

Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle

Gérard Le Bouëdec



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/3849>
DOI : 10.4000/rives.3849
ISBN : 978-2-8218-0066-3
ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 15 mars 2010
Pagination : 61-78
ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 35 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/3849> ; DOI : 10.4000/rives.3849

Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle

Gérard LE BOUËDEC

Université de Bretagne Sud, Université Européenne de Bretagne
CNRS UMR 6258

Résumé - Les travaux sur les communautés maritimes de Bretagne révèlent la présence d'une poussière portuaire. Celle-ci forme le substrat du rapport à la mer des populations littorales jusqu'aux récentes mutations des systèmes maritimes. C'est en initiant des recherches sur les navigations intermédiaires entre les grands ports (cabotage) et sur les petites pêches que sont apparus ces petits ports comme essentiels à la compréhension de l'organisation des littoraux. Toutefois, chaque petit port possède ses spécificités et s'inscrit, comme le montre le cas du golfe du Morbihan, dans des systèmes locaux où le rapport au port de commandement n'est pas univoque. La sensibilité au contexte détermine des trajectoires portuaires conduisant à la promotion, à l'intégration ou au repli sans réelle disparition même si le petit port semble illisible.

Abstract - Studies of Breton maritime communities reveal the presence of a number of small harbors which led to the local population's close relationship with the sea, until recent changes in maritime systems. Through research into coastal navigation between large ports (cabotage) and small fishing harbors, it was discovered that these smaller harbors were in fact essential for understanding the way the coast was organized. However, each small port has its own specificities and, like the harbors in the Bay of Morbihan, became part of the local systems where relations with the principal port were far from one-way. By examining specific situations, we can see how the context determined how harbors sought to promote, integrate or withdraw, without actually disappearing altogether, even if little is known about these small ports.

Les travaux sur les communautés maritimes des ports de la Manche, notamment d'Alain Cabantous¹, ont révélé les petites mains des activités maritimes mais aussi ce qu'il convient d'appeler la poussière portuaire. Les travaux sur les navigations intermédiaires entre les grands ports et les petites pêches ont révélé une prodigieuse guirlande de petits ports sur la façade atlantique. Or, lors du colloque de Lorient organisé par Olivier Pétré Grenouilleau², en 2001, nous avons acté qu'il fallait relativiser la part du commerce d'outre-mer comme moteur du développement économique et redonner toute sa place au différentes échelles du commerce européen et notamment au cabotage, depuis le niveau local jusqu'à la grande rocade du fond de la Baltique jusqu'à la Méditerranée. Stimulés par les acquis des recherches d'Alain Cabantous sur les identités des communautés maritimes³, nous avons avancé ensemble sur le rapport à la mer de ces communautés littorales en démontrant la pertinence du concept de pluriactivité⁴ fondatrice de liens de solidarité entre les membres des communautés littorales. C'est aujourd'hui un acquis de l'historiographie tout comme l'est le cabotage, comme en témoigne le numéro spécial de la *Revue d'Histoire maritime*⁵ qui y est consacré.

Mais nous n'avons toujours pas défini ce qu'est un petit port et le petit port est encore trop rarement un objet d'études en soi. Or notre conviction est que la poussière portuaire constitue le substrat de base du rapport à la mer des populations littorales dans la longue durée, qu'elle a accompagné toutes les mutations des systèmes maritimes jusqu'au nautisme aujourd'hui.

1 CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre (vers 1660-1794)*, Publisud, 1991.

2 LE BOUËDEC Gérard, "Intra-european coastal shipping from 1400 TO 1900. A long forgotten sector of development", in Peter EMMER, Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, Jessica. V. ROITMAN, *A Deus ex Machina revisited, Atlantic colonial trade and European development*, Brill Academic Publisher, Leiden, 2006, p.89-107.

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

4 LE BOUËDEC Gérard, « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVII^e-XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, T.109, n°1, 2002, p. 61-90. ; LE BOUËDEC Gérard, et alii, *Entre Terre et Mer, Sociétés littorales et pluriactivités (XV-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004.

5 *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XVII^e siècles*, n° 8 de la Revue d'Histoire maritime, Presses universitaires de Paris Sorbonne, élaborée en étroite collaboration avec le groupement d'intérêt scientifique d'Histoire maritime, mars 2008 avec des contribution des principaux spécialistes français : Gérard LE BOUËDEC responsable du numéro spécial de la revue, Pierrick POURCHASSE, Gilbert BUTI, André ZYSBERG, Christian PFISTER-LANGANAY, Thierry SAUZEAU. Voir également dans les articles de Gérard LE BOUËDEC et de Gilbert BUTI, leurs nombreuses contributions à l'historiographie du cabotage.

LE PETIT PORT, SON TERRITOIRE ET SES FONCTIONS

Le terme de portus désigne indifféremment l'ouverture, le passage, le refuge. Les dictionnaires suggèrent la notion d'abri naturel et une certaine appropriation, domestication, remodelage de cet espace pour ne pas utiliser le terme trop souvent impropre d'aménagement. Le prélèvement halieutique, en dehors des pêcheries d'estran et d'estuaire, n'exige guère d'aménagements sur le littoral pour les flottilles de pêche avant le XIX^e siècle. L'échouage sur la plage, ou entre les rochers, dans un site abrité, a longtemps fait souvent office de port de pêche et de commerce. Si l'abri d'estuaire, de ria, crique, baie, anse, plage semble s'imposer, l'observation par le géographe de la localisation portuaire démontre que les ports sont partout y compris littéralement accrochés au littoral, jetés près des pointes... Aussi, le terme de port est souvent associé à un qualificatif qui souligne les caractéristiques de son implantation. En fait le port répond d'abord à un besoin local. Ainsi de nombreux ports sont des lieux éphémères, dont certains noms sont difficilement localisables, mais qui répondaient à un besoin ponctuel ou saisonnier. Quand Jean Tanguy indique qu'au milieu du XVI^e siècle, la Bretagne compte 123 ports, il ajoute « qu'il n'était pas nécessaire qu'il y ait agglomération pour qu'il y eut armement et c'est pourquoi d'ailleurs beaucoup de ports cités sont pratiquement impossibles à localiser »⁶. Une première sélection se fait déjà : nous travaillons le plus souvent avec les ports qui sont associés à des bourgs, des petites villes où se sont développées des communautés, laissant de côté la première strate des sites portuaires qui accompagne l'exercice des activités maritimes. Finalement la poussière portuaire ne correspond qu'aux ports qui ont pu s'inscrire dans la durée en étant associés à un bourg ou à une petite ville où vit une communauté exerçant une activité maritime. De la même manière le terme de port est accompagné par des qualificatifs qui désignent la fonction portuaire : port de pêche, port de commerce, port d'armement, port d'attache. Ces catégories sont déjà trop normées car la pratique de la mer n'est pas aussi cloisonnée.

De son côté, André Vigarié⁷ définit le port comme « une aire de mise en contact entre deux domaines de circulation » et « un prestataire de service qui répond aux besoins de ses deux clients que sont le navire et la marchandise » Nous avons l'habitude d'utiliser les termes anglais de *foreland* ou allemand *d'hinterland* pour souligner que le port assure l'interface entre un avant-pays et un arrière pays. Si ce vocabulaire est plus adapté à l'exercice du commerce qu'à celui de la pêche, il a le mérite de mettre en valeur un concept essentiel celui de la territorialisation de l'exercice des activités portuaires

6 TANGUY Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, A. Colin, 1956.

7 VIGARIE André, *Groupe de prospective maritime et littorale de la façade atlantique*, rapport à la Datar, 1997.

Un hinterland de production à portée de charrette du port

Le réseau portuaire notamment en Bretagne est avant tout constitué de petits ports de pêche et de cabotage, la polyvalence étant très fréquente. De nombreux ports de rias et de rivières sont portés par des hinterlands ruraux dont ils assurent la distribution des productions agricoles ou salicoles. Ce sont les ports et havres des marais salants de Le Croisic-Guérande : Mesquer, Le Croisic, Le Pouliguen, Bourgneuf, les Sables, les ports des îles de Ré, Noirmoutier et Oléron. Ce sont ensuite des ports d'exportation des productions céréalières de la frange littorale de Bretagne Sud de l'Odet à la Vilaine : Quimper, Pont-Labbé, Pont-Aven, Quimperlé, Auray, Vannes, les petits havres de l'embouchure de la Vilaine comme Billiers ou Rochevilaine. Au XIX^e siècle, ce sont les petits ports de la côte nord ou ouest de la Bretagne revigorés par le développement des cultures maraîchères : Lannion, Lézardrieux, Pontrieux, Portrieux, Plancoët, Poulafret, Lézardrieux, Dahouët, Saint-Pol de Léon, Roscoff, Pont-Labbé et Loctudy.

Mais le port est indissociable de son estran proche, qui n'est que la partie amphibie du territoire paroissial qu'il soit rural ou urbain, et dont les usages sont multiples. C'est d'abord une zone de prélèvement de goémon, de maërl, de sable coquillier pour l'enrichissement des sols des exploitations agricoles du littoral, puis de sable et de rochers pour les constructions qui accompagnent la balnéarisation du littoral. C'est un espace de collecte des coquillages, des crustacés, des appâts pour la pêche, et de chasse aux oiseaux, et de pillage des produits des naufrages sans oublier que l'estran est aussi un lieu de pratiques illicites comme la contrebande. C'est aussi un espace d'exploitation avec le sel des marais salants qui s'étendent de Guérande-Le Croisic jusqu'au Golfe du Morbihan et même Gâvres. Alors que cet espace salicole régresse à partir du milieu du XIX^e siècle, l'estran est réinvesti par les inventeurs de l'ostréiculture qui cherchent une alternative à l'épuisement des huîtres. Cet estran devient la plage, quand le besoin de mer incite ceux de l'intérieur à fréquenter la côte pour s'y baigner et bientôt pour s'y installer durant les mois d'été avec le souci de ne pas être dérangés par les usages traditionnels de cet estran, comme l'échouage des barques de pêche, le séchage des filets, les mauvaises odeurs des goémons qui sèchent ou qui brûlent, ou la présence de charrettes nécessaires au prélèvement de sables. Le port s'inscrit lui-même au cœur de cet estran avant que le port aménagé ne prenne son autonomie avec ses propres équipements, plus tard avec ses cales, ses embarcadères, ses digues.

Le port s'inscrit lui-même au cœur de cet estran avant que le port aménagé ne prenne son autonomie avec ses propres équipements, plus tard avec ses cales, ses embarcadères, ses digues.

Le petit port s'inscrit nécessairement au cœur de systèmes agro-maritimes locaux. Cette double dimension d'un arrière pays proche et de taille réduite et d'un estran, dont la richesse n'a pas été toujours prise en compte, détermine des systèmes agro-maritimes littoraux.

La terre dans l'échelle des valeurs est la première et dès lors que l'activité agricole est rémunératrice, elle l'emporte sur la mer. Dans le Trégor, l'usage d'embarcation est souvent limité à la drague de maerl puis des marnes. Comme l'écrivait, dans une belle formule, Olivier Levasseur⁸, dans sa thèse sur les usages de la mer dans le Trégor au XVIII^e siècle, la mer est d'abord au service des terres. Il n'a pas été démenti par Albert Michel LUC⁹ dans sa thèse sur les sociétés littorales rétaises où il montre que les sarts viennent enrichir les vignobles littoraux. Une approche juridique du littoral et une lecture du Valin¹⁰ ont permis assez tôt de faire écho aux contentieux entre populations riveraines à propos du goémon que ce soit le goémon d'épave ou le goémon de rive qui témoignent de son importance cruciale pour les riverains. Même au XIX^e siècle, Johan Vincent¹¹ se fait encore l'écho de l'importance que conserve le goémon pour l'agriculture littorale. Le conseil municipal de Mesquer considère que « c'est une question de vie ou de mort pour l'agriculture de nos contrées ». Le préfet maritime de Brest, dans les années 1870, précise que le varech fertilise toute la zone parallèle à la mer dans un rayon de plusieurs lieux. La guerre du goémon est toujours particulièrement vive dans les communes de Pleubian et de Plougrescan en Bretagne nord. Mais il serait erroné de penser que les zones littorales sont nécessairement des espaces agricoles privilégiées. En fait les situations sont très variables. Il est donc très clair que dans une région d'agriculture littorale dominante, la mer ne joue qu'un rôle secondaire, mais essentiel pour la production agricole en lui fournissant le fumier des grèves.

On peut ainsi identifier à l'articulation de la production agricole et du commerce maritime des systèmes au cœur desquels les petits ports jouent un rôle pivot.

Au XIX^e siècle la dynamique économique des côtes nord et ouest de la Bretagne repose sur cette articulation mer-agriculture qui se traduit par le développement de la ceinture dorée. « *La ceinture dorée*, écrit Maurice Le Lannou¹², *est l'ensemble des pays maraîchers bretons. Sur cinq à six kilomètres à partir du rivage, les pommes de terre primeurs de Saint-Malo ou du Trégorrois, les oignons et les choux de Saint-Brieuc, les choux-fleurs et les artichauts de Saint Pol de Léon, les fraises de Plougastel, les petits pois de Pont Labbé, enrichissent depuis un siècle seulement, et quelquefois moins une population laborieuse de tout petits propriétaires. Le spectacle de ces champs*

8 LEVASSEUR Olivier, *Les usages de la mer dans le Trégor au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat inédite, Rennes 2, 1999.

9 LUC Michel Albert, *Les gens de la mer dans l'île de Ré au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat, Université de Poitiers, 2005.

10 VALIN Joseph, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1776.

11 VINCENT Johan, *Les sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire de Morgat à la Faute sur mer (Début XIX- 1945)*, PUR, 2007.

12 LE LANNOU Maurice, *Itinéraires de Bretagne ; guide géographique et touristique*, sd, vers 1930, p.12

privilégiés, minuscules, contournés, ceints de muretins de pierres sèches, descendant jusqu'au rivage le long des presqu'îles les plus menues, jusqu'aux criques où se tassent les barques et les maisons basses des pêcheurs, est un de ceux qui suggèrent le plus fortement le sentiment de la puissante originalité bretonne ».

Le petits port et l'intégration des spécialisations agricoles dans le commerce maritime (XVIII^e siècle) interrégional ou international

Dans le Golfe du Morbihan, Vannes animait au XVIII^e siècle un véritable système céréalier spéculatif que T.J.A. Le Goff¹³ a bien identifié. Un micro-capitalisme local s'est ainsi construit autour de Vannes qui bénéficie régulièrement d'excédents de gros froment cultivé sur la côte et de seigle qui provient des paroisses plus éloignées du littoral. En 1698, l'Intendant, Béchameil de Nointel, cite le chiffre de 9000 tonneaux pour l'ensemble des ports de Vannes, Auray et Hennebont. TJA. Le Goff considère que Vannes est le second port exportateur breton derrière Nantes. Si le commerce des grains fait apparaître au premier plan les négociants vannetais quasi spécialisés dans le commerce des grains, c'est l'ensemble des détenteurs de la rente foncière, appartenant notamment au monde nobiliaire et des offices judiciaires, qui portent cette économie agricole spéculative. Le premier marché Vannetais est sans aucun doute, Bordeaux. Il représente 64% des exportations du plus gros négociant de la place, Advise Desruisseaux¹⁴. C'est ce dernier qui est l'animateur, au niveau de l'armement et de l'affrètement de chasse-marée, de cette entreprise de cabotage maritime. Ce sont, d'ailleurs, deux faillites consécutives de ce dernier qui vont déstabiliser, dans les années 1750 et 1766, le système céréalier vannetais.

À la fin du XVII^e siècle, l'intendant Béchameil de Nointel – évoque le développement d'un système viticole littoral et relève que « depuis plusieurs années, on a planté beaucoup de vignes en Bretagne [...] »¹⁵. Roger Dion indique que les autorités interviennent pour éviter une trop grande extension de ce vignoble qui fait de la concurrence à celui d'Anjou, qui perd des parts de marché, mais surtout par ce qu'elle se fait au détriment des surfaces emblavées productrices de céréales, avec comme conséquences la baisse de la production de grains et des poussées inflationnistes : « *Les défenses de planter des terres en vignes dans la*

13 LE GOFF Tim. J.A., *Vannes et sa région, ville et campagne dans la France du XVIII^e siècle*, Salmon, 1989

14 BARTHELEMY Magali, *Ignace Advise Desruisseaux, itinéraire d'un négociant vannetais au XVIII^e siècle*, Mémoire de maîtrise, Université de Bretagne Sud, 2002.

15 DION Roger, *Histoire de la vigne*, op.cit. p. 456, cité par POURCHASSE Pierrick, *La France et le commerce du Nord au XVIII^e siècle*, thèse soutenue à l'Université de Bretagne sud en 2003, p.341, et publiée sous le titre *Le commerce du nord, les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, aux Presses Universitaires de Rennes en 2006.

Bretagne et surtout dans l'étendue du pays nantois ont été faites par ordre du roi et la raison en était que les habitants de ce pays là, voyant que le commerce des vins et eaux de vie était avantageux, ne semoient presque plus de blé, ce qui faisait deux effets fâcheux : l'un que les grains y devenaient fort chers et manquoient souvent, l'autre que les vins et eaux de vie d'Anjou, qui est une province taillable, ne s'enlevoient plus par mer »¹⁶. Cette régression de la céréaliculture au profit de la viticulture se fait sous la pression de la demande hollandaise. L'intendant Béchameil de Nointel note que les vins ne sont pas de grande qualité, qu'il s'agit d'une production destinée à la distillation en eau de vie. Les Hollandais vont favoriser les plantations de cépage de Gros Plant de qualité médiocre, mais dont le rendement est élevé, soit 50 à 60 hectolitres à l'hectare contre 35 à 40 pour le Muscadet. Abondance et bon marché constituent les atouts de ce vin. Il faut souligner que ce vin, quand il est acheté pour la consommation par la compagnie des Indes à Lorient, n'est jamais destiné aux cargaisons coloniales mais à la consommation quotidienne des ouvriers des chantiers de construction navale. Les régions salicoles se sont orientées également vers cette production destinée à la distillation, notamment dans les îles d'Oléron, Noirmoutier et Ré. Michel Albert Luc indique que la vigne occupe 4520 hectares à Ré soit les deux tiers des surfaces (61,93%) avec une réelle prééminence dans la Baronnie (83,6%)¹⁷. Claude Masse, cartographe qui relève la toponymie de l'île en 1712, relève qu'« on amasse en certaines années plus de 55000 tonneaux de vin dans l'île de Ré, presque tous blancs et petits et d'un mauvais goust sentant le sart ou goimon avec lequel les vignes sont fumées »¹⁸. Les Hollandais ont établi des distilleries dans la campagne nantaise, traitant directement avec les producteurs, court-circuitant le négoce local¹⁹. À Oléron la première distillerie est de 1604, à l'île Ré, elle est installée par le Baron Le Berton de Bonnemie en 1708²⁰. Si les vins produits sont de qualité médiocre, les eaux de vie nantaises et de l'Aunis-Poitou sont particulièrement appréciées à Brême²¹. Pinczon du Sel des Monts souligne « que toutes les eaux de vie qui se font en France, celles de Nantes sont les meilleurs par leur goût, leur finesse, leur vigueur et parce qu'elles conservent plus l'épreuve du chapelet²². Outre les chargements qu'en font nos armateurs pour tous les pays étrangers,

16 DION Roger, *Histoire de la vigne*, op.cit. p. 456.

17 LUC Michel-Albert, *Les gens de mer dans l'île de Ré du XVIII^e siècle (1681-vers 1790), terriens de ma mer, marins d'une terre*, Thèse soutenue à l'Université de Poitiers, 2005, p.150.

18 LACHIVER Marcel, *Vins, vignes et vigneronns. Histoire du vignoble français*, Paris, 1988, p. 259.

19 COLLINS (JB), « The role of atlantic. France in the Baltic trade : Dutch traders and Polish Grain at Nantes, 1625- 1675 », *Journal of European Economic History*, 13, n°2, 1984, p.275.

20 GUILLEMET Dominique, *Les îles de l'ouest de Bréhat à Oléron du Moyen Age à la Révolution*, Geste éditions, 2000, p.58.

21 VOSS Peter, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715*, thèse inédite soutenue à l'université de Bordeaux, 1995, p.184.

22 POURCHASSE Pierrick donne une définition de chapelet : « petite mousse blanche qui se

surtout pour les îles françaises, le Canada, la Guyenne, les côtes d'Afrique et le nord, on suppose que les vaisseaux étrangers qui viennent s'en charger, les Anglais, les Ecossais, les Flamands, les Hambourgeois mais surtout les Hollandais, en emportant tous les ans sept à huit mille barriques »²³. L'élargissement des débouchés en direction de l'Europe septentrionale et Baltique d'une part, les trafics coloniaux d'autre part renforcent l'importance de la viticulture. Ainsi, à l'île de Ré l'acquisition de vignes intéresse toute la population, les laboureurs viticulteurs certes, mais également le monde du négoce, et enfin les gens de mer et les artisans. La production agricole et salicole porte ainsi l'intégration de l'économie rétaise dans l'économie européenne. Malgré l'importance du marché national à travers les cargaisons et l'avitaillement des flottes coloniales, la production des vignobles nantais et d'Aunis restent dépendante du marché du Nord. Or, à partir des années 1760, les flottes de la Flandre impériale et des Provinces Unies sont progressivement remplacées par celles des villes hanséatiques (Lubeck), puis par celles des pays scandinaves, Suède (Stockholm et Göteborg) et Danemark (Copenhague). Cette reconfiguration du marché et des échanges s'accompagne d'une plus grande irrégularité puis d'une baisse à partir des années 1770 des exportations des eaux de vie. Ce rôle pivot du petit port dans les systèmes agro-maritimes dessine donc une aire d'usage dont la dimension va du local à l'interrégional et à l'international.

Le petit port dans les aires portuaires des grands ports de l'économie atlantique (XVIII^e siècle)

Certains petits ports se sont souvent spécialisés dans l'armement de flottes de caboteurs. Leur émergence à la fin du Moyen-âge est liée à la nécessité d'assurer les échanges locaux et interrégionaux. La mondialisation des échanges, en renforçant les trafics traditionnels, permet à certains ports et havres de se développer avec une véritable flottille de service qui prospère grâce à la dynamique des ports de commandement. Ce sont en fait des sites littoraux et d'estuaires, souvent dépourvus d'installations portuaires, des havres d'abri, pas nécessairement de chargement ou de déchargement, ni même de désarmement. Leur localisation relève du trait d'union entre des espaces maritimes et de la complémentarité fonctionnelle dans l'orbite d'un grand port et témoigne d'une compétence nautique particulière, à savoir la maîtrise du passage de seuils particulièrement dangereux.

En Bretagne, le golfe du Morbihan constitue un pôle cabotage complexe à la fois au service du système céréalier local, mais aussi particulièrement actif en fournissant une flotte de service aux ports de Lorient et de Nantes avec ses havres

forme en rond sur la surface de l'eau de vie lorsqu'on la verse dans un vase qui en diminuant fait un cercle ; c'est la marque de la bonne eau de vie ». passim, note 39, p.342 de la version de soutenance de la thèse.

23 PINCZON DU SEL DES MONTS, *Considérations sur le commerce de Bretagne*, 1756, p.48.

d'armement de l'île aux moines, l'île d'Arz, Ambon, Quiberon et de la presqu'île de Rhuys (Arzon, Sarzeau, Saint-Goustan de Rhuys) qui s'est spécialisée dans l'armement de gabares pour le transport du bois.

Ainsi ces petits ports ont su s'intégrer dans des réseaux. La constitution d'aire portuaire sous la houlette d'un port de commandement valorise les petits ports qui savent s'adapter pour remplir des fonctions que le grand port leur délègue. Le travail d'investigation de Bernard Michon²⁴ sur les initiateurs des trafics et les détenteurs des flottes de cabotage dans l'aire portuaire nantaise donne des informations précieuses. Nantes n'a pas confisqué pour son seul usage les trafics des ports céréaliers de Bretagne-sud, comme Quimper, qui regardent aussi vers Bordeaux, et les ports à sel conservent une autonomie dans le commerce régional et international. Les ports fournisseurs de sel ont leur propre flotte locale et les chasse-marée et gabares du golfe du Morbihan assurent le trafic des céréales. Plus au sud les flottes de Yeu et des ports de Gironde, au service du port de Bordeaux, se mettent au service de l'aire nantaise, mais il s'agit, notamment en ce qui concerne Yeu, d'assurer des trafics au-delà du seuil de la pointe Bretagne vers les ports de la Manche. Ainsi Nantes laisse aux flottes locales de son aire d'approvisionnement le soin de le fournir en produits vivriers agricoles et agro maritimes. À l'exception de quelques participations de marchands de bois dans le capital des gabares de Rhuys et Redon, les Nantais ont négligé l'investissement comme parsonniers dans les flottes de cabotage. Les caboteurs de Port-Louis/Lorient assuraient l'approvisionnement du Pôle lorientais. Mais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, le développement de la flotte de cabotage du golfe du Morbihan que révèlent le rythme de construction et les réceptions à la maîtrise, traduit l'effacement du cabotage local au profit des maîtres du pôle vannetais déjà fortement présents. On observe une double réactivité des micro-entrepreneurs locaux. Ceux de Port-Louis/Riantec délaissent durablement le cabotage au profit du système sardinier, de la pêche à l'exportation des sardines en vert ou pressées. Les maîtres au cabotage des îles et de la presqu'île de Rhuys ont bien compris que le fret du seul arrière pays vannetais était insuffisant et que le cabotage au service de ports de commandements offrait de meilleures perspectives de croissance.

LES COMMUNAUTÉS LITTORALES DANS LES PETITS PORTS

La ville/bourg et le port sont intimement liés. La poussière des ports de cabotage portés par de petits arrière-pays producteurs de céréales, de sel et de vin ne dispose que de havres d'échouage ou de mouillages situés en fond d'estuaires

24 MICHON Bernard, *L'aire portuaire nantaise du XVI^e au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université de Nantes, 2005.

ou de rias au pied d'un bourg ou d'une petite localité qui sert d'entrepôt. En réalité le port est à la ville ce que l'estran est à la paroisse rurale littorale. Ils répondent d'abord aux besoins des usagers. Nous rappelions que Jean Tanguy avait identifié en Bretagne au milieu du XVI^e siècle 123 ports²⁵. Trois siècles plus tard, les ingénieurs des Ponts et chaussées ont recensé 324 sites portuaires en Bretagne alors que les études sur les ports évoquent plus souvent la polarisation et la disparition de cette poussière portuaire²⁶. À cette échelle locale, l'équipement portuaire fait totalement partie du bourg, il est d'ailleurs le plus souvent édifié par les usagers eux-mêmes. La fusion entre la paroisse et le port est souvent éclatée. Ainsi, au XVIII^e siècle, dans la presqu'île de Quiberon, la population navigante se répartit sur le bourg et de nombreux villages et hameaux situés à proximité du littoral où se trouvent les cinq havres d'échouage (Port-Orange, Bec-Rohu, Port-Haliguen, Port-Maria et Portivy-Rénaron)²⁷.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, ces petits bourgs-ports, exclus du cabotage international ou interrégional, survivent avec le transport des produits des carrières, le dragage des maërls, l'exportation des légumes primeurs, le transports des passagers vers les îles en disposant de petits équipements du type cale. Ainsi à la fin du XIX^e siècle à Locmariaquer, l'équipement portuaire comprend la cale du bourg qui sert à ses approvisionnements et aux exportations de goémon et de poissons, aux mouvements des populations et des touristes vers les îles, et deux cales pour les usages des ostréiculteurs.

Dans les ports de pêche, le modèle déjà évoqué pour les ports de cabotage est aussi observable et l'on cherche souvent en vain toute trace d'équipement à la mer avant le XIX^e siècle. Mais la fusion ville-port se renforce dans les ports sardiniers au XIX^e siècle. Avec l'industrialisation, les conserveries et friteries se multiplient au cœur du quartier du port où grouille une main d'œuvre, notamment féminine, qui se doit d'être à proximité des usines. Ces bourgs industriels, en pleine croissance démographique, se sont dotés d'équipements à la mer, de quais et de cales, qui relèvent le plus souvent, du moins dans un premier temps, des initiatives privées des conserveurs et des marins pour accueillir des flottes toujours plus nombreuses et débarquer les prises près des usines.

Ces modèles sont parfaitement observables à Douarnenez²⁸, Etel, et Port-Louis. La fusion entre le quartier des pêcheurs et le port est telle qu'ils s'émancipent de la tutelle de la commune rurale dont ils dépendent : Etel d'Erdeven, Le Guilvinec de Léchiagat.

25 TANGUY Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, A. Colin, 1956.

26 AMGHAR Julien, *Les petits ports et les usages du littoral en Bretagne au XIX^e siècle*, thèse soutenue au CEHRIO/SOLITO, à l'Université de Bretagne-sud, 2006, 770 pages.

27 ROPERCH Solenn, *Les populations littorales entre terre et mer : La presqu'île de Quiberon au XVIII^e siècle*, Mémoire de Maîtrise, Université de Bretagne sud, 1999.

28 LE BOULANGER Jean-Michel, *Douarnenez de 1800 à nos jours, Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, PUR, 2000, 502 p, ch II.

La communauté littorale, base sociale et financière de l'armement des petits ports : enquête dans la presqu'île de Rhuy, composante du pôle caboteur vannetais

La formule quiritaire, qui n'est pas spécifique aux activités des petits ports, est culturellement indissociable de la vitalité des petits ports de cabotage et de pêche en Bretagne. Ainsi, le microcapitalisme caboteur du golfe du Morbihan n'est que la mobilisation des moyens financiers des petites élites locales, familles de maîtres au cabotage, marchands, notaires, curés, propriétaires terriens, professions libérales. Nous avons acquis une certaine connaissance du fonctionnement du pôle caboteur du Golfe du Morbihan du Moyen Age au XIX^e siècle à travers un certain nombre de travaux²⁹. Dans la presqu'île de Rhuy (avec les trois ports de Arzon, Sarzeau, Saint-Gildas) le cabotage, moteur de l'économie locale, constitue l'horizon unique de la réussite pour les gens de mer. À Sarzeau et à Saint-Goustan de Rhuy, c'est la seule alternative pour les exclus de la terre. À Arzon, desservi par son terroir, l'avenir est exclusivement sur la mer. Ainsi le contrôle du marché du cabotage constitue-t-il l'enjeu principal.

29 Catherine BERTHO-LECLERC, « Population maritime et population rurale en Bretagne au XVIII^e siècle : l'exemple de la Presqu'île de Rhuy », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome LXXXIV, septembre 1977, p.391-422 : Elle analyse les populations de gens de mer des trois ports que nous étudions pour indiquer qu'à Sarzeau et Saint Gildas de Rhuy, les gens de mer sont minoritaires et sont avant tout des exclus de la terre, alors qu'à Arzon les gens de mer constituent le groupe dominant. Etre marin s'inscrit dans les trajectoires et les stratégies familiales, tandis que dans les autres paroisses, le passage de la charrue à la barre n'est qu'un moindre mal et une alternative faute de terre. Pierre DALIDO, *Arz et Izenah : deux îles cousines en Morbihan : gens de mer (1748-1797)*. Manuscrit, 1989, 232 pages. Il fait le portrait de deux îles au profil maritime, des îles à maîtres, que Jean Bulot reprend dans un ouvrage de vulgarisation intitulé, *l'île des capitaines. Chronique maritime et sociale d'une île du Ponant du XVII^e au XX^e siècle*, Edition J. Bulot, 1988. Anne MOREAU avait entrepris un travail de recherche sur le cabotage en Bretagne et avait réalisé son DEA sur *Les flottilles de cabotage des Amirautés de Vannes, Quimper au XVIII^e siècle* Université de Bretagne sud, 1999 et avait identifié la structure fonctionnelle multipolaire de chaque pôle. Xavier BRIENT a réalisé deux excellents mémoires de maîtrise, *Caboteurs et cabotage de Sarzeau et Saint-Gildas : 1820-1840*, Université de Bretagne Sud, 2003, et de DEA, *l'Armement au cabotage en Bretagne Sud, 1815-1848*, Université de Bretagne Sud, 200. Il démontre que le pôle caboteur Vannetais, dans les années 1820-1850, reste actif et sait s'adapter aux nouvelles données du cabotage et innover pour construire plus gros et trouver des capitaux extérieurs jusqu'au moment où il n'est plus en état d'affronter la reconfiguration des échanges et les mutations maritimes dans les années 1850-1870, ce que va finement analyser Anne Françoise LE GOUGUEC dans un mémoire de DEA de très bonne facture, *Les mutations du cabotage au XIX^e siècle d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, Université de Bretagne Sud, 1997. Pierre THOMAS-LACROIX dans « Constructions et ventes des navires dans l'Amirauté de Vannes et Lorient au XVIII^e siècle, *Mémoire de la Société d'Histoire et d'archéologie de Bretagne*, tome XLII, 1969, p281-289, avait étudié les sources de l'Amirauté, mais pour le propos qui nous intéresse n'avait guère dépassé le cadre de l'inventaire nominal des quiritaires.

Les sources disponibles de l'Amirauté de Vannes (accès à la Maîtrise, déclaration de constructions), les registres paroissiaux, les sources notariales, les Inventaires Après Décès dressés par le greffier de la sénéchaussée de Rhuys) offrent la possibilité de donner du sens à l'expression « milieu caboteur » et de présenter des données chiffrées sur ce que l'on appelle le microcapitalisme. Nous disposons de la série complète des registres de réception à la maîtrise de 1716 à la fin de l'Ancien régime, la série des déclarations de construction est seulement interrompue entre 1736-1745 et 1776-1785. Les informations sont complètes en ce qui concerne la caractéristiques du navire et permettent d'identifier les quirataires, notamment nos maîtres le plus souvent déclarant avec les parts détenues exprimées en fraction de $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{64}$ ^e. Les registres paroissiaux ne présentant pas de lacunes à Arzon (1711-1792), Saint-Goustan (1717-1792), Sarzeau (1720-1792), la reconstitution des familles était possible. En croisant les informations du Contrôle des actes, des minutes des notaires avec celles de l'amirauté, il a été possible de disposer d'un certain nombre d'indicateurs de prix des constructions neuves permettant de proposer un prix ou plutôt une fourchette de prix du tonneau neuf : 80 à 100 livres pour une gabare, 50 à 100 livres pour le chasse-marée. Il faut noter que le tonnage du chasse-marée croit au cours du XVIII^e passant de 20 à 60 tonneaux avec une accélération après les deux guerres de Sept ans en 1764 et d'Indépendance américaine en 1784. Nous avons alors la possibilité de nous lancer dans une pesée globale de l'investissement des quirataires de la flotte de la Presqu'île de Rhuys, puis à partir d'un travail minutieux sur les parts détenues par chacune des familles, de reconstituer le nombre de tonneaux détenus, le niveau d'investissement sur la période et en moyenne annuelle. Le recours à quelques inventaires permet enfin de confronter la valeur des investissements à la composition et à la valeur des inventaires après décès retrouvés au greffe de la Sénéchaussée de Rhuys.

Les résultats : le marché du cabotage au cœur de la dynamique sociale du monde littoral

Les registres de l'amirauté ont enregistré 485 nouveaux maîtres au petit cabotage et 13 au grand cabotage. Il est évident que la nouvelle réglementation moins exigeante de l'ordonnance de 1740 qui définit le petit cabotage explique cette course à la maîtrise, mais c'est surtout l'insertion du pôle vannetais dans les deux systèmes antillais (Nantes) et asiatique (Lorient) qui a surtout stimulé le développement de flotte de service. Ces 500 maîtres appartiennent à 165 familles. Cette enquête menée par Marion Baudouin³⁰ ne pouvait prendre en

30 BAUDOUIN Marion, *Les dynasties caboteuses de la presqu'île de Rhuys au XVIII^e siècle*, Mémoire de master 1 sous la direction de Gérard LE BOUEDEC, Université de Bretagne Sud, 2007 ; *Les communautés caboteuses de la Presqu'île de Rhuys et leurs investissements maritimes au XVIII^e siècle*, Mémoire de Master 2, Université de Bretagne Sud, 2008.

considération l'ensemble des maîtres. Le choix s'est porté sur huit familles qui ont au cours du XVIII^e siècle fournissent collectivement 140 maîtres. Ce sont Les Fardel (30), Couëdel (26), Stéphany (20), Le Biboul (15), Le Palmec (14), Rollando (13), Largouët(12) et Cauzic (10).

Ces huit familles constituent de réelles dynasties sur deux et trois générations, ce sont parfois des fratries entières qui accèdent au rang de maître. La régulation du marché du cabotage passe d'une part par la mise en œuvre de stratégies matrimoniales, d'autre part par le contrôle de l'accès à la maîtrise. La hiérarchie interne des familles fait apparaître des alliances entre familles de même niveau et des alliances avec des familles de niveaux différents. En fait les plus grandes familles tissent des liens verticaux intégrant notamment les nouvelles familles montantes permettant aux plus importantes d'élargir leur réseau, aux plus récentes d'entamer une ascension sociale. Cette stratégie matrimoniale s'accompagne d'une fécondité qui paraît assez élevée pour parer la mortalité infantile et pour disposer de la descendance nécessaire. Mais c'est l'observation de l'examen à la maîtrise qui est révélatrice de cette stratégie de régulation. En effet, ce sont les maîtres locaux qui examinent les candidats, après avoir d'ailleurs assuré leur formation. D'après le registre des réceptions à la maîtrise, 485 maîtres au petit cabotage ont été recensés entre 1716 et 1789. Avec deux examinateurs par jury, ce sont donc 970 examinateurs qui au total ont officié sur la période. Les huit familles ont fourni 176 membres à ces jurys, soit 18% des effectifs. En étant présent dans 36% des jurys, ils contrôlent très largement l'entrée dans le cercle des maîtres au cabotage qui apparaît comme un véritable corps de métiers. Ils font les maîtres. Ils favorisent la reproduction socio-professionnelle, acceptent l'arrivée de nouvelles familles y compris issus de la terre qui n'est jamais éloignée, régulent l'accession de lignées nouvelles qui intègrent leur champ d'influence.

L'examen est un outil de gestion du « marché du cabotage ». Ces parentèles permettent ainsi une gestion familiale des commandements. La gabare *La Bretonne*, de la famille Couedel, illustre le principe de la succession familiale. René, de 1749 à 1755, Jean Marie (son fils) de 1755 à 1758, et Claude (autre branche) assurent les rotations Nantes-Lorient comme maître. La famille Le Palmec démontre la capacité d'une famille à gérer les commandements d'une flotte de quatre unités. Sur les 10 maîtres, quatre ne font qu'une courte apparition (Olivier, Vincent, Yves, Julien) ne font qu'une courte apparition à la barre de l'un d'entre eux. D'autres assurent le commandement de la même unité plusieurs années durant (Jacques, Joseph et Guillaume). Ainsi Guillaume va rester maître de la gabare *Le Faune* pendant dix ans (1753-1763). Par contre trois d'entre eux tournent sur plusieurs caboteurs. Rolland fait ses débuts sur *le Saint-Goustan*, puis passe sur *le Faune* avant de commander *le Saint-Charles*. Laurent l'avait précédé sur *le Saint-Goustan* et le suivit sur *le Saint-Charles*. André avait commandé *la Flore* avant de diriger *le Faune*. Ces familles liées par des alliances matrimoniales et le système quiritaire

ont une certaine capacité à gérer entre elles les commandements de la flotte, comme le montre cet exemple sur Sarzeau. *Le Télémaque* de Julien Le Pavec en 1738-39, passe sous la direction de Julien Le Pavec avant de devenir le chasse-marée de Guillaume Guéranic. Guillaume Rollando est passé du *Télémaque* à la gabare *le Cygne* qu'il cède en 1752 à Guillaume Guéranic en 1758. Entre temps, Guillaume Rollando avait pris le commandement du *Corbeau* ((1752-1755), une gabare qu'il céda au même Guillaume Guéranic en 1758. Guillaume Rollando, après avoir cédé *le Télémaque* à Guillaume Guéranic, avait hérité du Chasse-marée *l'Ulysse* de Julien Le Pavec et l'avait ensuite cédé à Vincent Le Biboul pour prendre le commandement du *Cygne*³¹.

La vitalité du système quirataire qui est l'expression de la dynamique sociale des huit familles caboteuses bien intégrées au cœur des communautés littorales peut se mesurer assez simplement. Pour les 201 chasse-marée et les 39 gabares construites pour les armateurs de la presqu'île de Rhuys, soit 240 unités, les huit familles sont à l'origine de 120 déclarations dont 100 associées à la détention de part, et à la possession cumulée de 485 parts, 120 dans des gabares et 365 dans les chasse-marée, ce qui souligne certes l'éclatement du capital mais également un investissement très dispersés au de-là de leur flotte déclarée.

Tableau de la participation des huit familles à l'investissement caboteur de 1716 à 1789 (lacunes 1736-1745 ; 1776-1785)

Largouet	Rollando	Stéphany	Cauzic	Fardel	Couedel	Le Biboul	Le Palmec
Déclarant quirataire 7	Déclarant quirataire 10	Déclarant quirataire 23	Déclarant quirataire 3	Déclarant quirataire 16	Déclarant quirataire 28	Déclarant quirataire 10	Déclarant quirataire 11
Quirataire 56	Quirataire 22	Quirataire 65	Quirataire 15	Quirataire 54	Quirataire 79	Quirataire 32	Quirataire 29

Tableau des parts de chasse-marée et de gabares détenues par les huit familles

1/2	1/3	1/4	1/6	1/7	1/8	1/12	1/16	1/24	1/32	1/64	1/72
15	19	55	14	5	134	1	279	1	205	5	1

Ce tableau ne concerne que la période 1746-1789

31 LE BOUEDEC Gérard, « La Compagnie des Indes et le cabotage atlantique au XVIII^e siècle », *Bulletin de la société d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1997, N° 1-2, p.159.

Sur les 735 part enregistrées, seules 12,1% (89) sont supérieures ou égales à 25% de la valeur de l'embarcation avec aucune mention d'une propriété unique (seules 15 parts sont égales à 50% de la valeur de l'unité). En revanche les fractions les plus fréquentes sont 1/8 (134 soit 18,2%), 1/16 (279 soit 38%), 1/32 (205 soit 28%).

Le système quirataire est à la fois l'expression de micro capitalisme local permettant de drainer les capitaux locaux, et l'outil de la réactivité des familles majeures qui ont mis le cabotage au cœur de la dynamique sociale. Nous pouvons dès lors passer à l'évaluation de l'investissement. Nous n'avons retenu que la période 1746-1789, soit 34 ans du fait de la lacune 1776-17785. C'est une phase de fort investissement continu, et croissant si l'on en prend en compte la tendance haussière des tonnages évoqués antérieurement.

L'ensemble de l'effort de construction des armateurs des trois ports de la Presqu'île de Rhuy porte sur 33 gabares et 193 chasse-marée soit un total de 7298 tonneaux, ce qui donne en moyenne annuelle, qui permet de mieux saisir l'effort : une gabare et six chasse-marée, soit 215 tonneaux. Nos huit familles qui dominent le monde des maîtres armateurs ont investi dans 25% des gabares soit 738 tonneaux sur 2950 et 26% des chasse-marée soit 1164 tonneaux sur 4348 ce qui donne en lissant sur les 34 ans environs 56 tonneaux au total par an.

En termes financiers, l'investissement total dans la flotte des caboteurs de Arzon, Sarzeau et Saint-Gildas de Rhuy s'élève, en 34 ans, entre 729 800 livres en fourchette haute et 453 400 fourchette basse, soit en moyenne annuelle, entre 21 467 et 13 335 livres. Pour nos huit plus grosses familles c'est un effort annuel cumulé de l'ordre de 5593 à 4418 livres. Ces données chiffrées peuvent paraître alors très modestes et l'on mesure mieux ce qu'est le microcapitalisme si l'on intègre en outre que ces constructions mobilisent les apports des constructeurs et des élites locales sans liens directs avec l'activité maritime issues de la bourgeoisie, du clergé et de la noblesse. Mais c'est en prenant les exemples individuels que l'on mesure véritablement l'envergure des investisseurs dans les petits ports, même s'il faut avoir à l'esprit, que nous sommes dans un pôle caboteur particulièrement actif dans cette seconde partie du XVIII^e siècle.

Tableau de l'investissement des quatre plus grosses familles de maîtres quirataires des ports de la Presqu'île de Rhuy entre 1746 et 1789

nom	Tonnages financés	Valeur globale	Moyenne annuelle
Couëdel	559,4 tonneaux	55 960/35 925 livres	1645/1056
Fardel	323,8	32 371/21 013	952/618
Largouët	300,1	30 060/18 498	900/544
Stéphany	359,7	35 870/20 041	1055/589

Nous avons retenu les quatre plus importantes familles, les trois premières investissent de façon équilibrée dans les gabares et dans les chasse-marée, tandis que la famille Stéphany, plus récente que les premières, s'est avant tout spécialisée dans les chasse-marée. Ainsi à l'exception de la famille Couëdel, l'investissement moyen annuel reste compris entre 500 et 1000 livres. Les consultations des Inventaires après décès éclairent ces chiffres. En effet, d'une part ils dépassent exceptionnellement les 700 livres, d'autre part ils font apparaître que les parts détenues constituent une composante essentielle des biens. Ce constat amène plusieurs remarques.

Si l'essentiel est le contrôle du marché du cabotage, l'héritage est une donnée essentielle. L'investissement dans le renouvellement de la flotte et la transmission sont fondamentales mais ne permettent pas une véritable accumulation du capital, mais favorisent une dynamique sociale de nébuleuse familiale au profit des actifs. Les générations sorties du service ne détiennent que des parts modestes et s'il s'agit d'une génération encore antérieure, l'inventaire après décès est plus que faible et sans trace de participation au système quirataire. Ainsi ce micro capitalisme caboteur sait optimiser les moyens locaux mais au prix de contraintes sociales qui pèsent sur la dernière génération qui doit relever le défi du développement, et qui ne laisse guère de marge pour d'autres investissements, même s'il ne faut pas ignorer que ces familles caboteuses ont un pied sur un lopin de terre.

Le portrait du marin et du matelot dans les petits ports

Mais le portrait d'un marin ou d'un matelot qui ne vit que sur et de la mer ne cadre pas nécessairement avec la réalité des petits ports et une fréquentation assidue de l'éstran. L'exercice d'un métier de la mer n'exige pas et jusqu'au début du XX^e siècle une formation professionnelle spécifique, sinon de l'expérience, le système des classes puis l'inscription maritime ne sont pas exigeants au point de n'accepter que des marins à l'année. L'exercice d'un métier de la mer n'est pas incompatible avec celui d'un autre métier. La pluriactivité à l'échelle individuelle ou à celle de la famille est une manière de gérer son temps et le territoire littoral. Ainsi sur les littoraux, les riverains des bourgs et villages côtiers pratiquent la pêche et le petit cabotage, mais le lopin de terre est toujours présent. Le rapport à la mer se décline par rapport à la place de la terre. L'activité maritime est soit une activité d'appoint soit une activité principale. Les profils du paysan-pêcheur et/ou marin et du pêcheur-caboteur semblent les plus représentatifs. Il est parfois difficile de distinguer le pêcheur du laboureur écrit Philippe Zerathe³². Certains semblent plus paysans que pêcheurs. Maurice Camenen du Moustoir en Locmariaquer possède pour moitié une petite chaloupe de pêche avec ses agrès et apparaux mais aussi dix

32 ZÉRATHE Philippe, *Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII^e-fin XVIII^e siècles) métiers, statut et identité*, Thèse, Paris 1, 2000 2 vol. p 460-461.

huit bovins dont deux bœufs et des réserves de céréales. D'autres semblent être d'abord des marins. Mathieu Le Guennec, maître de chaloupe de Riantec, possède chaloupe et filets mais aussi six bovins et du grain en quantité. Ses outils de pêche s'élevaient à 500 livres contre 200 livres pour son matériel agricole. À Quiberon, Solenn Roperch remarque la présence au moins d'une vache accompagnée ou non d'une génisse et parfois d'un bœuf dans tous les inventaires de matelot. Malgré un bétail en quantité nettement inférieure à celui des laboureurs, la bête représente souvent l'essentiel de la fortune des marins et des matelots, en moyenne 27,7 % du montant de l'inventaire, un pourcentage légèrement supérieur à la moyenne bretonne des matelots (20 à 25 %). Presque tous les navigants et laboureurs possèdent tranche et étrepe, pelle et croc nécessaires à l'arrachage de la lande et beaucoup y ajoutent les instruments propres au travail du lin et du chanvre. Le véritable laboureur possède une charrue et ses socs et la paire de bœufs³³.

En réalité la pluriactivité apparaît comme « un mode de vie parfaitement intégré par les habitants qui savent tirer parti de leur situation d'interface entre terre et mer ». Les populations littorales ont appris à gérer leur territoire et leur temps, et notamment la saisonnalité des activités maritimes et agricoles, intégrant parfois les pratiques illicites comme la contrebande et le pillage des bateaux naufragés, élargissant l'éventail des activités au tourisme balnéaire naissant. En terme d'identité sociale, la pluriactivité brouille les catégories, « la frontière entre terrien et marin se diluant dans un monde mixte difficilement reconnaissable » écrit Dominique Robin³⁴. En revanche, la pluriactivité soude la communauté villageoise.

Que serait devenue la filière sardinière sans l'apport de paysans et d'artisans qui montent à bord des chaloupes pendant la campagne de pêche. Que serait devenu l'armement morutier sans ces jeunes graviers issus du monde agricole qui viennent chercher un pécule pour le réinvestir dans les revenus familiaux de l'exploitation agricole. Ce n'est pas la vocation qui les incite à embarquer mais la nécessité. La présence de la mer ne crée pas la vocation. Dire que le monde des gens de mer n'est pas nécessairement constitué de dynasties qui de génération en génération se reproduisent et que le monde maritime a recyclé de nombreux ruraux ou d'urbains issus du monde de l'artisanat ou du commerce n'est pas politiquement correct au nom d'une représentation plus valorisante d'une identité maritime pure et dure. Mais si la culture maritime est si présente en Bretagne, ce fut justement du fait de sa large diffusion dans une société qui entretenait un rapport pluriel, de l'exclusif au saisonnier et à l'occasion, avec la mer. La prégnance de la culture maritime est plus forte dans les zones de pratique du cabotage et de pêche. D'ailleurs, la vague patrimoniale actuelle fut portée par

33 ROPERCH Solenn, déjà cité p.149-153.

34 ROBIN Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime, l'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, PUR, 2000.

des associations issues des ports de pêche et de cabotage, et le concours des côtes de France a surtout promu les vieux gréements qui sont ces navires en bois de pêche et de cabotage.

Conclusion : le petit port dans une approche plurielle et dans la dynamique des réseaux

Chaque petit port possède ses spécificités qui révèlent une cohérence d'ensemble et finalement des contraintes. Le type d'activités, le type de navire, l'horizon des échanges, la nature du fret, les techniques de pêche sont le reflet des capacités économiques et financières limitées de ce micro capitalisme littoral, familial et paroissial, de la configuration morphologique locale des sites d'armement, du mode de transmission avant tout oral des connaissances maritimes.

Mais utiliser le singulier et parler du petit port traduit mal la diversité des situations. Nous observons des hiérarchies qui dessinent des systèmes locaux. L'exemple du pôle Golfe du Morbihan démontre une complémentarité fonctionnelle entre des sites d'armement qui ne sont que des mouillages et qui ne sont pas des sites de chargement et de déchargement comme certains ports de la presqu'île de Rhuys, et le port de Vannes qui est port de commerce et de négoce et chantier de construction, les acteurs du négoce et de la construction participant à titre de parsonniers à l'armement. La ville de Vannes dispose en outre de la fonction institutionnelle d'encadrement des activités maritimes comme chef lieu de l'amirauté et du quartier. Ainsi, Vannes est un petit port mais à la tête d'un système local. L'île d'Arz, l'île aux Moines, Arzon, Sarzeau, Saint-Gildas de Rhuys sont des petits ports qui fournissent les maîtres, les matelots d'une flotte de plus en plus de service, le micro capitalisme unissant l'ensemble. Le petit port s'intègre dans des petits systèmes locaux, mais il s'inscrit aussi dans la dynamique portuaire des façades maritimes. Il s'insère dans des systèmes et des réseaux d'échelles différentes. Le rapport au port de commandement ou au centre de gravité n'est pas nécessairement univoque. La dépendance n'est pas unilatérale, elle témoigne des capacités à saisir les opportunités et à jouer sur les différentes dimensions de la complémentarité. La sensibilité au contexte, à la trajectoire générale des modèles de développement détermine des trajectoires individuelles portuaires, ce qui se traduit par la promotion, l'intégration, le décrochage, le repliement avec l'idée qu'il n'y a pas de disparition même si le petit port peut paraître parfois illisible.