1816)
7	1818	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-167
					391	55.86
1	1819	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-167
2	1819	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD, 2P7-170, Cap. Jourdan, constr St Servan 1819
3	1819	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-167
4	1819	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	81	SHD 2P7-167
5	1819	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-167
6	1819	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1823
7	1819	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-167
					381	54.43
1	1820	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-167
2	1820	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-167
3	1820	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-167
4	1820	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	81	SHD 2P7-167
5	1820	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-167
6	1820	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1823
7	1820	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-167
					381	54.43
1	1821	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-167
2	1821	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-167
3	1821	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-167
4	1821	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-171, construit à Pontrieux 1812.
5	1821	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-167
6	1821	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1824 SHD Brest 2P6-1
7	1821	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-167
					362	51.71
1	1822	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-167
2	1822	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	Kerouedan, annexes/ SHD Brest 2P6-1
3	1822	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-167
4	1822	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-167
5	1822	Elorn	goëlette	de L°?	?	Kerouedan, annexes
6	1822	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-172
7	1822	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	ADF 50 J 26 14 juillet1824 SHD 2P7-171
8	1822	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-167
					362	51.71
1	1823	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-172
2	1823	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-172Kerouedan, annexes
3	1823	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-172

4	1823	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-172
5	1823	Elorn	goëlette	de L°?	?	Kerouedan, annexes
6	1823	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-172
7	1823	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD 2P7-173
8	1823	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-172
					362	51.71
1	1824	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-173
2	1824	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-173
3	1824	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-174
4	1824	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-173
5	1824	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-173
6	1824	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD 2P7-173
7	1824	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-172
					362	51.71
1	1825	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-174
2	1825	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-174
3	1825	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-174
4	1825	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-175
5	1825	Flore	goëlette	Taylor	43	SHD 2P7-174
6	1825	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD 2P7-173/175
7	1825	Malin	brick	Radiguet et Cie	90	SHD 2P7-175
8	1825	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD 2P7-175, construit 1817 à Bayonne
					463	57.87
1	1826	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	SHD 2P7-175
2	1826	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-175
3	1826	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-176
4	1826	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-176
5	1826	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD 2P7-176
6	1826	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD 2P7-176
					330	55
1	1827	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	Kerouedan annexes et 2P7-177
2	1827	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD 2P7-177
3	1827	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-177
4	1827	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD 2P7-176
5	1827	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD 2P7-177
6	1827	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD 2P7-177
					330	55
1	1828	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	Kerouedan annexes et 2P7-177
2	1828	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	Kerouedan annexes SHD Brest, 2P7-177
3	1828	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	SHD 2P7-177
4	1828	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	Kerouedan annexes 2P7-178
5	1828	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	SHD 2P7-177
6	1828	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD 2P7-177
					330	55
1	1829	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	Kerouedan annexes et 2P7-178
2	1829	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	Kerouedan annexes SHD Brest, 2P7-177

3	1829	Biscayenne	goëlette	Taylor et Sté	65	Kerouedan annexes
4	1829	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	Kerouedan annexes 2P7-178
5	1829	Eulalie	chasse-marée	Vve Bouroullec et Cie	29	SHD 2P7-179, constr Redon 1829
6	1829	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	Kerouedan annexes et 2P7-179
7	1829	L'R	goëlette	Bazin-Drant	23	2P7-179
8	1829	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD 2P7-178
					382	47.75
1	1830	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	2P7-180
2	1830	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-180
3	1830	Biscayenne	goëlette	Bazin	65	
4	1830	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	2P7-179
5	1830	Eulalie	chasse-marée	Vve Bouroullec et Cie	29	2P7-179
6	1830	Lune de L°	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	Kerouedan annexes et 2P7-179
7	1830	L'R	goëlette	Bazin-Drant	23	SHD 2P7-179 f° 67
8	1830	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	2P7-180
9	1830	Zoe	lougre	Lacoste	66	SHD, 2P7-180, constr Redon 1829, Kerouedan annexes
					448	49.78
1	1831	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	2P7-180
2	1831	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-180
3	1831	Biscayenne	goëlette	Bazin	65	SHD Brest 2P7-180
4	1831	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD Brest 2P7-180
5	1831	Eulalie	chasse-marée	Vve Bouroullec et Cie	29	2P7-180
6	1831	Lune de L° N	chasse-marée	Radiguet et Goury	28	Kerouedan annexes et 2P7-180
7	1831	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	2P7-181
8	1831	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-180
					426	60.85
1	1832	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	2P7-181
2	1832	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-181
3	1832	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD Brest 2P7-181
4	1832	Eulalie	chasse-marée	Vve Bouroullec et Cie	29	2P7-181
5	1832	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	2P7-182
6	1832	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	2P7-181
7	1832	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-181
					362	51.71
1	1833	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	2P7-182
2	1833	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-182
3	1833	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD Brest 2P7-183
4	1833	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	2P7-181
5	1833	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	2P7-183
6	1833	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	2P7-183
7	1833	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-182
					362	51.71
1	1834	Actif	chasse-marée	Radiguet Poisson	29	2P7-182
2	1834	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-183
3	1834	Commerce de L°	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD Brest 2P7-183
4	1834	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-182
5	1834	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-185

6	1834	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-184
7	1834	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-183
				362	51.71	
1	1835	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-184
2	1835	Commerce de L ^o	sloup	Radiguet et Compagnie	62	SHD Brest 2P7-184
3	1835	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-184
4	1835	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-184
5	1835	Marie-Thérèse	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-184
6	1835	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-183
				333	55.5	
1	1836	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-201
2	1836	Charles	chasse-marée	Coué-Bouroullec	43	SHD Brest 2P7-200 construit à Vannes 1836
3	1836	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-199
4	1836	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-201
5	1836	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-201
6	1836	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-201
				314	52.33	
1	1837	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-201
2	1837	Charles	chasse-marée	Coué-Bouroullec	43	SHD Brest 2P7-200 construit à Vannes 1836
3	1837	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-201
4	1837	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-204
5	1837	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-201
6	1837	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-201
				314	52.33	
1	1838	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-203
2	1838	Charles	chasse-marée	Coué-Bouroullec	43	SHD Brest 2P7-202 construit à Vannes 1836
3	1838	Elisa	brick	Coué-Bouroullec	136	SHD Brest 2P7-203
4	1838	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-204
5	1838	Frédéric	sloop	Coué	19	SHD 2P7-203, construit Quimper 1838, Me Robert Jouan L ^o
6	1838	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-204
7	1838	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-203
8	1838	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-204
				469	58,62	
1	1839	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-205
2	1839	Charles	chasse-marée	Coué-Bouroullec	43	SHD Brest 2P7-205 construit à Vannes 1836
3	1839	Elisa	brick	Coué-Bouroullec	136	SHD Brest 2P7-207
4	1839	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-204
5	1839	Frédéric	sloop (transpo	Coué	19	SHD 2P7-204, construit Quimper 1838, Me Robert Jouan L ^o
6	1839	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-204
7	1839	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-206
8	1839	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-207
				469	58,62	
1	1840	Auguste	brick	Bazin-Drant	45	SHD Brest 2P7-205
2	1840	Charles N	chasse-marée	Coué-Bouroullec	43	SHD 2P7-205, construit Vannes 1836
3	1840	Elisa	brick	Coué-Bouroullec	136	SHD Brest 2P7-207
4	1840	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-207

5	1840	Frédéric	sloop (transpo	Coué	21	SHD 2P7-204, construit Quimper 1838, Me Robert Jouan L°
6	1840	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-204
7	1840	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-209
8	1840	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-207
					471	58.87
1	1841	Elisa	brick	Coué-Bouroullec	136	SHD Brest 2P7-209
2	1841	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-207
3	1841	Frédéric	sloop (transpo	Coué	22	SHD 2P7-204, construit Quimper 1838, Me Robert Jouan L°
4	1841	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-207
5	1841	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-209
6	1841	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-204
					384	64
1	1842	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	SHD Brest 2P7-212
2	1842	Elisa	brick	Coué-Bouroullec	136	SHD Brest 2P7-209
3	1842	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	29	SHD Brest 2P7-209
4	1842	Frédéric	sloop (transpo	Coué	23	SHD 2P7-204, construit Quimper 1838, Me Robert Jouan L°
5	1842	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-209
6	1841	Vigilante	brick	Radiguet-Goury	101	SHD Brest 2P7-211
7	1842	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-209
					461	65,86
1	1843	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	SHD Brest 2P7-212
2	1843	Elisa	brick	Coué-Bouroullec	136	SHD Brest 2P7-211
3	1843	Eulalie	chasse-marée	Coué-Bouroullec	29	SHD Brest 2P7-212
4	1843	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-211
5	1843	Victorine	lougre	Duval	54	SHD, Brest 2P7-211
6	1843	Vigilante	brick-goélette	Radiguet-Goury	101	SHD, 2P7-212, vendu le 5 septembre 1843
7	1843	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-213
					492	70,28
1	1844	Almaïs	brick-goélette	Provost-Goury	94	SHD 2P7-216, construit Bayonne 1843
2	1844	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	navigue en 1847
3	1844	Eulalie	chasse-marée	Coué-Bouroullec	29	SHD Brest 2P7-214
4	1844	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	SHD 2P7-214
5	1844	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-216
6	1844	Victorine	lougre	Duval	54	navigue en 1845
7	1844	Zoe	lougre	Lacoste	67	SHD, 2P7-213
					427	61
1	1845	Almaïs	brick-goélette	Provost-Goury	94	SHD 2P7-216, construit Bayonne 1843
2	1845	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	navigue en 1847
3	1845	Eulalie	chasse-marée	Coué-Bouroullec	29	SHD Brest 2P7-215
4	1845	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	SHD 2P7-216
5	1845	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-216
6	1845	Victorine	lougre	Duval	54	SHD, Brest 2P7-216
7	1845	Zoe	lougre	Lacoste	67	navigue en 1846
					427	61
1	1846	Almaïs	brick-goélette	Provost-Goury	94	SHD 2P7-216, construit Bayonne 1843
2	1845	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	navigue en 1847

3	1846	Eulalie	chasse-marée	Coué-Bouroullec	29	navigue en 1847
4	1846	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	SHD 2P7-116
5	1846	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD Brest 2P7-216
6	1846	Victorine	lougre	Duval	54	SHD, Brest 2P7-218
7	1846	Zoe	lougre	Lacoste	67	2P7-219
					427	61
1	1847	Almaïs	brick-goélette	Provost-Goury	93	navigue en 1846 et 1848, construit Bayonne 1843
2	1847	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	SHD 2P7-221, construit Brest 1842
3	1847	Elorn	sloup	Bazin-Drant	20	SHD 2P7-222, construit 1846 Le Faou
4	1847	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	36	SHD 2P7-220
5	1847	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	Sound Toll Registers
6	1847	Louis	chasse-marée	Coué-Provost	29	SHD 2P7-218
7	1847	Victorine	lougre	Duval	54	SHD 2P7-218
8	1847	Zoe	lougre	Lacoste	66	2P7-219
					452	56.5
1	1848	Almaïs	brick-goélette	Provost-Goury	93	SHD 2P7-224, construit Bayonne 1843
2	1848	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	SHD 2P7-221
3	1848	Elorn	sloup	Bazin-Drant	20	SHD 2P7-222
4	1848	Emilie	bisquine	Coué et Cie	49	SHD 2P7-223, construit Sables d'Olonne 1847
5	1848	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	36	SHD 2P7-220
6	1848	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	SHD 2P7-222
7	1848	Victorine	lougre	Duval	54	SHD 2P7-221
					406	58
1	1849	Almaïs	brick-goélette	Provost-Goury	93	SHD 2P7-224, construit Bayonne 1843
2	1849	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	SHD 2P7-221, construit Brest 1842
3	1849	Elorn	sloup	Bazin-Drant	20	SHD 2P7-222
4	1849	Emilie	bisquine	Coué et Cie	49	SHD 2P7-223, construit Sables d'Olonne 1847
5	1849	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	36	SHD 2P7-222
6	1849	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	SHD 2P7-222
					352	58.67
1	1850	Anna-Maria	lougre	Coué-Bouroullec	76	SHD 2P7-221, construit Brest 1842
2	1850	Emilie	bisquine	Coué et Cie	49	SHD 2P7-226 (navigue encore en 1852)
3	1850	Eulalie	chasse-marée	Bouroullec et Cie	36	SHD 2P7-224
4	1850	Elorn	sloup	Bazin-Drant	20	SHD 2P7-224
5	1850	Euphémie	brick-goélette	Duval	78	SHD 2P7-222
					259	51,8

Du commerce maritime à l'industrie (1660-1845). L'élite négociante de Landerneau face aux défis

Résumé : L'objectif de cette thèse est de présenter les stratégies du négoce landerneéen de la fin du XVII^e siècle au milieu du XIX^e siècle. L'implantation de la Marine Royale à Brest à la fin du XVII^e siècle – pour préparer la « Seconde guerre de Cent Ans » – la perte du marché anglais pour les *crées* du Léon, les guerres incessantes entre 1744 et 1815, les crises de toute nature, la perte du marché espagnol et de ses colonies dans les années 1820, voilà autant de défis à relever pour la communauté marchande landerneéenne. Elle développe un commerce actif et saisissant toutes les opportunités, s'efforce d'y faire face. Renforcée par des apports allogènes, elle se transforme en groupe dominant, s'installant au sommet de la hiérarchie financière et, en 1721, s'empare du pouvoir local dans une ville qui devient pleinement négociante. Elle peut ainsi orienter l'action publique au service de ses ambitions et, réaliser ainsi un équipement portuaire adapté aux besoins de trafics en expansion. Près de ce poumon économique s'édifient les hôtels particuliers témoignant de la réussite des négociants.

Lorsqu'au début des années 1820, la Révolution libérale espagnole et l'émancipation des colonies ferment définitivement ces marchés aux toiles bretonnes, le principal groupe marchand de la ville engage, cas unique en Bretagne, une étonnante reconversion industrielle, afin de se positionner en leader sur les marchés de fournitures militaires. Cette révolution, indispensable pour répondre aux exigences de prix et de qualité du donneur d'ordres, aboutit à la création en 1845 de la Société Linière du Finistère, qui devient la plus importante entreprise privée du Finistère, salariant jusqu'à 4 500 employés.

MOTS CLES : Brest, commerce maritime, Landerneau, navire, négociant, port, pouvoir local, reconversion industrielle, Société Linière, stratégie, toiles

From maritime trade to industry (1660-1845). Landerneau's merchant elite in front of challenges.

Abstract : In this thesis, we aim at presenting the merchants strategies in Landerneau from the end of the XVIIth century to the middle of the XIXth century. The French Navy based in Brest at the end of the XVIIth century – in order to prepare for the « Second Hundred Years' War » - as well as the loss of the English market by the *crées* (linen canvas) of Leon, the constant wars between 1744 and 1815, the crisis of all kinds, the loss of the Spanish market and its colonies during the 1820's, constituted several challenges to address for Landerneau's merchants' community. Developing an active trade, this community tried to face every new opportunity. Reinforced by external additions, it became a dominant group, getting the upper place of the financial hierarchy. In 1721, it managed to take over the local government, making the town to fully becoming a trade place. The public policy could then be turned to serve the goals set up by this group, like building new harbour facilities, matching with the needs of an expanding traffic. The beautiful mansions built nearby this economical backbone, are as many testimonies of the merchants' achievement.

When, at the beginning of the 1820's, the Spanish liberal revolution and the emancipation of the colonies definitely closed those markets to canvas from Brittany, an amazing industrial restructuring was engaged by the main merchant's group of the town, in order to become leader on the market of military supply. This is a unique case in Brittany. This revolution, essential to respond to the price and quality required by the payer, led to the creation in 1845 of the Société Linière du Finistère (Linen Society of Finistère), which became the main private company of Finistère, employing up to 4500 people.

Key words : Brest, maritime trade, Landerneau, ship, trader, harbour, local government, industrial restructuring, Linen Society, strategy, canvas.