

Gérard Le Bouedec¹

Les petits ports de la façade atlantique (Du XVIe au XIXe siècle)

R   S U M  

Les travaux sur le cabotage, les pêches côtières, les communautés littorales ont démontré le rôle majeur des petits ports sur la façade maritime. Cet article met l'accent sur deux aspects, leurs fonctions et les spécificités des communautés portuaires. Avant tout nés pour servir les économies locales et régionales au Moyen Age, certains sont intégrés dans les aires d'influence des ports de commandement qui contrôlent les systèmes atlantiques à partir du XVIIe siècle, avant d'être souvent déclassés dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Dans les bourgs et villes ports, le rapport à la mer n'entraîne pas nécessairement un clivage entre gens de mer et les autres. L'ancrage territorial de la communauté s'exprime sur le pont du bateau avec un équipage paroissial et dans le système quirataire qui mobilise les capitaux locaux.

Les enjeux historiographiques sont importants. En effet, nous sommes les héritiers d'une histoire maritime qui a construit une certaine représentation du passé en privilégiant, dans le cadre des différents systèmes maritimes développés depuis le Moyen âge, les ports de commandement, c'est-à-dire les grands ports. Ce parti pris s'inscrivait dans une histoire par en haut qui parallèlement s'intéressait aux acteurs majeurs à terre et en mer de cette expansion coloniale et de la domination européenne, j'ose dire de la puissance maritime.

Et paradoxalement c'est à travers les travaux sur les communautés maritimes des ports de la Manche, notamment d'Alain CABANTOUS², que non seulement nous avons découvert les petites mains des activités maritimes mais aussi ce qu'il convient d'appeler la poussiere portuaire. C'est en ouvrant d'une part le champ de recherche des navigations intermédiaires entre les grands ports que les petits ports sont apparus comme essentiels à travers la fonction caboteuse, d'autre part en développant les travaux sur les petites pêches que les havres halieutiques ont constellé le littoral, les localisations des havres de cabotage et de pêche étant souvent les mêmes. La toponymie révèle une prodigieuse guirlande de petits ports sur la façade atlantique.

Or, lors du colloque de Lorient organisé par Olivier PETRE GRENOUILLEAU³, en 2001, nous avons acté qu'il fallait relativiser la part du commerce d'outre-mer comme moteur

¹ Université de Bretagne Sud, Université Européenne de Bretagne. CNRS UMR 6258 GERARD LE BOUEDEC, est professeur d'Histoire maritime de l'Université Européenne de Bretagne, à l'Université de Bretagne Sud, directeur de l'équipe lorientaise de l'Unité CNRS CERHIO (UMR 6258). Il est également Directeur du Groupement d'Intérêt Scientifique français d'Histoire maritime et Vice président recherche de l'Université de Bretagne Sud.

² CABANTOUS, 1991.

³ LE BOUEDEC, Petre, 2006: 89-107. x

du développement et redonner toute sa place aux différentes échelles du commerce européen. Des travaux ont démontré que le cabotage, depuis le niveau local jusqu'à la grande rocade du fond de la Baltique jusqu'à la Méditerranée, avait joué un rôle décisif dans le développement économique et dans la construction d'un espace économique européen.

Séduit par les acquis des recherches d'Alain CABANTOUS sur les identités des communautés maritimes⁴ et agacé par l'orientation des publications des tenants du patrimoine maritime qui célébraient les vieux gréements qui n'étaient pas autre chose que les chaloupes de pêche ou les caboteurs des petits ports de nos côtes au XIXe siècle, nous avons avancé ensemble sur le rapport à la mer de ces communautés littorales en démontrant la pertinence du concept de pluriactivité⁵ fondatrice de liens de solidarité entre les membres des communautés littorales, tout en égratignant l'idée d'une identité maritime pure et dure. 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 maritime⁶ 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 ma 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, et qu'elle est porteuse de cette culture maritime célébrée à partir des années 1980, qui est aujourd'hui dénaturée, et qui oblige sans aucun doute à réévaluer peut-être certains aspects de la vague patrimoniale. Le petit port serait l'unité d'activité et de vie d'une première civilisation de la côte qui n'est bouleversée progressivement qu'avec le développement de l'activité balnéaire à partir du XIXe siècle

Définitions et marqueurs d'un port

Le terme de portus désigne indifféremment l'ouverture, le passage, le refuge, tous 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. L'échouage sur la plage, ou entre les rochers, dans un site abrité, a fait office de port. Dans les ports harenguiers et sardiniers, ce sont les ateliers de décaquage et recaquage, les saurisseries, les presses puis les conserveries qui constituent les équipements à terre. Il en est de même pour les ports de cabotage qui ne sont que des havres d'échouage ou des mouillages situés dans les fonds d'estuaire ou dans des rias, au

⁴ CABANTOUS, 1995.

⁵ LE BOUEDEC, 2002; LE BOUEDEC, 2004.

⁶ *Histoire du cabotage européen aux XVIe-XVIIe siècles*. "Revue d'Histoire maritime", élaborée en étroite collaboration avec le groupement d'intérêt scientifique d'Histoire maritime, avec des contributions des principaux spécialistes français: Gerard Le Bouëdec responsable du numéro spécial de la revue, Pierrick Pourchasse, Gilbert Buti, Andre 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.

fil de l'eau si la navigation amont est possible. 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 ses caractéristiques de localisation: port d'échouage, port de marée, port de fond d'estuaire, avant port. Même si les ports sont partout même où les conditions d'abri sont très sommaires, il faut bien enregistrer ces traits physiques comme les valleuses courtes des côtes à falaises de Normandie, l'ampleur du marnage beaucoup plus forte en Manche que sur le littoral atlantique et qui détermine l'accès au fond des rias et des rivières, les phénomènes hydrologiques de barres ou de bancs de sables, les conditions de courants ou de vents côtiers, car indubitablement ces données vont peser sur l'outil maritime qu'il est possible d'engager dans ces ports de petite taille, d'accès souvent difficile.

En fait le port répond d'abord à un besoin local. Il n'y a pas de terme pour qualifier l'habitant du port car le port est d'abord un lieu de travail, de passage avant d'être un lieu de vie. 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 »⁷. Ainsi, 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 existe une communauté dont une partie vit de l'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. Mais ces catégories sont déjà trop normées car la pratique de la mer n'est pas aussi cloisonnée.

De son côté, André VIGARIE⁸ 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 » et 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

⁷ TANGUY, 1956.

⁸ VIGARIE, 1997.

Le territoire du petit port: ses différentes dimensions

Un hinterland de production à portée de charrette

Le réseau portuaire notamment en Bretagne est avant tout constitué de petits ports de pêche et de cabotage. 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 XIXe 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.

En effet ses 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 XIXe 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 séchent 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 plus tard, avec ses propres équipements, 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, sauf pour faire le portrait du peuple des grèves d'un point de vue anthropologique, 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 LEVASSEUR⁹, dans sa thèse sur les usages de la mer dans le Trégor au XVIIIe siècle, la mer est d'abord au service des terres. Il n'a pas été démenti par Albert Michel LUC¹⁰ 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 VALIN¹¹ 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 XIXe siècle, Johan VINCENT¹² 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 lieues. La guerre du goémon est toujours particulièrement vive dans les communes de Pleubian et de Plougrescan en Bretagne nord. Il faut préciser le vocabulaire de ces amendements marins. Le goémon de rive accessible à basse mer, de la famille des fucales, et le goémon de fond accessible que par bateau, de la famille des laminariales, portent le nom de varech en Normandie et de sart en Aunis Poitou. C'est ce que l'on dénomme communément « le fumier de la mer ». Le sable de mer ne contribue à la fécondité des terres qu'en divisant leurs molécules. C'est le sel marin et les parties bitumineuses qu'il contient qui en font un très bon engrais. Les maërls sont des sables de qualités supérieures car ils contiennent des débris d'algues calcifiés et de coquillages. Dans certaines zones littorales les menusses (les frais de poissons et d'alevins) et la guildre composée de petites crevettes, coquillages et frais de poissons sont aussi utilisés, bien que cela soit réprimé, par les agriculteurs comme engrais. La qualité de ces sols amendés est telle que dans les trois grandes îles de Ré, Noirmoutier et Oléron la jachère est supprimée. A Noirmoutier, d'Expilly écrit que froment, orge et fèves viennent sans qu'on laisse les terres se reposer. Bourgeois, sénéchal d'Ars en Ré et subdélégué de l'Intendant, écrit en 1785 : « La terre ne se repose jamais, ici, qu'à peine la moisson est-elle faite, on rompt les terres, on les fume [avec du sart] et on les ensemece vers la fin septembre»¹³.

Mais il serait erroné de penser que les zones littorales sont nécessairement des espaces agricoles privilégiées. En fait les situations sont très variables. Si les baies d'Audierne et de Douarnenez, la région de Morlaix ou de Saint Pol de Léon sont des régions riches où le froment est cultivé à égalité avec d'autres céréales, si des diocèses sont autosuffisants ou excédentaires comme celui de Vannes, les récoltes landaises, picardes ou flamandes sont médiocres et de nombreuses paroisses du Boulonnais, du Marquenterre, des Flandres ou du Médoc connaissent des situations plus médiocres en années normales. Sur les côtes gasconnes, l'élevage d'ovins peut constituer un appoint, mais en général la part de l'élevage est inégale. Sur les côtes de Cornouaille et du Léon, les cultures légumières sont très présentes, le vignoble est lui plus fréquent, en

⁹ LEVASSEUR, 1999.

¹⁰ LUC, 2005.

¹¹ VALIN, 1766.

¹² VINCENT, 2007.

¹³ GUILLEMET, 2000: 54.

Saintonge continentale et insulaire, en Languedoc et en Provence, mais il ne s'agit pas toujours de vin de qualité. Il ne faut pas omettre les cultures de chanvre et de lin en Bretagne et Picardie à l'origine d'une proto-industrie textile. Surtout il faut bien se garder de penser que les amendements marins font partout des miracles, car le profil du trait de côte et l'océan peuvent être hostiles. Les vents qui privent les paroisses littorales de ressources en bois et poussent les sables et dunes qui envahissent les champs, les inondations consécutives aux tempêtes et aux grandes marées qui privent les paysans de leurs récoltes sont des calamités naturelles contre lesquelles les riverains ont du mal à lutter¹⁴. Sur les côtes sableuses, les agressions de la mer et des tempêtes soulèvent les dunes et menacent les activités agricoles et des villages sont ensevelis. Johan Vincent rappelle que le bourg d'Escoublac qui va donner naissance à la Baule est le second Escoublac, le premier ayant été abandonné dans les années 1780. Il faut attendre le début du XIXe siècle pour qu'une politique de fixation des dunes soit entreprise.

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 XIXe 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 LANNOU¹⁵, 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 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 ».

Dans le Golfe du Morbihan, Vannes animait au XVIIIe siècle un véritable système céréalier spéculatif que T.J.A. LE GOFF¹⁶ 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, et le chiffre moyen de 4 à 5000 tonneaux par an semble cité pour les exportations moyennes de Vannes. Mais, TJA. LE GOFF considère que ce chiffre est souvent largement dépassé, et 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

¹⁴ CABANTOUS, 1993: 79-84.

¹⁵ LE LANNOU, 1939: 12.

¹⁶ LE GOFF, 1989.

commerce des grains comme Dubodan, La Rive, La Motte, Delourme et Desruisseaux, 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. Les marchés préférentiels sont dans le Golfe de Gascogne, parfois au Portugal et en Espagne, éventuellement en Méditerranée occidentale, mais le premier marché Vannetais est sans aucun doute, Bordeaux. Il représente 64% des exportations du plus gros négociant de la place, Advisse Desruisseaux¹⁷. C'est ce dernier qui est l'animateur, au niveau de l'armement et de l'affrètement de chasseur-marée, de cette entreprise de cabotage maritime. Ce sont d'ailleurs deux faillites consécutives de ce dernier qui vont plomber dans les années 1750 et 1766, le système céréalier vannetais.

Dans cette articulation agriculture-mer, la pratique maritime est celle de l'exclu de la terre. Le rapport à la mer est donc souvent dominant dans les paroisses dont le potentiel agricole est restreint. Le fait de dire que le paysan-pêcheur ou caboteur est représentatif d'une certaine réalité sociale sur le littoral n'est pas incompatible avec l'existence d'une communauté de gens de mer qui naviguent au long cours ou à la grande pêche, mais permet de montrer la diffusion très large d'une culture maritime dans une société littorale où le clivage entre «gens de terre» et «gens de mer» fut longtemps inexistant.

A 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 [...] »¹⁸. 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 Bretagne et surtout dans l'étendue du pays nantois ont été faites par ordre du roi et la raison en été 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* »¹⁹.

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

¹⁷ BARTHELEMY, 2002.

¹⁸ DION, Roger, *Histoire de la vigne* cité par POURCHASSE, 2003: 341. Œuvre 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.

¹⁹ DION, Roger, *Histoire de la vigne* cité par POURCHASSE, 2003: 341.

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%)²⁰. 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 goût sentant le sart ou goimon avec lequel les vignes sont fumées*»²¹. Les Hollandais ont établi des distilleries dans la campagne nantaise, traitant directement avec les producteurs, court-circuitant le négoce local²². A Oléron la première distillerie est de 1604, à l'île Ré, elle est installée par le Baron Le Berton de Bonnemie en 1708²³. Si les vins produits sont de qualité médiocre, les eaux de vie nantaises et de l'Aunis-Poitou sont particulièrement appréciées à Brême²⁴. 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 chapelet*»²⁵. Outre les chargements qu'en font nos armateurs pour tous les pays étrangers, 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»²⁶. 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.

²⁰ LUC, 2005: 150.

²¹ LACHIVER, 1988: 259.

²² COLLINS, 198: 275.

²³ GUILLEMET, 2000: 58.

²⁴ VOSS, 1995: 184.

²⁵ Pierrick Pourchasse donne une définition de chapelet : «*petite mousse blanche qui se 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*». Cf. POURCHASSE, 2003: 341, note 39..

²⁶ PINCZON DU SEL DES MONTS, 1756 : 48.

Le petit port dans les aires portuaires

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. Ainsi Les havres de la pointe ouest-nord-ouest de Bretagne comme Le Conquet, Argenton, l'Aber Ildut, Landerneau, assurent des 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. Christian PFISTER souligne l'importance des ports d'armement au cabotage du Conquet, l'Aber Ildut et Argenton pour le trafic du sel entre les ports salicoles et Dunkerque.

En Bretagne, le golfe du Morbihan constitue un pôle cabotage complexe à la fois au service du système céréalier local, mais aussi particulièrement actif qui fournit une flotte de service aux ports de Lorient et de Nantes avec ses havres d'armement de l'île aux moines, l'île d'Arz, Ambon, Arzon, Quiberon et de la presqu'île 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. La ville de Nantes s'approvisionne en sel dans les ports de la Baie et du pays de Guérande, en céréales dans les ports de Bretagne Sud de l'Odet à la Vilaine, en sardines en vert à Port-Louis/Belle-île. Il est le premier port d'importation de produits asiatiques à Lorient. Mais c'est aussi un port d'exportation des matières premières et du vin de son arrière-pays très vaste, notamment en direction de la Bretagne Sud (Lorient-Vannes). Le travail d'investigation de Bernard MICHON²⁷ sur les initiateurs des trafics et les détenteurs des flottes donnent 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. Les caboteurs de Port-Louis/Lorient assurent l'approvisionnement du Pôle lorientais. Celles 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

²⁷ MICHON, 2005.

le fournir en produits vivriers agricoles et agro maritimes. Ce sont les flottes des autres ports de commandement ou des flottes de service, comme celles du Golfe du Morbihan ou de Yeu qui viennent s'approvisionner à Nantes, en faisant parfois le voyage aller à vide. A l'exception de quelques participations de marchands de bois dans le capital des gabares de Rhuy et Redon, les Nantais ont négligé l'investissement comme parsonniers dans les flottes de cabotage.

Les communautés littorales dans les petits ports

La Fusion Ville-port

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 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. Quand Jean Tanguy indique qu'au milieu du XVIe 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 »²⁸. 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 portuaire²⁹. A 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 XVIIIe 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-Rénaron³⁰). Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, ces petits bourgs-ports, exclus du cabotage international ou interrégional, survivent avec le transport des produits des carrières, le dragage des maerls, 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 XIXe 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 XIXe siècle. Mais la fusion ville-port se renforce dans les ports sardiniens au XIXe 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

²⁸ TANGUY, 1956.

²⁹ AMGHAR, 2006.

³⁰ ROPERCH, 1999.

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 Douarnenez³¹, 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.

Le portrait du marin et du matelot dans les petits ports

On comprend alors que le portrait d'un marin ou d'un matelot qui ne vit que sur la mer ne cadre pas nécessairement avec cette réalité de petits ports et d'une fréquentation assidue de l'estran. L'exercice d'un métier de la mer n'exige pas jusqu'au début du XXe siècle une formation professionnelle spécifique, sinon de l'expérience, l'inscription maritime n'est pas exigeante au point de n'accepter que des marins à l'année. D'ailleurs l'inscription maritime fait l'objet d'attaque très virulente. Certains y voient un système social devenu bien généreux qui assure une retraite à des marins qui ne naviguent guère mais qui déposent des rôles. Et dans cette offensive, les Bretons sont visés.

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 familles sont impliquées dans cette pluriactivité, aussi bien comme main d'œuvre, y compris la femme, que comme investisseurs en détenant des parts dans le système quiritaire de financement de la flottille. Les profils du paysan-pêcheur et/ou marin et du pêcheur-caboteur semblent les plus représentatifs. Les deux hypothèses sont pertinentes. 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 ROBIN³². 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 des du monde agricole qui viennent chercher un pécule pour le

³¹ LE BOULANGER, 2000: Ch II.

³² ROBIN, 2000.

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. Le fait de dire que le paysan-pêcheur ou caboteur est représentatif d'une certaine réalité sociale sur le littoral n'est pas incompatible avec l'existence d'une communauté de gens de mer qui naviguent au long cours ou à la grande pêche, mais permet de montrer la diffusion très large d'une culture maritime dans une société littorale où le clivage entre «gens de terre» et «gens de mer» fut longtemps inexistant. Dans une société qui a toujours eu ses exclus, le littoral apparaissait très attractif d'une part car le potentiel d'emplois s'accompagnait d'un rêve d'une vie meilleure au-delà des mers, d'autre part car cet espace d'interface offrait davantage d'opportunités y compris illicites. Bref, le littoral offre davantage de possibilités d'intégration³³.

De 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 correcte 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 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. Cette puissance de l'attachement à l'activité pêche des petits ports de la côte sud et ouest se vérifie dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Alors que la Marine militaire cherche à former ses jeunes soumis aux levées permanentes et à obtenir des rengagements, elle échoue totalement dans les ports de pêche. Le rejet d'une possibilité de faire carrière dans la Marine est sans équivoque. S'il y avait eu, de la part de la Marine, une volonté de conserver les inscrits spécialistes, l'échec est patent. Alors faut-il aller jusqu'à évoquer le rejet du service parmi les pêcheurs? En tout cas, la Marine n'a jamais représenté une alternative pour des pêcheurs confrontés à la crise de la ressource ou des débouchés dans les ports sardiniers, alors que l'institution était favorable à l'engagement et au réengagement pour une période longue de ceux qui auraient souhaité faire carrière. En fait, le service n'est plus qu'une parenthèse dans une vie consacrée quasi exclusivement à la pêche à Etel, Groix et Concarneau, à la fois à la pêche et au cabotage à Quiberon et Palais. C'est même une parenthèse qu'ils souhaitent voir écourtée. La proportion de sursis de levée pour déficiences physiques, ce qui traduit le mauvais état sanitaire des matelots des syndicats, ou en tant que fils aîné de veuves, révélant la dangerosité du métier, ne fait que croître de 1880 à 1900 : de 25 à 35% à Quiberon, de 18 à 33% à Etel, de 25 à 38,5% à Palais et de 23,7% à 51,41% à Groix. Or ces sursis de levée interviennent très tôt avant même le début du service pour 46% des bénéficiaires à Doëlan, 47,5% à Groix et 50% à Concarneau. Près de la moitié

³³ VARY, 2007.

des inscrits l'obtiennent après leur première année de service dans le syndicat d'Étel, Sauzon et Quiberon. Ainsi, les sursis font qu'un pourcentage de 10 à 30% des pêcheurs ne fait pas son service, ce qui ne les empêche nullement de continuer leurs activités halieutiques³⁴.

Le microcapitalisme des petits ports

La formule quirataire, qui n'est pas spécifique aux activités des petits ports, est culturellement indissociable de la vitalité du cabotage et de la pêche en Bretagne. Le microcapitalisme caboteur du golfe du Morbihan n'est que la mobilisation des moyens financiers des petites élites locales, familles de maîtres, marchands, notaires, curés, propriétaires terriens, professions libérales. La propriété de la flotte des chaloupes sardinières par les patrons et les pêcheurs est restée le modèle préférentiel des sardinières. Ce microcapitalisme avait de la ressource. Les maîtres au cabotage ont su résister à la mutation radicale du cabotage à vapeur jusqu'en 1850-1870 avant de céder, les pêcheurs de Groix et d'Étel ont su optimiser leur modèle pour passer de la chaloupe au Dundee. Les Douarnenistes renoncent à la pêche industrielle qui exige des capitaux extérieurs qui leur enlèverait la propriété de leur outil de travail. D'ailleurs, pour la flotte douarneniste qui pêche au large de la Mauritanie, c'est encore ce modèle artisanal qui l'emporte après la seconde guerre mondiale. Le patron reste propriétaire de son bateau avec sa famille. Les pêcheurs sont détenteurs des moyens de pêche et la rémunération est à la part. Ainsi l'exercice des activités maritimes s'accompagne d'une préférence pour un modèle social artisanal qui a la vertu de mobiliser au-delà des gens de mer la communauté paroissiale puis communale. L'ancrage local est fondamental, le financement mais également le recrutement de l'équipage des permanents et des temporaires.

Conclusion: le seuil supérieur du petit port

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. Or la fréquentation d'une route ou d'une aire maritime s'inscrit dans la durée. Les conditions d'exercice du cabotage ne poussent pas à l'innovation. Ce conservatisme de la pratique dessine une géographie un peu sclérosée des pratiques. L'observation de la formation devient alors incontournable/

L'examen de maîtrise, et donc la formation des capitaines et maîtres en France, permet d'éclairer le propos. La première référence à un examen de compétence dans la législation apparaît dans une ordonnance d'Henri III en 1584. L'ordonnance de 1681 définit les mêmes règles pour

³⁴ LE BOUEDEC; LE HUNSEC; MALONDA, 2008: 185-206.

les capitaines au long cours et les maîtres du cabotage. Un âge minimum de 25 ans, cinq ans de navigation marchande, un service de deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux de la Marine royale, sont les conditions requises pour se présenter à l'examen devant l'Amirauté. Outre les questions sur la législation maritime posées par les officiers de l'Amirauté, il comprend à la fois des interrogations sur la théorie de la navigation, dispensée dans les écoles d'hydrographie qui s'ouvrent dans la première moitié du XVIIIe dans les villes ports, par le professeur d'hydrographie et des vérifications des aptitudes à la manœuvre par quatre maîtres ou capitaines, souvent issus de la même paroisse ou de paroisses voisines. L'ordonnance de 1740 crée un examen spécifique, avec des exigences moindres pour la maîtrise au petit cabotage. Les candidats peuvent postuler après quatre ans de navigation et sans avoir accompli les campagnes dans la Marine Royale. L'examen se réduit aux seules questions pratiques «sur la manœuvre, les côtes, les ports et havres et passages compris dans l'étendue du petit cabotage». C'est de la validation d'expérience. Ainsi toutes les problématiques sur les questions de la navigation au cabotage tournent autour de l'articulation entre navigation scientifique et pratique. Il ne s'agit pas de nier l'importance croissante de la formation scientifique mais de resituer l'importance de la pratique. Cette phrase empruntée au commandant DENOIX³⁵ l'exprime parfaitement : «conduire un navire sur les routes de la mer était alors réellement un art comportant instruction, mémoire et expérience ». Jean-Christophe Cassard³⁶ démonte le processus de l'apprentissage «[...] A chaque génération, les populations littorales font normalement leur apprentissage des passes [...] aussi bien que des lieux à éviter en toutes circonstances: actualisé en fonction de l'humeur des courants et des divagations des bancs de sable fantasques, ce patrimoine oral préventif s'est transmis sur place jusqu'à nos jours, de père en fils et de grand-père en petit fils». Les années de pratique se substituent à toute forme d'enseignement théorique. Pour le petit et le moyen cabotage il ne s'agit que de connaître le trait de côte de l'aire dans laquelle le navire évolue. Le capitaine au grand cabotage initié à la navigation astronomique ne peut se dispenser de l'expérience et de la connaissance pratique des pilotes côtiers et des pilotes lamaneurs. Il n'est pas inutile d'ajouter que le jury des maîtrises des candidats au petit cabotage est en fait constitué par les maîtres - formateurs des jeunes de la paroisse.

Néanmoins se pose la question du seuil supérieur du petit port. En effet il est évident qu'à l'intérieur de cette catégorie, on observe une hiérarchie, ce qui me pousse à dire qu'il faut admettre qu'il existe des systèmes locaux. L'exemple du pôle Golfe du Morbihan présente 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 Rhuy, 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 paronniers à l'armement. La ville de Vannes dispose en outre de la fonction institutionnelle d'encadrement des activités

³⁵ Commandant DENOIX, «Les problèmes de navigation au début des grandes découvertes», dans MOLLAT, 1960: 134.

³⁶ CASSARD, 1998 : 144.

maritimes avec les Amirautés, le quartier. Ainsi, Vannes est un petit port mais qui est au coeur d'un système, l'île d'Arz est un petit port qui fournit les maîtres, les matelots, le micro capitalisme unissant l'ensemble. Ainsi la difficulté que je vois c'est qu'il me paraît difficile d'isoler le petit port, il faudrait sans doute identifier avant de voir la connexion avec les grands ports de commandement comment fonctionnent les systèmes locaux.

La deuxième difficulté est chronologique. En effet il me semble que sur le temps long, la classification n'est pas sans risque. Si Dieppe est un grand port au XVI^e siècle, au XVIII^e c'est un petit port. C'est-à-dire qu'il faut aussi envisager de travailler sur la notion de trajectoire portuaire, ne serait-ce que pour montrer que ces petits ports ne meurent jamais et qu'un lecteur avisé des la cartographie des ports de plaisance actuels sera surpris de retrouver la poussière portuaire de l'époque moderne.

BIBLIOGRAPHIE

- AMGHAR, Julien, 2006 - *Les petits ports et les usages du littoral en Bretagne au XIX^e siècle*, Lorient [Thèse soutenue au CEHRIO/SOLITO, à l'Université de Bretagne Sud].
- BARTHELEMY, Magali, 2002 - *Ignace Adviève Desruisseaux, itinéraire d'un négociant vannetais au XVIII^e siècle*, Lorient [Mémoire de maîtrise présenté à Université de Bretagne Sud].
- CABANTOUS, Alain, 1991 - *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre (vers 1660-1794)*, Paris, Publisud, 672 p.
- CABANTOUS, Alain, 1993 - *Les côtes barbares, Pilleurs dérapés et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 311 p.
- CABANTOUS, Alain, 1995 - *Les Citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 278 p.
- CASSARD Jean-Christophe, 1998 - *Les Bretons et la mer au Moyen Age, des origines au milieu du XIV^e siècle*, Rennes, PUR, 198 p.
- COLLINS (JB), 1984 - « 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.
- LE BOUEDEC, Gérard, 2006 - "Intra-european coastal shipping from 1400 to 1900. A long forgotten sector of development" in EMMER, Peter; GRENOUILLEAU, P. Olivier; ROITMAN, Jessica - *Deus ex Machina revisited, Atlantic colonial trade and European development*, Leiden, Brill Academic Publisher, p.89-107.
- GUILLEMET, Dominique, 2000 - *Les îles de l'ouest de Bréhat à Oléron, du Moyen Age à la Révolution*, Local d'édition, Geste éditions, 355 p.
- LACHIVER, Marcel, 1982 - *Vins, vignes et vigneron. Histoire du vignoble français*, Paris, Société Historique et Archéologique de Pontoise du Val d'Oise et du Veyin, 957 p.
- LE BOUEDEC, Gérard; LE HUNSEC, Mathieu ; MALONDA, Frédéric, 2008 - « Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la Marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX^e siècle ». *Revue d'Histoire maritime*, n°8, 2008, p.185-206.
- LE BOUEDEC, Gérard, 2004 - « 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 BOUEDEC, Gérard, et alii, 2004 - *Entre Terre et Mer, Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 391 p.
- LE BOULANGER Jean- Michel, 2000 - *Douarnenez de 1800 à nos jours, Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 502 p.

- LE GOFF, Tim. J.A., 1989 - *Vannes et sa région, ville et campagne dans la France du XVIIIe siècle*, Loudéac Salmon, 396 p.
- LE LANNOU, Maurice, 1939 - *Itinéraires de Bretagne ; guide géographique et touristique*, Paris, Ballière et Fils. 296 p.
- LEVASSEUR, Olivier, 1999 - *Les usages de la mer dans le Trégor au XVIIIe siècle*, Rennes. [Thèse de doctorat soutenue à l'Université de Rennes 2].
- LUC, Michel-Albert, 2005 - *Les gens de mer dans l'île de Ré du XVIIIe siècle (1681-vers 1790), terriens de ma mer, marins d'une terre*, Poitiers [Thèse de doctorat soutenue à l'Université de Poitiers].
- LUC, Michel-Albert, 2005 - *Les gens de la mer dans l'île de Ré au XVIIIe siècle*, Poitiers [Thèse de doctorat soutenue à l'Université de Poitiers].
- MICHON, Bernard, 2005 - *L'aire portuaire nantaise du XVIIe au XVIIIe siècle*, Nantes [Thèse de doctorat d'Histoire soutenue à l' Université de Nantes].
- MOLLAT, Michel, 1960 - *Le navire et l'économie du nord de l'Europe du Moyen Age au XVIIIe siècle, travaux du 9e colloque international d'Histoire maritime*, Paris, SEVPEN, 220 p.
- PINCZON DU SEL DES MONTS, 1756 - *Considérations sur le commerce de Bretagne* Rennes, Impr. J. Vatar, 137 p.
- POURCHASSE, Pierrick, 2003 - *La France et le commerce du Nord au XVIIIe siècle*, Lorient [Thèse de doctorat soutenue à l'Université de Bretagne Sud]
- POURCHASSE, Pierrick, 2006 - *Le commerce du nord, les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIIIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 396 p.
- Revue d'Histoire Maritime*, 2008 – Numéro consacré à l' "Histoire du cabotage européen aux XVIe-XVIIe siècles, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, 183 p.
- ROBIN, Dominique, 2000 - *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime, l'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 387 p.
- ROPERCH, Solenn, 1999 - *Les populations littorales entre terre et mer : La presqu'île de Quiberon au XVIIIe siècle*, Lorient [Mémoire de Maîtrise présenté à l'Université de Bretagne Sud].
- TANGUY, Jean, 1956 - *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVIe siècle*, Paris, A. Colin, 103 p.
- VALIN, Joseph, 1766 - *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, J. Légier.
- VARY, Morgane, 2007 - *Intégration sociale des populations marginales sur le littoral breton au XVIIIe siècle*, Lorient [Thèse de doctorat d'Histoire soutenue à Université de Bretagne Sud].
- VIGARIE, André, 1997 - *Groupe de prospective maritime et littorale de la façade atlantique*, rapport à la Datar, Paris.
- VINCENT, Johan, 2007 - *L'intrusion balnéaire, les populations littorales bretonnes et vendeennes face au tourisme (1800-1945)*, PUR, 278 p.
- VOSS, Peter, 1995 - *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715*, Bordeaux [Thèse de doctorat inédite soutenue à l'université de Bordeaux].